



De Dender

42

# DE OPENING VAN HET SEIZOEN IS ALTIJD EEN AVONTUUR

## HET BEGON ALLEMAAL MET EEN VERLANGEN...

Wij wonen in België aan de Dender, dicht bij de pittoreske sluis Denderbelle. Regelmatig wandelen we daaraan voorbij. We zien er vooral vrachtschepen passeren. Niet al te grote, want de sluis is maar 70 meter lang. Sommige schepen komen er zo vaak dat we ze al bij naam kennen. We hebben zelfs al de gelegenheid gehad om met sommige schippers te praten tijdens het schutten. Deze gezelligheid maakt dat we al snel Sluis Denderbelle als "onze" sluis beschouwen. Het verlangen groeide om precies deze sluis ooit zelf eens 'te nemen'. En zo begon dus het plannen van deze trip.

*Familie De Ruytter hebben deze tocht gemaakt op de Grand Sturdy 40.0 AC "Amalie", die ze huurden bij LBH-partner Aqua Libra in Ophoven.*

AQUA LIBRA  
EXCLUSIVE YACHTCHARTER

LINSSEN  
BOATING HOLIDAYS®

Sinds 2018, nog voor Corona, werden we besmet door het Linssen-virus. Al enkele jaren varen we met de mooie boten van Aqua Libra. Niet enkel de perfecte staat van de boten, maar ook het grote aanbod, en vooral de ongekende service van Luc en Arlette (de eigenaren van Aqua Libra), maken dat we daar onze stek gevonden hebben. Alhoewel de eerste kennismaking met varen in de zomer was, hebben we er met de tijd een sport van gemaakt om

elk jaar het seizoen te openen vanuit Kinrooi.

Normaliter huren we een Linssen voor een week. Eén week is echter niet genoeg om vanuit Kinrooi naar de sluis in Denderbelle te varen en terug, zeker niet als je ook een portie 'onvoorzien' wil inbouwen. Nu, als we dan toch plannen om deze keer een Linssen voor twee weken te huren, dan wordt al gauw duidelijk dat we ook andere dingen van



Namen

43

onze "bucket list" konden afvinken. De scheepslift in Strépy-Thieu bijvoorbeeld, maar ook het afvaren van de Schelde, vanuit de bron in Aat naar de monding in Dendermonde, de stad waar wij wonen.

Een studie van de beschikbare waterwegen gaf ons dan volgende route als optie; Kinrooi, Luik, Namen, Charleroi, Strépy-Thieu, Blaton, Aat, Dendermonde, Rupelmonde, Lier, Herentals, Bocholt, en terug naar Kinrooi. Die twee weken maakten het dus mogelijk om een heel mooie cruise samen te stellen waar we heel wat interessante steden in Wallonië en Vlaanderen konden aandoen.

De paasvakantie begon, en zo ook onze reis. De eerste dag was het best fris, maar verder ging alles volgens plan. Na negen uur varen kwamen we aan in Luik. De havenmeester was echter noch telefonisch, noch via de marifoon te bereiken. We wisten dus niet waar we mochten aanmeren, en kozen dan



**Na 5 dagen varen hadden we de kans om even bij de haven in Mons binnen te springen en zo de tank met 200 liter bij te vullen.**

maar voor een mooie open plaats. Na het aanmeren wist een dame, die daar in haar boot woonde, ons te vertellen dat de havenmeester er inderdaad niet was (en ook maar zelden is). We konden dus misschien gratis overnachten, maar

walstroom en water waren helaas niet beschikbaar. De generator aan boord werd dus aangezet, waardoor we zorgeloos het avondeten konden klaarmaken en van de overnachting genieten.

De volgende drie dagen hadden we eigenlijk vergelijkbare ervaringen. Het begon bij Namen. Dit is echt een heel mooie stad, zowel van wal als vanaf het water gezien, maar van de jachthaven waren enkel nog maar enkele verwijsbordjes en een paar bolders te vinden. Ook van de tankgelegenheid, die we daar hadden gepland, was niks meer te bespeuren. Het werd dus aanleggen aan de kade onder de citadel. Niks om over te klagen, je hebt niet elke dag de kans om in het centrum van een dergelijke mooie stad, onder de citadel te overnachten. Ook hier weer nam de generator aan boord elke vorm van ongemak weg.

De volgende twee overnachtingslocaties hadden ook geen stroom, noch

water. Het gaf ons een gevoel van wildkamperen, maar dan wel met het comfort van een goed uitgerust 40-voet motorjacht. Ook hier waren we echt blij dat het schip over een generator beschikt. Ook de grootte van de watertank (440 liter) hielp mee om zorgeloos een groot aantal dagen zonder bijtanken verder te kunnen. Na vijf dagen varen hadden we de kans om even de haven in Mons binnen te varen en daar de tank met 200 liter bij te vullen. Dit was toen misschien nog niet echt nodig, maar we wisten dat we na Mons nog zeker drie dagen zonder tankmogelijkheid zouden moeten doorvaren.

De eerste keer op deze reis dat we van walstroom konden genieten was na vijf dagen varen. We waren toen in Ladeuze - Chièvres, net voor de vijftiende van de eenentwintig sluisen van het kanaal Blaton - Aat. Deze kleine, maar op zich heel gezellige en rustige rustplaats, is best een aanbeveling waard. Hoewel niet gevonden op de kaarten tijdens de voorbereiding, werd dit plaatsje ons voorgesteld door het personeel dat de sluisen en bruggen bedient op dit kanaal. Het was die dag erg winderig. Er werd 6 beaufort voorspeld, en ik denk dat we die ook voor de 100% voor de kiezen kregen, pal over bakboord.

Even terug naar de reis zelf. Na Namen voeren we verder richting Charleroi. Onaangekondigde werkzaamheden aan een sluis op de Samber (die de volgende ochtend weer open ging) deden ons overnachten in Chambreville. Er is daar een mooi ponton beschikbaar, letterlijk in de achtertuin van een vernieuwde Lidl. Ideaal dus om proviand bij te vullen en iets over het oorlogsverleden van deze plaats te leren.

De volgende dag werd dus een grote dag. Als we alles volgens plan kunnen varen zouden we die dag de bootlift in Strépy-Thieu kunnen nemen. In Charleroi verliepen we de Samber en kwamen via het



Bootlift Strépy Thieu

Er stond al een behoorlijke wind, maar in de lift merk je daar niks van. Je gaat heel rustig het hoogteverschil van 73 meter naar beneden.

kanal Brussel-Charleroi en Canal du Centre, na een stevige tien uur varen bij ons doel uit. Net op tijd voor de laatste liftbeweging. We hadden de hele bak voor onszelf. Er stond al een behoorlijke wind, maar in de lift merk je daar niks van. Je gaat heel rustig het hoogteverschil van 73 meter naar beneden. Je kan zelf uitstappen en deze prachtige ingenieurscreatie bewonderen tijdens de liftbeweging. Deze lift werd in 2002 in gebruik genomen, als vervanging van vier oudere liften (daterend uit het begin van de 20e eeuw) die nog als UNESCO-erfgoed te bezichtigen zijn. We hadden jammer genoeg geen tijd om deze anti-

quiteiten te bezichtigen. Wellicht een mooie aanleiding voor een volgende reis? Kort na de sluis konden we aanmeren en overnachten bij een lokale jachthaven. De openingsuren van de zelf te bedienen toegangsbrug waren echter al voorbij, maar een grote kade (hoewel zonder walstroom of water) was gratis ter beschikking en vormde een aangename plaats voor een goede nachtrust.

De volgende dag was een rustige dag. Ons enige doel was zo dicht als mogelijk bij Blaton te komen. Halverwege passeerden we Mons, wat ons de gelegenheid gaf om te winkelen en om



Blaton Ath

200 liter water bij te vullen. De behulpzame havenmeester hielp ons ook om uit te zoeken waar we eventueel diesel konden bijtanken (nadat we in Namen niks konden bijvullen). Al gauw bleek dat de enige optie in Tournai te vinden was, een behoorlijk stuk buiten onze geplande route. Het was dus van dit moment ook duidelijk dat we deze reis moesten zien te volbrengen met de volle tank waarmee we vertrokken waren. De nacht brachten we door aan een grote aanlegsteiger in Bernissart, bij een sluis die (tijdelijk) buiten gebruik was gesteld. Klaar voor de sluisuitdaging van het Kanaal Blaton Aat.

Met goede moed en een plan B in gedachten gingen we dus richting Blaton om dit kanaal met zijn 21 sluisen onder de kiel te krijgen. De namiddag voordien hadden we al contact opgenomen met het bedieningspersoneel van de sluisen. Die hadden ons geadviseerd om tegen half negen aan de eerste sluis te liggen. Gelukkig belden we ze nog eens op net voor vertrek want negen uur leek hen toen een iets haalbaardere kaart. De bediening van die 21 sluisen wordt eigenlijk geregeld door 2-3 ploegen die ieder een aantal sluisen voor hun rekening nemen. De eerst tien sluisen zijn voor één ploeg. Die gaan dus aan wal met je mee. Erg behulpzame mensen,

maar als je het dus niet goed op voorhand afspreekt aan de eerste sluis, zou je dus wel eens lang kunnen moeten wachten als zij bijvoorbeeld nog een boot vóór je aan het helpen zijn.

We kwamen aan bij sluis 1 om tien voor negen. Netjes op tijd. De bedieningsploeg liet ons echter weten dat ze nog een paar minuten langer nodig hadden om zelf bij deze sluis aan te komen. We besloten dus om het schip met de neus in de wind te leggen en zo niet tegen de kant aangeblazen te worden. Er is iets als een oude zwaairom aanwezig net voor deze eerste sluis. Dit leek ons ideaal om inderdaad de boot met de neus in de wind te keren. Bij het opdraaien werd ons jammerlijk snel duidelijk dat het buiten de vaargeul erg ondiep was. We liepen dus vast met de neus op een slibbank. Op zich ook een manier om ter plaatse te blijven liggen (en niet tegen de wal aangeblazen te worden), maar voor de koeling van de motor is dit niet echt ideaal. Na het achteruit losvaren, legden we de motor even stil om snel de wierpot schoon te maken. We wisten nu dat we de diepgang in dit kanaal nauwellettend in de gaten moesten houden, en ons niet veel buiten de vaargeul moesten begeven.



Blaton Ath bij 6 beaufort weer

De eerste sluis werd al snel voor ons klaargemaakt. We konden verder. Alles moest met de hand bediend worden, ook de bruggen die op dit traject aanwezig zijn. Best een ervaring. Je merkte al snel op dat teamwork tussen de sluiswachters en onszelf ook belangrijk werd. Wij dienden onze vaarsnelheid zo aan te passen dat de sluiswachters de tijd hadden om de gepasseerde sluis (of brug) te sluiten, zich te verplaatsen naar de volgende sluis (of brug), en die dan ook beschikbaar te maken. Best interessant en een leuke oefening, ware het dan niet dat de 6 beaufort wind vanop de kant ons best wat uitdaging gaf om de boot netjes aan (heel) lage snelheid in het midden van het kanaal te houden. Bepaalde stukken kanaal hadden bomen op de oevers die de wind wat braken, maar dichterbij de sluis hielden die bomenrijen dan ook op. Het was dus een kunst om zo lang mogelijk tussen de bomen door te brengen, tot je dacht dat de "oversteek" naar de sluis mogelijk was zonder stil te moeten liggen. Je merkt dan al snel hoe waardevol een simpele verrekijker kan zijn.

De windsterkte nam echter nog toe. Elke sluis werd een wedstrijd met uiterste concentratie en supersnelle reacties om elke windstoot het hoofd te bieden en de boot netjes in de smalle

sluis aan te leggen. Sommige van die (afwaartse) sluisen boden ook erg weinig ruimte tussen de waterlijn en de rand van de sluis, waardoor de fenders geen kans hadden om hun werk te doen bij het binnenvaren. Na 10-12 sluisen hadden we het wel gezien, en gingen we op zoek naar een plaatsje om aan te meren, zodat we konden wachten op het betere weer dat voorspeld was voor de volgende dag. We waren dus bijzonder opgelucht om na sluis 14 de boot even vast te kunnen leggen. Deze kleine haven in Ladeuze - Chièvres stond nergens vermeld op kaarten, maar werd ons aanbevolen door de sluiswachters. De kers op de taart was dan ook dat daar zelfs walstroom werd aangeboden. Leuk was ook om kennis te maken met de Vlaamse uitbaters van een lokaal winkeltje. Die waren daar zoveel jaren geleden beland en hadden het nog reuze naar hun zin.

46

De volgende dagen brachten ons beter weer en ook de ervaring om de Dender van de oorsprong in Aat, tot de monding in Dendermonde af te varen. Het was ook duidelijk te merken dat dit het begin van het vaarseizoen was, vooral op het stuk tussen Blaton en Geraardsbergen. De diepgang in het kanaal Blaton-Aat liet soms erg te wensen over. Bij twee van de sluisen liepen we gewoon tegen het slib aan bij het uitvaren van de sluis (waar we normaal gezien toch nog 70 cm onder de kiel zouden moeten hebben). Er lag ook nog veel vuil aan de sluisdeuren. Pas vanaf Geraardsbergen konden we weer op schonere sluisen rekenen. Al met al viel het nog goed mee. De meeste sluiswachters zijn ook altijd bereid om wat rommel weg te halen voor je de sluis in gaat. En de Dender is best mooi om langs te varen. Heel rustig, voorzien van een jaagpad, en ingebed in een heel landelijke omgeving (buiten het stukje in Aalst).

Geraardsbergen was mooi om te bezoeken. Een bijzonder vriendelijke



Sluis Denderbelle

havenmeester ook. We hielpen hem het wachtwoord van de Wifi te vinden, want ook voor hem was dit het begin van het seizoen. We kregen ook de VVW Toervaargids 2022 van hem – wat best een handige gids is op de Vlaamse waterwegen.

We voeren verder richting Dendermonde. Eindelijk konden we onze droom waarmaken, en "ons" sluisje in Denderbelle zelf eens nemen. We namen er dan ook alle tijd voor, en legden nog even aan alvorens de Denderbelle-sluis te nemen. Het verval in de sluis is maar een paar meter, dus heel lang breng je er niet in door, maar we genoten van elke seconde. Dit was óns moment.

Ná de sluis legden we aan bij een klein ponton van de stad Dendermonde. We waren ondertussen zo gewend om zonder water en elektriciteit van de wal te leven, dat we er zelfs niet meer bij stil stonden dat dit ook daar niet beschikbaar was. Een mooie wandeling naar het stadscentrum, ook al kennen we dit centrum al meer dan 20 jaar, gaf ons echt een "vakantie in eigen stad"-gevoel. Ook al is ons huis maar een steenworp

verwijderd van de ponton, niemand aan boord had de wens om thuis te gaan slapen. Nee, dat kon echt niet. Zeker niet op dit enige, unieke, en langverwachte moment, dat we met een mooie Linssen op de Dender voeren.

Het plan was om vervolgens de Schelde stroomafwaarts af te varen richting Rupelmonde, en dit net ná hoogtij. De stroming op de Schelde kan namelijk best snel zijn. Bij het meevaren met het getij konden we zo 4 km/h winnen in grondsnelheid, wat dus weer helpt om zo energiezuinig mogelijk te varen en dus diesel te sparen.

In Rupelmonde legden we aan de pier aan die ook door de veerpont wordt gebruikt. Er zit best wat stroming op de Rupel, en ook de getijverschillen zijn groot. We hadden dus op voorhand gelukkig de bevestiging van die veerdienst kunnen krijgen dat ook hun boten (met 1,4 meter diepgang) niet vast komen te liggen bij laagtij. Op het moment van aanmeren stond er behoorlijk wat stroming (net tussen hoog en laagtij), wat ons de kans gaf om de techniek van aanmeren bij

sterke tegenstroom uit te proberen. Best leuk om met heel wat toeren op de motor toch stil te 'hangen' ter hoogte van de plaats waar je wil aanmeren, en je dan door de stroming naar de kant te laten duwen door de neus lichtjes naar de kade te laten wijzen. Werkt perfect.

Veel is er overigens niet te zien vanaf deze aanmeerplaats, maar het was wel de ideale plek om de volgende ochtend iets na laagtij te vertrekken richting Lier. Door dit tijdstip te kiezen konden we zeker onder alle bruggen op het Netekanaal passeren. Sommige van die bruggen hebben maar 3,5 meter doorvaarhoogte. Door een uurtje na laagtij te vertrekken en een snelheid aan te nemen die net iets trager is dan de snelheid waarmee het tij zwelt, konden we voldoende water onder de kiel houden en nooit in de problemen komen met de doorvaarhoogten. Dit zijn leuke momenten als ingenieur, waar je weer je wiskundekennis kunt gebruiken om inzicht in en controle te houden over de situatie.

We hielden even halt in Lier om daar vrienden te ontmoeten, om vervolgens de reis te vervolgen naar Herentals. We namen daarbij ook een stuk van het Albertkanaal mee, wat ons de kans gaf om de autopilot gedurende lange tijd zijn kunsten te laten zien en ons mooi en in een rechte lijn aan de stuurboordzijde van dit brede kanaal te houden. Na de eerste sluis van het kanaal Herentals Bocholt te zijn gepasseerd, en een tijdje vergezeld te zijn geweest door drie snelle kanovaarders, kwamen we dan uiteindelijk weer aan in de jachthaven van Herentals. We hadden die haven al eerder eens aangedaan, dus voelden ons al een beetje thuis. De boot konden we netjes achterwaarts in een smalle plaats aanleggen – na de vele smalle sluisjes op het kanaal Blaton – Aat heb je al gauw toch weer meer ervaring in de vingers, en dat voelden we ook.

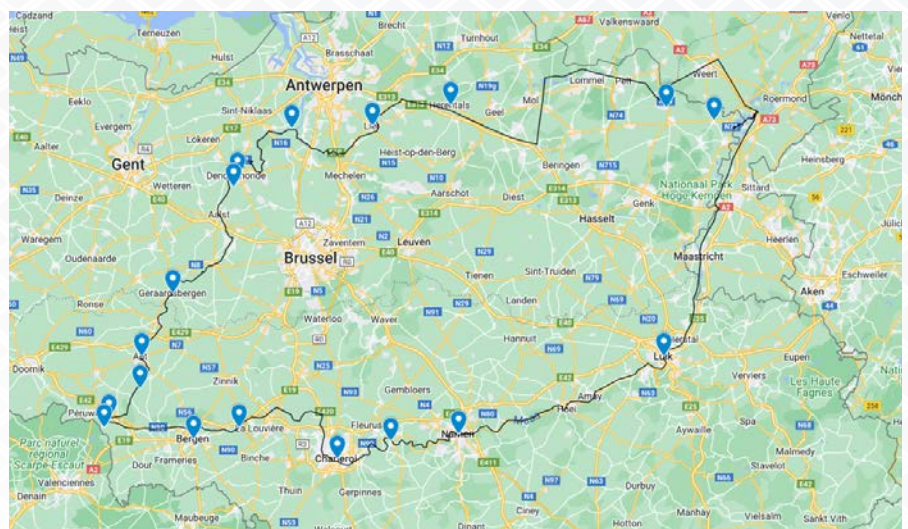
De laatste dagen kwam in zicht. Jammer eigenlijk, want na bijna twee weken varen heb je toch nog het gevoel alsof dit niet genoeg was. We bleven dus genieten van elk moment. We verlieten Herentals bij een lichte mist wat een prachtige serie foto's opleverde. Na de karakteristieke sluisjes op het eerste stuk van dit kanaal hielden we even halt voor een pannenkoek op de Pannenkoekenboot. Deze vastgemeerde boot ligt na Sluis 4, waar het kanaal Dessel – Turnhout – Schoten samenkomt met het kanaal Herentals – Bocholt. Best een aanrader, en bij mooie dagen misschien beter om vooraf te reserveren. Bocholt was de laatste haven die we aandeden voor we richting Kinrooi voeren.

De laatste kilometers terug naar de Spaanjerd gingen zo voorbij. Nog even het schip voltanken voor we het inleverden, en deze reis zat er op. Best een ervaring. Best de moeite waard. Maar des te meer weet ik de kwaliteiten van een Linssen-jacht te waarderen. Dank aan de Linssen-werf om dergelijke schepen op de markt te brengen. Dank aan Aqua Libra om die dan ook aan een groter publiek beschikbaar te



kanaal Herentals - Bocholt

stellen. Dank ook heel specifiek aan Luc Vanthoor voor alle steun en advies zowel vóór, tijdens als ná de tocht. ◆



**Reisdetails** 14 reisdagen, 12 vaardagen, 12 rivieren en kanalen, 70 sluisen, 84 vaaruren, maar 3 keer maal walstroom kunnen nemen en 1 keer water kunnen bijtanken. In totaal verbruikten we 417 liter diesel en 600 liter water.