



CANAL BLATON-ATH

Vooraf

Een lang weekend in Wallonië bracht ons langs een aantal kanalen in deze oude industriestreek. Het Canal Blaton-Ath hebben we van begin tot eind gevolgd. Een nu wat verstil kanaal, maar nog altijd in gebruik.

Ligging

Het Canal Blaton-Ath is een kanaal in de provincie Henegouwen in Wallonië. Het kronkelige kanaal is 22,6 kilometer lang. Het kanaal start in het dorp Blaton bij het kanaal

Onder: De fraaie stad Tournai (Doornik).



Nimy-Blaton-Péronnes en eindigt in de Dender bij Ath.

Geschiedenis

Het Graafschap Henegouwen

De provincie Henegouwen, waarin het kanaal is gelegen, is een overblijfsel van het grotere oude graafschap Henegouwen. Dit graafschap was zeker dubbel zo groot. Het zuidelijke deel ervan ligt nu in Frankrijk. Het graafschap speelde met de oude steden Valenciennes (Valencijn), Tournai (Doornik) en Mons (Bergen) in het verleden een belangrijke rol. Zo was Tournai in de 5^e eeuw hoofdstad van de Franken voordat Clovis deze zetel naar Parijs

verhuisde. Later was de stad zeer belangrijk voor de Bourgondiërs. Wat dit met het kanaal heeft te maken? Niet veel, maar het geeft wel aan dat dit van oudsher een centraal gelegen regio was waarlangs veel handelsverkeer trok en dat een belangrijke bestuurlijke functie kende.

Zeg maar steenkool

Vanaf de 19^e eeuw kun je zeggen dat deze regio opnieuw een knooppunt

werd van handelsroutes. Het was deze keer het zwarte goud: steenkool, dat ervoor zorgt dat Henegouwen sterk van karakter zou veranderen.

Met name in de streken Borinage, Centrum en Charleroi werd op grote schaal steenkool gewonnen. Tussen 1822 en 1829 alleen al werd in de Borinage meer steenkool gewonnen dan in heel Frankrijk en Duitsland. De steenkoolwinning uit dit deel van België is met name gericht op binnenlands gebruik en op export naar Frankrijk. Om deze grote hoeveelheden steenkool te vervoeren waren kanalen (en spoorwegen) nodig.

Een Napoleontisch begin

Het Canal Mons-Condé is het eerste kanaal dat werd aangelegd tussen 1807-1818. Onder het bewind van Napoleon zagen de Fransen zowel economische (steenkool) als militaire (troepentransport van en naar de havens aan de kust) potentie in het kanaal. Bij Mons (Bergen) maakt het 26 kilometer lange kanaal deels gebruik van de gekanaliseerde Haine (Hene).

Net voor de afronding van het kanaal was de politieke situatie echter ingrijpend veranderd.

De Slag bij Waterloo maakte België tot onderdeel van het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden. Een vrije doorvaart over Frans grondgebied naar de Schelde bij Condé was niet meer gegarandeerd. De Fransen vroegen nu hoge tolgelden. Het maakte dat koning Willem I een nieuw kanaal liet graven over Belgisch grondgebied: het Canal Pommerœul-Antoing. Dit kanaal werd gegraven in de periode 1823-1826 en sloot bij Pommerœul aan op het oude Canal Mons-Condé.

Nog meer kanalen

Niet veel later werd ook het Kanaal Charleroi-Brussel aangelegd van 1827-1832. Dit verbindt de steenkoolgebieden rondom Charleroi met Brussel. Dit kanaal zou later nog meermaals verbreed en aangepast worden, met onder andere de aanleg van het indrukwekkende hellend vlak van Ronquières in 1968.

Het Canal Mons-Condé werd in het midden van de 19^e eeuw verbonden met het Canal Charleroi-Brussel door het Canal du Centre (Centrumkanaal). Voor het hierbij te overbruggen hoogteverschil van 66 meter werden eerst 17 schutsluizen gebouwd. Deze werden later vervangen door vier hydraulische scheepsliften die zijn gebouwd in de periode

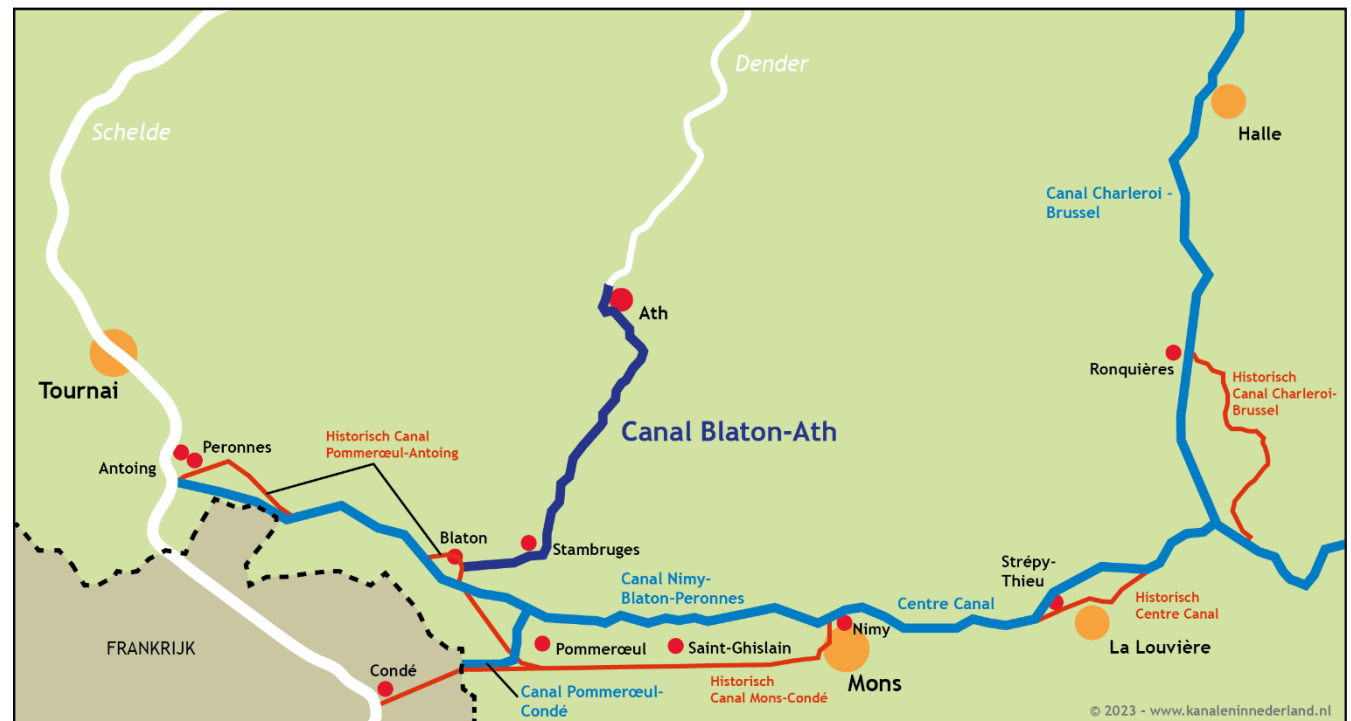
1888-1917. Deze nu monumentale scheepsliften werden in 2002 zelf weer vervangen door de grootste scheepslift ter wereld bij Strepuy-Thieu.

Intussen werd vanaf 1963 ook begonnen aan het verbeteren van de vaarweg Mons-Pommerœul-Antoing. Deze oude kanaalroute werd rond 1970 vervangen door het bijna 40 kilometer lange kanaal Nimy-Blaton-Péronnes. Bijna het gehele oude Canal Mons-Condé ligt

nu in de schaduw of onder de rijksweg E19 (A7).

Met de aanleg van het Canal Nimy-Blaton-Péronnes werd ook een nieuwe aftakking gemaakt richting Condé. Dit is het Canal Pommerœul-Condé. Er werden grote sluiscomplexen ingelegd voor schepen tot 2.000 ton. Het complex kon na voltooiing al

Onder: Oude en nieuwe kanalen in Henegouwen



niet meer gebruikt worden, doordat aan de Franse zijde de aansluiting niet werd verbeterd en grotendeels was verzand. Pas in 2022 is opnieuw een start gemaakt met het verbeteren van deze vaarweg, zodat het in de toekomst weer kan worden gebruikt.

Het Canal Blaton-Ath

Nu de plaats Blaton is genoemd, komen we ook langzaam maar zeker op het hier centraal staande Canal Blaton-Ath. Ook dit was een

Onder: Rechts de ingang naar het Canal Blaton-Ath vanaf het Canal Nimy-Blaton-Peronnes.



steenkolenkanaal. Het vormt de verbinding tussen het kanaal Pommerœul-Antoing bij Blaton en de rivier de Dender bij Ath.

Een tweede keus

Toen na 1815 het Franse deel van het Canal Mons-Condé alleen tegen hoge kosten bruikbaar was, werd al snel gestudeerd op alternatieve tracés op Belgisch grondgebied. We lazen hiervoor al dat daaruit het tracé Pommerœul-Antoing als winnaar naar voren kwam. Het andere tracé dat werd bestudeerd was dat van Mons naar de Dender bij Ath (Aat). Dit tracé kende echter een groter

hoogteverschil en was mede daardoor twee keer zo duur. Van een aanleg kwam het toen niet.

Zo'n 40 jaar later kwam er wel een verbinding tot stand. In 1859 besliste de regering positief over een verbinding tussen (het station van) Ath en Blaton. De aanleg ervan vond plaats tussen 1863 en 1866. De kunstwerken werden in 1867 aangelegd. De opening vond

plaats op 1 oktober 1868 door een inhuldigingsboot die werd getrokken door 2 paarden. Het was een periode waarin de steenkoolwinning steeds meer grootschalig werd en een derde route richting het noorden over Ath rendabel werd geacht.

Een grote inspanning

Het kanaal betekende een kortere route richting de industriegebieden rondom Aalst en Dendermonde, maar wel een lastigere. Bij Stambruges ligt een plateau dat zich als noordrand van het Henebekken opwerpt. Het Canal Blaton-Ath moet daardoor ruim 56 meter aan hoogteverschil overwinnen. Dit vindt plaats door 21 sluizen, waarvan er 10 opwaarts gaan van Blaton naar Stambruges en 11 neerwaarts tussen Belœil en Ath.

Het kanaal kende zijn hoogtepunt in de jaren na de Eerste Wereldoorlog toen per jaar bijna 1.000.000 ton aan goederen werd vervoerd (vooral steenkool). Die gouden tijden zijn lang verleden tijd. Het kanaal is geschikt voor 300 ton vaartuigen (klasse I (spitsenklasse)), maar per jaar gaan er hooguit enkele honderden tonnen aan vervoerde goederen overheen. De recreatievaart maakt nu het meeste gebruik van het kanaal.



Langs het kanaal

België Kanalenland

Ik heb het vast al eerder gezegd, maar naast Nederland is ook België een echt kanalenland. Ze lijken er verder ook meer trots op te zijn dan bij ons. Toen we er in de herfst van 2021 op uit trokken, leek Henegouwen dan ook een interessant gebied. Logeren in de nabijheid van enkele van de grootse kanaalbouwwerken van België en feitelijk van de wereld.

Het afzijdig liggende kanaal

Het was echter niet alleen de scheepslift van Strépy-Thieu of het hellend vlak van Ronquière dat mij aantrok. Juist dat dunne kanaaltje op de kaart met die vele sluizen naar de plaats Ath in een soort niemandsland sprak tot de verbeelding. Het leek wat uit de toon te vallen bij al die grootse kanaalwerken en drukke kanalen. Was daar dan nog wat nostalgische kanaalromantiek te vinden? Met een afstand van iets meer dan 20 kilometer leende het zich prima voor een fietstochtje. Op naar de reuzen van Ath.

Het blijft een beetje vreemd

Wallonië is op veel plaatsen rommelig en industrieel. Lieflijk natuurschoon kan ineens

verstoord worden door bebouwing, industrie en rommelige terreinen. Het heeft zo zijn charme, maar Wallonië beschikt ook over een fraai netwerk aan groene fietspaden: de RAVel (Réseau Autonome des Voies Lentes). Deze lange fietsroutes zijn veelal aangelegd op voormalige spoorlijnen en langs kanalen. Fietsend over de oude spoorlijn van Leuze-en-Hainaut naar Blaton kwamen we zo op een mooie en snelle manier aan bij de kruising van het Canal Nimy-Blaton-Peronnes met het Canal Blaton-Ath (1). Gelegen aan één van de drukste kanalen in Wallonië is het een groene en rustige omgeving. Naar het oosten toe is de fraaie stalen keersluis te zien. Deze voorkomt dat in het geval van een dijkdoorbraak het gehele kanaal Nimy-Blaton-Peronnes leegloopt. Aan de zuidzijde is de invaart

van het oude Canal Pommerœul-Antoing te zien. Een ophaalbrug markeert hier het sluiscomplex dat er achter ligt. Dit kaneeldeel is echter niet meer bevaarbaar.

Onder: Kanaal bij Blaton.



In elkaars schoenen staan

Geen sluisen aan de zijde van het Canal Blaton-Ath. In feite is het eerste deel tot aan het dorpscentrum van Blaton nog de oude kanaalloop van het Canal Pommerœul-Antoing. Het loopt in een flauwe bocht richting het noorden en is laag gelegen in het dorpslandschap. Bij het dorpscentrum komen we bij de eerste sluis. Dit is feitelijk het startpunt van het Canal Blaton-Ath. Het oude Canal Pommerœul-Antoing maakte hier een bocht naar het westen, maar is in het dorpscentrum nu gedempt.

Een mooie start

Vanaf de eerste sluis begint aan de westzijde van het kanaal ook meteen het fietspad dat ons tot in Ath zal brengen. Gemotoriseerd verkeer mag er niet komen en we ervaren meteen rust en groen. Het is er lommerrijk en we hoeven niet ver te kijken om steeds weer de volgende sluis te zien verschijnen. Op weg naar Stambruges wint het kanaal in korte tijd bijna 30 meter aan hoogte. Het is niet iets wat je duidelijk ziet, maar met elke sluis wordt wel steeds een kleine 3 meter overwonnen.

Engelse charme

Het kanaal heeft door zijn geringe breedte, de vele sluisjes en het ontbreken van gemotoriseerd verkeer een bijna Engelse charme. Ook de bloembakken bij de sluisen helpen hier aan mee. Toch is het op plekken wat 'slonziger' of positiever gezegd meer levendig. De bebouwing is niet altijd netjes onderhouden en op meerdere plekken lopen buisleidingen over het kanaal heen. Ook de A16 buldert met een weinig aantrekkelijk viaduct dwars over het kanaal (3). Toch maakt het frisse groene landschap veel goed, evenals de fraaie stalen en gietijzeren bruggen waarmee de lokale wegen het kanaal kruisen.

Een andere wereld

Vanaf de 10^e sluis bij Stambruges komen we in een andere kanaalwereld terecht. Hier ligt het zogenaamde scheidingspand. Het hoogste pand van het kanaal waar van beide zijde de sluisen enkel weer naar beneden gaan. Dit scheidingspand is met een lengte van 6 kilometer vrij lang en loopt overwegend door een groot bosgebied: het 'Bois de Stambruges' (4). Tussen groene wanden is nu het kanaal de enige landschapslijn waarover je blik gaat. Het is er rustig en groen, maar ook een beetje saai. Er gebeurt niet veel. Overigens ook niet op het water. Hoewel het kanaal bevaarbaar is, zijn in

Onder: Langs het kanaal even buiten Blaton. Een brug met sluis wacht op ons.



de herfst de meeste recreatieschepen blijkbaar al in de winterstalling gelegd. Gedurende de fietstocht naar Ath komen we geen varend schip tegen.

Flats aan het water

Na het Stambrugse bosgebied komen we in de buurt van het dorp Belœil. Hier wacht ons een verrassing in de vorm van een zeer groot gebouwcomplex aan het water. De gebouwen staan aan weerszijden van het kanaal in een scherpe bocht. Het is een indrukwekkend geheel in eind 19^e eeuwse rood metselwerk (5). Hoewel het geheel nog in gebruik lijkt, is het er rustig. Er zitten vooral vissers aan de kant en van goederentransport vanaf het water lijkt geen sprake. Na het passeren van het gebouwcomplex laten grote letters zien wat



het is: 'Malterie du Chateau'. De mouterij van het kasteel. Dat moet dan wel een invloedrijk kasteel zijn.

Een klein uitstapje

Dat klopt ook wel. In Belœil staat het gelijknamige kasteel dat ook wel het Belgische Versailles wordt genoemd. We verlaten het kanaal om dit spektakel te bewonderen. Het fraaie kasteel ligt in een groot landschapspark aan de westzijde van het dorp (6). In het kasteel huizen nog altijd de prinses de Ligne. De oorspronkelijke baronnen en graven van Ligne waren in dienst van de hertog van Henegouwen. Hun stamplaats was de heerlijkheid Ligne nabij Ath. In 1020 verwierven ze het dorp Belœil waar later het beroemde kasteel werd gebouwd. Een kasteel dat bij ons bezoek helaas niet was geopend. Het bracht ons na een bezoek aan het dorpscafé weer snel terug bij het kanaal.

Halverwege

Het volgende stuk langs het kanaal is rustig en landschappelijk. Zo nu en dan duikt er weer een sluis op. Vaak ook met een sluiswachtershuisje. We gaan nu langzaam naar beneden naar Ath. Dat gebeurt in meer geleidelijke stappen dan de sluisentrap richting



Boven: Mouterij van kasteel Belœil.

Linksonder: Het scheidingspand van het kanaal door het Bois de Stambruges.

Stambruges. Een mooi punt is de sluis bij de wegkruising in Ladeuze. Naast de sluis vinden we hier een fraaie nog deels gietijzeren brug. Vanaf de brug is er zicht op wat een oud bedrijfsgebouw of mogelijk een pompgebouw lijkt (7). Dit is ook het punt waar twee lokale beken in het kanaal stromen. Er is dan ook een klein cluster van gemaaltjes en sifons zichtbaar. Ladeuze zelf valt onder de gemeente Chièvres.

Hier bevindt zich een grote Amerikaanse luchtmachtbasis (8).

De moderne hogesnelheidslijn

Vanaf Ladeuze wordt het landschap meer open van karakter. Glooiende weiden en akkers begeleiden het kanaal. Er is nog een interessante waterkruising ter hoogte van Chièvres met de rivier La Hunelle (9). Dit riviertje kabbelt in een natuurlijke omgeving enkele kilometers langs het kanaal. Wat verder opvalt zijn de moderne bruggen over het kanaal die de oudere stalen en gietijzeren exemplaren hebben vervangen. Dit vindt zijn hoogtepunt in het viaduct van de hogesnelheidslijn tussen Brussel en Lille dat het kanaal niet ver voor Ath kruist (10).

Zicht op Ath

Met het naderen van Ath volgen ook de sluiscomplexen zich weer sneller op. Ze liggen er mooi bij, inclusief de karakteristieke gietijzeren bruggen (11). Aan de overzijde is het natuurlijke landschap langs de Dendre-Occidentale zichtbaar (de oostelijke Dender). Deze vormt even later de oostelijke en noordelijke stadsgracht van Ath. De stad zelf openbaar zich met zicht op het grote rangeerterrein bij het station. Het is duidelijk

dat deze zijde van Ath niet een hoofdtoegang is vanaf het spoor. Het is er rommelig en er loopt de nodige infrastructuur. Toch kunnen we het pad langs het kanaal blijven volgen.

Een nieuw begin?

Net ten zuiden van het station zien we een moderne wandelbrug in aanbouw die hier met een aparte boog voor het sluisje langs loopt (12). Het lijkt een begin van een stadsvernieuwing aan deze zijde van de stad. Het kanaal zou het verdienen. Het ligt er hier wat troosteloos bij, maar heeft het in zich om tot

Kruip door sluip door
Ondanks de rommel en de

bouwwerkzaamheden loopt het oude jaagpad langs het kanaal wel verder dapper door. Het slingert zich langs stenen steunmuren van wegen en duikt onder spoorviaducten. Het is duidelijk de rauwe kant van de stad die je hier ontmoet. Omdat er nog altijd geen gemotoriseerd verkeer mag rijden, is het er wel

Onder: Brug en sluis bij Ladeuze.

Volgende pagina: Richting Ath wordt het landschap meer open.





rustig. Het is zo een bijzondere manier om Ath te beleven. Vanaf de laatste sluis (sluis 21) kun je via de brug over het kanaal zo het centrum van het oude stadje inrijden (13). Dat is niet onaardig met de Grote Markt, de Burbanttoren en de Sint Julianiskerk. Verder kent Ath een traditie van reuzen. Aan de Europese reuzencultuur is zelfs een museum gewijd (het Reuzenhuis).

De Dender

Niet veel later eindigt het kanaal op het punt waar de oostelijke Dender in het kanaal stroomt. De westelijke stroom van de Dender is dan al eerder in de stad door het kanaal opgepakt. Je kunt door blijven fietsen en fietst zo al gauw de stad weer uit. Aan de noordzijde kom je dan nog bij een mooi watercomplex met sluis, historische watermolen en een fraaie hoge stenen wandelbrug over de Dender (14).

Het wordt inmiddels donker en het is lange en mooie tocht geweest. Ik ben onder de indruk van het fietspad dat over de gehele lengte langs het kanaal ligt. Het is een prachtige recreatieve route. Ook kan het kanaal nog altijd bevaren worden. Het biedt een charme die elders eigenlijk alleen in Engeland of Noord-Frankrijk te vinden is door zijn kleinschaligheid

en landschappelijkheid. Een aanrader voor wie Henegouwen eens op een andere manier wil beleven.

Onder: Het Canal Blaton-Ath in Ath.



Literatuur

Dat is iets wat mij wel tegenviel. Iets te weten te komen over de achtergrond van het kanaal. Dat is er vrijwel niet. Je moet de betekenis ervan halen uit de context van de ontwikkeling van Henegouwen en met name de kool- en staalindustrie in de omliggende gebieden. Eén Franse website heeft mij echter wel veel aanknopingspunten gegeven. Een website over historisch Huissiegnies. Een dorp dat bij het kanaal is gelegen. Deze website mag dan ook niet onvermeld blijven en graag gebruik ik ook nog onderstaande historische foto die daarop geplaatst is uit andere tijden. Een gejaagd schip door het kanaal.

- [Le Canal Blaton-Ath](#)



