

[\(/\)](#)

Inventaris

[Contact \(/contact\)](/contact)[Downloads \(/downloads\)](/downloads)[Hergebruik \(/hergebruik\)](/hergebruik)[Over ons \(https://www.onroenderfgoed.be/over-ons\)](https://www.onroenderfgoed.be/over-ons)[MENU](#)

ERFGOEDOBJECT

Kanaal Leuven-Dijle

bouwkundig / landschappelijk element

ID: 200544 **URI:** <https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/200544> 



Juridische gevolgen

- omvat de aanduiding als beschermd monument Dubbele schutsluis (<https://inventaris.onroerendergoed.be/aanduidingsobjecten/5>)
Deze bescherming is geldig sinds 19-03-1997
- omvat de aanduiding als beschermd monument Dubbele schutsluis (<https://inventaris.onroerendergoed.be/aanduidingsobjecten/15>)
Deze bescherming is geldig sinds 05-07-1996
- omvat de aanduiding als beschermd stads- of dorpsgezicht, intrinsiek Dubbele schutsluis en sluiswachterswoning met omgeving (<https://inventaris.onroerendergoed.be/aanduidingsobjecten/617>)
Deze bescherming is geldig sinds 08-07-1996
- omvat de aanduiding als vastgesteld bouwkundig erfgoed Kanaal Leuven-Dijle: deel Vlaams-Brabant (<https://inventaris.onroerendergoed.be/aanduidingsobjecten/119363>)
Deze vaststelling is geldig sinds 08-10-2021

- omvat de aanduiding als vastgesteld bouwkundig erfgoed Leuvensevaart (<https://inventaris.onroerenderfgoed.be/aanduidingsobjecten/109289>)
Deze vaststelling is geldig sinds 29-03-2019
- omvat de aanduiding als beschermd stads- of dorpsgezicht, intrinsiek Sluis, sluiswachterswoning en omgeving (<https://inventaris.onroerenderfgoed.be/aanduidingsobjecten/8>)
Deze bescherming is geldig sinds 19-03-1997
- is deel van de aanduiding als beschermd stads- of dorpsgezicht, intrinsiek Dubbele schutsluis: omgeving (<https://inventaris.onroerenderfgoed.be/aanduidingsobjecten/7000>)
Deze bescherming is geldig sinds 03-02-1997
- is deel van de aanduiding als beschermd cultuurhistorisch landschap Zennegat - Battenbroek: fase 3 (<https://inventaris.onroerenderfgoed.be/aanduidingsobjecten/6373>)
Deze bescherming is geldig sinds 02-06-1992
- is deel van de aanduiding als erfgoedlandschap Zennegat-Battenbroek (<https://inventaris.onroerenderfgoed.be/aanduidingsobjecten/14889>)
Deze aanduiding is geldig sinds 25-02-2011
- omvat de aanduiding als vastgesteld bouwkundig erfgoed Dubbele schutsluis en sluiswachterswoning (<https://inventaris.onroerenderfgoed.be/aanduidingsobjecten/36680>)
Deze vaststelling was geldig van 24-09-2009 tot 08-10-2021

Alternatieve namen

Kanaal Leuven-Dijle

Provincie

Antwerpen, Vlaams-Brabant

Gemeente

Boortmeerbeek, Haacht, Herent, Kampenhout, Leuven, Mechelen, Zemst

Deelgemeente

Boortmeerbeek, Buken, Herent, Hever, Hofstade, Kampenhout, Leuven, Mechelen, Muizen, Tildonk, Wespelaar, Wilsele

Straat

Onbepaald

Locatie

Boortmeerbeek, Hever (Boortmeerbeek), Tildonk, Wespelaar (Haacht), Herent (Herent), Buken, Kampenhout (Kampenhout), Leuven, Wilsele (Leuven), Mechelen, Muizen

(Mechelen), Hofstade (Zemst)

Nauwkeurigheid zone

Tot op 15m

Oppervlakte zone

1 698 350m²

Bewaringstoestand

Bewaard

Erfgoedwaarde

Aanwezig

Typologie: [bomenrijen](https://id.erfgoed.net/thesauri/erfgoedtypes/1655) (<https://id.erfgoed.net/thesauri/erfgoedtypes/1655>), [bruggen](https://id.erfgoed.net/thesauri/erfgoedtypes/86) (<https://id.erfgoed.net/thesauri/erfgoedtypes/86>), [hevelduikers](https://id.erfgoed.net/thesauri/erfgoedtypes/189) (<https://id.erfgoed.net/thesauri/erfgoedtypes/189>), [kanalen \(infrastructuur\)](https://id.erfgoed.net/thesauri/erfgoedtypes/213) (<https://id.erfgoed.net/thesauri/erfgoedtypes/213>), [sluizen](https://id.erfgoed.net/thesauri/erfgoedtypes/389) (<https://id.erfgoed.net/thesauri/erfgoedtypes/389>), [trekwegen](https://id.erfgoed.net/thesauri/erfgoedtypes/2236) (<https://id.erfgoed.net/thesauri/erfgoedtypes/2236>)

Datering: [derde kwart 18de eeuw](https://id.erfgoed.net/thesauri/dateringen/1059) (<https://id.erfgoed.net/thesauri/dateringen/1059>), [interbellum](https://id.erfgoed.net/thesauri/dateringen/1070) (<https://id.erfgoed.net/thesauri/dateringen/1070>), [na WO II](https://id.erfgoed.net/thesauri/dateringen/1073) (<https://id.erfgoed.net/thesauri/dateringen/1073>)

[Inventarisatie punt- en lijnrelicten landschapsatlas](https://inventaris.onroerenderfgoed.be/gebeurtenissen/1284) (<https://inventaris.onroerenderfgoed.be/gebeurtenissen/1284>) (thematische inventarisatie: van 2019 tot 2021)

Beschrijving

Het kanaal Leuven-Dijle verbindt het Brabantse hinterland met het Scheldebekken. Het kanaal werd aangelegd in 1752 en kende enkele aanpassingen in de jaren erna om ze bevaarbaar te houden. Ze heeft een totale lengte van 30 kilometer, het tracé werd in de loop van de tijd niet aangepast. Ook de vijf sluizen dateren allen uit deze aanlegperiode: Tildonk, Kampenhout, Boortmeerbeek, Battel en Zennegat. Langs weersijden liggen op de meeste plaatsen dijken om het water op het juiste niveau te houden. Jaagpaden, nu veelal behouden als fietspad liggen langs het volledige traject. In Leuven komt het kanaal in de stad in de Kanaalkom.

Historiek van het kanaal

De opkomst van de Antwerpse haven zette voor de Brabantse hertogen al gauw het licht op groen voor een rechtstreekse verbinding tussen de Scheldestad en de belangrijkste Brabantse steden. Zo kwam in 1561 bijvoorbeeld ook het kanaal Brussel-Rupel tot stand. De natuurlijke waterwegen waren ontoereikend en de waterstanden onregelmatig waardoor scheepvaart over de Dijle ondanks pogingen tot kanalisatie moeilijk bleef. De plannen voor een kunstmatige waterweg Leuven-Rupel hadden aanvankelijk hetzelfde doel. In 1686 gaf het Leuvense stadsbestuur opdracht aan professor Willemaert een kanaal af te meten van Leuven naar Battel tot aan de samenvloeiing van Zenne en Dijle, het zogenaamde "Zennegat", waar het via de Rupel op de Schelde zou aansluiten; van een realisatie kwam echter nog niets in huis.

Pas tijdens het Oostenrijks bewind werden de plannen terug opgenomen. In 1749 werd kolonel R. Spalart van het ingenieurskorps der Nederlanden belast met de voorstudie en situering van het vaarttracé. Zijn voorstel werd zowel door de stad Leuven als door de Staten van Brabant goedgekeurd. De regerende overheid beschouwde de vaart slechts als onderdeel van een internationaal georiënteerde economische politiek, die in eerste instantie de bevordering van het transitoverkeer vanuit het westen - de zee - zover mogelijk landinwaarts - richting Oostenrijk - op het oog had; voor Leuven was dit een gunstige zaak doch bij de Mechelaars, die de voordelen van hun aloude stapelrechten teloor zagen gaan, stuitte het plan op hevig verzet. Niettemin verleende Maria-Theresia, in het kader van de nieuwe Oostenrijkse aspiraties, op 29 januari 1750 aan Leuven het octrooi voor het graven van de vaart. Naast de lening van Maria-Theresia (600.000 Brabantse gulden) en een bank (369.000 Brabantse gulden) werd er door middel van rentebrieven kapitaal bijeengezocht om de aanleg te financieren. In Leuven was bij de kloostergemeenschappen, abdijen, universitaire instellingen, de adel, renteniers en poorters voldoende interesse in deze rentebrieven, zij brachten hier 50.000 Brabantse guldens op. Op 9 februari 1750 gaf Karel van Lotharingen, gouverneur der Nederlanden, de eerste spadesteek en op 21 december 1752 werd het kanaal onder water gezet; het eerste schip kwam op 23 juli 1753 in Leuven aan.

Het kanaal werd in Leuven aangetakt op de Dijle zodat deze rivier voor wateraanvoer kon zorgen. Tot Wijgmaal loopt het kanaal vlak langs de Dijle, in dezelfde vallei. Richting Mechelen ligt het kanaal in de zandgronden verder ten zuiden van de Dijle, op een afstand tot circa 5km. Ten westen van Mechelen komen het kanaal en de Dijle weer dicht bij elkaar om bij Battenbroek weer samen te stromen.

Het kanaal overbrugt een hoogteverschil van 15 meter van Leuven naar Mechelen. Door de aanwezigheid van de vijf sluizen moest het water in de vijf secties op één niveau worden gehouden, terwijl het landschap langzaam in hoogte afnam. In het natuurlijke landschap waren bovendien kleine hoogteverschillen die opgevangen moesten worden. Hiervoor werden langs het kanaal dijken aangelegd. De grond van de dijken kwam logischerwijs uit de uitdieping van het kanaal. De grond werd met kruiwagens omhoog gevoerd en op de dijk gebracht. De dijken zijn enkele meters breed en het hoogteverschil met de omliggende grond verschilt van ongeveer 0 – 5 meter.

Drie sluizen waren van bij de aanvang voorzien, namelijk te Kampenhout, te Mechelen ter hoogte van de Brusselsesteenweg (Plaisancebrug) en te Battel aan het Zennegat. Maar op 1 december 1757 begaf de brug en sluis aan de Brusselsesteenweg het. Het kanaal kwam dus na enkele jaren al in de problemen, sluizen begaven het en dijken spoelden weg (Vandegoor 1989), het scheepvaartverkeer viel stil. De lening voor de heraanleg van het kanaal werd door het Leuvense brouwersambacht gewaarborgd. Zij vroegen hiervoor wel het beheer over de vaart en ze kregen dit ook toegewezen. Op aanraden van kolonel De Laing, hoofd van het ingenieurskorps van de Oostenrijkse Nederlanden moesten een bijkomende sluis in Battel en één in Boortmeerbeek de vernielde sluis vervangen; ook werd een sluis bijgebouwd in Tildonk. De werken startten op 18 juni 1760 en waren in 1763 voltooid en kon het opnieuw in gebruik genomen worden.

Om de technische evolutie van de scheepvaart te kunnen opvangen werd de vaart tweemaal verdiept. In 1835-1837 werd ze onder leiding van ingenieur Vifquain van 3,5 meter tot 5,5 meter verdiept, waarbij het sas van Kampenhout gereconstrueerd werd. In 1895 werd de diepte op 6 meter gebracht. In 1972 werd het kanaal overgedragen aan het Rijk. Sindsdien zijn verschillende verbeterings- en onderhoudswerken uitgevoerd, zoals de vernieuwing van bruggen, herstellings- en kleine aanpassingswerken aan de sluizen, oeverversterkingen, enzovoort.

Hoewel het kanaal in de loop van de tijd af en toe is verbreed en verdiept, is het huidige tracé nog precies zoals op het moment van aanleg. De huidige bodembreedte is 12 meter, de breedte van de waterlijn 22 tot 32 meter, de waterhoogte is 3,5 meter (praktisch 2,3 meter), de vrije doorvaarthoogte 6 meter en het totale verval 14 meter.

Handel en industrie aan het kanaal

De kanaalkom in Leuven was lange tijd de belangrijkste plaats aan het kanaal voor het overslaan van goederen (transitohaven). Er werden goederen aangevoerd met bestemming Leuven, maar in de begintijd van het kanaal was het vooral ook een belangrijke plaats om goederen over te slaan van water- naar wegverkeer. Bijvoorbeeld suiker uit Engeland, specerijen uit Nederland werden tot Leuven over water aangevoerd om vervolgens over de weg naar onder andere Lotharingen, Zwitserland en omringende landen te worden gebracht. Er waren specifieke expeditiekantoren in Leuven die de handel tussen de haven van Oostende en het binnenland via Leuven organiseerden (Vandegoor 1989). Er werden omgekeerd ook goederen uit Italië en Zwitserland in omgekeerde richting uitgevoerd via Leuven. Dichterbij, ook de regio van Luik en Namen maakte gebruik van de haven van Leuven om goederen aan en af te voeren, onder andere leien, kalk, etc. In Leuven waren verder ongeveer 40 brouwerijen actief die hun producten via het kanaal afvoerden naar andere voornamelijk Belgische steden.

Na de afscheuring van Nederland in 1830 en de toename van het spoorwegverkeer, nam de betekenis van Leuven als transitohaven af. Vanaf het midden van de 19de eeuw ontwikkelde het kanaal zich als industriële waterweg en vestigden zich meer bedrijven langs het kanaal. Zo komen er meer graanverwerkende bedrijven aan de kanaalkom in Leuven en op andere plaatsen zoals de Remy-fabriek in Wijgmaal, de mouterij in Boortmeerbeek en andere meestal kleinere fabriekjes of bedrijven langs het verdere traject. In Mechelen waren er aanzienlijk minder bedrijven gevestigd aan het kanaal, slechts enkele bedrijven maakten gebruik van de ligging aan het water. In de loop van de tweede helft van de 20ste eeuw verdwenen veel (historische) bedrijven, of maken niet langer gebruik van het kanaal, zoals bijvoorbeeld AB InBev. Toch zijn er ook verschillende nieuwe bedrijven die opnieuw gebruik maken van vervoer over het water, bijvoorbeeld verschillende recyclagebedrijven en bedrijven in bouwmaterialen en grondstoffen.

De bedrijven hebben aanlegplaatsen of kaaimuren aan het kanaal voor het overslaan voor de grondstoffen.

Voor het overslaan van de goederen, met name voor granen, waren zuiginstallaties aanwezig dicht tegen het kanaal, bijvoorbeeld bij de Remyfabriek (<https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/200222>) in Wijgmaal.

In Leuven is een zwaaiikom aangelegd tussen 1891 en 1931 (historische topografische kaarten), dit is de oudste zwaaiikom op het kanaal. Vermoedelijk waren zwaaiikommen niet nodig toen de boten nog veel kleinere afmetingen hadden. Ondertussen is ook in Kampenhout en nabij Tildonk Sas een verbreding in het kanaal of zwaaiikom gekomen, deze dateren beide van na 1970 en dienen vermoedelijk eerder voor pleziervaart en recreatie langs het kanaal. Die bij Tildonk Sas heeft bijvoorbeeld verschillende ingerichte vissteigers. Bij Kampenhout wordt deze plek gebruikt voor het aanleggen van pleziervaartuigen.

Sluizen

In totaal zijn er vijf sluizen op het kanaal die de waterstand regelen. De sluizen hebben een gemiddelde lengte van 60 meter en een gemiddelde breedte van 8,25 meter.

Op grondgebied Mechelen zijn op de vaart twee schutsluizen, type buikzas aangebracht, met name de Zennegatsluis en de Battelsluis (<https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/300001>), waarvan eerstgenoemde een getijdesluis is. Beide sluisen, de eerste opklimmend tot 1750-1752, de tweede tot 1760-1763, bezitten twee opeenvolgende sluiscolken en waren aanvankelijk voorzien van drie paar houten puntdeuren; de tussendeuren, die de sluisen in twee kolken verdeelden, zijn niet meer aanwezig (wel bewaarde sporen). Houten puntdeuren met twee tussenregels, één drukschoor en één tand- en heugelsysteem voor de doorlaatopening per deur; passerellen met gesmede reling; de bediening gebeurt nu met lieren, vroeger met kaapstanders. In de Zennegatsluis werden circa 1975 ook nog een stel vloeddeuren aangebracht. Oeverversterkingen juist voor en achter de sluis alsook de gebogen kolkmuern, zijn uitgevoerd in baksteen en afgewerkt met boordstenen van blauwe hardsteen; de kolkmuern van de Zennegatsluis werden recent gebetonneerd. De sluiswachterswoningen (<https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/1363>) bij de Battel- en Zennegatsluis bleven bewaard.

De oevers van de Leuvensevaart zijn op het grondgebied van Mechelen-stad door meerdere bruggen verbonden. De indrukwekkende spoorbruggen (<https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/215618>) ter hoogte van de Geerdegemvaart, type Vierendeel gecombineerd met het "bowstring"-brugtype, dateren van 1935/1941 en 1957: de drie bruggen van 63 meter elk, gemaakt van geklonken stalen platen en rustend op bakstenen brughoofden, overspannen én het kanaal én de twee rijbanen. Ter hoogte van de Battelsteenweg is een draaibrug aanwezig, de originele elektrisch aangedreven stalen draaibrug uit 1928 werd in 2015 vervangen door een modern exemplaar.

Duikers

Met de aanleg van het kanaal werd het landschap doorsneden. De landschappelijke structuren werden opgesplitst, wegen liepen niet verder door, percelen werden gescheiden. Een structuur moest wel verbonden blijven om waterproblemen te voorkomen: de waterlopen. Door de aanleg van duikers onder het kanaal door kon de waterloop zijn natuurlijke verloop volgen. De duikers werden gemetseld in baksteen. Dit moesten zeer sterke en stabiele constructies zijn omdat ze het gewicht van het kanaal plaatselijk moesten dragen. Om te zorgen dat de duiker niet kon verzakken werden deze constructies onderheid. In totaal waren er op het kanaal zes duikers: de Leibeek/Molenbeek in Wijgmaal, de Lipsebeek in Tildonk, de Postwegloop in Wespelaar, de Weesbeek/Weissetterbeek in Boortmeerbeek, de Barebeek in Muizen en Mechelen.

Wegen en paden

Tot begin 20ste eeuw was het gebruikelijk dat boten voort getrokken werden door mensen of dieren (meestal paarden), het zogenaamde "jagen". Het pad dat deze sloopstrekkers gebruikten heet daarom ook jaagpad en loopt dicht langs het kanaal. Dit waren smalle voetpaden meestal onverhard en tussen het gras op de dijk. Langs het kanaal Leuven-Dijle werd de linkeroever het meest gebruikt door de sloopstrekkers. De trekdienst van de schepen op het kanaal werd door de stad Leuven voor een bepaalde tijd aan een concessiehouder verpacht. In principe kon men in één dag van Leuven naar Battenbroek, maar soms ging dit minder vlot en moest men door slecht weer, of een zware lading onderweg een onderkomen vinden. Daarom waren er langs het kanaal op bepaalde plaatsen schuren voor de paarden en onderkomens voor de sloopstrekkers, bijvoorbeeld in het Sashuis in Tildonk (<https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/200277>), maar ook in Battenbroek en Leuven zelf waren hiervoor voorzieningen.

In de jaren twintig werden dieselmotorrupsen in gebruik genomen, daarna gemotoriseerde sloopboten. Pas na de Tweede Wereldoorlog werden de binnenschepen meer en meer met eigen motorkracht uitgerust.

De huidige paden en wegen langs het kanaal gaan terug op de jaagpaden. In en nabij de steden en dorpen is dit meestal sterk verstoord en opgenomen in autowegen. Maar langs andere stukken hebben de fietspaden het karakter van de jaagpaden nog deels behouden.

Langs het kanaal, soms tussen het huidige fietspad en het kanaal in, liggen vooral langs het zuidoostelijke deel van het kanaal verschillende bunkers van de KW-Linie (<https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/306075>). Langs het kanaal zijn dit, in tegenstelling tot de bunkers op ander plaatsen, speciale kleine bunkers bedoeld voor één schutter.

Bomenrijen langs het kanaal

Historisch gezien waren er langs het kanaal bomen aangeplant. Deze stonden hier vooral in functie van de opbrengst. In 1821 was de Leuvense Vaart aan weerszijden van twee bomenrijen voorzien. De bomenrijen aan de rechterkant (gezien vanuit Leuven) waren zeer fraai en konden zich meten met de beroemde Groendreef van Brussel. Dit schrijft Antonin G.B. Schayes op pagina 9 van zijn boek *Promenade au parc de Wespelaer, ou description historique, topographique et pittoresque de ce jardin célèbre* (Leuven, 1821). In de jaren 1840 bestonden de beplantingen van de Leuvense Vaart buiten Leuven uit drie rijen populieren. Dit schrijven Duplessy & Landoy in hun *Guide indispensable du voyageur sur les chemins de fer de la Belgique*. De spoorweg liep parallel aan het kanaal. Vanuit de trein konden de reizigers de bomenrijen goed zien.

Populieren werden wel vaker op dijken aangebracht, deze snel groeiende soort kon na 40-50 jaar al gekapt worden en verkocht. Eenvormigheid in de beplantingen was geen doel op zich, secties konden van elkaar verschillen en ook beide zijden waren niet altijd gelijk beplant (Van Driessche, beheer van dreven).

Vanaf 1920 verminderen de bomenrijen langs de kanalen vanwege dalende houtprijzen en stijgende exploitatiekosten. Bovendien is het voor trekdieren en mensen niet langer nodig om schaduw te voorzien. Hiertegen kwam verzet, onder andere door recreanten, maar ook door de Koninklijke Commissie voor Monumenten in Landschappen (KCML). Zij verzetten zich hier tegen. "In 1926 intervenueerde de KCML bij de stad Leuven om de kap van de kanaalbeplantingen langs de Leuvense Vaart tussen Mechelen en Battel te stoppen" (De KCML aan de minister van Wetenschappen en Kunsten, 24 maart 1926. ARA, Bruggen en Wegen, reeks II, nr. 20.) (Van Driessche, 2017). Welke soorten er op dat moment stonden is onbekend.

De huidige bomenrijen staan allemaal buiten het jaagpad, de historisch correcte kant. Over het algemeen staan er meer bomenrijen langs de linkerzijde van het kanaal, wellicht heeft dit te maken met de stand van de zon in het zuiden zodat deze kant van het kanaal door de bomen daadwerkelijk in de schaduw ligt. Dit is voor de vele gebruikers van het fietspad aan deze kant wenselijk. De huidige soorten zijn divers, per sectie verschillend en niet altijd aaneensluitend. Ze zijn meestal niet heel oud. Een selectie van enkele stukken met bomenrijen:

- De platanen aan de Stuivenbergstraat behoren wellicht tot de oudste beplantingen lang het tracé. Deze platanen vormen een esthetisch geheel met de burgerhuizen en stadswoningen.
- Populieren vormen het grootste aaneengesloten beplanting langs het kanaal, deze staan vanaf de brug aan de Trianondreef tot het Sas van Boortmeerbeek aan weerszijden van het kanaal. Het zijn niet zulke oude bomen maar deze hebben wel een sterk begeleidend karakter;
- Notelaars worden langs kleine trajecten aangetroffen, oa. meteen stroomopwaarts van het Sas van Kampenhout en redelijk lang stuk notelaars op de linkeroever. Later voorbij de Beekhoeve opnieuw een stuk notelaars.

- De combinatie van lindebomen aan de binnenzijde en populieren aan de buitenzijde van de dijk vind je op enkele stukken, oa. tussen het Sas van Kampenhout en Tildonk, maar nooit lange stukken. Aan het Tildonk Sas zie je deze combinatie weer. Steeds op de linkeroever.
- Beplantingen met enkel lindebomen treffen we aan ter hoogte van Tildonk Dorp, vermoedelijk past dit eerder in een dorpse context. Ook op de linkeroever.

Oudere bomen worden soms aangetroffen als bermbeplanting onderaan de dijk. Dit zijn vaak gemengde beplantingen, oa. ook in hakhout. Tussen Boortmeerbeek en het Sas van Kampenhout zijn er zo stukken, onder andere met oude populieren.

Rond de sluizen zijn soms hagen aangeplant: sluis Boortmeerbeek ligusterhaag met wat inmenging van andere soorten en rond Tildonksas een gemengde haag. Dit zijn latere toevoegingen die werden aangeplant als afsluiting van het sas. Deze sassen waren vroeger juist open omdat de scheepstrekken en trekpaarden de schepen hier door moesten trekken, beplantingen stonden hen dan in de weg.

- Onroerend Erfgoed (Antwerpen), Beschermingsdossier DA002076, Dubbele schutsluis + omgeving (DE SCHEPPER J. 1996).
- Kabinetskaart van de Oostenrijkse Nederlanden voor Zijn Koninklijke Hoogheid de Hertog Karel Alexander van Lotharingen, Jozef Jean François de Ferraris, Koninklijke Bibliotheek van België, uitgegeven in 1770-1778, schaal 1:11.520 herleid naar 1:25.000.
- Topografische kaart van België, Philippe Vandermaelen, uitgegeven in 1846-1854, schaal 1:20.000.
- Topografische kaarten van België, Eerste editie, Krijgsdepot, uitgegeven in 1865-1880, schaal 1:20.000.
- Topografische kaarten van België, Derde editie, Militair Cartografisch Instituut, uitgegeven in 1889-1900, schaal 1:20.000.
- Kaart van België, Militair Cartografisch Instituut, uitgegeven in 1928-1950, schaal 1:20.000
- BAETENS R., 1984: *Industriële Revoluties in de provincie Antwerpen*, Antwerpen, p. 279-280, 284.
- DE ROO R., 1951: *De Leuvense vaart. Een aspect van de economische politiek der Oostenrijkers*, in *Handelingen van de Koninklijke Kring voor Oudheidkunde, Letteren en Kunst van Mechelen*, deel LV, p. 105-115.
- DUPLESSY J., 1845: *Guide indispensable du voyageur sur les chemins de fer de la Belgique*, Brussel, p. 258.
- KENNES H., PLOMTEUX G. STEYAERT R. 1995: *Inventaris van het cultuurbezit in België*, Architectuur, Provincie Antwerpen, Arrondissement Mechelen, Kanton Mechelen, Bouwen door de eeuwen heen in in Vlaanderen 13N2, Brussel - Turnhout.
- SCHAYES A.G.B. 1821, *Promenade au parc de Wespelaer, ou description historique, topographique et pittoresque de ce jardin célèbre*, Leuven.
- VAN MIERLO CH., 1885: *Etude approfondie de la question Bruxelles, Louvain et Malines*. Ports de mer, Brussel.
- VERELST A., 1983: *Het kanaal Leuven-Mechelen [Dijle] in beeld*, Zaltbommel.
- VERMOORTELT F., 1986: *Mechelen, de mémoires van een stad*, Brugge, p. 29.
- VANDEGOOR G., 1998: *Het kanaal Leuven-Mechelen in heden en verleden 1750-2000*, HAGOK.
- VAN DRIESSCHE T., VAN DEN BREMT P., SMETS K., 2017: *Handleiding voor het beheer van historische dreven en wegbeplantingen*, Handleiding Onroerend Erfgoed 14, Brussel.

Auteurs: [de Haan, Aukje](https://id.erfgoed.net/auteurs/134) (<https://id.erfgoed.net/auteurs/134>); [Van Assche, Joline](https://id.erfgoed.net/auteurs/942) (<https://id.erfgoed.net/auteurs/942>)

Datum: 25-09-2019

De tekst wordt ter beschikking gesteld door: [Agentschap Onroerend Erfgoed \(AOE\)](https://id.erfgoed.net/auteurs/501) (<https://id.erfgoed.net/auteurs/501>)

[Bekijk alle teksten \(/erfgoedobjecten/200544/teksten\)](/erfgoedobjecten/200544/teksten)

Relaties



Is deel van

[Auwegemvaart](https://inventaris.onroenderfgoed.be/themas/370) (<https://inventaris.onroenderfgoed.be/themas/370>)



Is deel van

[Geerdegemvaart](https://inventaris.onroenderfgoed.be/themas/396) (<https://inventaris.onroenderfgoed.be/themas/396>)



Is deel van

[Stuivenbergvaart](https://inventaris.onroenderfgoed.be/themas/469) (<https://inventaris.onroenderfgoed.be/themas/469>)



Is deel van

Zennegat (<https://inventaris.onroerenderfgoed.be/themas/484>)



Is deel van

Zennegat en Battenbroek (<https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/135357>)



Is gerelateerd aan

Dubbele schutsluis (<https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/300001>)



Is gerelateerd aan

Hanswijkvaart (<https://inventaris.onroerenderfgoed.be/themas/401>)



Is gerelateerd aan

Sluiswachterswoning (<https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/1554>)



Is gerelateerd aan

Sluiswachterswoning bij Battelsluis

(<https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/1363>)



Is gerelateerd aan

Sluizencomplex (<https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/300002>)



Is gerelateerd aan

Vaartdijk (<https://inventaris.onroerenderfgoed.be/themas/11994>)



Is gerelateerd aan

Vaartkom (<https://inventaris.onroerenderfgoed.be/themas/15116>)



Is gerelateerd aan

Vierendeelbruggen (<https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/215618>)



Is gerelateerd aan

Zennegatvaart (<https://inventaris.onroerenderfgoed.be/themas/485>)

Je kan deze pagina citeren als:

INVENTARIS ONROEREND ERFGOED 2024: *Kanaal Leuven-Dijle* [online],
<https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/200544>
(<https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/200544>) (geraadpleegd op 5 februari 2024).

Beheerder fiche: **Agentschap Onroerend Erfgoed**



Contact

Heb je een vraag of opmerking over deze fiche?
[Meld het ons via het contactformulier \(/contact?uri=https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/200544\).](#)



Onroerenderfgoed.be is een officiële website van de Vlaamse overheid

uitgegeven door het agentschap Onroerend Erfgoed
(<https://www.onroerenderfgoed.be/over-ons>)

PRIVACYVERKLARING

([HTTPS://WWW.ONROERENDERFGOED.BE/PRIVACYVERKLARING](https://www.onroerenderfgoed.be/privacyverklaring))

JURIDISCHE INFORMATIE

([HTTPS://WWW.ONROERENDERFGOED.BE/JURIDISCHE-INFORMATIE](https://www.onroerenderfgoed.be/juridische-informatie))