



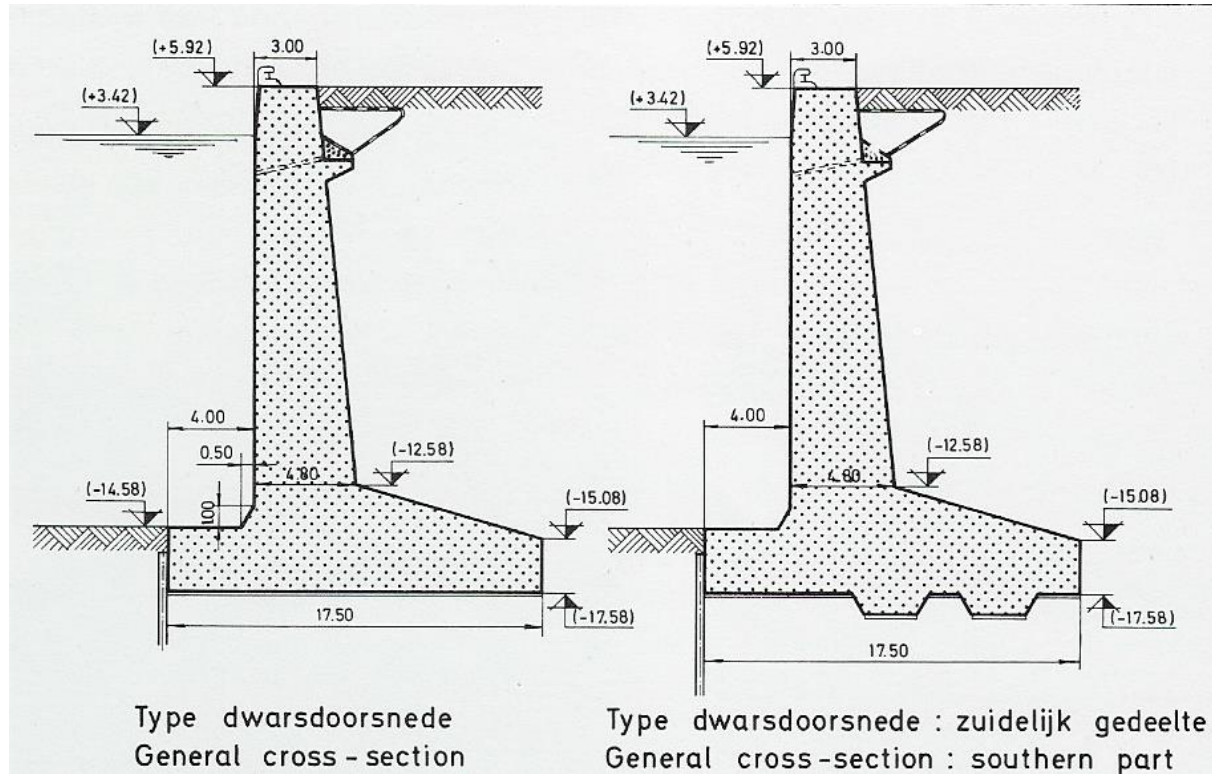
Vijftig jaar bouwkundige realisaties Waaslandhaven

part of the Flemish port par excellence

Vrasenedok 1981-1987

Vrasenedok

Minister Jos Chabert komt de eerste "spadesteek" uitvoeren
15 maart 1981



Links het normale type kaaimuur Vrasenedok,
Rechts het type waar de zool in de Boomse klei indringt



Vrasenedok

Start (1981)
grondwerken
Fase I ter hoogte
van de kaai met
heden nummer
1211

We graven tot
peil -17,58 TAW

Bemerkt de
verschillende
zandlagen met
bovenaan een
smalle zwarte
laag veen.



Vrasenedok

Start
grondwerken
Fase I ter hoogte
van kaai met
heden nummer
1211.

Heien van een
damwand zowel
aan de voorzijde
als aan de
achterzijde van
de kaaimuurzool



Vrasenedok

Start
grondwerken
Fase I ter hoogte
van kaai met
nummer heden
1211

Heien van een
damwand zowel
aan de voorzijde
als aan de
achterzijde van
de kaaimuurzool

Op de
achtergrond de
Beverse dijk
(bomenrij)



Vrasenedok

Grondwerken
Fase II ter hoogte
van kaai heden
1215-1211

Heien van een
damwand zowel aan
de voorzijde als aan
de achterzijde van
de kaaimuurzool

Vrijkomende
zandspecie wordt
achter de kaai
tijdelijk gestapeld,
voor weder
aanvulling na
realisatie van de
kaai.



Vrasenedok

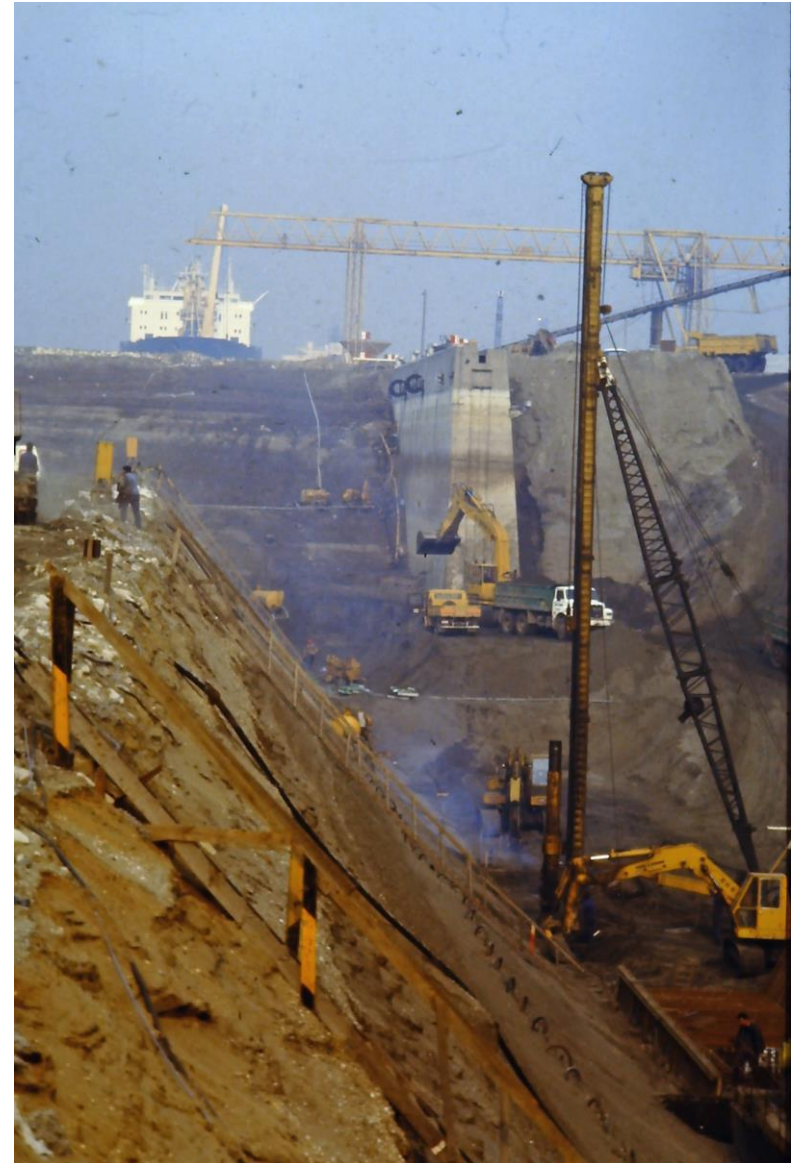
Grondwerken

Fase II ter hoogte van kaai-
heden 1215-1211

Heien van een damwand
zowel aan de voorzijde als
aan de achterzijde van de
kaaimuurzool

Merk al de aanwezigheid
van schepen in de zone
van Fase I.

Belangrijk is de zo kort
mogelijke afstand tussen
de graafzone en de
eigenlijke betonwerken.





Vrasenedok

Grondwerken
Fase II ter hoogte
van kaai heden
1215-1211

Heien van een
damwand zowel
aan de voorzijde
als aan de
achterzijde van
de kaaimuurzool



Vrasenedok

De isomo omhulling
moet een lichte
beweging van het beton
versus de damwand
mogelijk maken

Op de vloer ligt al de
bewapening
de betonzool

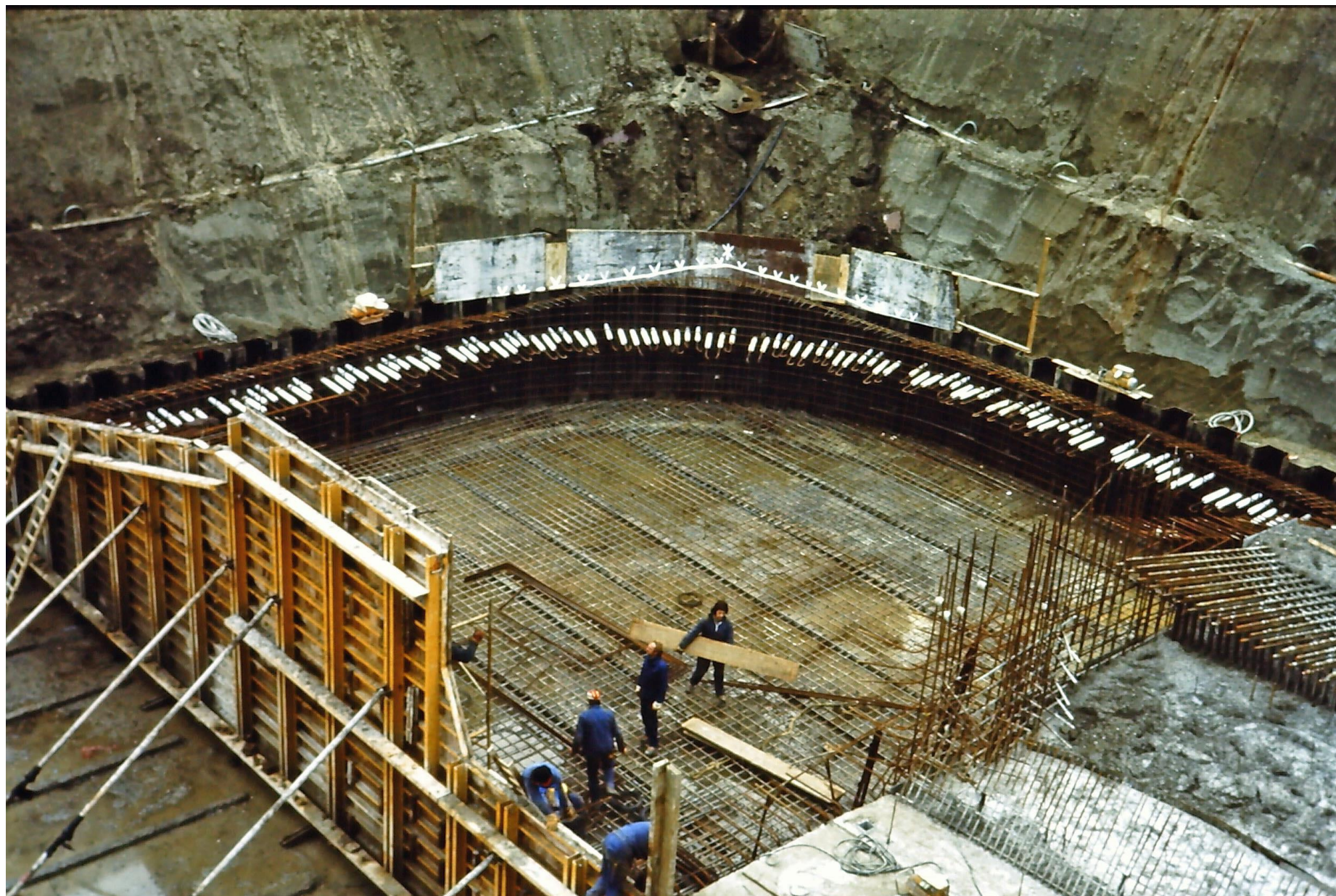


Vrasenedok

Een zelfde situatie ter
hoogte van de
hoekmoot 1209

Op de vloer ligt al de
bewapening
de betonzool?

De vorige moot is al
als zool gebetoneerd





Vrasenedok

Opbouw van de bekisting van de verticale wand.

Deze bekisting zal van de ene moot naar de andere volgende kunnen rollen, zodat niet opnieuw elke moot moet worden opgebouwd en afgebroken.

De bekisting is ongeveer 15 m hoog, onderaan 4,8 m breed, bovenaan ongeveer 3 m



Vrasenedok

Eerste opbouw van de bekisting van de verticale wand ter hoogte van kaai 1210.

Deze bekisting rolt vanaf dan van de ene moot naar de andere? Elke moot meet 20 m in lengte.

Merk dat vooraf, nog buiten de bekisting het wapeningstaal is geplaatst, zodat het vlechtwerk geen hinder ondervindt van de bekisting.





Vrasenedok

Links. het vlechtwerk dat vooraf aan de plaatsing van de bekisting is aangebracht

Rechts de eindfase van Fase IV is in zicht. Fase IV zal aansluiten bij Fase II waar reeds schepen zijn aangemeerd.



Vrasenedok

Vrijgekomen dwarsdoorsnede van de kaaimuur Fase I (Haven 1211) alvorens Fase II hierop zou aansluiten.

Bemerk de onderste horizontale fase 17,5 m breed en tot 5 m dik.

Daarop steunt het verticale deel vanaf bodempeil -14,58 tot +5,92 TAW. Deze niet ronde cijfers zijn het gevolg van de overschakeling van referentiepeil NKD (Niveau Krijgsdepot) naar TAW (Tweede Algemene Waterpassing).

Onderaan het verticale deel is de wand 4,80 m dik, bovenaan 3,00 m. Bovenaan bevindt zich ook een kabelgoot waar de voeding van de stroomkabels van de kranen zich in bevinden. En later misschien ook de walvoeding van de schepen.

De puntje om de 2 m bovenaan zijn de draineerleppele waar overtollig grondwater in het dok terecht komt om de overdruk op de kaai te vermijden.

Het toekomstig waterpeil in het dok komt ongeveer overeen met de duidelijk zichtbare betonvoeg bovenaan boven de draineerleppele.





Vrasenedok

Links. De bekisting van de bovenste 2,5 meter kaaimuur. Dit geschiedt afzonderlijk omdat in dit deel verschillende utiliteit voorzieningen voorzien zijn.

Rechts de kabelgoot en de bolders om de 20 m.

Elke bolder kan 125 ton aan.



Vrasenedok

Links. De bekisting van de bovenste 2,5 meter kaaimuur.

Zie de rij
draineer­kleppen
Ter hoogte van de
onderkant van de
bekisting



Vrasenedok

Fase III

Realisatie van de
hoekmoten 1235-1237
op de ICO
(Auto)terminal.

Hieraan kunnen
autoschepen
aanmeren met hun
laad- en losklep
achteraan het schip

De breedte van de
verspringing is 60 m



Vrasenedok

Fase I 1982

Realisatie van de hoekmoten 1209-1108 op de Euroports terminal.

Destijds was dit de terminal Westerlünd

Hier meerde het eerste commerciële schip aan in het Vrasenedok op 20 januari 1987





Vrasenedok Fase I en II
Monteren van de cilinder fenders



Vrasenedok

Fase I

Aanbrengen van de
cilinderfenders ter
hoogte van kaaimuur
1210

Bemerkt de trap, naar
Duitse gewoonte een
voorziening om
mensen in nood van
boord van een schip
op de wal te kunnen
brengen op een
draagberrie.



Vrasenedok

Fase I

Afgewerkte en al deels
vrij gegraven kaaimuur
Fase I.

Die kaai was toen nog
niet in gebruik.



Vrasenedok

Fase I en II

Vrijgraven van de
kaaimuur met een
cutterzuiger.

Bovenaan is duidelijk
veen aanwezig.





Vrasenedok

Links vullen van de sleuf voor Fase II om daarna de bemaling te kunnen afzetten als men op peil is gekomen. Rechts het uiteinde van het dok Fase IV . We staan hier voor een wand met meer dan 20 m hoogte.

Vrasenedok

Fase I

Het eerste schip
komend uit Finland
welke aanmeerde op 20
januari 1987 omstreeks
7:00 u

Voor de gelegenheid
hebben we doen
sneeuwen, maar was er
geen ontvangstcomité.



Vrasenedok Fase I

Het eerste schip komend uit Finland welke aanmeerde op 20 januari 1987 omstreeks 7:00 u

De sneeuw is duidelijk merkbaar op de Ro-Ro helling.



Vrasenedok

Wegenis

Telkens bij de aanleg van een strook kaaimuur werd op ongeveer 400 à 500 achter deze een weg aangelegd om het haventerrein bereikbaar te maken. Dit betrof hier o.m. de Land van Waaslaan, de Kruipin, de Hazopweg en de Haendorpweg, telkens verwijzend, naar benamingen van de locaties voorheen aan de werken.



Vrasenedok

*Lozing van oppervlakte
water uit pompemaal
Watermolen in het
Vrasenedok*

Een lozing doorheen
een bijzondere
kaaimuurmoot werd
gerealiseerd tijdens de
vierde fase van het
Vrasenedok.



Vrasenedok

Lozing van oppervlakte water uit pompemaal Watermolen in het Vrasenedok

Een lozing doorheen een bijzondere kaaimuurmoot werd gerealiseerd tijdens de vierde fase van het Vrasenedok.

Bestaat uit drie openingen hier de bekisting door de kaaimuur



Vrasenedok

*Lozing van oppervlakte
water uit pompemaal
Watermolen in het
Vrasenedok*

Bestaat uit drie
openingen die onderaan
in het dok uitmonden,
dus meestal onder het
aangemeerde schip.



Vrasenedok

Fase III

Luchtbeeld 1984 van fase III aan, de westkant van het dok. Thans in gebruik door Seaport-Katoennatie en ICO autoterminal. Vooraan het Waaslandkanaal, het dok eindigde toen voorlopig aan de Beverse dijk (Bomenrij)

Merk dat het dok breder was vooraan dan achteraan. Men had namelijk het dok al deels beginnen te graven voor er sprake was om er kaaimuren te realiseren.



Vrasenedok

Fase III

Luchtbeeld 1985 van fase III aan, de westkant van het dok. Vooraan het Waaslandkanaal.

Rechts sluit het aan op een ondiepe kaaimuur (7,00 m) welke tijdelijk gebruikt werd voor overslag van bulkgoederen. De mobiele loskraan is thans in gebruik op de Europaterminal voor behandeling van containers.



Vrasenedok

Fase III bovenaan, fase IV sluitstuk onderaan onder de Beverse dijk

Lange tijd bleef de weg over de Beverse dijk bestaan.

Pas als de vierde fase klaar was zijn de twee doorsteken van de Beverse dijk uitgevoerd.

Merk op, er was nog geen bedrijvigheid omheen het Vrasenedok.



Vrasenedok

Tijdens een latere vlucht voorjaar 1988 is het ganse dok gerealiseerd. Ter hoogte van fase I en II (rechterzijde) heeft zich ondertussen Westerlünd gevestigd.

Westerlünd is gespecialiseerd in Forest- product, hout en papier.

Het dok moet nog grotendeels uitgebaggerd worden, vooral fase IV



Vrasenedok – Verrebroekdok

Meerdere schepen in het Verrebroekdok (gelijkaardig als het Vrasenedok) aan de terminal van ICO

Deze schepen hebben afmetingen van ca. 200m tot 240 m lengte en een breedte van 32 m tot 39/40 m

Uitzonderlijk de ACL schepen halen bijna 300 m en worden steeds via de Kieldrechtssluis versast.



Vrasenedok

Aanduiding van de vier uitvoeringsfasen.

Fase I en II en deels fase IV wordt nu door Euroports gebruikt.

Fase III deels als autoterminal ICO, en de rest en ook fase IV wordt door Seaport-Katoennatie gebruikt.





Vrasenedok

Vrasenedok werd regelmatig gebruik om schepen aan de ketting te leggen.

Onder ander drie Congo boten en het schip "EEKLO"



Bedankt voor uw aandacht

info@kokw.be www.kokw.be



Koninklijke Oudheidkundige Kring
van het Land van Waas

het verleden draait altijd mee

2021

160 jaar **KOKW**
50 jaar start werken
Waaslandhaven
(start bouwwerf Kallosluis)

Niets van deze presentatie en de foto's mag worden overgenomen zonder schriftelijke toelating van de auteur