

Leven in de Zennevallei

Redactie Vogelpers 138 -1500 Halle - april 2023/nummer 2



Detail beeld Luc Vanruysevelt Albertpark Halle

milieu natuur cultuur erfgoed anders bekeken door
de Vrienden van Zenne en Zoniën

Station Sint-Genesius-Rode blijft

In de gemeenschapskrant Buurten Sint-Genesius-Rode van december 2022 -januari 2023 schrijft Bart Kerckhoven over de geschiedenis van het station van Sint-Genesius-Rode.



Het station van Sint-Genesius-Rode is hier afgebeeld op een postkaart die dateert van rond de eeuwwisseling. Architect Aguste Payen ontwierp het station op het einde van de 19^{de} eeuw. Het merkwaardige gebouw werd uiteindelijk opgetrokken in 1873. Op dat moment waren er twee courante architecturale stijlen voor treinstations. Ofwel vonden ze inspiratie bij het Grieks-Romeinse erfgoed. Ofwel kozen ze voor eigen stijl.

Hobokense tweeling

Toen de spoorlijnen werden aangelegd, werden op honderden plaatsen stationsgebouwen neergepoot. Dat was letterlijk bandwerk, want langs de hele lijn Brussel Charleroi werden stations gebouwd met dezelfde bouwelementen in neo-Vlaamse renaissancestijl. Veel daarvan zijn ondertussen verbouwd of verdwenen, maar het station Hoboken Polder in

de provincie Antwerpen, is de tweelingbroer van het station in Sint-Genesius-Rode...

Het Hobokense station is volgens hetzelfde bouwplan neergezet, al heeft het geen witte bepleistering en bleven de originele trapgevels aan de zijkanten – in tegenstelling tot in Rode – bewaard...

Payen die de plannen voor heel wat stations in de streek uittekende, was een aanhanger van de Vlaamse renaissancestijl. Daarbij werd gekozen voor opvallende trapgevels en werden de gebouwen opgetrokken in baksteen. Toen de spoorlijn van Brussel naar Charleroi werd aangelegd, werden in Vorst-oost, Ukkel Stalle, Ukkel Kalevoet, Waterloo, Eigenbrakel, Lillois, Baulers en Obaix-Buzet gelijkaardige stations gebouwd. In de beginjaren kwamen er rond het station nog extra gebouwen bij, maar die werden doorheen de geschiedenis opnieuw afgebroken. Zo zou het station eind jaren 30 zelfs in volume verdubbelen, om dan aan het begin van de jaren 80 opnieuw tot de oorspronkelijke volumes herleid te worden. Het is op dat moment dat aan het station ook de voetgangerstunnel aangelegd werd...

Vandaag is het station wit bepleisterd en het is zelfs een beschermd monument. In 2003 dreigde nog de sloop. Het aantal treinsporen moest worden verdubbeld, van twee naar vier, vanwege de aanleg van het Gewestelijk Expresnet (GEN genoemd). De erkenning als onroerend erfgoed redde het stationsgebouw van de sloophamer. Spoorwegbeheerder Infrabel wil de stationsomgeving moderniseren, maar moet dus rekening houden met dit stukje architecturaal erfgoed...

Het station blijft een belangrijk vervoersknooppunt voor de streek. Ook vanuit de buurtgemeenten nemen heel wat mensen de trein in Rode. Gemiddeld 1700 reizigers nemen dagelijks de trein in Sint-Genesius-Rode. Eenmaal dat de werken rond het GEN zullen afgerond zijn, is de verwachting dat het aantal reizigers opnieuw zal toenemen. Dan zullen er immers extra treinen halhouden in Sint-Genesius-Rode...

Het hoeft dus niet te verbazen dat de levendige buurt rond de stationsomgeving, - denk maar eens aan het clubhuis van Animoro – van nu nog naar de toekomst veel levendiger zal worden dan nu. Wie vandaag de trein neemt om naar het werk te gaan of een uitstap te maken, beseft waarschijnlijk niet welke enorme omwenteling dat vervoersmiddel (trein genoemd) bij zijn intrede heeft veroorzaakt. Toen in het midden van de 19^{de} eeuw in hoog tempo spoorlijnen werden aangelegd, betekende dat het

startschot van een economische groeiperiode. Die zou de samenleving volledig veranderen.

Er werd gependeld tussen stad en platteland, dorpjes die tot dan toe te afgelegen waren, werden plots vlot bereikbaar. Zo kwam Sint-Genesius-Rode, voordien diep verscholen in het Zoniënwoud, langs de spoorlijn Brussel Charleroi te liggen. Die spoorlijn snijdt de gemeente sinds 1874 van noord naar zuid in tweeën. De weg tussen het nieuwe station en de dorpskern werd bebouwd. Vandaag vormt de spoorlijn nog steeds de grens tussen de oorspronkelijke volkse dorpskern langs de westelijke kant en het nieuwe, meer exclusieve Sint-Genesius-Rode langs de oostzijde... (©Bart Kerckhoven, Buurten)

Halle in 2024 startplaats WK Gravel

De stad Halle wordt in 2024 de startplaats van het wereldkampioenschap gravel. Die discipline combineert wegfietsen met veldrijden. Het parcours bestaat voor een groot deel uit grindwegen, zoals je die misschien kent van de Italiaanse wedstrijd Strade Bianche. Tijdens het WK Gravel zal het peloton door de Brabantse Wouden trekken. Via het Hallerbos doorkruisen de renners het Zoniënwoud en Meerdaalwoud om aan te komen in Leuven.



© regionieuws

Het Hallerbos wordt in oktober 2024 samen met het Zoniënwoud en het Meerdaalwoud het decor van het WK Gravel. Via een lus rond Halle trekt het peloton richting de Brabantse Wouden, waar een parcours wacht dat voor 70 procent uit offroad-wegen zal bestaan. Het exacte parcours wordt nog uitgetekend in overleg met het Agentschap Natuur en Bos. Het WK Gravel werd voor het eerst georganiseerd in de Italiaanse Venetoregio. De Belgische profwielrenner Gianni Vermeersch won er na een monsterontsnapping. Renners kunnen zich kwalificeren via wedstrijden over heel de wereld.

Het unieke aan het WK Gravel is dat de amateurwielrenners er samen aan de start staan met de absolute wereldtop uit meerdere fietsdisciplines. © Editiepajot

Regionaal Landschap Pajottenland Zennevallei: Poelenaanleg en -herstel



Poel in het Pajottenland. - ©Marc Colpaert (Editiepajot)

Dit jaar werden in onze regio dankzij het Regionaal Landschap Pajottenland & Zennevallei al 17 poelen nieuw gegraven of hersteld, samen goed voor 1441 m2 grond. De rupskraan startte in Ternat en kronkelde via Dilbeek, Pepingen, Gooik, Galmaarden en Herne verder naar Halle en Beersel om uiteindelijk te eindigen in Linkebeek. Aan het Holleken in Linkebeek werden er naast twee gewone poelen ook twee kleinere waterbakken ingegraven, speciaal voor de vroedmeesterpad omdat die houdt van wat kleinere, sneller opwarmende waterpartijen. Ook interesse om een poel te laten aanleggen kijk dan eens op de website van het Regionaal Landschap Pajottenland & Zennevallei. © regionieuws Editiepajot

Stoommachine Herisem draaide in november



Foto Bart Devillé©

Nadat de stoommachine van de Herisemmolen – een uniek stuk erfgoed-eindelijk hersteld geraakte en weer kon draaien, werd er op een zondag in november 2022 terug een stoomdag georganiseerd. En daar kwamen heel wat belangstellenden op af. In de machinekamer draaide de stoommachine van de voormalige kartonfabriek Winderickx, nu Herisemmolen, een zondag in november 2022 tussen 14 en 17 uur op volle toeren.

Philippe Winderickx van de Herisemmolen was dan ook een erg gelukkig man dat hij na vijf jaar stilstand de werking van deze installatie uit 1894

opnieuw kon en kan tonen aan het grote publiek, dat in groten getale op de afspraak was. “De laatste grote restauratie van de stoommachine, één van de laatst werkende exemplaren in België, dateerde van begin de jaren negentig. Maar in het najaar van 2017 kregen we haar niet meer aan de praat. Het probleem lag bij de stookketel. In die ketel zitten honderd buizen waar warme lucht en rookgassen van het opgewarmde water door gestuwd worden. Alle honderd waren doorgeroest en waren aan vervanging toe. Er zijn maar een handvol bedrijven in ons land die daarin gespecialiseerd zijn. En zo’n herstelling kost bovendien handenvol geld.”

Aangezien de stoomketel net als de Herisem-site beschermd is als monument, vroeg Philippe subsidies aan bij het Agentschap Onroerend Erfgoed. Die kreeg hij uiteindelijk ook, al was het een werk van lange adem. De coronapandemie zorgde voor extra vertraging. “Het nieuwe erfgoeddecreet in 2017 betekende dat je niet zomaar een aanvraag voor subsidies kon indienen. Je moest een heel beleidsplan uitschrijven. Toen dat tijdrovende werk achter de rug was, brak de coronapandemie uit. De inkomsten van onze werking vielen terug. Door de financiële onzekerheid hebben we even gewacht met de investering.” De Bollinckx-Stoommachine van 1894, een streekproduct uit Buizingen, is één van de laatste stoommachines die in Vlaanderen werkend te zien is en is de absolute trots van de familie Winderickx. De bedoeling is dat de stoommachine nu opnieuw twee keer per jaar tijdens een Stoomdag zal te bezichtigen zijn.

“Dat is niet gratis, net omdat de herstelling en het onderhoud voor ons ook niet gratis is. De kost voor stookolie is bovendien verdubbeld”, zegt Winderickx.

“We laten de stoommachine overigens meer dan twee keer per jaar draaien. Ook bedrijven, organisaties en verenigingen kunnen dat aanvragen”. © regionieus Editiepajot Hugo Devillé.





Zenneweide Lembeek: het bleef wachten geblazen... De werken worden nu toch aanbesteed en uitgevoerd, waarbij VMM optreedt als bouwheer. De kostprijs is geraamd op 556.962,44 euro (incl. 21% btw).

*

Zenne en Zoniën: een streek om van te houden. Onze gratis nieuwsbrief levert daar een kleine bijdrage in. Steun ons door ons initiatief verder te helpen verspreiden. Reacties zijn altijd welkom.

*

De ontbonden vzw Streekvereniging Zenne en Zoniën heeft al in 2017 het grootste deel van haar archief overgedragen aan DenAst in Halle, waar het kan geconsulteerd worden.

Roger Swalens/Vrienden van Zenne en Zoniën.