

Mechelen

Te water en te land

10 april 2010

Indien ik zou zeggen voor dag en dauw te zijn vertrokken, zou dat niet helemaal met de waarheid stroken. In de verte was immers reeds het grauwe licht te zien dat in de nieuwe dag aan het komen was. Die dag had zich dus al aangekondigd en de dauw was reeds overvloedig aanwezig. De eerste om dat te merken was ik lang niet. Toen ik buiten stapte was daar al een merel zijn uiterste best aan het doen om de lentemorgen met zijn gezang op te luisteren. Die had duidelijk de dageraad al eerder in het oosten zien gloren. Die beestjes hebben geen efemeridentabellen nodig om het tijdstip van de zonsopgang vast te stellen. Hun ingebouwde klokje houdt hen wel bij de tijd.

Wie reeds eerder bekend was met Battel mag nu de vinger opsteken. Hmm... dat zijn er niet zoveel. Maar, heb je mijn vinger wel gezien? Ik mag er mij namelijk laten op voorstaan met die plaats bekend te zijn. Althans: ik kende de naam reeds eerder en de situering was mij ook redelijk duidelijk. Vroeger gebeurde het nogal eens dat ik me naar Leuven begaf en door mijn afschuw van autosnelwegen in het algemeen en de Brusselse Ring in het bijzonder, leidde de alternatieve route me langs Mechelen. Op een bepaald moment ontdekte ik daar een doorsteek die redelijk wat weg en verkeersdruk afsneed en dat was... juist: Battel. Of nog juist: de Battelse Steenweg die Battel met het centrum van Mechelen verbindt.

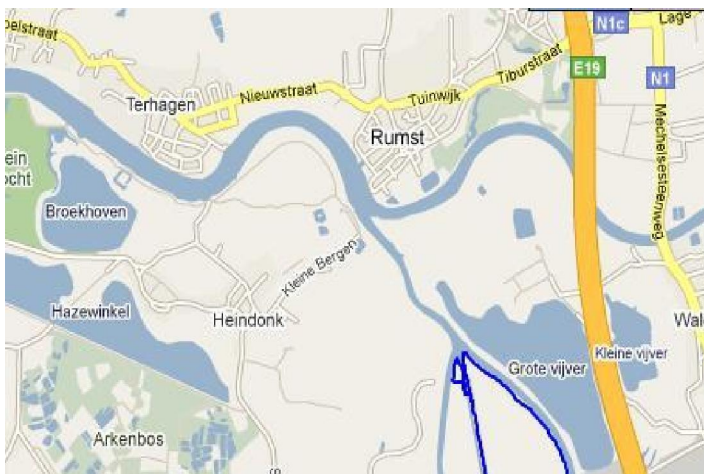


Sint Jozef-Battel

Battel is geen dorp, het is slechts een gehucht van het grote Mechelen. Al heeft de plaats wel de allure van een echt dorp. Het moet daar overigens al lang zijn want er bestaan aanwijzingen dat het plaatsje destijds gelegen was aan een oude Romeinse heerweg. Het gehucht heeft een kerk: de Sint-Jozef-Battel. Hetgeen doet vermoeden dat het ook wel een zelfstandige parochie is. Of het althans geweest is. Verdere bezienswaardigheden zijn het Tolhuis (niet gezien) en het zogenaamde Hooghuis (dat ook niet op mijn weg lag). Vroeger stond in Battel het kasteel van Baron Empain en zijn familie. Daar is nu nog slechts het koetshuis van over. Niettemin leeft baron Empain verder in een straat die naar hem genoemd is: de baron Édouard Empainlaan. Een straat die trouwens dichtbij het inschrijfpunt van deze wandeling op de Battelse Bergen uitkomt. Édouard Louis Joseph, Baron Empain was een Mechels industrieel, ingenieur en zakenman. Wellicht zou zijn naam niet meer zo resoneren in het collectieve geheugen, ware het niet dat één van zijn nazaten (ook Édouard genaamd) in de jaren zeventig van vorige eeuw in Parijs werd ontvoerd. De hype rond dit gebeuren rees helemaal de pan uit toen, als levensteken verstrekt door de ont-

voerders, de jet-setbaron een vingerkootje werd afgehakt. Dit lichaamsdeel werd dan, volgens de beste gangsterpraktijken, aan de familie opgestuurd. De oorspronkelijke Empain was van bescheiden afkomst. Zijn ouders waren onderwijzers. Zelf begon hij als technisch tekenaar maar daarna moet het heel snel bergop zijn gegaan. Nog geen dertig jaar oud exploiteerde hij reeds een steengroeve en even later richtte hij de eerste buurtspoorwegen op. Vervolgens stichtte hij ook nog een bank. Toen kon men er waarschijnlijk niet meer onderuit om hem baron te maken. Empains grootste verwezenlijking is zonder twijfel de bouw van de Parijse metro aan het begin van de twintigste eeuw. Bepaald geen kleine jongen dus.

De Vaartlandstappers, die deze wandeling inrichtten, beloofden voor hun tiende Lentewandeling veel groen en water. Dat klopte ook wel. Tot op zekere hoogte althans want de drukke autoweg E19 die noord-zuid door het gebied loopt, was nooit ver weg. Voor een groot deel van het traject was het gedreun van het verkeer steeds nadrukkelijk aanwezig. Een omstandigheid waaraan de inrichters uiteraard weinig konden veranderen. Maar het beloofde water was er inderdaad wel. In heel ruime mate zelfs. De anderszins beloofde zij-sprong langs het Vrijbroekpark, die hadden de organisatoren wel in de hand en daar heb ik



Op dit kaartje is duidelijk te zien dat er nogal wat water voorhanden is in de omgeving. (kaartje geplukt van Googlemaps uit de track van mijn wandeling)

toch niets van gemerkt. Tenzij ik het door onachtzaamheid heb gemist. Wat me bij een parkgebied van ongeveer 50 hectare groot toch nogal onwaarschijnlijk voorkomt.

Het inschrijven moest gebeuren in zaal „Ons Huis“ aan de Battelse Bergen. Het heet daar nu eenmaal zo maar van bergen, zelfs van heuvels, is er daar absoluut niets te merken. En „Ons Huis“ bleek de parochiezaal oude stijl te zijn waar de officials van dienst op het kleine podium netjes op een rij zaten achter hun tafels. Als een vier-schaar die de onschuldige wandelaar noopte naar hen op te kijken en de

trappetjes aan de zijkanten te bestijgen om daar de obligate penning te storten. Deze zaal was het centrum van de hele wandeling die uit drie lussen bleek te bestaan. Dus voor het halen van het controlestempeltje moesten we daar tot drie keer toe passeren. Waarbij het daar aanvankelijk erg rustig was. Om negen uur waren er blijkbaar nog geen 200 wandelaars ingeschreven. Iets wat, volgens de toenemende mensenmenigte in de startzaal bij elk van mijn latere bezoeken, wel bijgetrokken is in de loop van de voormiddag. Toen ik bij de zaal arriveerde stond daar net buiten de deur iemand luidkeels in een GSM te praten. Daarbij werd bewaarheid wat mijn buur mij voor kort had voorgehouden: bij het afscheid nemen schijnt tegenwoordig weer een nieuwe mode post gevat te hebben. Na het geïmporteerde „doei“ kwam het kinderachtige „saluukes“(!) en nu is men helemaal in de kleuter-taal vervallen want men moet nu, om er nog bij te horen, het gesprek afronden met „dada“. Sjeezes! Wat wordt het volgende? Dadakes?

Vrij snel na de start werd ik een dijk opgestuurd. Vooreerst dacht ik dat de waterloop die daar zichtbaar werd de Zenne moest zijn. Een manifeste misvatting, bleek achteraf. Het was namelijk de Dijle. Ter verontschuldiging van mijn gebrekkige hydrografische kennis mag aangevoerd worden dat de waterhuishouding daar in de streek bepaald niet eenvoudig is. Eigenaardig genoeg spreken de desbetreffende landkaarten over het gebied hier nog steeds van „het stroomgebied van de Schelde“. Terwijl juist die rivier nu net de enige is die hier een heel eind vandaan ligt. Dit in volkomen tegenstelling met de volgende water-

lopen: de Zenne, de Dijle, de Nete, de Leuvense Vaart en de Rupel. Als dat niet kan tellen! Een mens raakt er gegarandeerd het noorden bij kwijt want al dat water vloeit hier op een kleine oppervlakte bij mekaar.



De Dijle ter hoogte van het industrieterrein Mechelen-Noord (op de andere oever)

Het bleek afgaande tij te zijn en het water in de Dijle stroomde vervaarlijk snel. Deze rivier heeft lange tijd een slechte reputatie gehad maar nu is het grijsgroene water waarschijnlijk tamelijk zuiver. Het schijnt dat er zelfs weer in gevist kan worden. Met een kansje op enig resultaat dan. Al blijft er een aanzienlijke historische verontreiniging in het bodemslib achter. Waarbij het aandeel aan zware metalen daarin natuurlijk een heel kwalijke zaak is. Vroeger stonk het ten hemel langs de oevers van deze stroom, nu niet meer. Dat kon ik zelf vaststellen want al stond de wind dan zodanig dat ik het moest gewaar geworden zijn, het rook daar niet verdacht. En een paar eendjes lieten zich ook al snaterend met het vlietende water meedrijven. Het ziet er dus naar uit dat de waterkwaliteit behoorlijk verbeterd is. Langs de slijkerige oevers zijn overal uitstekende stenen te zien. Of die daar zijn geplaatst of er door andere oorzaken geraakt zijn, is me niet duidelijk. Misschien om de stroming in de rivier wat af te remmen? Indien dat zo is, is dat op een bepaalde plaats tegenover het industriegebied Mechelen-Noord niet geslaagd. Ik zag dat daar de oever over enkele tientallen meter glad is afgeslepen. Het water daar vertoonde duidelijke wielingen en er was zelfs een plaats waar het leek alsof het wateroppervlak een deuk vertoonde. Zeer eigenaardig.

In onze looprichting lag de Dijle aan de rechterkant. Links lagen er uitgestrekte meersen tussen de Dijle en de Zenne. Die laatste ligt iets meer westelijk en was van daaruit niet te zien. Het was overal duidelijk dat de lente nu echt doorzet. Het gras in de natte weiden zag er weer fris en nieuw uit. Diepgroen met een wat blauwachtige schijn zelfs. Overal kwa-



De meersen tussen de Dijle en de Zenne

maar het heet daar nu eenmaal zo. Bepaald een merkwaardige plaats. Hier vloeit de Zenne samen met de Dijle. Of omgekeerd. Dat schijnt wel eens tot een controversie te leiden bij geografen maar voor ons komt dat er niet op aan. Ze komen hier samen en verderop



Een luchtfoto van het Zennegat. Die foto kon ik natuurlijk niet zelf maken en daarom is hij van het Internet geplukt.

heet het voorlopig nog steeds „Dijle“. Er is echter nog meer: ook de Leuvense Vaart stort zich hier in de beide stromen. Wat verder naar het noorden komen daar nog eens de Nete en de Rupel bij! Vanaf daar wordt er nog enkel gesproken over deze laatste. Het geheel van al dat water stroomt dan tegenover Rupelmonde in... de Schelde. Het Zennegat is ondertussen als eerste in Vlaanderen erkend als erfgoedlandschap. Een nieuw begrip dat het landschappelijk en ecologisch waardevol gebied moet beschermen en bewaren. Al in de loop van 2008 werd de omgeving van Zennegat-Battenbroek door Vlaanderen vastgesteld als ankerplaats. In tegenstelling met wat ik dacht toen ik de term „ankerplaats“ voor het eerst las, is dit niet een plaats waar schepen en boten kunnen aanleggen. Ankerplaatsen zijn in deze context wetenschappelijk in kaart gebrachte en geselecteerde plaatsen die beschreven staan in de Landschapsatlas. Het zijn de meest waardevolle landschappen van Vlaanderen omwille van hun omgevingswaarde, gaafheid, herkenbaarheid, identiteit en natuurlijkheid. De erkenning als erfgoedlandschap gaat blijkbaar nog een stapje verder. Het houdt in dat een beheersplan kan opgemaakt worden en dat er onderhouds- en landschapspremies kunnen bekomen worden. Zo zal de wandelaar en fietser op de diverse dijken nog lang van dit landschap en de omgeving kunnen genieten.

Door al dat water hier in de omgeving zouden jullie, net als ik, wel eens door het bos de bomen niet meer zien. Daarom even wat toelichting over wat er hier zoal over Gods akker stroomt.

Er is de reeds herhaalde malen genoemde **Dijle**. Die komt van Leuven aangestroomd, loopt door Mechelen en gaat zo naar het Zennegat. Het water van de Dijle dat in het centrum van Mechelen te zien is, staat in feite stil. Daar is het de Binnendijle. Het water waar

men nu, nog aarzelend, teer groene blaadjes uit de knoppen aan de bomen gekropen en hier en daar stonden er bomen in een excessieve wolk van bloesems. Vooralsnog was het weer niet helder. Er hing over de velden en beemden een ijle sluier als de stilgevallen rook van een houtvuur. Of als dun engelenhaar dat spaarzaam over het stille landschap was gedrapeerd. Later maakte de zon haar opwachting en lichtte alles op alsof er een inwendig vuur was ontstoken.

De dijk eindigde waar een andere stroom de Dijle in dook: bij het Zennegat. Een weinig flateuze benaming

heet het voorlopig nog steeds „Dijle“. Er is echter nog meer: ook de Leuvense Vaart stort zich hier in de beide stromen. Wat verder naar het noorden komen daar nog eens de Nete en de Rupel bij! Vanaf daar wordt er nog enkel gesproken over deze laatste. Het geheel van al dat water stroomt dan tegenover Rupelmonde in... de Schelde.

Het Zennegat is ondertussen als eerste in Vlaanderen erkend als erfgoedlandschap. Een nieuw begrip dat het landschappelijk en ecologisch waardevol gebied moet beschermen en bewaren. Al in de loop van 2008 werd de omgeving van Zennegat-Battenbroek door Vlaanderen vastgesteld

beweging in zit wordt aangevoerd door de Afleidingsdijle of de Buitendijle die rond de Stadsring loopt. De bedoeling daarvan was de stad tegen overstromingen te beveiligen door het getij buiten de muren te houden. Maar, om even wat verwarring te stichten in jullie ontvankelijke geesten: eigenlijk is de Dijle de Dijle niet! Ik vermeldde het al eerder dat bij een samenvloeiën van rivieren het niet altijd zonder meer is uit te maken welke rivier het van daar overneemt. Bij de samenvloeiing van de Dijle en de Demer zou dat eigenlijk de Demer moeten zijn. Het is namelijk duidelijk te zien dat de Demer de grootste van de twee is. Met het grootste debiet, dus. Vandaar. Waarom de naamgeving dan toch is zoals ze is, wordt niet helemaal duidelijk maar misschien was het wel omdat de Dijle door Leuven stroomt (een Hertogelijke Stad) en dat deze rivier daarom belangrijker geacht werd dan de Demer, die „slechts“ Scherpenheuvel en Diest aandoet.

Dan is er de **Zenne**. Wel degelijk een verhaal apart. Deze rivier ontspringt in het gehucht Naast ten zuiden van Zinnik op 123 meter boven de zeespiegel. 103 kilometer verder vloeit ze op een hoogte van 5 meter aan het Zennegat in de Dijle. De rivier is sterk kronkelend en onbevaarbaar en tot voor kort verschrikkelijk vervuild. Wat haar belangrijk maakt is het feit dat het stroomgebied ervan door dicht bevolkte steden en gemeenten loopt. Zoiets als anderhalf miljoen mensen kijken op de loop van de Zenne uit. Daardoor krijgt dit riviertje een onevenredig grote hoeveelheid afvalwater van industriële en huishoudelijke oorsprong te slikken. Op die manier is de Zenne de grootste bron van vervuiling van... de Schelde! In Brussel heeft men de strijd tegen deze stinkende pestvloed „opgelost“ door de tot riool verworpen rivier te overwelven. Wanneer het bij de burens stinkt is dat uiteraard niet zo erg als wanneer dat in eigen huis het geval is. Het laatste decennium is er aan de waterkwaliteit van de Zenne evenwel veel ten goede veranderd. Dat komt doordat er verschillende waterzuiveringsstations gebouwd zijn en in gebruik genomen. Het laatste daarvan werd kort geleden in het noorden van Brussel met veel bombarie door de koning ingehuldigd en op gang gebracht. Waarna het snel grondig scheef ging. Er werd vastgesteld dat de aanvankelijk betere waterkwaliteit van de rivier op korte tijd weer zijn oude vervuilde en stinkende hoedanigheid kreeg. Het bleek dat de nagelnieuwe waterzuivering zonder kennisgeving opeens was uitgeschakeld en dat zwaar vervuild water zonder meer in de Zenne werd geloosd. Zoals te doen gebruikelijk, was het niemands verantwoordelijkheid en werd het alweer een spelletje communotair touwtrekken. Aquiris (een privé maatschappij die het station uitbaat) had er het blok opgegooid omdat een overmaat aan drijfvuil de installatie verstopte. Het Brussels Gewest vond het niet nodig iemand daarvan in kennis te stellen (als ze het zelf al wisten). Tenslotte vertrok van daar het smerige water toch maar naar een ander gewest: Vlaanderen. Waarom zou men zich zorgen maken als het toch maar elders begon te stinken en de vissen met de buik naar boven dreven? Brussels minister van Leefmilieu Eveline Huytebroeck, nota bene van het groene Ecolo, ontkende alle schuld in dezen en ze hield vol dat ze recht in de schoenen stond en geen fouten had gemaakt. Ze betoogde dat ze van zodra het station werd stilgelegd, de nodige maatregelen had genomen. En ze ontkende ten stelligste dat ze het stilleggen van de waterzuivering had willen in de doofpot steken. Dat ze zo laat kwam met inlichtingen was volgens haar te wijten aan het feit dat ze pas laat over alle informatie beschikte. Volgens Huytebroeck lag alle verantwoordelijkheid voor de nieuwe vervuiling van de Zenne bij Aquaris. En die bepleitten heirkracht. Enzovoort. Ondertussen schijnt een en ander weer in bedrijf te zijn en is het ergste leed geleden.

De derde waterloop in het triumviraat is de **Leuvense Vaart**. Officieel moet er tegenwoordig gesproken worden van het Kanaal Leuven-Dijle. Het is een van de oudste kanalen van België. In 1750 verleende Keizerin Maria Theresia de toelating voor het graven van een kanaal tussen Leuven en Mechelen. Leuven ijverde dan al meer dan tweehonderd jaar voor een aansluiting op een waterloop om de handel met zeeschepen mogelijk te maken. Op 9 februari 1750 zette Prins Karel van Lorreinen in Willebroeck de eerste spadesteek. De mooi bewerkte houten kruiwagen die voor die gelegenheid werd opgevoerd is nog steeds

te zien in het stedelijk museum van Leuven. De zilveren ceremoniële spade is echter spoorloos verdwenen. In 1752 reeds werd het kanaal met water gevuld. Het zou echter nog tot 1763 duren voordat het kanaal kon worden gebruikt wegens problemen met de sluizen en de dijken. Doordat er te weinig sluizen waren bij een tamelijk groot verval kwamen er nogal wat overstromingen voor. Er waren oorspronkelijk ook maar twee sluizen om dat verval op te vangen. Nadien werden het er vijf. Tussen 1836 en 1837 werd het kanaal aangepast aan schepen met een diepgang tot 3,60 m en herbouwde men ook één van de sluizen op het traject. Het kanaal was indertijd belangrijk voor het transport van goederen maar ook van reizigers. Toen echter de spoorlijn tussen Mechelen en Leuven in gebruik werd genomen gaven de reizigers daaraan meer en meer de voorkeur boven het langzame vervoer over het water. Tot op vandaag is aan de kanaalinfrastructuur maar weinig veranderd. De sluizen zijn nog nagenoeg authentiek en veranderingen zijn beperkt gebleven tot versterkingen en de bediening van de sluismechanieken. Zodoende heeft de kanaalinfrastructuur een waarde als industriële archeologie en dat is van overheidswege ook erkend. In 1997 werd het geheel beschermd als monument.

Behalve dat is de vaart ook omgeven met sagen, legenden en volksverhalen. Daarbij dui-



Een groepje huizen geprangd tussen de Dijle, de Zenne en de Leuvense Vaart



Een schilderachtig huisje beneden aan de dijk. „Uit de Wind“ staat er op de gevel. Heel toepasselijk.

ken er figuren op als Kludde, de Witte Madam, de Sloeker, de Alverman, de Frammesons, kabouters, heksen, toveressen, duivels, spoken, korenpaters, dwaallichten en meer van die griezels. Sommige van de bovengenoemde kwelgeesten herken ik nog uit mijn prille jeugd wanneer de volwassenen, zogenaamd met pedagogische bedoelingen, ons de schrik op het lijf joegen zodat wij ons naar hun wensen zouden voegen.

Op de plaats waar de drie waterlopen samenkomen stopt uiteraard de dijk. Even daarvoor werd ik afgeleid naar links en werd de eerste controlepost aangekondigd. Het was hier eventjes goed uitkijken omdat een pijltje onverhoeds naar een brug over het kanaal wees. Een brug die enkel te voet kon overgestoken worden. Het was de bedoeling op de andere oever eerst een kleine lus te maken langs de sluis en de monding van de Zenne. Rond een troepje huizen dat een sfeer ademt van artistieke verwaarlozing. Er was zo-

waar ook een kunstgalerij die er echter wat verloederd bij stond. Bij wat naspeuren kwam ik op de blog van de eigenaar, Frans Croes, van die galerij terecht en het bleek dat de man het behoorlijk voor zijn kiezen heeft gekregen. We zouden hier zeggen dat hij in

Het stukje Dijle tussen het Zennegat en de monding in de Rupel, wat meer naar het noorden, wordt in de volksmond de Koestaart genoemd. Eeuwenlang woonden hier enkele families die van vader op zoon het beroep van bootsleper uitoefenden. Die dus de schepen met man- of paardenkracht langs de trekwegen op de dijken voorttrokken wanneer de



Het eerste controlepunt! We werden hier in de boot genomen.

wind afwezig was of niet diende. Deze beroepsactiviteit verdween naarmate de vaartuigen gemotoriseerd werden. Het idyllische gehucht werd tijdens de 20^e eeuw meer en meer een woonplaats voor kunstenaars en buitenbeentjes. Die tendens heeft zich blijkbaar ook op de andere oever van het kanaal, geklemd tussen de vaart, de Dijle, en de Zenne verdergezet.

Afgemeerd langs de Leuvense Vaart lag het eerste controlepunt te wachten. Afgemeerd, inderdaad, want het was een behoorlijk uit de kluiten gewassen schip dat als een soort café was ingericht. Het was nog eens iets

anders dan de meer gebruikelijke schooltjes en parochiezaaltjes. Het grootste deel van de andere vaartuigen die langs de oever van de Leuvense Vaart lagen, waren bijlange niet zo goed verzorgd als de controlepost. Sommige waren nog in de vaart, andere bewoond (met vaste brievenbus en al), nog andere in een stadium tussen varende en bewoond worden en sommige te koop. Er waren echt heel trieste schuiten bij waarvan ik me afvraag of die nog ooit wel van eigenaar zullen veranderen. Maar ja, iemand die er het nodige geld en arbeid wil in investeren...

De rest van deze wandellus ging hoofdzakelijk door bewoond gebied. Om terug bij het uitgangspunt te komen voor een tweede stempeltje.

De tweede lus leidde langs de kerk, over het kanaal, naar een stukje groen: het Robbroek. Waarvan Natuurpunt middels bordjes herhaald betoogde dat het „gevoelig“ was. Iets wat ik graag op hun gezag wil geloven maar het lag wel tegen de ontzettend hoge berm van de autobaan aan. Het moet zijn dat het plekje niet gevoelig was voor de geluidsoverlast van de constant voorbijrazende auto's. En een beekje dat ik daar zag kan dan wel „gevoelig“



Een „kwetsbaar“ plekje in het Robbroek. Dixit Natuurpunt.

zijn, erg appetijtelijk zag het water er voor mijn part niet uit. Er was ook zeer gevoelig een ontstellend grote hoogspanningsmast ingeplant. Het hele bosgebied daar leek mij opvallend iel te zijn. Waarschijnlijk dat het nog niet lang daar zo lag in die gedaante. Het leek erop dat de wat oudere bomen, dikwijls populieren, de voorgaande kaalslag overleefd hadden en nu de Nestoren van de bosbevolking waren. Bij het verlaten van dit gebied passeerde ik aan een huis waar iemand op de oprit ijverig een auto in het sop aan het zetten was. Nu ja, gegeven dat het een zaterdag was, kan dat niet direct ongewoon



Een watertje in het kwetsbare gebied! Nu ja...

naar aansprak door te zeggen dat het een eeuwigheid geleden was dat ik een dergelijke wagen nog had gezien, corrigeerde hij mij door te zeggen dat dat niet mogelijk was omdat de auto nog „maar“ een halve eeuw oud was. Een Pietje Precies en dat bleek ook nog uit wat anders. De man had het nu blinkende vehikel met de ronde kont als wrak gekocht. „Er woonden muizen in“. En het in zijn achtertuin helemaal zelf gerestaureerd. In het licht



De plumpe toren van de Sint-Rombouts in de mistige verte.

genoemd worden. Wat me echter bijzonder opviel was het sóort auto dat daar gewassen werd. Een oude bekende, mag ik wel zeggen: een Panhard! Ik ken die karretjes van enigszins dichterbij doordat ik in het begin van de zestiger jaren van vorige eeuw een vakantiejob heb gehad in een garage. Men verkocht daar Citroën en onder dezelfde licentie had men daar voorheen ook Panhard verkocht. Wanneer er wat aan die voertuigen scheelde, kwamen men die daar dan ter herstelling aanbieden. Maar ook toen al waren deze karretjes met hun bijzondere vormgeving vrij zeldzaam op onze wegen. Toen ik de eige-

daarvan had ik niet het hart de man te vertellen over de reputatie van dat merk. Namelijk dat niets aan een Panhard versleet. Het brak allemaal voordat het zover was. Ik heb de man veel geluk gewenst met zijn aanwinst en ik ben zeker dat hij dit relikwie van de Franse techniek met de grootste zorg zal blijven omringen. Na nog eens onder de E19 te zijn doorgelopen (het leek wel een tunnel!) kwam alweer de Leuvense Vaart in beeld met, ver weg aan de overkant, de plumpe massiefheid van de Sint Rombouts in Mechelen. Het wateroppervlak was vrijwel rimpelloos doordat er nagenoeg geen wind stond. Opgestuwd door de sluis in Batel was het waterpeil echter wel erg hoog. Het schijnt dat er daar een verval van ongeveer 3,42 meter moet overwonnen worden. Niet gering, als je het mij vraagt. Ter hoogte van het Zennegat is dat zelfs 4,80 meter. Maar daar is het verschil wel afhankelijk van het getij.

De derde lus van de twintig kilometer ging eerst een heel stuk langs het kanaal maar dan op de andere oever dan ik eerder op de dag al bewandeld had. Om af te buigen naar alweer een bebost ge-

bied dat er jong en mager uitzag en waarvan ik de naam niet ken. Een soort broekbos, schat ik. Zo te zien hoofdzakelijk esdoornen met alweer wat populieren van een oudere generatie. Alles netjes en stijf in rechte rijen geplant op regelmatige afstanden. Het schijnt me niet de aangewezen methode om tot een natuurlijk uitzien bos te komen. Van één boom was de leeftijd zeer duidelijk: die was daar in 2000 geplant. Dat was duidelijk merkbaar aan een eenvoudige gedenkplaat die bij deze jonge eik was aangebracht. Hier werd ene Sylvester Tys herdacht en geëerd. Dat bleek dan bij nader inzien het voormalige afdelingshoofd te zijn geweest van Aminal, de Afdeling Natuur; Administratie Milieu-, Natuur-, Land- en Waterbeheer. Een hele mondvul maar met een naam als „Sylvester“ (bos-



De gedenkplaat bij de jonge eik.



Het geometrisch aangeplante bos in tegenlicht.

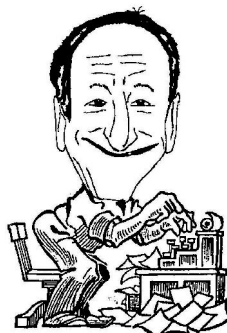
geest) moet je de natuur wel genegen zijn. Waar het bos overging in bewoning merkte ik een soort manege waar een aantal paarden in iets dat op een tredmolen leek met weinig enthousiasme rondjes liepen. Waarschijnlijk om ze zonder begeleiding de nodige beweging te bezorgen. Ik dacht eerst dat ze die molen zelf in beweging zetten. Zodat ik me liep af te vragen of niemand op het idee zou komen om een generator te installeren zodat je met acht paardenkracht elektrische energie kon opwekken. Doch het bleek dat die molen juist elektrisch werd aangedreven! Op een bepaald mo-

ment veranderde plots de draaizin en moesten de paarden zich haasten om zich om te keren en de andere kant op te lopen. Het zal wel zo uitgekiend zijn dat daardoor het systeem het meeste effect heeft.

De rest van deze lus had weinig interessants te bieden. Er zat zelfs een klein omweggetje in waar totaal niets te beleven viel en dat er enkel was om de afstand vol te maken. Dan nog kwam ik niet aan de 20 vooropgestelde kilometer maar slechts tot 18,5 kilometer.

Toen ik aan het autootje stond om me naar huis te

begeven passeerde daar een aloud maar maar nog immer blinkend Dafje! Ook heel lang niet gezien! En even verder, bij het naar huis rijden, stond een oude Opel, een Kapitän denk ik, langs de straat. Op het laatste rond punt voordat ik thuis was moest ik wachten voor een heel oude bus. Een lelijk donkergroen geval dat met witte linten en bloemen versierd was en dat blijkbaar kon gehuurd worden voor allerlei feestelijke gelegenheden. Old cars never die, they just pass away...



© Michel Christiaens