

De Dender

De Dender is de snelst stromende rivier van Vlaanderen. bruisend en temperamentvol van aard is zij soms een lastige klant, soms moeilijk in te tomen en te kalmeren. De Dender kan ook ontspannen en kalm zijn en beschikt over vele idyllische oevers langs waar zich in de loop der jaren de steden Dendermonde, Aalst, Ninove en Geraardsbergen hebben ontwikkeld.

Vroeger vervulde de Dender door haar strategische ligging een niet te onderschatten rol als economische transportweg; de Dender was de **verbindingsweg** tussen de rijke industriegebieden in Wallonië en het Noorden van Frankrijk tot de samenvloeiing van de Schelde in Dendermonde. Naast een economische functie ligt thans het accent van haar taak voornamelijk op waterbeheersing, natuur- en watergebonden recreatie.

SITUERING IN HET VLAAMSE WATERWEGENNET

De Dender vormt samen met de Leie, de Rupel, de Dijle, de Nete en de Zenne een bijrivier van de Schelde.

Bij Leuze-en-Hainnaut, te Barry, ontspringt de Westelijke Dender op een hoogte van 60 à 70 meter. Tweeëntwintig km ver voert zij haar water naar Ath, een belangrijk strategische plaats waarvan nu nog de enorme Donjon getuigt nl. de "Tour lant" uit 1166.

Ten noorden van Bergen, te Ebfait (heuvelrug) ontspringt de oostelijke Dender op een hoogte van 100 meter. Negenendertig km lang stuwt zij haar water eveneens naar Ath, waar die twee samen komen op een hoogte van ongeveer 40 meter.

Vanaf Ath vloeit nu de eigenlijke Dender.

Nog vijfendertig km lang zal de Dender een kwasi noordelijke koers volgen en zich ontpoppen tot de snelst stromende rivier van Vlaanderen.

Het bekken van de Dender omvat naast de rivier nog volgende belangrijke zijbeken:

- de Mark met een stroomgebied van 180 km² is de belangrijkste zijbeek en stroomt op de rechteroever in de Dender op Waals grondgebied, juist stroomopwaarts Geraardsbergen.
- de Molenbeek die op de linkeroever in Zandbergen in de Dender uitmondt heeft een stroomgebied van 55 km².
- de Bellebeek met een stroomgebied van 100 km² stroomt t.h.v. kmp. 44.712 op de R.O. op het grondgebied van de gemeente Teralfene, in de Dender.
- de Molenbeek die op de L.O. in Aalst (Hofstade) in de Dender komt.

Het grootste gedeelte van het Denderbekken is opgebouwd uit lemige sedimenten (Leemstreek), in het noorden gaan de lemige sedimenten over naar zandlemige sedimenten (Zandstreek). Een klein gedeelte in het ZW behoort tot het heuvelland (de Vlaamse Ardennen).

HISTORISCH KADER

De Dender kreeg haar naam van de Kelten, die hier woonden van de 5de tot de 3de eeuw voor Christus. De Kelten noemden de rivier de "Tanara" of "Tanera" wat zoveel betekent als de

"bruisende" of de "woelige". Veelal is de Dender een rustige rivier die evenwel op korte tijd kan veranderen in de snelst stromende rivier van Vlaanderen.

Voor de kanalisatiewerken was de Dender 10 tot 12 m breed en ongeveer 80 km lang. In de hooitijd reden de landbouwers met paard en kar door de rivier. In de herfst evenwel zette de Dender de lage oeverweiden blank en herhaaldelijk deden zich overstromingen voor. Destijds stond de Dender aan zijn monding in open verbinding met de Schelde en was dus onderhevig aan eb en vloed. Het oud toponiem Zeeberg in Aalst herinnert ons aan de dijken die werden opgeworpen tegen de sterke Scheldevloed.

De Dender werd in de oudste tijden reeds bevaren door lichte en smalle vaartuigen. Het toenemend handelsverkeer in de 11de-12de eeuw en het gebruik van steeds zwaardere schepen deed de behoefte ontstaan de bevaarbaarheid te verhogen. Dit blijkt o.a. uit de oorkonde van Graaf Filips van den Elzas uit de jaren 1185-1191, die de scheepvaart regelt tussen Aalst en Dendermonde en melding maakt van schepen die van Geraardsbergen kwamen. Dit verdrag regelde ook de te betalen tolrechten tussen Aalst en Dendermonde. Hierin werd bepaald dat men de tollenaar 1 tot 6 deniers moest betalen afhankelijk van de grootte van het schip en zijn lading (graan, hooi, turf, wijn, honing, ijzer, laken, linnen,...)

Naast inkomsten uit de tol- en bruggelden puurde de Vlaamse Graaf te Dendermonde ook belangrijke inkomsten uit zijn watermolens, die voor het eerst vermeld worden in een document uit 1231.

Te Dendermonde werd de getijdenwerking reeds in de 13de eeuw aan banden gelegd door de bouw van een kleine sluis tussen de Dender en de riviermeander d'Ooie. Tot in de 17de eeuw was de pachter van de grafelijke molens verantwoordelijk voor het onderhoud van de sluis, die voorzien was van meerdere met behulp van een windas en kettingen bediende deuren.

In de 17de eeuw werd begonnen met de kanalisatie van de Dender door middel van watersprongen. Het vervoer per schip gebeurde dan immers hoofdzakelijk in afwaartse richting. De steenkolen uit de streek van Bergen, die over de weg tot Ath werden gebracht, werden daar op de schepen geladen met bestemming Laag-Belgie.

De toelating om de nodige werken uit te voeren werd verleend door Filips, Koning van Spanje, bij octrooi van 30 juli 1643.

De geplande werken konden echter wegens de oorlogen met Frankrijk niet volledig worden uitgevoerd en meerdere reeds voltooide werken werden zelfs gedeeltelijk verwoest.

De stuwen werden herbouwd nadat Karel II van Spanje in een brief van 6 juli 1679 de herstelling van de oorlogschade had geëist.

De steenkoolwinning kende intussen een grote bloei in de Borinage. Het steenkoolvervoer gebeurde eerst over Condé (Frankrijk), waar de schepen een zware tol dienden te betalen. Om hieraan te ontsnappen namen de handelaars hun toevlucht tot de Dender.

Vanaf het jaar 1700 werd Ath de opslagplaats van de steenkolen uit de "Couchant de Mons". Dit maakte de Dender zeer belangrijk op handelsgebied. De steenkooltrafiek nam zelfs nor uitbreiding na het aanleggen van de nieuwe wegverbinding tussen Mons en Ath.

In 1741 had de Dender 20 sluizen, waarvan 5 in de doortocht van Ath, 8 tussen deze stad en de grens met Oost-Vlaanderen, 2 in de streek van Aalst en 5 tussen Aalst en Dendermonde.

Karel van Lorreinen verleende in 1768 aan de afgevaardigden van Aalst en Dendermonde de toelating om kanalisatie werken uit te voeren tussen deze twee steden.

Het bouwen van 2 nieuwe sluizen in Wieze en Dendermonde, in plaats van de 5 vroegere, betekende de belangrijkste verbetering die tot dan toe verwezenlijkt werd. De uitvoering van deze kunstwerken ging eveneens gepaard met aanzienlijke rechttrekkingen.

De verovering van België door Frankrijk maakte een einde aan de studie van nieuwe projecten. De scheepvaart over Condé werd opnieuw vrijgegeven.

De Dender verloor bijna alle cliënteel van de steenkoolmijnen uit de Borinage. Het bekken uit het Centrum bleef evenwel afvoeren naar Ath ; doch door het openstellen in 1918 van de nieuwe weg tussen Ghislenghien en Lessines werd de laadhaven naar deze laatste stad verplaatst.

Nadat België zich van Frankrijk had afgescheurd, kwam men opnieuw voor het probleem van het transitvervoer over Condé te staan. Vroegere projecten werden opnieuw bestudeerd. Hieruit werd de oplossing van een nieuw kanaal vanuit Pommeroeul naar Antoing werhouden, zo verloor de Dender definitief de steenkoolafvoer uit de Borinage.

Later verloor de Dender ook de steenkoolafvoer van het bekken uit het Centrum door het openstellen van het kanaal van Charleroi naar Brussel.

In 1819 had Koning Willem het beheer, de verbetering en het onderhoud van de Dender overgegeven aan de Provinciale Staten van Henegouwen en Oost-Vlaanderen.

Doch in 1840 nam de Belgische regering, onder hevige druk, de Dender terug in haar beheer.

Omstreeks deze jaren had de scheepvaart op de Dender nog slechts een lokaal karakter.

Pas bij de ontwikkeling van de steengroeven te Lessines kende de Dender weer een toenemende vitaliteit, ondanks de moeilijke omstandigheden waarin de scheepvaart diende te gebeuren door de talrijke scherpe bochten, de geringe diepgang en de laag liggende bruggen.

In 1837 werden drie projecten ter bevordering van de scheepvaart voorgesteld.

De heren Dubois-Nihoul en Co wilden een kanaal ontwerpen van Mons naar Ath.

De heren Vollut en Co waren voorstander van een lateraal kanaal tussen Ath en Aalst, gecombineerd met voorgaand project.

Tenslotteverdedigde de heer Van der Elst de kanalisatie van de Dender tussen Ath en Aalst en de aanleg van een spoorweg van Mons naar Ath en Lessines.

De onderzoekscommissie werhield het lateraal kanaal, een project dat echter nooit werd uitgevoerd.

In 1853 werden twee overlaatstuwen gebouwd, namelijk één te Pollare en één te Denderleeuw, met de bedoeling de afvoer van de wasdebieten te verbeteren.

Na jarenlang aandringen vanwege de betrokken middens, besliste de regering in 1858, om de Dender over gans zijn loop te herkalibreren voor 300 ton schepen en er een aantal stuwsluizen op aan te brengen.

Tevens werd opdracht gegeven een nieuw kanaal van Ath naar Blaton te graven. Deze werken werden tenslotte in 1868 beëindigd.

In hetzelfde jaar werd de exploitatie en het onderhoud van de Dender in concessie toevertrouwd aan een privemaatschappij.

Een interessante verwezenlijking in deze concessie periode was de bouw van een scheepvaart stuwsluis aan de monding in de Schelde te Dendermonde.

Tussen beide wereldoorlogen in waren reeds tal van kunstwerken in ruineuze toestand gekomen. Door de modernisering van de Boven-Schelde en de verbinding Rupel-Brussel-Charleroi, had de Dender voor de scheepvaart alle belang als doorvoer waterweg verloren en was zij nog enkel van lokaal belang.

In 1937 werd de vergunninghoudende maatschappij ontbonden en kwam de Dender opnieuw onder beheer van de Staat.

Voor Wereldoorlog II werd een grootscheeps verbeteringsprogramma van de Dender voor de scheepvaart tot 600 ton vooropgesteld. In eerste instantie werd besloten een normalisering van het meest afwaartse gedeelte uit te voeren.

Eind 1946 had de in bedrijf stelling plaats van een nieuwe stuwsluis te Denderbelle terwijl de oude sluis in Wieze werd ontmanteld. Dit gebeurde pas in 1979.

In de vijftiger jaren werd echter beslist, gelet op geringe meerprijs, alle profielen en kunstwerken van de Dender aan te passen volgens het Europees gabariet voor scheepvaart tot 1350 ton en dit tot aan de nieuw te bouwen stuwsluis te Erembodegem, opwaarts Aalst.

De herkalibreringswerken van de Dender werden aangevangen met de aanleg van een nieuwe **Dendermonding en het bouwen van een tjuisluis te Dendermonde. Deze werken zijn gestart in 1968** en werden in vier verschillende fasen uitgevoerd volgens beschikbare kredieten namelijk :

- tjuisluis en stuw in 1968-1971
- hefdeuren en schuiven in 1972
- dijkenbouw in 1971-1976
- bagger- en voltooiingswerken in 1977-1978

De officiële openstelling van de nieuwe Dendermonding vond plaats op 25 november 1978.

Tenslotte werd in de oude Denderloop aan de stuw te Dendermonde een afsluitendam gebouwd, waardoor de stad tegen overstromingen vanuit de Schelde wordt beveiligd.

Iets later werd er ook een afsluitdam voorzien aan het opwaartse uiteinde van de verlaten Dender arm, met het oog op de beveiliging van Dendermonde tegen de overvloedige waswaters van de Dender.

HUIDIGE SITUATIE

Specifiek karakter

Bij hevige neerslag geven de bijrivieren van de Dender, die veelal eensteil verval hebben, op korte tijd veel water.

De optredende wassen zijn veelal kort maar zeer hevig, wat het fenomeen van de plots optredende overstromingen verklaart.

Alle neerslag die in het Denderbekken valt moet via de Schelde in Dendermonde worden afgevoerd.

Sedert 1993 worden de overstromingen van de Dender door de Afdeling Boven-Schelde in kaart gebracht.

Op minder dan 10 jaar tijd hebben we in 1993, 1995 en voorlopig de laatste keer eind 1999, overstromingen in het Denderbekken meegemaakt.

Door de toenemende bebouwing van de laatste decennia verdwenen er langsheen de Dender een **groot aantal natuurlijke overstromings- gebieden. Enkel het Denderbellebroek, gelegen op de rechteroever van de Dender tussen Denderbelle en Dendermonde met een oppervlakte van 170 ha., vervult vandaag nog de functie van een volwaardig overstromingsgebied. Het is mede dank zij de werking van het Denderbellebroek dat Dendermonde de laatste decennia gevrijwaard bleef van overstromingen.**

Ing. Willy Callebaut
Districtshoofd Dender/Moervaart

Vervolgt.