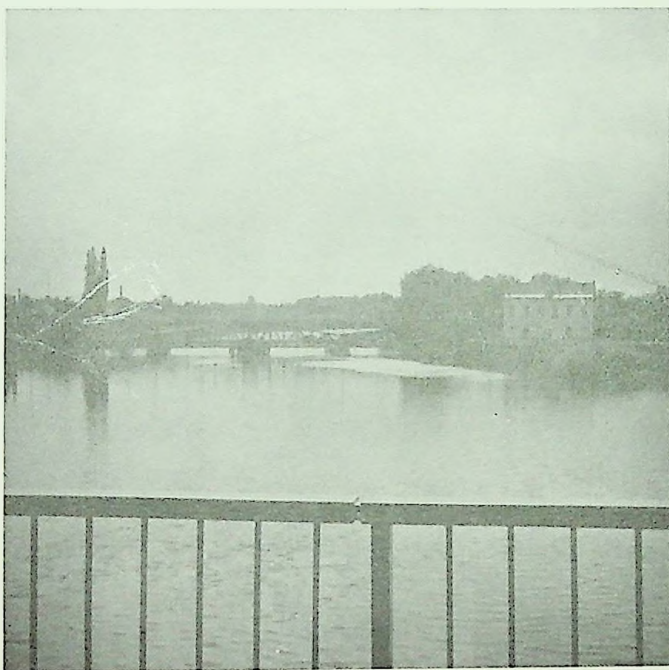


De Durme vroeger en nu, of de teloorgang van een welvaarts- en probleemrivier



DOOR
MARC VAN UYTFANGHE

OVERDRUK UIT HET JAARBOEK 1978-1979
VAN DE HEEM- EN OUDHEIDKUNDIGE KRING ZELE

INHOUDSOPGAVE

Toelichting	3
I. De Durme in vroegere eeuwen	8
II. Van welvaarts- naar probleemrivier	20
III. De Durme nu en in de toekomst	40
IV. Enkele bijzondere aspecten	51
V. Slotbeschouwing	62

Toen een tiental jaren geleden Stijn Streuvels' roman *De teleurgang van de Waterhoek* werd verfilmd onder de titel *Mira* (een Belgisch-Nederlandse co-productie onder regie van Fons Rademakers, naar een scenario van Hugo Claus), werd voor de opnamen gebruik gemaakt van de oude brug over de Durme te Hamme, die sindsdien ook wel Mirabrug wordt genoemd. De filmmakers waren er zich bij hun keuze wellicht niet van bewust hoezeer de titel van het boek van Streuvels symbolisch kan worden toegepast op de geschiedenis en de lotgevallen van de Durme zelf. Het lijkt ons verantwoord hieraan een bijdrage te wijden in het Jaarboek van de Heem- en Oudheidkundige Kring van Zele. Immers, de noordergrens van Zele valt over een lange strook samen met de loop van deze rivier, en van oudsher wordt onze gemeente geografisch omschreven als een localiteit 'tussen Schelde en Durme'. Zo reeds door een Duitse monnik die in zijn biografie van Zele's patroonheilige Ludgerus (geschreven in het tweede kwart van de 12e eeuw) verhaalt hoe Zele, oorspronkelijk een eigen erfgoed van Karel de Grote, door deze vorst in het begin van de 9e eeuw met al de erbij horende tienden ten eeuwigen dage werd geschonken aan Ludgerus en de door hem gestichte abdij van Werden (in Westfalen), dit als beloning voor zijn apostolaat onder de pas onderworpen Saksen :

Fama egregia iam in domo regia, miserante Deo, fuit de Ludgero; unde per proprium illum adhuc praedium Karolus honorans, Werthinaeque donans, quod Sele dicitur et duobus tingitur Dormira et Schilda fluviiis, et silva, decimas insuper eius aeternaliter pius princeps dedit, dare ut consuevit (').

En bij David Lindanus (*De Teneraemonda libri tres*, gepubliceerd in 1612) en later bij Antonius Sanderus (*Flandria illustrata*, 1641) lezen we :

De iis pagis, qui immediate domino Teneraemondae parent, et duobus dominiis quae fiduciario iure possidentur. Omnium agmen ducit Zele : amplitudine, continet enim 2500 terrae bonaria, fertilitate, divitiis, caeterisque longe praecellens, numero etiam incolarum tanto, ut cum multis non minimis opidis queat comparari.

(1) *Acta Sanctorum mensis Martii*, III, p. 655; Cf. ook J. DE KEYZER, *De Sint-Ludgeruskerk en de kapel van O.L.V. van VII Weeën te Zele*, Antwerpen, 1943, p. 9.

Ad septentrionem Durma irrigatur, ad meridiem Scalda,
sed non tanto spatio (2).

Bovendien dankt een der oudste woonkernen van Zele, de wijk Durmen, zijn naam aan de aangrenzende rivier. Reeds in een uit de 11e of ten laatste uit de eerste helft van de 12e eeuw daterend cijzenregister van de abdij van Werden is sprake van een zekere 'Gosuinus de Durmen' (3) en latere documenten vermelden ook 'Dormen' ($\pm$ 1315, $\pm$ 1460, 1531), 'Cultura de Dormen' (1362) (4), 'Dormen coutre' (1531) of 'Durmcautere' (1635), 'Dormen brouck' ($\pm$ 1460) of 'Durmen-brouck' (1635) (5). Deze betrokkenheid met de Durme had voor Zele-Durmen en meer nog voor Zele-Hoek niet alleen een commerciële betekenis (tot vóór de tweede wereldoorlog), maar confronteerde een deel van de inwoners ook met regelmatige overstromingen en dijkbreuken. Wij komen verder op deze aspecten terug.

De oogst van onze bibliografische opzoekingen met betrekking tot de historiek en de problemen van de Durme is rijker uitgevallen dan wij hadden vermoed. Wij hebben informatie geput uit de volgende studies en publicaties (in alfabetische volgorde op naam van de auteurs):

ANDRIES A. en VAN SLIJCKEN A., *Vegetatiekartering van riviergrasland: IJzer, Leie, Schelde, Dender, Durme, Gele, Demer, Nete*, in: *Landbouwtijdschrift* 15 (1962), pp. 1101-1179.

(2) D. LINDANUS, *De Teneraemonda libri tres*, Antverpiae, 1612, p. 134; A. SANDERUS, *Flandria illustrata sive provinciae ac comitatus huius descriptio*, III, Hagae comitum & Bruxellis, 1641¹, 1735², p. 242; Nederlandse versie: *Verheerlijkt Vlaandre*, II, 's Gravenhage, 1735, p. 128: *Rechts-gebieden welke onmiddellijk aan den Heer van Dendermonde gehoorzamen; en de twee Heerlijkheden, welke ter leen bezeten worden. Rechts-gebied van Zele. Van dit Gebied maak ik het eerst gewag, mits het in uitgestrektheid twee duizend vijf hondert morgen Lands beslaande, alle de andere zoo in Vruchtbaarheid en Rijkdom, als in getal van Bewoonders te boven gaat, invoege dat Zele wel met andere Steden die noghtans van de kleinste niet zijn, kan worden vergeleeken. Ten Noorde word dit Gebied besproeit door de Durme, en door de Schelde ten Zuide, alwaar men geene, doch in legendeel aan de Noordzijde verscheide zeer aangename Weiden ontmoet.*

(3) In hetzelfde document komt voor het eerst de term „Brand“ (*Branda*) voor in de betekenis van „plaats waar opschietend struikgewas regelmatig werd afgebrand“. Bedoeld is de strook land tussen de Donkerputstraat en de huidige Schoolstraat (vroeger: Brandstraete) te Durmen.

(4) Cf. A. VERHULST, *Note sur l'origine du mot flamand „kouter“* (lat. *cultura*, fr. *couture*), in: *Studi Medievali* 10 (1969), pp. 261-267.

(5) GYSSELING, pp. 384-388.

- DE LAET S.J., NENQUIN J., SPITAEELS P. en VAN DOORSELAER A., *Nieuwe oudheidkundige opgravingen en vondsten in Oost-Vlaanderen, IV : Sporen van een Gallo-Romeinse nederzetting te Waasmunster-Pontrave*, in : *Kultureel Jaarboek voor de Provincie Oost-Vlaanderen*, 1958, nr. 2, pp. 67-97.
- DE VOGELAERE G., *De watersnood in Lokeren*, Lokeren, 1950 (brochure).
- DE VOS A., *De middeleeuwse loop van de Durme en haar bijrivier de Poeke*, in : *Handelingen der Maatschappij voor Geschiedenis en Oudheidkunde te Gent, Nieuwe Reeks* 10 (1956), pp. 31-46.
- GOVAERT R., *De plantkundige samenstelling onzer weiden. Dender-, Schelde- en Durmevallei*, in : *Mededelingen van de Landbouwhogeschool en de Opzoekingsstations van de Staat te Gent* 3 (1935), pp. 152-161.
- GYSSSELING M., *De toponimie van Zele*, in : F. MICHEM, *Zele en zijn geschiedenis*, Antwerpen-Brussel-Amsterdam, 1957, pp. 377-388.
- HAENECOUR R., *Étude sur la formation de l'Escaut maritime et des rivières à marée de Belgique, leur entretien et leur amélioration*, in : *Annales des Travaux Publics de Belgique* 80 (1927), pp. 185-220, 357-428.
- HIEMELEERS E., *Een grondgebied te verbeteren. De streek van de Moervaart = 6000 hectaren*, in : *Landeigendom* 3 (1949), pp. 204-217.
- MIJS G., *Evolutie van het landschapsbeeld en de bewoning in het gebied tussen Schelde en Durme*, in : *La Géographie - De Aardrijkskunde* 22 (1970), pp. 119-141.
- MILLECAM J., GLAUDOT P. en BLOCKMANS J., *Amélioration de la Durme, dernier affluent gauche de l'Escaut : essais sur modèle réduit à la „Preussische Versuchsanstalt für Wasserbau und Schiffbau“ à Berlin*, in : *Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation - XVIe Congrès International de Navigation*, fascicule 22, Bruxelles, 1935.
- MOENS L., *Enkele ekologische gegevens over de oude Durme te Hamme*, in : *De Wielewaal* 35 (1969), pp. 297-305.
- PETIT M. L., *Étude sur les courants de l'Escaut et de la Durme*, Bruxelles, 1882 [= *Annales des Travaux Publics de Belgique* 40 (1883), pp. 259-390].
- QUINTIJN E., *Te Zele-Hoek werd een hoofdstuk afgesloten*, in : *Jaarboek van de Heem- en Oudheidkundige Kring van Zele* 1 (1969-1970), pp. 33-36.
- QUINTYN J., *Het Overstroomingsvraagstuk van de Durme en de Polpolders*, in : *Tijdschrift der Openbare Werken van België* 98 (1945), pp. 665-724.
- QUINTYN J., *Het Scheepvaartprobleem voor Durme en Moervaart*, in : *De Binnenscheepvaart* 1 (1945), nr. 3, pp. 3-8 - nr. 4, pp. 5-7, 23.
- REYNTENS H., *Onderzoek betreffende de weerstand tegen overstrooming van verschillende gras- en klaversoorten en waarde der grasflora in Dender-, Schelde- en Durmevallei*, in : *Mededelingen van de Landbouwhogeschool en de Opzoekingsstations van de Staat te Gent* 14 (1949), pp. 251-262.

- THOEN H., *Bewoning en bodemgesteldheid in het Land van Waas in de Romeinse tijd*, in : *Helinium* 6 (1966), pp. 97-116.
- THOEN H., *De Gallo-Romeinse nederzetting van Waasmunster-Pontrave. Repertorium van de vondsten uit de verzamelingen M. Dewulf (Sint-Niklaas), B. Moens-Lambrechts (Waasmunster), A. Quintelier (Waasmunster), M. Van Cleemput (Waasmunster-Sombeke) en vroeger gepubliceerd materiaal*, Brussel, 1967.
- THOEN H., *Het Land van Waas in de Romeinse tijd*, in : *Annalen van de Federatie van Kringen voor Oudheidkunde en Geschiedenis van België*, XLIIe Congres - Sint-Niklaas-Waas, 1974 [1975], pp. 56-65.
- VAN BOGAERT A.-J., *Kelten, Galliërs, Romeinen in de Durme- en Scheldehoek*, I, Leuven, 1964.
- VAN DAMME M., *Verslag over den toestand A. der Durme-rivier. B. der Vaart van Stekene, voorgedragen op het Congres der Katholieke Werken van het Arrondissement St-Nikolaas den 15 mei 1905*, Sint-Niklaas, 1905.
- VANDERMAESEN M., RIJCKAERT M. en COORNAERT M., *De Witte Kaproenen. De Gentse opstand (1379-1385) en de geschiedenis van de Brugse Leie*, Gent, 1979 [Kultureel Jaarboek voor de Provincie Oost-Vlaanderen. Bijdragen, Nieuwe Reeks, nr. 10], pp. 35-39 : I. Het stroomgebied van de Zuidleie en van de Durme; II. De eerste kanalen tussen Brugge en Gent.
- VAN DRIESSCHE G., *Het Durmevraagstuk. De verzanding der Durmerivier*, in : *V.E.V. Berichten* 4 (1930), nr. 4, pp. 2-3.
- VAN DRIESSCHE G., *Het Durmevraagstuk*, in : *V.E.V. Berichten* 12 (1938), pp. 675-678.
- VAN MEEL L., *Études limnologiques en Belgique, VI : Les méandres de la Durme à Hamme (Province de Flandre Orientale)* in : *Bulletin de l'Institut Royal des Sciences Naturelles de Belgique* 46 (1970), fascicule 13, pp. 1-56.
- VAN RAEMDONCK J., *Le Pays de Waas préhistorique*, Sint-Nicolas, 1878.
- VAN SLIJCKEN A., *Graslandverbetering in de Durmevallei*, in : *Mededelingen van de Landbouwhogeschool en de Opzoekingsstations van de Staat te Gent* 21 (1956), pp. 153-174.
- VAN WERVEKE A. K., *Étude sur le cours de l'Escaut et de la Lys-Durme au moyen âge à Gand et en aval*, in : *Bulletin de la Société Royale Belge de Géographie* 16 (1892), pp. 443-485, 588-611.
- VERHULST A., *De Sint-Baafsabdij te Gent en haar grondhezel (VII^e-XIV^e eeuw)*, Brussel, 1958.
- VERSTEGEN V., *De Durme, historische schets*, in : *Kultureel Jaarboek voor de Provincie Oost-Vlaanderen*, 1969, pp. 259-272.
- WOLTERS M. J., *Mémoire sur les marées et sur le moyen de diminuer les inondations de l'Escaut, de la Lys et de la Durme*, Bruxelles, 1844.
- WOLTERS M. J., *Mémoire à l'appui du projet d'une écluse avec portes de flot à construire au confluent du Moervaert et de la Zuydleede, et d'une éclusette d'alimentation à établir à l'origine de ce dernier cours d'eau*, Gand, 1852.

Bijkomende inlichtingen werden ons verstrekt door een aantal personen aan wie wij hier graag onze oprechte dank betuigen : in het bijzonder de heer ingenieur René Sterck uit Lokeren, die vroeger werkzaam was bij de Dienst van de Zeeschelde, de heer Benoni Moens, stichter van de heemkring 'Het Sireentje' te Waasmunster, en de heer en mevrouw Louis De Keyzer-Steeman, die destijds de loskaai van Zele-Hoek hebben uitgebaat (en tot 26 december 1977 ook nog hun aloude herberg 'In de Nieuwe Kaei'). Verder de Eerwaarde Zusters van de abdij van Roosenberg te Waasmunster (speciaal Zuster Alena), waarvan het prachtige museum en het rijke archief een grotere aandacht zouden verdienen vanwege onze streekgenoten, de heer burgemeester Avil Geerinck die ons de fraai bewaarde Zeelse 'landboeken' uit 1773 ter beschikking stelde, de heer Julien Van Driessche uit Zele-Durmen bij wie we de dwarsprofielen van de baggerwerken van 1948 konden ontlennen, onze R.U.G.-collega Dirk Rigole, de heer Eddy Minnaert van de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij voor Oost-Vlaanderen, hoofdingenieur E. Casteleyn van de Dienst van de Zeeschelde te Antwerpen en lic. W. D'Havé uit Hamme.

I — DE DURME IN VROEGERE EEUWEN : EEN MACHTIGE BIJRIVIER VAN DE SCHELDE

De naam Durme (middeleeuws Latijn : *Dorma, Dormia, Dormira*; middelnederlands : *Dorme, Doreme, Doorme, Duerme, Durme*) is vermoedelijk van jong-prehistorische herkomst en schijnt verband te houden met 'dur', een Keltisch woord voor water (vgl. ook de etymologie van 'Lokeren' : 'lucarna' = het helder water). De geologen zijn van mening dat de bedding van de rivier (en van een deel van de Schelde) in elk geval reeds was gevormd op het einde van het kwartair tijdvak (volgens sommigen zou het vormingsproces zelfs kunnen teruggaan tot het tertiair), maar dat de Durme pas in de 13e eeuw een getijderivier is geworden (toen ook de Westerschelde haar effectief bestaan begon). Allerlei artefakten die bij baggerwerken uit de Durme werden bovengehaald laten een prehistorische bewoning vermoeden, hoewel dergelijke prehistorische werktuigen zelden 'in situ' werden gevonden ⁽⁶⁾. De zeer talrijke archeologische vondsten (muntstukken met de beeltenis van Romeinse keizers, godenbeeldjes, dakpannen, allerlei gebruiksvoorwerpen en sieraden : cf. diverse privé-verzamelingen en het Van Bogaert-Wautersmuseum te Hamme) wijzen wel met zekerheid op Gallo-Romeinse bewoningskernen in de Durmevallei (en in het Land van Waas in het algemeen), onder meer te Tielrode, Waasmunster-Pontrave, Waasmunster-Boeckhoute, Waasmunster-Ortegat, Sombeke en verderop Daknam ⁽⁷⁾.

De belangrijkste nederzetting was de *vicus* Pontrave te Waasmunster (dus in de richting Zele, maar aan de overkant van de rivier), waar bressen in de Durmedijk (o.m. bij de overstromingen van februari 1953 en december 1965) heel wat Romeins materiaal hebben blootgelegd. Zij moet ontstaan zijn rond het midden van de eerste eeuw na Christus, kende haar bloeiperiode gedurende de 2e en in het begin van de 3e eeuw, maar werd onder Postumus (in 263 of kort daarna) onder de voet gelopen door de Germanen. Een kortstondige nabloei volgde nog in de eerste helft van de 4e eeuw, dus ten tijde van keizer Constantijn. Pontrave was een uit deels geroma-

(6) Cf. MIJS, p. 124; Dhr. B. Moens uit Waasmunster zegde ons dat bij de aanleg van de E3 door Waasmunster vele kostbare archeologische vondsten werden gedaan, Romeinse doch ook prehistorische (aaielanden bvb.). Het schijnt dat daar toen, bij gebrek aan toezicht, heel wat belangstellenden van buiten de streek hun gading hebben gevonden...

(7) Cf. THOEN, *Bewoning*, p. 99.

niseerde inboorlingen (dus niet uit ingeweken Romeinen of Italianen) bestaande handelsnederzetting ⁽⁸⁾, met lokale industriële en artisanale activiteiten (steen- en pannenbakkerijen, pottenbakkerijen, ijzerproductie). Het feit dat er geen Romeinse wegen in het Waasland zijn gevonden, bewijst het essentiële belang van de Durme en de Schelde voor het transport en de handelscontacten ⁽⁹⁾. Indien de etymologie Pontrave = 'Pons Traiani' exact zou zijn, dan werd er ten tijde van keizer Trajanus (dus tussen 98 en 117) te Waasmunster reeds een brug aangelegd over de Durme. Ook de meer aanvaarde half-Latijnse, half-Keltische oorsprong (Pont-aravia) geeft ten andere de betekenis 'water aan de brug'. Te Pontrave en elders in het Land van Waas werden ook Romeinse begraafplaatsen gevonden (brandrestgraven, gebruikt na crematie). In de tweede helft van de 4e eeuw verdwijnen echter de sporen van deze Gallo-Romeinse beschaving. De eerste (en tot nog toe enige) sporen uit de Merovingische periode in het Waasland, nl. de Frankische begraafplaats van Waasmunster-Heide, klimmen ten vroegste op tot het einde van

(8) In de meeste gevallen sluit de Romeinse bewoning in het Waasland wellicht aan bij een nederzetting uit de late ijzertijd. Cf. THOEN, *Het Land van Waas*, p. 56.

(9) *Ibidem*, p. 59 : ... De nederzetting van Pontrave oefende een sterke aantrekkingskracht uit op de handelaars die vanuit het zuiden of langs Schelde en Durme hun waren aanvoerden... De ingevoerde produkten zijn van tweeërlei aard : enerzijds eetwaren en drank, olie, enz.; anderzijds allerlei gebruiksvoorwerpen... Indien we alle elementen waarover we nu reeds beschikken op kaart brengen, dan is het wel merkwaardig dat zo'n klein gebied als het Waasland, dat toch tot de uithoek van het Romeinse rijk behoorde, produkten verkreeg van zoveel verschillende en soms verafgelegen gewesten van het Romeinse rijk : olie en wijn uit Spanje en Zuid-Frankrijk, *terra sigillata* uit Zuid-Gallië (centra als La Graufesenque en Banassac), Midden-Gallië (centra van de Allier, vooral Lezoux en Lubié) en van de talrijke kleine en grote Oost-gallische centra in N.O. Frankrijk (het gebied van de Argonne : Lavoye vooral) en in de Moezel- en Rijnstreek (vooral Trier en Rheinzabern). *Gevernist aardewerk* werd eveneens geïmporteerd uit de Rijnstreek (Keulen en Trier), gebruiks-aardewerk uit Noord-Frankrijk (Arras en Bavi) en de Eifel (Urmitz, Speicher en Mayen). Natuursteen werd in het Waasland, waar de lokale ondergrond geen gesteenteformaties bevat, uiteraard meestal ingevoerd, zowel als bouwlement als onder vorm van afgewerkte produkten (maalstenen). Zo zijn de ijzerhoudende *zandstenen* afkomstig van de tertiaire diestiaanheuvelds van Noord-Frankrijk of de Vlaamse Ardennen, de blauwzwarte *kalkstenen* afkomstig uit de streek van Doornik (gebruikt o.a. als toeslag bij ijzerwinning en voor het vervaardigen van kalkmortel). De *maalstenen* in vulkanisch gesteente (*lava*) werden geïmporteerd uit de Eifel, deze in *arkose* uit het gebied van Stavelot en Dinant, deze in *konglomeraat* uit de streek tussen Samber en Maas en de Ardennen. Een andere handelsrichting betrof de Noordzeekust en Engeland (zout, vis, schelpdieren). Een van de meest intense handelsrichtingen was deze met de Rijnstreek en de Eifel.

de 6e eeuw. Dat de Durmevallei al haar geheimen uit een zeer ver verleden nog niet heeft prijsgegeven, blijkt uit het feit dat nog dit jaar te Waasmunster Romeinse voorwerpen werden gevonden. Een verder systematisch archeologisch onderzoek langs beide oevers zou wellicht nog veel aan het licht brengen.

Vast staat dat de Durme zelf door de eeuwen heen niet alleen talrijke (natuurlijke en kunstmatige) wijzigingen heeft ondergaan in haar loop (met inbegrip van de monding) ⁽¹⁰⁾, maar dat zij in de middeleeuwen ook veel langer was dan nu het geval is en bovendien ook complexe ramificaties vertoonde. De militaire cartografie van Oost-Vlaanderen laat duidelijk zien waar de oude vallei van de Durme met haar onafgebroken reeks van lage weiden en meersen zich aftekent: een lijn die loopt enerzijds van Aalter en anderzijds van Nevele tot aan het mondingsgebied. De toponymie bevestigt hier de gegevens van de topografie en maakt een vijfdelige reconstructie mogelijk van de vroegere Durme ⁽¹¹⁾:

DEEL 1

Vanaf de oorsprong der beide vertakkingen tot aan hun samenvloeiing te Vinderhoute, waar de Hoogkale of oorspronkelijke Durme haar bijrivier de Poeke ontvangt:

a) De Poeke(beek), één van de vele beekjes die ontspringen in de omgeving van Tielt, stroomde via Ruiselede, Poeke, Lotenhulle, Vinkt, Nevele, Landegem en Merendree naar Vinderhoute, hetgeen bewezen wordt door de talrijke afleidings- en overdrachtstoponiemen op basis van 'Poucke' of 'Poeke'. In het begin van de 15e eeuw werd deze benaming verdrongen door de term (Neder)kale.

b) De Hoogkale, die bijna volledig werd opgenomen in de latere Brugse Vaart, ontsprong tussen Beernem en Sint-Joris (de zogenaamde 'Miseriebeek') en liep ten noorden van Aalter, langs Bellem, vervolgens tussen Hansbeke en Zomergem, en verder langs Merendree en Lovendegem naar Vinderhoute. Een deel lag dus in het gebied van het Brugse Vrije. Brugge kon inderdaad tot Hansbeke aanspraak maken op de bedding van de Hoogkale en haar stroomgebied. Omstreeks

(10) Te Lokeren bvb. heeft de Durme nu bijna nergens meer haar oorspronkelijke loop bewaard.

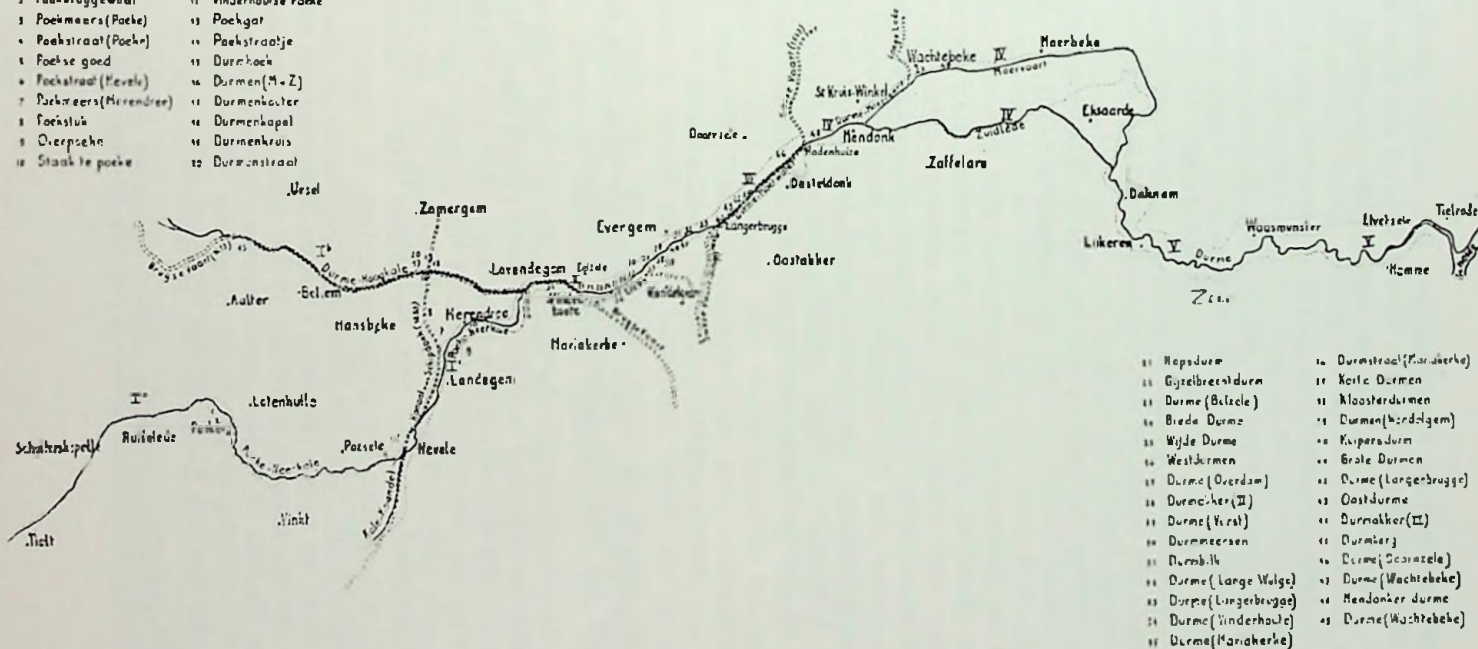
(11) Wij baseren ons hiervoor op DE VOS, pp. 32-42 (met diverse aanvullingen).

De Middeleeuwse Loop van de Durme en haar bijrivier de Poeke.

----- Vollei van de Durme - Poeke .

..... Kanalen

- | | |
|--------------------------|-------------------------|
| 1 Poekakker | 11 Poeke (Vinderhoutse) |
| 2 Poekbruggewaal | 12 Vinderhoutse Poeke |
| 3 Poekmeers (Poeke) | 13 Poekgat |
| 4 Poekstraat (Poeke) | 14 Poekstraatje |
| 5 Poekse goed | 15 Durmhoek |
| 6 Poekstraat (Nevale) | 16 Durmen (M-Z) |
| 7 Poekmeers (Nierendree) | 17 Durmenkouter |
| 8 Poeksluis | 18 Durmenkapel |
| 9 Oeverpoeke | 19 Durmenkruis |
| 10 Staak te poeke | 20 Durmenstraat |



Schaal 1 : 320.000

[Overgenomen uit A. DE VOS (1956)]

1270-1280 hebben de Bruggelingen ten andere de hoogtekam tussen Beernem en Sint-Joris doorgedolven om hun waterloop die het Minnewater met de Oostmolen te Aalter verbond, door te trekken tot in de Hoogkale. Deze laatste heette toen echter Durme, hetgeen het geval is geweest tot vóór de 15e eeuw. Wat meer is, de tweede oudste attestatie van de naam Durme heeft betrekking op dit traject. In een schenkingsoorkonde uit het jaar 737, bewaard in een kopij van 941 (het *Liber Traditionum* van de Sint-Pietersabdij te Gent), wordt de plaats Rokegem, waarschijnlijk te situeren onder Aalter of Zomergem, als volgt omschreven : *in loco qui dicitur Brochingham super fluvio Dormia* ⁽¹²⁾.

Diverse andere middeleeuwse en latere Durme-toponiemen in de betrokken streek vullen dit getuigenis uit de laatmerovingische tijd aan. Nu nog bestaat er op de grens tussen Merendree (momenteel gefusioneerd met Nevele) en Zomergem een gehucht 'Durmen' (het merendeel van de meer dan 40 huizen van deze wijk werd onlangs gesloopt voor de verbredingswerken aan het kanaal Gent-Oostende). Hier heeft de rivier dus de naamgeving op dezelfde wijze bepaald als te Zele-Durmen. De naam Durme zelf werd in het begin van de 15e eeuw echter verdrongen door Hoogkale. Deze vloeide te Vinderhoute samen met de Nederkale of de oude Poeke.

DEEL 2

De 'Evergemse Kale' vanaf de samenvloeiing van Hoog- en Nederkale tot aan Langerbrugge (Evergem) :

Dit stuk is gekend onder de naam Kale en valt voor een deel samen met de bedding van de Ringvaart rond Gent. Het vormt de grens tussen enerzijds Evergem en anderzijds Vinderhoute, Mariakerke en Wondelgem. Vanaf de plaats Vronestalle te Vinderhoute liep het over één km samen met de Lieve, het kanaal (gegraven tussen 1251 en 1269) dat de Gentse Leiehaven (Graslei) met het Zwin-estuarium te Damme verbond. De productiviteit van de Durme-toponiemen is hier (vanaf de 13e eeuw) zo groot (*Dorma, Dorme, Doreme*) dat het woord gewoon als soortnaam werd gebruikt voor 'meerslaand langsheen de Durme' (onder meer onder de vorm 'duermen'). Slechts in de 15e eeuw duikt hier de term 'Kale' op. Te Mariakerke bestaat nu nog een 'Durmstraat'.

(12) Cf. M. GYSSELING en A.C.F. KOCH, *Diplomata Belgica ante annum millenarium centesimum scripta*, I, Teksten, Brussel, 1950, p. 133.

DEEL 3

Vanaf Langerbrugge tot Rodenhuize :

Dit gedeelte werd in 1547 opgenomen in de bedding van de Sasse Vaart en later van het kanaal Gent-Terneuzen. Het vormde de grens tussen enerzijds Evergem, anderzijds Oost-akker, Desteldonk en Mendonk. Ook hier was 'Durme' de oorspronkelijke benaming, die echter in de loop van de 15e eeuw moest wijken voor de naam 'Moervaart'. De rivier werd hier inderdaad ingeschakeld in het complex van de zogenaamde 'moerwaterlopen' die Gent in verbinding stelden met zijn uitbatingen te Wachtebeke, Moerbeke, Hulst, Axel, Assenede, Zelzate en Terneuzen ⁽¹³⁾.

DEEL 4

Van Rodenhuize tot Daknam-Lokeren :

Hier werd de oudste vermelding van de Durme geattesteerd, namelijk in een andere oorkonde van het reeds geciteerde *Liber Traditionum* van de Sint-Pietersabdij te Gent uit 941, maar waarvan het origineel zeer waarschijnlijk teruggaat tot het jaar 694 ⁽¹⁴⁾. Daar is sprake van een *ecclesiam... qui nunccupatur Medmedung sita super fluvio Dormia, qui respicit ad monasterio Blandinio*. Bij Mendonk splitst de Durme zich in twee armen die dan te Daknam bij de plaats die 'Splettersput' heet weer samenkomen. De zuidelijke vertakking, die later Zeule of Zuidlede werd geheten, (tussen Mendonk en Eksaarde via Zaffelare) zal wel de oorspronkelijke Durme-bedding zijn geweest, hetgeen blijkt uit de kronkelende loop die ze overal vertoont en uit de mergelafzettingen die op een grote afstand tot aan Eksaarde op haar beide oevers werden gevonden. In middeleeuwse teksten heette zij nog 'Durme', zo onder meer in een oorkonde van 1215 die handelt over het

(13) Cf. H. NOWÉ, *Het streven van Gent naar de zee (XII^e-XIX^e eeuw)*, in : *Handelingen der Maatschappij voor Geschiedenis en Oudheidkunde te Gent, Nieuwe Reeks* 6 (1952), pp. 21-41, hier p. 24.

(14) GYSSELING en KOCH, o.c., p. 135; Over de datering (door vergelijking met de *Annales Blandinienses*) : cf. GYSSELING en KOCH, *Hel 'Fragment' van het tiende-eeuwse Liber Traditionum van de Sint-Pietersabdij te Gent*, in : *Handelingen van de Koninklijke Commissie voor Geschiedenis* 113 (1948), pp. 253-312, speciaal pp. 259-267, hier p. 265; Over de in de tekst vermelde bidplaats (*ecclesia*) te Mendonk op de Durme, waar de heilige Bavo volgens de overlevering een tijd zou hebben verbleven : cf. VERHULST, p. 134.

nemus inter Scaldam et Dormam, een bos gelegen in de zuidelijke helft van de gemeente Lochristi en op het grondgebied van Zeveneken. Tussen beide armen bevond zich een laaggelegen moerassig eiland. De noordelijke vertakking, die door Wachtebeke en Moerbeke stroomt, beantwoordt tenminste gedeeltelijk aan een oude arm van de Durme (wat ook hier bewezen wordt door de toponymie), maar werd deels ook gegraven of verbreed (vermoedelijk door de abdijen van Gent, om de moer of turf uit het grote moergebied bij Moerbeke naar Gent te vervoeren) ⁽¹⁵⁾, hetgeen verklaart dat zij van de beide armen de breedste is. Zij werd Noordlede, Moere of Moervaart genoemd (de laatste term is de definitieve benaming geworden). Tussen Moerbeke en Sinaai neemt deze waterloop de zogenaamde 'Stekense Vaart' (nu 'kanaal van Stekene') op, die in 1315 werd gedolven en in 1434 bevaarbaar gemaakt. Hij verbond aldus Stekene met Gent en werd ook 'Gentse Vaart' genoemd. In 1628 werd hij zelfs met 13 km verlengd tot in Hulst en kwam zo in verbinding met een toenmalige arm van de Westerschelde.

DEEL 5

Vanaf de samenvloeiing van de Moervaart en de Zuidlede te Daknam tot aan de monding in de Schelde (dwars door Lokeren, langs Zele, en verder via Waasmunster en Hamme) :

Alleen dit gedeelte draagt krachtens een ministerieel besluit van 1936 nu nog de naam 'Durme'. Ook hier heeft de bedding van de rivier in de loop van de eeuwen veranderingen ondergaan. Op recente rectificaties komen wij nog terug. Stippen wij voorlopig aan dat reeds in de oude archiefdocumenten van de Roosenbergabdij te Waasmunster sprake is van de 'Oude Durme' en vooral dat in vroegere tijden (in elk geval vóór 1240) de Durme niet tussen Hamme en Tielrode, maar te Temse in de Schelde uitmondde. Na die datum moet er zich een verbinding hebben gevormd tussen de plaats 'Briel' op de Schelde en Tielrode. De Schelde heeft dan vóór Bornem haar oude bedding verlaten (de zogenaamde 'Oude Schelde' nabij het kasteel van Marnix van Sint-Aldegonde te Bornem is daarvan de getuige) om die van de Durme te volgen tussen Tielrode en Temse, zodanig dat de gemeente Weert die zich vroeger aan de linkerkant van de stroom bevond, nu op de rechteroever ligt. Het eiland dat destijds in de monding van

(15) Aldus VERSTEGEN, p. 261.

de Durme voorkwam (het zogeheten 'Luizenbosch', dat in 1720 nog 67 m² bedroeg), was een overblijfsel van de vaste grond die deels door de nieuwe Scheldeloop was weggespoeld.

Uit het voorgaande blijkt voldoende dat de Durme vroeger een belangrijke rivier is geweest, waarvan het hydrografische bekken zich zelfs uitstreckte tot in West-Vlaanderen. In de ommelanden van haar vallei heeft zij vruchtbare akkers, weiden en meersen achtergelaten waaraan zij zelf een natuurlijke afwatering bood. Tot vóór de acute verzanding in onze eeuw (waarover verder meer) heeft het vette slijk of 'spier', onder meer dank zij het openen (in de winter) van de talrijke sluizen aan beken en grachten, tot bemesting gediend voor de lager gelegen gronden die aldus uitermate geschikt werden voor het hooigras.

Via haar talrijke vertakkingen en aansluitingen tot in Nederland toe vormde de Durme daarenboven een waterlopencomplex dat in diverse richtingen kon worden bevaren. Sanderus definieert haar als een *fluvius navigationi aptissimus*, dus als een rivier die, behoudens in al te droge zomers, zeer geschikt was voor de scheepvaart en daardoor de handel erg ten goede kwam ⁽¹⁶⁾. Zeker, in de middeleeuwen en ook nog in de moderne periode waren de vaartuigen zeer bescheiden (maximum 35 à 50 ton), maar alles moet uiteraard proportioneel worden gezien in de economische en technologische context van die tijd. Zij boden alleszins vele voordelen vergeleken bij het vervoer met wagen of kar over wegen die in de zomer mul zand waren en in de winter modderpoelen. In elk geval leren octrooien uit de eerste helft van de 15e eeuw ons dat de stad Gent veel belang hechtte aan het onderhoud en de bevaarbaarheid van haar waterverbindingen met het Land van Waas. De *Chronycke van François-Joseph de Castro*, in 1882 gepubliceerd door de Oudheidkundige Kring van het Land van Waas ⁽¹⁷⁾, schetst als volgt de toestand :

(16) SANDERUS, *Flandria*, o.c., p. 223 : *Secat Lokeram Dorma iluvius, navigationi aptissimus, nisi forte per aestivos dies aridiores, alveo minus profundo lit; Verheerlijkt Vlaandre*, o.c., p. 115 : ... *bestaande de Koophandel voornamelijk in Vlas, welke niet alleenlijk naar ver afgelegen Landen in groote meenigte vervoert word, waartoe de Rivier de Durme, welke haar (= Lokeren) bespoelt, en, buiten drooge Zoomers wanneer ze weinig Water voert, tot de Scheepvaart zeer bekwaam, en tot dien Handel zeer voordeelig is.*

(17) *Annalen van den Oudheidkundigen Kring van het Land van Waas* 9 (1882), pp. 243-397, hier pp. 299-300.

Door middel van de rivier de Moere... mitsgaders door de Zuytleede ende de riviere de Durme, wierden de leege landen van Evergem, Desseldonck, Mendonck en namentlyck van Saffelaere, Winckele, Wachtebeke, Moerbeke ende Exaerde, in tyts ontlast van de wateren, ook voor een groot deel de meerschen van Sinay, Kemseke ende Stekene, bestaende alle deze leeghten in ontrent de 20,000 gemeten landts, dese alsoo gebracht synde tot goede saeylanden ende meerschen, is oorsaeke geweest dat daer in niet alleenelyck seer veel huysen tot de landt-bouwinge nemaer ook kasteelen en lusthuysen wierden gemaekt waer door de vruchten, dewelke dese droogh gemaekte leege landen voortsbrachten, ook de gone gewassen ten hoogte van gemelde prochien en daer ontrent, met het gemak van dese riviere ende vaerden in sulcken overvloed naer Gendt quaemen dat men in die stadt een besondere graenmerckt heeft gemaekt aen het Sluyseken ten jaere 1563.

In de loop van de 16e eeuw waren intussen andere initiatieven genomen. In 1503 werd de waterloop gevormd door de zogenaamde 'Schippersgracht' en de 'Burggravenstroom' (deze vertrok te Gent en kruiste de Durme-Kale te Evergem-Langerbrugge) verdiept en, ingevolge het feit dat door de verzanding van het Zwin het Lieve-kanaal in onbruik was geraakt, gaf keizer Karel in 1547 machtiging om hem verder te delven tot aan een uitloper van de Westerschelde waar twee sassen werden gebouwd, op de plaats die nu 'Sas van Gent' heet. Het graven van deze 'Sasse Vaart' (die op 4 april 1562 voor de scheepvaart werd opengesteld) betekende op termijn een ernstige ingreep in de loop van de Durme-Moervaart, waarvan de bedding tussen Langerbrugge en Rodenhuize in het nieuwe kanaal werd opgenomen. Dit nam nu zelf alle wateren op die van zijn linkeroever kwamen, maar stond eveneens in open verbinding met de Durme, die aldus steeds voldoende water kreeg gezien het kanaal te Gent gespijst werd door de Leie en de Schelde. Dit zou aanvankelijk de scheepvaart in het Land van Waas sterk bevorderen en onder meer Lokeren economisch tot bloei brengen. De verlenging van de Stekense Vaart tot in Hulst (in 1628) zorgde voor een tweede scheepvaartverbinding met Zeeuws-Vlaanderen, naast die van de Sasse Vaart zelf. Na het Verdrag van Munster en de sluiting van de Schelde in 1648 verloor Hulst echter zijn commerciële betekenis. Maar een reglement uitgevaardigd door het hoofdcollege van het

Land van Waas op 4 juli 1682 bewijst dat van andere routes druk werd gebruik gemaakt : het handelt namelijk over een beurtschipperij vanuit Lokeren op Gent, Antwerpen en Brussel. Ook het oorspronkelijk traject van de Stekense Vaart zou nog lang zijn economische betekenis behouden. Wel zouden een eeuw later klachten opduiken over het feit dat de Moervaart blijkbaar te veel water ontnam aan het kanaal naar Sas van Gent, zodat de scheepvaart daar nu sterk werd belemmerd. Een ordonnantie van 26 augustus 1779 liet door middel van balken een sas aanbrengen aan de bruggen. Daardoor verloor de Durme een deel van haar oppervlakte en werd het stelsel van de rivier een eerste maal verstoord. Het zou daar trouwens niet bij blijven.

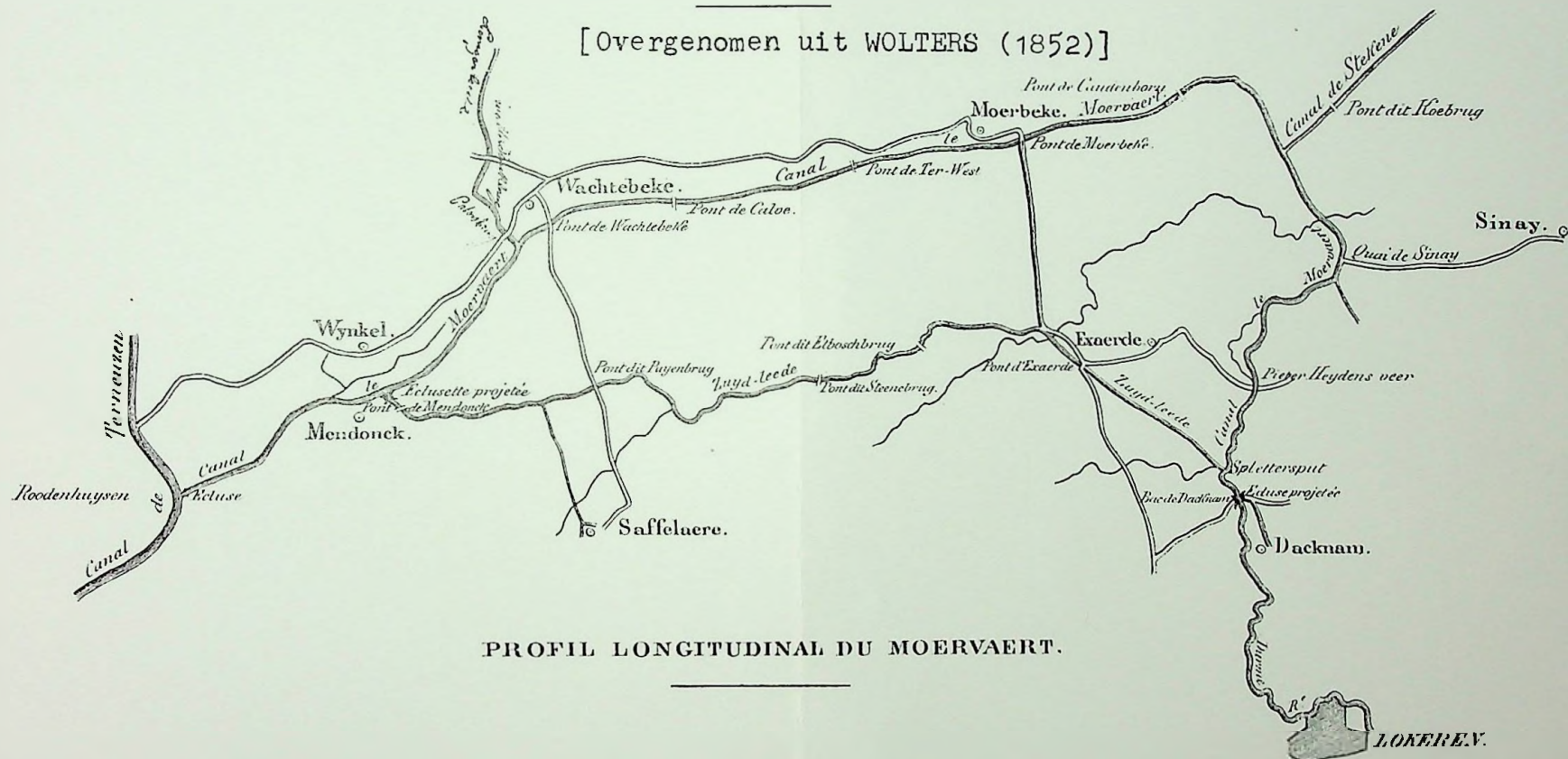
Intussen had ook de benedenloop enkele wijzigingen ondergaan. Wij vermeldde reeds dat al in de archieven van de abdij van Roosenberg sprake is van een 'Oude Durme'. In de 17e eeuw heeft de abdis van dit klooster ook een bocht laten afsnijden bij de grens Waasmunster-Lokeren, hetgeen toen tot moeilijkheden aanleiding gaf met de schepenen van Lokeren. Ook te Lokeren zelf wordt reeds in 1503 gewag gemaakt van de 'Oude Durme' (bij de grens met Zele?). In 1741 werd nog een andere bocht afgesneden ter gelegenheid van de heropbouw van de Lokerhoutbrug, later Oude Brug genoemd.

Het feit dat de Durme als getijderivier in talrijke bochten door het land kronkelde, stelde wel speciale problemen. De holle oevers werden namelijk voortdurend aangevreten, terwijl de bolle steeds maar aangroeiden. De eigenaar van de holle kant poogde zijn eigendom te beschermen door paalen vlechtwerk om verder verlies te voorkomen, terwijl die aan de bolle zijde zijn eigendom zag vergroten en na een tijd de aanslibbing ging indijken om de strook grond die hij had bijgekregen veilig te stellen. Het gebeurde dat de overheid diende in te grijpen. Elk jaar was trouwens een schouwing van de rivier voorgeschreven, te verrichten door de schout en de schepenen van de plaats of door het hoofdcollège van het Land van Waas. Zulks gebeurde ook met het oog op een onbelemmerde scheepvaart. De Durme vloede toen evenmin tussen hoge dijken, zoals later wel het geval zou zijn ⁽¹⁸⁾. Een echte probleemrivier was zij evenwel nog niet. In de 19e eeuw zou daarin wel verandering komen.

(18) VERSTEGEN, p. 268.

PLAN DE SITUATION DU MOERVAERT ET DE LA ZUID-LEEDE.

[Overgenomen uit WOLTERS (1852)]



PROFIL LONGITUDINAL DU MOERVAERT.

II — VAN WELVAARTS- NAAR PROBLEEMRIVIER

In de eerste helft van de 19e eeuw is er inderdaad een nieuw element ingetreden dat voor de industrialisatie en de economische ontwikkeling van het Gentse en van wat later de 'Kanaalzone' zal heten, van doorslaggevende betekenis zou zijn, maar dat de Durme in de toekomst een zware slag zou toebrengen. Bedoeld is het graven van het zeekanaal Gent-Terneuzen, begonnen in 1825 en voltooid in 1827 (dus onder het Hollands Bewind), waarbij grotendeels gebruik werd gemaakt van de bedding van de Sasse Vaart. Om de verbinding met de Moervaart te regelen, bouwde men toen ook een sluis op de rechteroever van het kanaal, namelijk te Rodenhuize. Maar dit betekende voor de Durme een levensgevaarlijke aderlating, doordat haar hydrografisch bekken plots zeer sterk werd verkleind. De rivier werd immers afgesneden van haar bronnen en beroofd van haar bovendebiet, vermits het water van de Kale en van de Lieve (die via een 'siphon' of hevelduiker onder de Brugse Vaart liep) haar niet meer regelmatig zou bevoorraden.

Dit feit ligt aan de basis van een verzandings- en aanslibingsproces dat met de jaren acuter zou worden en rechtstreeks veroorzaakt werd door het gebrek aan evenwicht tussen het afgaande en opkomende tij. Het water van het opkomende tij komt namelijk met geweld de Durme binnengestroomd, beladen met zand en slib uit het Zeescheldebekken. Indien nu bij eb dit water met dezelfde snelheid zou terugvloeien, dan zouden het zand en slib ook weer worden meegenomen. Mede omwille van de menigvuldige bochten en kronkels die de loop van de Durme bepalen, verloopt de ebstroom echter veel langzamer, zodat het zand en vervolgens het slib de tijd hebben om niet alleen bij vloedkentering maar ook tijdens de langdurige eb in de rivierbedding te bezinken. Zulke wanverhouding tussen eb en vloed wordt in normale rivieren voor een groot deel geneutraliseerd dank zij het 'opperwater' dat door regens in het stroomgebied terecht komt via grachten en beken en dat bij dalende tij het door de vloed aangebrachte zand en slib weer afvoert. Door de tussenkomst van dit bovendebiet moet de ebafvoer normaal zelfs aanzienlijker zijn dan de vloedtoevoer, anders gezegd het uitschurend vermogen is dan groter dan het materiaalafzettend vermogen van de vloed (de grootte van de ebafvoer is de maatstaf voor wat men het hydraulisch vermogen van een rivier noemt). Maar de Durme was geen

'normale' rivier meer nadat het kanaal Gent-Terneuzen haar van een groot deel van haar opperwater had beroofd en aldus haar bovendebiet verwaarloosbaar klein had gemaakt. Het gezegde dat „iedere druppel water aan het bovendebiet van een rivier onttrokken, een druppel meer zand in haar bedding betekent“ ⁽¹⁹⁾, is inderdaad volkomen toepasselijk gebleken op de Moervaart en de Durme.

De overheid heeft toen het probleem wel ingezien en dacht het te kunnen oplossen door de sluis van Rodenhuize op geregelde tijdstippen te openen om zo voldoende water uit het kanaal in de Moervaart te spuien. Doch in de praktijk was zulks moeilijk uitvoerbaar. Het is namelijk vooral in de zomerperiode dat een bovendebiet broodnodig is. Een conventie met Nederland bepaalde evenwel dat steeds een minimumpeil op het kanaal Gent-Terneuzen diende gehandhaafd, zodat de sluis gewoon niet mocht opengesteld worden. In de winter kon dit wel, maar dan was het juist minder nodig. De toestand verslechterde dan ook snel. Om voor de scheepvaart nog een voldoende diepgang te bewaren in de Moervaart, had men op verschillende plaatsen tussen Rodenhuize en Daknam afdammingen met schutbalken aangebracht, doch zulks kon b.v. niet beletten dat op het einde van het jaar 1865 in de Moervaart slechts 50 cm water stond. In 1861 had de minister van Openbare Werken een commissie samengesteld bestaande uit afgevaardigden van de Moervaarten Durmegemeenten, maar de daar gedane voorstellen om de Moervaart uit te diepen, er een sluis in te bouwen of de dijken te verhogen, werden op de lange baan geschoven. In de kamerzitting van 31 januari 1866 stelde volksvertegenwoordiger De Baets voor om door middel van een hevelduiker onder het kanaal Gent-Terneuzen het opperwater van de vroegere bovenloop aan de Moervaart en de Durme terug te geven, maar het Rijk heeft dit plan steeds afgewezen omwille van de hoge kostprijs, ook toen er in de tachtiger jaren van vorige eeuw opnieuw werd op aangedrongen.

Vooraf te Lokeren volgde men met grote bezorgdheid de geleidelijke verkommering van de Durme. Lokeren dankte zijn bloei aan zijn ligging op de rivier, in een tijd waarin het water dé verkeersader en verbindingsweg was bij uitstek. Daarom was het ook uitgegroeid tot het grootste dorp van het Land van Waas, dat bovendien in het begin van de 19e eeuw van Napoleon de titel van stad kreeg. Te Lokeren

(19) QUINTYN J., *Het Scheepvaartprobleem*, p. 7.

werd de Durme in romantische bewoordingen geroemd als bron van rijkdom en welvaart en hoorde men tevens emotionele klaaglitaniën over de toestand waarin zij verkeerde. Het in de bibliografie geciteerde verslag van schepen Maurice Van Damme, uitgesproken op het Congres der Katholieke Werken van het arrondissement Sint-Niklaas op 15 mei 1905, biedt hiervan een treffende illustratie. Men leest er het wel en wee van 'onze schone rivier', 'onze duurzame Durme', 'vruchtbaar en edelmoedig voor het nijverig Lokeren', 'de telg van een verarmd edel geslacht, onafhankelijk van Staat en Provincie, maar diep verwaarloosd' (allusie op het feit dat de Durme pas op 1 januari 1872, dit is veel later dan andere rivieren en ook veel later dan de Moervaart, door de Staat in beheer was genomen, terwijl het Provinciebestuur intussen zijn plicht tot onderhoud van de rivier niet had nagekomen), verder over de 'stad die als eretitel de naam voert van Durmestad' en over 'de liefde die iedere zoon der Durmestad zijn Durme toedraagt'.

Maar sommige paragrafen uit zijn betoog laten vermoeden dat de Durme op het einde van vorige eeuw te Lokeren zoveel 'milieuproblemen' veroorzaakte als de Dender te Dendermonde anno 1979: *Langs Roodenhuyze krijgen wij enkel water wanneer wij het niet nodig hebben; immers, het is slechts bij overvloed van water in Schelde en Leie, dat men de waters aldaar laat springen; maar de overvloed van water in de Schelde gaat gepaard met overvloed van water in de Durme; men begrijpt dus zeer gemakkelijk dat wij alsdan het water van de Terneuse vaart niet behoeven. Wat meer is: het water dat men ons verschaft is somtijds het vuile water der Leie, het drabbige, stinkende Leiewater, dat in onze rivier alle leven komt vernietigen, de visschen doodt bij duizendtallen, en dagen lang de streken langs de oevers, van verpestende uitwasemingen vervult. Bij ieder jaar hebben wij te Lokeren en elders het schouwspel, hoe talrijke lieden zich haasten om de doode en stervende visschen te grijpen, die aan de oppervlakte van het zwarte water komen drijven... Men zal mij wel niet legenspreken, wanneer ik beweer dat het eten van deze visch nu juist niet strekken kan tot bevordering der openbare gezondheid* (20).

Intussen was bovendien, door een beslissing van de gemeenteraad van 4 oktober 1880, de 'Statiebrug' te Lokeren koste-

(20) VAN DAMME, pp. 16-17.

loos afgestaan aan de Staat. Deze liet daar echter in 1885 een rechtekking van de rivier uitvoeren en meteen ook een nieuwe brug bouwen. Op die manier werden aan de scheepvaart 175 meter kaaimuren ontnomen, hetgeen heftig protest uitlokte bij schippers en nijveraars. De in 1886 opgetrokken nieuwe kaaimuur dreigde snel onbruikbaar te worden. We laten nogmaals Maurice Van Damme aan het woord: *Eilaas, reeds in 1889 bevond men onbetwistbaar, dat het verleggen van de bedding onzer Durme geen zegen zou aanbrengen! Het kon niet anders; de brug was gebouwd over een gebogen deel van de bedding der rivier, een deel waarvan de doorsnede het gewone overschrijdt: hieruit moest natuurlijk volgen dat een deel der bedding langsheen den bolronden oever — rive convexe — 't is te zeggen langsheen den linker-oever, aan 't verslijken ging. En inderdaad, de aanslijkingen die zich op dit punt in de bedding der rivier vormden, hadden weldra den nieuwgebouwden kaaimuur ongenaakbaar gemaakt voor de scheepvaart.*

Ondanks vele protesten bij de overheid bleef die toestand aanslepen: *De ontzaggenlijke aanslijkingen zetten hunnen verderfelijken arbeid voort, en maken het aan de schippers schier onmogelijk nog aan te landen; de scheepvaart verliest dus van haren bloei en wordt eerder kwijnend, de handel lijdt onder deze verlamming, en de vroeger zóó bedrijvige kaaien der stad, waar men, om zoo te spreken, de openbare welvaart in volle leven zag, zijn verlaten, omdat zij ongenaakbaar geworden zijn. Bij dit alles kwam nog steeds de vreeze, uit deze opeenhoopingen van het slijk der rivier kiemen te zien stijgen, die de stad vergiftigden en met ziekten dreigden* (21). Men had herhaaldelijk baggerwerken uitgevoerd en ook een laag kalk in de bedding van de rivier gestrooid, doch de aanslijking aan de Statiebrug nam in 1893 reeds toe met 2 cm per etmaal en bereikte zelfs het peil van het hoge tij. Het Rijk is toen overgegaan tot het beplanten van de slijkplaat met wijmen of wissien, hetgeen belachelijk voorkwam midden in de stad. Dit alles bracht geen oplossing, integendeel: *Juist door de beplanting was de aanslijking, in 1896, reeds aanzienlijk vermeerderd, zij gebeurde nu op nog grootere schaal; elk watergetijde bracht tusschen de hooge rietstammen al de bederfelijke lichamen, door de rivier tot daar meegespoeld; het wegstroomend water nam ze niet meer terug mede, en daar in het midden der stad, tusschen het dichtste der bevolking, gebeurde het ontbindingsproces van*

(21) *Ibidem*, pp. 27 en 29.

doode visschen en hondenkrengen! Het slijk vormde als eene soort van kom, waar het water staan bleef als in eenen poel en bedierf. Zelfs de jonge wissen bedierven erin... (22). Het vaarwater werd steeds smaller en de enige doorvaart aan de brug, die tot aan het draaiende deel in het slijk zat, had nog slechts een breedte van 8 m. Schepen Van Damme stelde voor de Durme te saneren door rectificaties, zowel te Waasmunster en Tielrode als te Lokeren zelf. De belangrijkste rechtekkingen zouden pas veel later gebeuren, maar toch heeft men in 1910 reeds de bedding tussen de Statiebrug en de spoorweg te Lokeren verlegd (in de hoop aldus het euvel van de aanslibbing bij de brug te verhelpen), samen met de aanleg van een nieuwe weg van de Markt naar de Heirbrug. Op de opgevulde oude bedding en de grond tussen de oude en de nieuwe werd een park aangelegd.

Voordien, in 1897, had men al een kromming rechtgetrokken nabij de Splettersput te Daknam en rond hetzelfde tijdstip had men tussen Hamme en Tielrode, op de plaats 'Hoogen Acker' genaamd, een voor de scheepvaart hinderlijke rots doen springen. Ondanks de vele klachten die toen, vooral van Lokerse zijde, werden geuit en die niet altijd wars waren van enige overdrijving, kan men algemeen stellen dat tot kort voor de eerste wereldoorlog de Durme en de Moervaart bevaarbaar werden gehouden in voor die tijd aanvaardbare omstandigheden, dit onder meer dank zij herhaalde baggerwerken. Op die scheepvaart moeten we thans nader ingaan.

Tot omstreeks 1914 werden Durme en Moervaart over hun gehele lengte bevaren en vormden ook vanuit dit oogpunt één waterloop. De Zuidlede had voor de scheepvaart slechts een geringe betekenis. Het kanaal van Stekene, sinds 22 november 1853 eigendom van deze gemeente, was in de jaren 1854-56 herdolven, maar moest in 1901 opnieuw worden uitgebaggerd. Het had belang voor de steenbakkerijen van Stekene zelf (volgens M. Van Damme werden langs het kanaal jaarlijks 25 miljoen stenen vervoerd naar alle delen van het land, ook hooi, hout en vlas), maar reeds op het einde van de vorige eeuw was hier de concurrentie van de spoorwegen voelbaar. Voor wat de Durme zelf betreft, wezen we reeds op het belang van de binnenhaven te Lokeren. Men heeft beweerd dat vóór 1914 daar regelmatig schepen kwamen met een lading koopwaar van 300 à 400 ton, helgeen een diepgang van 1,90 tot 2,35 m veronderstelt. Deze cijfers slaan

(22) *Ibidem*, p. 30.

wellicht op enkele der grootste schepen die tot daar voeren, want een officiële statistiek van het jaar 1913 levert de volgende gegevens op voor Lokeren en Hamme :

	Hamme	Lokeren
Aantal aanleggende schepen :	1.500	1.000
Tonnage geloste goederen :	100.000 T.	55.000 T.
Gemiddelde tonnage per schip :	67 T.	55 T.

(In 1903 zou de gemiddelde tonnemaat te Lokeren nochtans 73 zijn geweest, tegen 35 in 1890).

De omstandigheden waarin die scheepvaart verliep waren wel moeilijk. Wij citeren nogmaals Maurice Van Damme : *Bij de monding onzer rivier, tusschen Hamme en de Schelde, is de richting der Durme op sommige plaatsen zóó gebrekkig, dat de schepen van eenen zekeren diepgang somtijds uren en uren moeten liggen wachten, alvorens hunnen weg te kunnen voortzetten* ⁽²³⁾. Ingenieur J. Quintyn geeft nog meer details : Nemen we een schip kolen van 350 T. (een spits, diepgang $\pm 2,20$ m) dat in 1913 de Durme kwam ingevaren. Het werd met een sleepboot tot Hamme of Waasmunster gebracht, naar gelang de tij (zeer dikwijls zette het schip in kwestie al een deel van zijn lading af te Hamme), waar het bijna tot 's anderendaags moest wachten op den vloed. In den regel werd aldaar een loods aan boord genomen en werd vervolgens van den opkomenden vloed gebruik gemaakt om het schip, getrokken door twee à drie werklieden, tot Lokeren te slepen alwaar de aankomst moest gebeuren tegen het oogenblik van hoogwaterstand te Lokeren. Bij ongunstige tij geraakte men alzoo niet verder dan de Oude-Brug waar het dikwijls gebeurde, dat een deel der lading afgezet werd om vervolgens tot aan de stadskaaï te geraken, die wat verder opwaarts ligt. Dit alles zonder te spreken van het lossen met gangen van 12 m en meer, het naar de kaaï toetrekken van het schip bij opkomend water, enz. Men kan zich voorstellen hoe lang een dergelijk transport duren moest en met welke kosten : in het jaar 1913 was het tarief voor het traject Antwerpen-Lokeren ongeveer 3 fr. per ton ! ⁽²⁴⁾.

Toch moet men ook hier de algemene toestand van de toenmalige scheepvaart in acht nemen en de eisen die daaraan werden gesteld volgens de normen van die tijd. Ondanks de problemen die er ongetwijfeld waren, was en bleef de Durme een welvaartsrivier, en niet alleen voor Lokeren,

(23) *Ibidem*, p. 42.

(24) QUINTYN J., *Hel Scheepvaartprobleem*, p. 5.

waar naast het Centrum (polyvalent) ook nog aanlegplaatsen bestonden aan de Oude Brug (stenen) en op 'Den Oever' (aal), maar ook voor Hamme, Waasmunster en Zele. Het textielcentrum Hamme, dat destijds ook een stoombootdienst op Anwerpen had, bezat benevens de grote kaai nog een tweetal kleinere losplaatsen. Daaraan moet men nog twee kaaien (beide oorspronkelijk toebehorend aan de familie Van Hecke) toevoegen te Hamme-Sint-Anna, waar aal, kalk, kolen en steen werden gelost. Waasmunster had een kille ten oosten van de vroegere brug (dus vóór de rechtekking van 1934), waar vlas, veevoeders en bouwstoffen werden verscheept en waar ook af en toe een mosselschip aanlegde. De komst van zo'n schip werd aan de bevolking 'uitgebeeld'. Vóór de oorlog 1914-1918 kostte een emmer mosselen een halve frank, later 5 fr. Zuster E. Verschelden, één van de vier nog in leven zijnde 'Victorinen' van de Roosenbergabdij ⁽²⁵⁾ herinnert zich nog dat de Waasmunsterers van deze mosselbevoorrading per schip dankbaar gebruik maakten. Verder was er daar een losplaats voor kolen dicht bij Hamme ('De Koolputten'), de zogenaamde 'débarcadère' van het textiel-fabriek 'Manta' met daarnaast de kille van de familie Bruggemans (aal en bouwmaterialen), het zogenaamde 'kaaiken' met veer te Sombeke en een aalkaai op de wijk 'Den Ham' (naar Lokeren toe).

F Te Zele waren er vier loskaaien (Durmen en Hoek) :

— de kaai van de familie Windey, ter hoogte van de Donkerputstraat (vroeger Biezestraete). Reeds in 1774 is sprake van 'den Donkerput, op welke mest, beir, kalk, scheep-hout, etc. gelost en verkocht wordt' ⁽²⁶⁾. Nog in het eerste kwart van deze eeuw was genoemde kaai bekend voor het lossen van aal (die, naar hardnekkig wordt beweerd, door de boeren werd 'geproefd' en voldoende 'pikant' moest zijn...). De aalputten waren gelegen tussen de Durme en het huis van Achiel

(25) De in de dertiende eeuw gestichte abdij van Roosenberg (later, in 1660, door H. Prévost de le Val *la reine des abbayes* genoemd) was een kanunnikessengemeenschap van de orde van Saint-Victor te Parijs (Saint-Victor was een bekend centrum van middeleeuwse filosofie en theologie). Buiten Waasmunster zijn in onze eeuw alle Victorinen-abdijen uitgestorven. Om het voortbestaan van Roosenberg te verzekeren, werd enkele jaren geleden door Rome een fusie toegestaan van de nog overblijvende kanunnikessen met de diocesane congregatie van de Maria-zusters van Sint-Franciscus. In de nieuwe abdij zijn momenteel nog 11 religieuzen.

(26) D. WATERSCHOOT, *Beschryvinge van de princelyke en yver-rycke Parochie van Zele*, 1774, p. 17.

Windey. Een kasseiweg dwars door Durmenbroek verbond de kille met de straat;

— de kille van Victor Suy, ter hoogte van de 'Brandstraete' (later Kapellestraat, nu Schoolstraat), waar eveneens aal werd verhandeld;

— een dubbele kaai aan de kille van Zele-Hoek (de verbrede uitmonding van de Lokerenbeek, reeds in 1772 vermeld als één der kleine uitstulpingen van de Durme). De dijk die onmiddellijk naast de Durme liep, noemde men de 'somerdijck' en daar waar hij langs de kille kronkelde kreeg hij in de volksmond de naam 'speckdijk' ⁽²⁷⁾. Twee kaaien werden er uitgebaat, één door de fam. De Ridder en een andere door de fam. De Keyzer (voordien Baert).

De 'kille van Keyzers' (aan de herberg 'De Nieuwe Kaei') was de belangrijkste en heeft ook het langst standgehouden. Van oudsher legden ook daar 'beerscheperen' aan die aal aanvoerden vanuit Antwerpen. Zij waren met zeilen uitgerust en voeren op eigen kracht tot vóór Waasmunster, waarna zij vanop de dijken door 'boottrekkers' werden voortgesleept. Ook in de Hoek lagen achter de kaai ruime aalputten waar de boeren zich konden bevoorraden. Deze handel heeft geduurd tot omstreeks het einde van de twintiger jaren, toen op chemische meststoffen kon worden overgeschakeld. Maar ook binnenscheperen met een lading van 100 à 200 ton kolen kwamen tot aan de Hoek en bezorgden Kamiel en later Louis De Keyzer een bloeiende kolenhandel. Bovendien legden kalkscheperen uit Doornik aan (er was zelfs een kalkschuur voor het blussen van de kalk), terwijl talrijke (gemotoriseerde) schepen elk 75 à 100 ton bakstenen aanbrachten uit de steenbakkerijen van Tielrode, Steendorp en Boom. Aangezien men enkel bij hoogwater kon varen en de eb veel langer duurde dan de vloed, moest een gemeerd schip wachten tot het volgende tij om af te varen, en zelfs een tij overslaan wanneer het niet tijdig was gelost (daarom werd er te Zele-Hoek wel eens 's nachts gelost). Men diende er bovendien rekening mee te houden dat bij springtij en meer bepaald bij stormtij de vloed één tot uitzonderlijk twee uur vroeger kwam aanzetten. De grote bedrijvigheid aan de kaaien maakte van Zele-Hoek een belangrijke en bloeiende wijk en bezorgde het nodige cliënteel aan het twintigtal cafés die er werden uitgebaat. Ook het huis van Achiel Windey aan de Donkerput was een café, waar ter gelegenheid van Durmen-kermis volksspelen werden gehouden.

((27) QUINTIJN E., p. 33.

Uit deze opsomming moge blijken dat, alleszins tot enkele jaren na de eerste wereldoorlog, het welvaartscheppend karakter van de Durme het haalde op het probleemkarakter van de rivier. Daarin zou nochtans spoedig verandering komen, met alle gevolgen van dien, nu niet alleen voor de scheepvaart, maar ook voor de afwatering van de Durmestreek en met betrekking tot het overstromingsgevaar. Een aantal specifieke factoren hebben deze ongunstige evolutie in de hand gewerkt :

a) de verhoging van de hoogwaterstanden in de Schelde ($\pm 0,25$ cm in de loop van de eerste helft van de 20e eeuw), althans de relatieve verhoging ervan, gezien de hele streek ten noorden van de Schelde tot aan de kust aan zeer verschillende verzakkingen onderhevig is (aan de monding van de Durme zelf bedroeg deze inzakking sinds de 13e eeuw $\pm 1,5$ m tegenover het niveau van de Noordzee). Het gevolg voor de Durme zelf was niet alleen een hogere gemiddelde hoogwaterstand maar ook een hogere gemiddelde laagwaterstand, vooral in het opwaartse deel van de rivier, namelijk het hydrografisch bekken van de Moervaart (en het kanaal van Stekene met de daarin uitmondende Molenbeek die diverse gemeenten van het Waasland bespoelde) en de Zuidlede, dat nu zijn opperwater nog moeilijk in deze waterlopen kon lozen, vermits de omliggende weiden en meersen zich beneden het laagwaterpeil bevonden. Het overtollig water kon dus alleen nog door verdamping verdwijnen, hetgeen weer een aanzienlijk verlies meebracht voor het bovendebiet van de Durme dat, zoals men zich herinnert, reeds zo zwaar was geamputeerd door het graven van het kanaal Gent-Terneuzen. De aanzanding zou dus onvermijdelijk nog grotere proporties aannemen, gezien het onevenwicht tussen eb en vloed weer was vergroot. Daarbij komt nog de omstandigheid dat de Durme in de Schelde uitmondt op een plaats waar de dwarssecties van deze stroom bijzonder groot zijn (merkelijk groter dan die van de Durme zelf) en waar de gemiddelde tijschommeling meer dan 4 m bedraagt. De Durme zou dus sterk de invloed ondergaan van om het even welke regimeverandering in de Schelde zelf, inzonderheid bij stormtij. Vooral bij hevige noordwestenwind wordt in de Noordzee en dus ook in de Schelde een uitzonderlijk vloeddebiet gestuwd dat zich meteen doet gevoelen in de grillige Durme en daar snel tot gevaarlijke hoogwaterpeilen aanleiding geeft. Zulks vermeerderd niet alleen het risico van overstromingen, maar stimuleert ook telkens gevoelig de aanslibbing, vermits bij spring- en stormvloed een maximale hoeveelheid zand

wordt aangevoerd waarvan een groot deel niet meer afvloeit (een afvloeiing die bovendien wordt gehinderd door de eigenaardige oriëntatie van de Durmemonding zelf, die stroomopwaarts in plaats van stroomafwaarts is gericht).

b) het uitzonderlijk droge jaar 1921 (naar het schijnt het droogste sinds eeuwen). Het debiet van de Durme is in de loop van dat jaar omzeggens nul geweest en het vloeddebiet heeft dus, zonder omgekeerde actie door een niet bestaand groter ebdebiet, een enorme massa zand en slib afgezet.

Tegen deze verslechtering van de toestand van de Durme rees spoedig protest. Zo schreef de secretaris van de afdeling Lokeren van het Vlaams Economisch Verbond in het jaar 1930 het volgende: *Terwijl men zich overal inspant om een zoo groot mogelijk aantal plaatsen met het bestaande stroom- en kanalennet te verbinden; terwijl men honderdtallen miljoenen uitgeeft om nijverheidsstroken met nieuwe waterwegen te voorzien, wordt, in het Land van Waes, een eeuwenoude rivier, door de schuld der openbare besturen, met ondergang bedreigd. De Durme, die vroeger den aanvoer toeliet van miljoenen kilogram koopwaren maandelijks naar Lokeren en omstreken, vervalt stilaan tot een beek. Vóór den oorlog, ja zelfs tot in 1922, kwamen te Lokeren schepen met 3/400 ton lading; nu komen enkel nog met moeite de kleine beurtscheepjes met 70/80 ton koopwaar en zelfs deze laatste overblijfselen van de eens zoo drukke scheepvaart zijn ernstig bedreigd. De nijverheden van Lokeren en omstreken worden jaarlijks voor miljoenen benadeeld door het buiten gebruik stellen van den goedkoopsten waterweg dien de Durme hun zou bieden voor den aanvoer hunner grondstoffen. Nieuwe nijverheidsinrichtingen blijven ver van Lokeren; men heeft er immers geen belang bij ze aan een onbruikbare rivier op te bouwen* ⁽²⁸⁾.

De vergelijking van de cijfers van 1930 met die van 1913 bevestigen inderdaad de gevoelige achteruitgang van de scheepvaart op Lokeren, in tegenstelling tot Hamme, waar in 1930 nog schepen met 2,40 m diepgang, dus met $\pm$ 500 ton lading, konden aanleggen:

Lokeren	1913	1930
Aantal aanleggende schepen:	1.000	570
Tonnage geloste goederen:	55.000 T.	32.000 T.
Gemiddelde tonnage per schip:	55 T.	56 T.

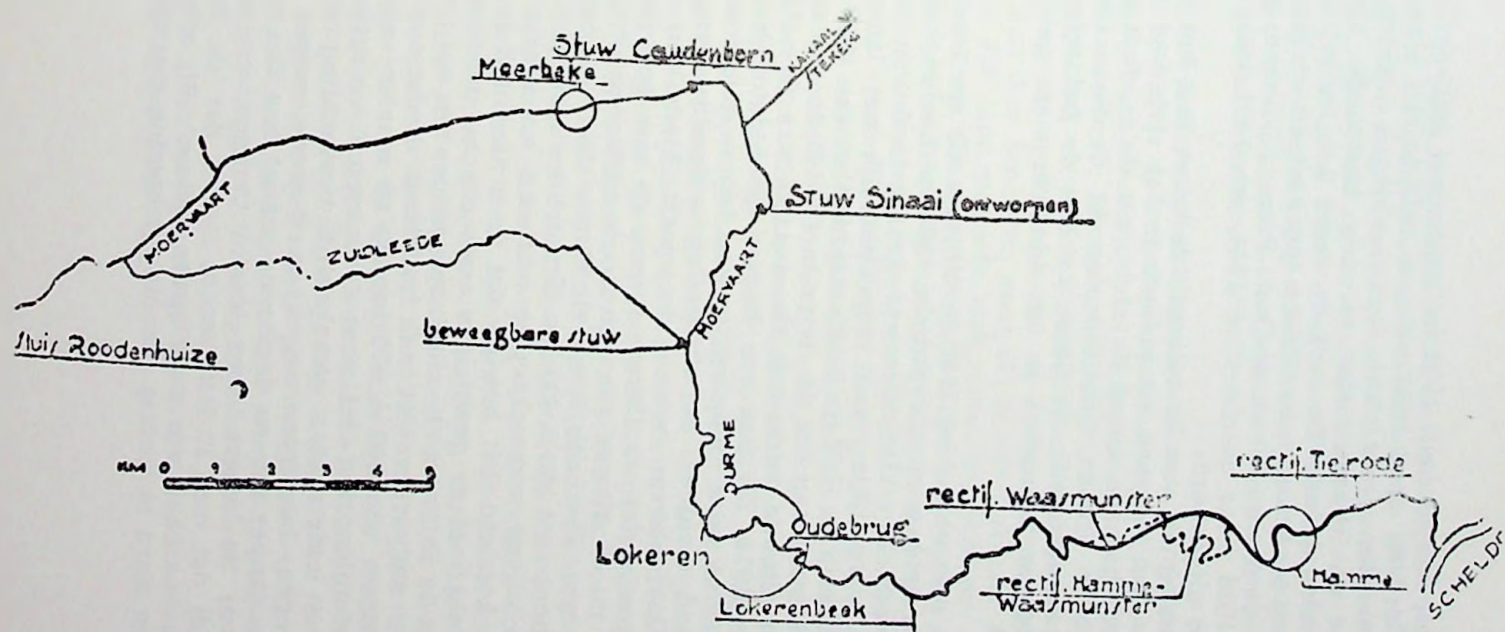
(28) VAN DRIESSE (1930), p. 2.

Na de eerste wereldoorlog werden Durme en Moervaart ook niet meer over hun hele lengte bevaren, wel in twee vakken : Tielrode-Lokeren (Durme) en Rodenhuize — kanaal van Stekene (Moervaart). Het traject Lokeren — kanaal van Stekene alsmede de Zuidlede waren dus ten aanzien van de scheepvaart dode vakken geworden. In de twintiger jaren schrikten hoe langer hoe meer schippers ervoor terug tot Lokeren te varen, en van diegenen die het waagden hebben sommigen ernstige averij opgelopen vanwege de scherpe bochten en de zandbanken.

Het probleem werd nochtans ten allen kante grondig bestudeerd. In de dertiger jaren heeft het Rijk uitgebreide modelproeven laten verrichten in het hydraulisch laboratorium van Berlijn door de *Preussische Versuchsanstalt für Wasserbau und Schiffbau*, dit om het vermoedelijk effect na te gaan van dijkophogingswerken, rectificaties, potpolders en baggerwerken in de Durme. Ook werd gedacht aan kanalisatie, waarbij de monding van de Durme te Tielrode zou worden afgesloten door middel van een combinatie sluis-stuw. Hiervan is nochtans steeds afgezien omdat als stelregel werd aanvaard dat zulks een grondige, zelfs rampzalige verstoring zou meebrengen van het regime van de Zeeschelde. Met het oog op de scheepvaart te Antwerpen moet namelijk de voortplanting van de tijgolf in het Scheldebekken optimaal worden verzekerd, hetgeen impliceert dat een zo groot mogelijk vloed-debiet dient te worden behouden met inbegrip van de Durme (die dus dienst doet als vergaarkom of 'slijkbak' voor de Schelde). Parallel daarmee bestonden er sinds het einde van de 19e eeuw en vooral tijdens de twintiger jaren van de 20e eeuw plannen voor de aanleg van een kanaal Rodenhuize-Kallo of Rodenhuize-Burcht, waardoor een betere en kortere scheepvaartverbinding moest worden tot stand gebracht tussen de havens van Gent en Antwerpen. Maar ook dit project werd steeds op de lange baan geschoven. (Men vreesde trouwens dat zo'n kanaal aan de Durme weer een deel van haar stroomdebiet zou ontnemen).

Uiteindelijk werden door de overheid de volgende maatregelen getroffen :

- a) baggerwerken : in 1930 (Daknam — Lokeren Oude Brug), in 1933 (idem, + Lokerenbeek-Waasmunster, alsmede de Moervaart en de Zuidlede), in 1934 (Waasmunster-Hamme, Lokerenbeek — Oude Brug) en in 1935 (Hamme-Tielrode, met verwijdering van de restanten van een eiland aan de monding);
- b) rectificaties : van februari 1931 tot februari 1934 te Waas-



[Overgenomen uit J. QUINTYN (1945)]

munster; van februari 1935 tot september 1935 te Hamme-Tielrode; van april 1935 tot mei 1937 tussen Hamme en Waasmunster. Door deze rechttrekkingen werden er te Hamme en Waasmunster nu nog bestaande meanders afgesneden ('Oude Durme') en werd het traject van de monding tot Lokeren met 2,5 km ingekort. De rechttrekking tussen de grote kaai en de Oude Brug te Lokeren, gepland sinds 1936 maar geschorst in 1941, werd tenslotte slechts in 1956 uitgevoerd;

- c) het aanleggen van bemalingsinstallaties met het doel de waters van meersen en polders in het rivierbed over te pompen, hetgeen zowel de rivier als de landbouw moest ten goede komen. Niettegenstaande de financiële tegemoetkomingen van de Staat, hebben de belanghebbende landeigenaars daarvan in onvoldoende mate gebruik gemaakt.

Men kan niet ontkennen dat de uitgevoerde werken tijdelijk resultaten hebben opgeleverd. In 1938 herhaalde het V.E.V. van Lokeren zijn klachten over de toestand van de rivier, maar de vergelijking van respectievelijk het lengteprofiel van de Durme in 1878 en de dwarsprofielen van 1913 met die van 1938 tonen aan dat de rivier in 1938-39 in een merkkelijk gunstiger situatie verkeerde ten aanzien van de scheepvaart dan vóór 1914. Zij had een hogere gemiddelde hoogwaterstand en dus meer diepgang, en een lagere gemiddelde laagwaterstand, hetgeen de afwatering enigszins vergemakkelijkte. Daarenboven waren de meest hinderlijke bochten verdwenen zodat de Durme tussen de monding en Waasmunster nu de allures van een mooie en 'normale' rivier had aangenomen. Theoretisch was de Durme dus weer bevaarbaar voor schepen tot 300 à 400 ton. En toch kwamen in 1938-39 te Lokeren alleen nog scheepjes met een tonnemaat van ten hoogste honderd. Dit bewijst dat de achteruitgang ook verband hield met de gewijzigde economische omstandigheden, waaraan de Durme zich, alle inspanningen ten spijt, toch niet meer kon aanpassen. Het is in hoofdzaak omdat een transport met schepen van 300 à 400 ton op de manier van vóór de eerste wereldoorlog niet meer commercieel verantwoord was (men kon elders zeer gemakkelijk bevrachting vinden, de spoorwegen, buurtspoorwegen en gewone wegen kwamen veel goedkoper uit, en de Durme schoot hoe dan ook tekort tegenover de hogere eisen inzake tonnage, motorisatie en snelheid) dat men in feite mocht zeggen dat 'de Durme niet meer bevaarbaar was voor grote spitsen'. Bij alle jammerklachten werd te weinig rekening gehouden met deze econo-

mische factor, wat niet zelden tot onrealistische overwegingen leidde. Ir. J. Quintyn schreef daarover in 1945: *...sommige persorganen hebben evenwel vóór dezen oorlog zich al eens meer bezondigd aan zuiver fantastische cijfers en beweringen die weinig of geen steek hielden. Citeren we als voorbeeld het blad, dat koelbloedig eischte dat werken zouden uitgevoerd worden die zouden toelaten de Durme toegankelijk te maken voor Rijnschepen!* (29).

De doleanties konden echter niet baten. Te Zele-Hoek b.v. werden net vóór de tweede wereldoorlog de laatste schepen met steen gelost. Nadien werd deze materie nog enkele jaren per tram vervoerd. Bij het uitbreken van de oorlog in mei 1940 lagen nog dertien binnenschepen in de kille gemeerd. 'Twaalf ervan vertrokken in de volgende maanden, doch Petrus Van den Bosch en zoon Aloïs uit Lokeren weigerden met hun 320 ton metende aak voor de bezetter te varen. Aloïs werd op 25 september 1942 te Lokeren in hechtenis genomen als politieke gevangene, ter dood veroordeeld op 22 oktober 1943 te Hamein en onthoofd te Görden-Brandenburg op 22 november 1943' (30). Gedurende en na de oorlog legden nog enkele lichters aan, geladen met 85 à 90 ton brandhout ('spriet'). Het waren de schepen van Cesar en Karel Van Holle uit Lokeren die het laatst de verzande inham zijn binnengevaren. Tijdens de oorlogsjaren waren trouwens geen onderhoudswerken meer uitgevoerd zodat de verzanding weer onrustwekkend was toegenomen en de Durme op- en afwaarts Lokeren bij laagwater veeleer op een beek geleek. De aanslibbing was gewoon onstuitbaar geworden: in 1948 moesten de grootscheepse baggerwerken die over heel de lengte van de rivier (de Moervaart inclus) waren gepland, worden stopgezet omdat men constateerde dat de uitgebaggerde plaatsen na enkele dagen opnieuw waren toegeslibt. Na de oorlog had men specialisten van de Nederlandse Rijkswaterstaat ter plaatse uitgenodigd, maar dezen waren de mening toegedaan dat de rivier niet meer te redden viel bij gebrek aan bovendebiet. De Moervaart (die door het construeren van een beweegbare stuw aan de monding van de Zuidlede, het inleggen van een balkenstuw aan de brug van Caudenborn en later van nog een andere stuw te Sinaai, meer en meer op een 'kanaal' ging gelijken) en het kanaal van Stekene bleven in de naoorlogse jaren nog enig commercieel belang behouden (Moervaart: scheepswerf en suiker-

(29) QUINTYN J., *Het Scheepvaartprobleem*, p. 4.

(30) QUINTIJN E., pp. 34-35.

fabriek; kanaal van Stekene : bouwstoffenindustrie), maar de scheepvaart ging er bestendig in dalende lijn (nog 36.000 ton in 1971) en is er nu zo goed als onbestaande. Te Lokeren vroeg conducteur G. De Vogelaere in 1950 nog een 'oplossing voor onze scheepvaart, welke vroeger belangrijk was en nu niet meer mogelijk is', maar dit klonk volkomen utopisch. Aan de grote kaai te Hamme heeft de scheepvaart het langst stand gehouden, maar een kleine tien jaar geleden is ook daar de laatste schipper ermee gestopt. Op dit ogenblik wordt de Durme bij hoogwater uitzonderlijk nog eens bevaren door boten met een geringe diepgang ('ponten') die tot vóór de brug van Waasmunster stenen vervoeren met het oog op de versterking van de dijken. Ter hoogte van de Donkerputstraat te Zele-Durmen ligt er reeds sinds vele jaren een dergelijke pont (eigendom van de firma De Brandt), die echter volledig is ingeslijkt en niet meer kan worden weggetrokken. Anderzijds varen sommige beoefenaars van watersport te Hamme wel eens de Durme op (tot aan de Mirabrug), hetgeen ook gebeurt aan de andere zijde, op de Moervaart en de Durme tot Lokeren, waarbij de bestuurders van de bootjes er dan zelf moeten voor zorgen dat de bruggen worden openge draaid, vermits er geen bruggewachters meer zijn. Te Lokeren ligt midden in de stad nog een groot schip vastgemeerd, dat wordt gehuurd door een vereniging van kanovaarders.

Intussen is na de tweede wereldoorlog alle aandacht uitgegaan naar twee andere nefaste gevolgen van de snel voortschrijdende verzanding, namelijk de moeilijke afwatering en de overstromingen. Deze laatste kwamen uiteraard ook vroeger voor : zelfs in middeleeuwse bronnen is reeds sprake van indijking. Tot vóór 1935 verkeerden die dijken in preciaire toestand, onder meer door de aanwezigheid in de dijklichamen van talrijke vermolmde en bouwvallige vloeisluisjes toebehorend aan private personen, gemeenten en wateringen. De rectificatiewerken in de dertiger jaren hadden voor gevolg dat een grotere en snellere vloedgolf in de Durme kwam ingestroomd, zodat meteen ook de dijkbreuken en overstromingen toenamen, vooral bij spring- en stormtijden. De weer spectaculair opgedreven verzanding tijdens de oorlogsjaren en later (gemiddeld 100.000 m³ per jaar tegen 24.000 m³ tussen 1887 en 1927) kon de toestand alleen nog verergeren. Zij verhoogde immers de bodem van de rivier en dus ook de gemiddelde laag- en hoogwaterstanden. De gemiddelde laagwaterstand tussen 1930 en 1940 te Lokeren bedroeg 2,65 m, de gemiddelde hoogwaterstand 4,75 m. In 1950 waren die

cijfers reeds respectievelijk $\pm 3,40$ m en boven 5,20 m. Bij een stormtij in maart 1951 bereikte het waterpeil zelfs 5,93 m. Het is onbegonnen werk te becijferen hoeveel keren het Durmewater in al die jaren te Hamme, Waasmunster, Zele en Lokeren over de dijken is gespoeld, of hoeveel malen in die dijken bressen werden geslagen, die dan met zandzakjes of 'vaderlandertjes' werden gedicht om niet zelden bij het volgende hoge tij alweer te begeven. Alleen de oeverbewoners weten hoeveel bange uren zij hebben doorgemaakt telkens als een springtij samenviel met een krachtige noordwestenwind. Mevrouw Louis De Keyzer-Steeman uit Zele-Hoek vertelde ons dat zij vaak genoeg slapeloze nachten heeft gekend omwille van dreigende overstromingen, te meer daar zij bij schade aan hun kaai de kosten zelf moesten dekken. Nog 15 jaar geleden heeft hun huis gedurende 8 weken 'ondergestaan'. De bekendste overstromingen in de Durmestreek waren die van november 1936, toen koning Leopold III een bezoek bracht aan de geteisterde gemeenten (Hamme, Sint-Anna, Zele-Durmen, Zele-Hoek, Waasmunster, en enkele dagen nadien ook Lokeren), februari 1953 (de beruchte overstromingsramp die in Nederland vele slachtoffers maakte) en 1965-66, toen Waasmunster andermaal zwaar werd getroffen (sindsdien werd daar tussen de oprit naar de brug en de Neerstraat een zware schutdam opgeworpen die tevens dienst doet als omleidingsbaan). Maar daarnaast zijn er nog vele andere plaatselijke dijkbreuken geweest die vaak niet geringe schade toebrachten aan huizen en landerijen.

De watersnood werd nog vergroot door het feit dat, ingevolge de verhoging van de Durmebedding, de beken en riolen niet meer in de rivier konden lozen (de sluizen waren toegeslijkt door het aangeslibte zand), zodat bij overvloedige regens en sneeuwval hele gebieden onder water liepen. Te Lokeren had men in 1949-1950 een nieuwe automatische sluis gebouwd aan de monding van de Oudeboslede, een beek die vanaf Destelbergen een gebied met meer dan 4.000 ha moest afwateren, maar korte tijd nadien was zij reeds onbruikbaar. In de stad geraakten op de duur kelders en straten onder water. In de winter van 1955 was dit zelfs het geval met een groot deel van de bewoonde kern, toen na veelvuldige sneeuwval een plotse dooi optrad. De landbouw leed jaarlijks aanzienlijke verliezen (inzonderheid te Lokeren, Daknam en Eksaarde) door het voortdurend onder water staan van de graslanden en de verzuring van de grond ⁽³¹⁾.

(31) Cf. VAN SLIJCKEN, p. 153.

Sinds jaar en dag ontbrak het nochtans niet aan plannen en maatregelen. Tussen 1936 en 1955 zijn haast alle opeenvolgende ministers van Openbare Werken naar Lokeren gekomen om zich ter plaatse persoonlijk van het probleem te vergewissen. En nog lang nadien kon men telkenjare in het stadsverslag van Lokeren een hoofdstuk lezen gewijd aan het Durmevraagstuk. Met referentie naar de destijds in Berlijn gedane proefnemingen waren vóór en na de oorlog langsheen de Durme 'potpolders' aangelegd, dit zijn vergaarkommen waarin vooral in de winter bij gier- en stormtijden het overtollige water kon worden opgevangen. Zij waren omsloten door ringdijken die het overgelopen water beletten de landbouwgronden en de bewoonde gedeelten te bereiken, en voorzien van sluisjes die toelieten het water bij lage tij terug in de Durme te lozen. In het begin beantwoordden die potpolders aan het doel waarvoor ze waren geconcipeerd, maar het duurde niet lang of zij waren achterhaald door de evolutie van de toestand en sommige ervan werden eigenlijk nooit gebruikt. Men nam trouwens parallel zijn toevlucht tot gedeeltelijke uitbaggeringen en vooral tot herhaaldelijke verhogingen en versterkingen (onder meer door een isolerende asfaltlaag) van de Durmedijken zelf (over de hele lengte van de rivier) en van de kaaimuren te Lokeren. Reeds in 1938 waren deze laatste verhoogd tot het peil van + 6 m. In het begin van de vijftiger jaren werd dat voor de dijken te Lokeren + 6,50 m.

Men begon toen ook weer proefnemingen te doen, ditmaal in het Waterkundig Laboratorium van Bruggen en Wegen te Borgerhout. Daartoe werd een natuurgetrouw model van de Durme gemaakt op basis van de lengte- en dwarsprofielen en van het gemiddelde tij in 1948. Op 30 januari 1956 werd vóór die maquette het hele Durmeprobleem nog eens uiteengezet, in aanwezigheid van de toenmalige minister van Openbare Werken Omer Van Audenhove, door de heer Willems, kabinetschef van de minister en directeur-generaal van Bruggen en Wegen. Deze laatste ging uit van de thesis dat mogelijke werken aan de Durme moesten beantwoorden aan twee doelstellingen : 1) het behoud van de Durme als tijrivier voor het Schelderegime; 2) het verzekeren van de afwatering van haar hydrografisch bekken. Baggerwerken konden volgens hem slechts een tijdelijke oplossing brengen, vermits de oorzaak van de aanzanding er niet door werd weggenomen. Begin 1954 had men aan de Durmemonding een leidam in klei onder water aangelegd ten einde aldus een deel van het rollend zand tegen te houden. Om de tweede doelstelling te

verwezenlijken werden volgende maatregelen in overweging genomen :

- a) het aanleggen van de bestaande potpolders hetzij als bestendige zijdelingse vergaarkommen met overlaatdijk, hetzij als schorren;
- b) het ophouden, hetzij bij ieder tij, hetzij enkel bij zware tijen, van het vloedwater om dit op een gepast ogenblik bij dalend tij te laten werken als waterspoeling;
- c) de kalibrering van de Durme, waarbij doorstromingsprofielen worden verwezenlijkt, waardoor het snelheidsverloop van vloed en eb onder oogpunt van resulterend zandtransport gunstiger is dan nu;
- d) in de boven-Durme een vergaarkom aanleggen gevoed door de Leie- en Scheldewateren, toegevoerd langs het kanaal Gent-Terneuzen en de Moervaart, met lozing bij hoge tij in de Durme.

Willems kondigde aan dat de doelmatigheid van deze oplossingen verder zou worden uitgetest in het Laboratorium van Borgerhout. Maar van dit alles is weinig in huis gekomen. Men begon wel met het graven van een grote spaarkom te Lokeren, namelijk potpolder VIII, maar dit werk werd zelfs niet voltooid en genoemde potpolder fungeert nu als natuurreservaat (het bekende 'Molsbroek'). De situatie was namelijk inmiddels weer dermate uit de hand gelopen, vooral te Lokeren (cf. *supra*), dat men niet meer op de resultaten van de proefnemingen kon wachten. Lokeren greep nu zelf naar radicaler middelen, namelijk de afdamming van de rivier. Een eerste maal is dit al gebeurd in 1955 aan de Oude Brug, waardoor het opwaarts gedeelte dat door de stad vloeide aan de schommelingen van de getijden werd onttrokken en het waterpeil daar nu bestendig op 4,60 m bleef. Omdat de lozing van beken en riolen nu vanzelfsprekend totaal uitgesloten was, wierp men een tweede dam op te Daknam, dit in afwachting van de bouw van een pompstation aan de Zelebaan en de aanleg van een overstortkanaal door de stad, dat de afwatering van het gebied van de Oudeboslede zou regelen. Het traject van de Durme dat Lokeren doorkruiste was bovendien uitgebaggerd en dus omgevormd tot een vaste waterkom waarvan het peil dank zij de pompen aan de Oude Brug tot 3,80 m werd teruggebracht. Tevens werd een eerste geul gegraven om de lozing weer mogelijk te maken. Eens het pompstation en het omleidingskanaal voltooid, was de waterellende verdwenen en kon de dam te Daknam worden weggenomen. De Durmerivier was nu in twee stroken gesneden :

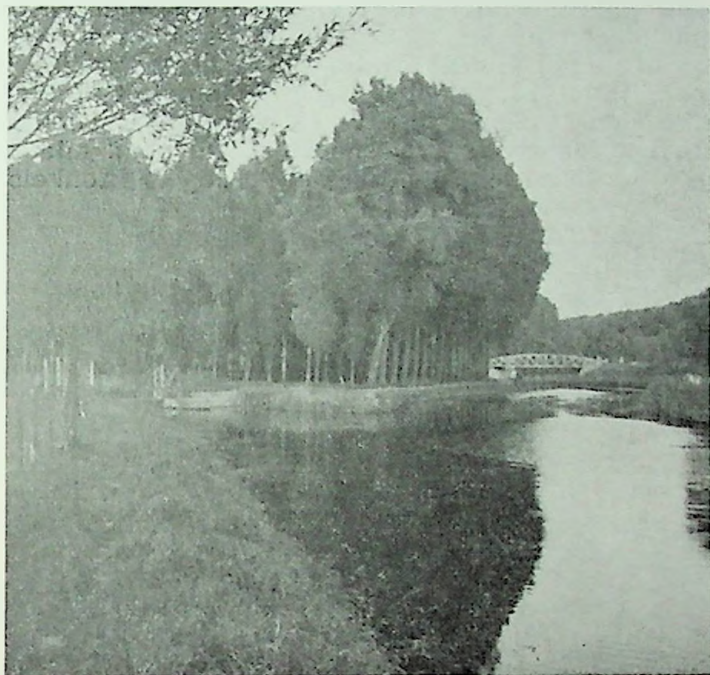
1) een opwaartse tot aan de dam te Lokeren, die in rechtstreekse verbinding stond met de Moervaart (en later, na het verwijderen van de sluis van Rodenhuize, ook met het kanaal Gent-Terneuzen), met een bestendig waterpeil van 4,60 m (in de winterperiode eventueel oplopend tot 4,80 m);

2) een afwaartse (vanaf de Oude Brug), die aan de getijden onderhevig bleef maar die, ingevolge de zoveelste ingreep in het stroomgebied, onmiddellijk zodanig begon te verzanden dat over honderden meters haast geen rivier meer te bespeuren viel. In 1967 heeft men de dwarsdijk dan verplaatst naar 'Den Oever' en in 1973 naar de grens met Zele, ter hoogte van de verbrandingsoven van Lokeren. De toegeslijkte gedeelten werden telkens uitgegraven en bij het opwaartse deel gevoegd. Al deze afdammingen hadden dan weer een dubbel gevolg: enerzijds een toenemende verzanding van de benedenloop (Waasmunster en Hamme), anderzijds nog een stijging van het hoogwaterpeil zodat de dijken weer moesten worden opgehoogd en de potpolders helemaal onbruikbaar werden. Dr. Paul Limpens uit Zele heeft terecht vraagtekens geplaatst achter de wettelijkheid van al die afdammingen te Lokeren ⁽³²⁾, doch er werd nooit officieel verhaal tegen ingebracht.

Voor de afwatering had men sinds lang al zijn toevlucht genomen tot diverse pompinstallaties waarvan het verhang na verloop van tijd dikwijls te klein bleek en die dus door zwaardere pompen moesten worden vervangen. Zoals te Lokeren werden ook op andere plaatsen langsheen de Durme uiteindelijk echte pompstations opgericht die via gekalibreerde overstortbeken zorgen voor de afwatering van de omliggende gemeenten. Men zal zich herinneren dat te Zele-Hoek de oude 316 m lange betonnen kaaimuur, die in 1938 rond de kille was gebouwd, in oktober 1969 werd gesloopt om plaats te maken voor een steeds breder wordende vergaarkom die op haar beurt uitmondt in een 40 m brede 'wachtkamer'. Deze geeft uit op een modern pompstation dat, via de gekalibreerde Lokerenbeek en via de afvoerbeek die uit de richting Hamme komt, de sanering verzekert van ongeveer 5.000 ha landbouwgronden alsmede de afwatering van een stroomgebied dat onder meer de Donkgemeenten omvat. De capaciteit van dit pompstation is groter dan eigenlijk vereist was, omdat men het aanvankelijk ook voor een deel van Lokeren had voorbestemd, doch deze stad heeft liever zelf haar eigen pompsysteem verder uitgebouwd. Ver-

(32) Cf. *Jaarboek van de Heem- en Oudheidkundige Kring van Zele*, 1976-1977, p. 75.

melden we tenslotte dat het Rijk de kosten van het pompstation volledig op zich heeft genomen : men erkende namelijk te Brussel dat de overheid zelf schuld had aan de ontreddering van de waterhuishouding van de Durmestreek, doordat ze destijds het kanaal Gent-Terneuzen heeft laten graven...



Het begin van de huidige Durme te Daknam-Lokeren, bij de samenvloeiing van de Moervaart en de Zuidlede. Rechts in de verte ziet men de vroegere spoorbrug over de Moervaart (het afgeschafte traject Lokeren-Moerbeke van spoorlijn 57, die ook Zele aandoet, traject dat nu is omgevormd tot een druk benut wandel- en fietspad).

III — DE DURME NU EN IN DE TOEKOMST

Wij zijn hiermee aan het einde gekomen van ons historisch overzicht. Hoe staat het vandaag de dag met de Durme en hoe ziet haar toekomst eruit, zo zij überhaupt nog een toekomst heeft? De huidige Durme, dus vanaf de monding (die op 2 m hoogte ligt) tot de samenvloeiing van de Moervaart en de Zuidlede bij de 'Splettersput' te Daknam-Lokeren (op 4 m hoogte) is 23,8 km lang. De Moervaart vanaf Daknam tot aan het kanaal Gent-Terneuzen meet nog eens 21 km. Het verval van de Durme bedraagt nauwelijks 10 cm per km. Zij telt 22 polders (onder andere het Bulbier, het Naubroek, het Weijmeersbroek) en twee afgesneden meanders (te Hamme en te Waasmunster). Ondanks alle rectificaties komen in de loop van de Durme nog 77 kronkels voor



De Durme onder de spoorbrug te Lokeren.



*De dwarsdijk op de Durme
ter hoogte van de verbrandingsoven te Lokeren.*

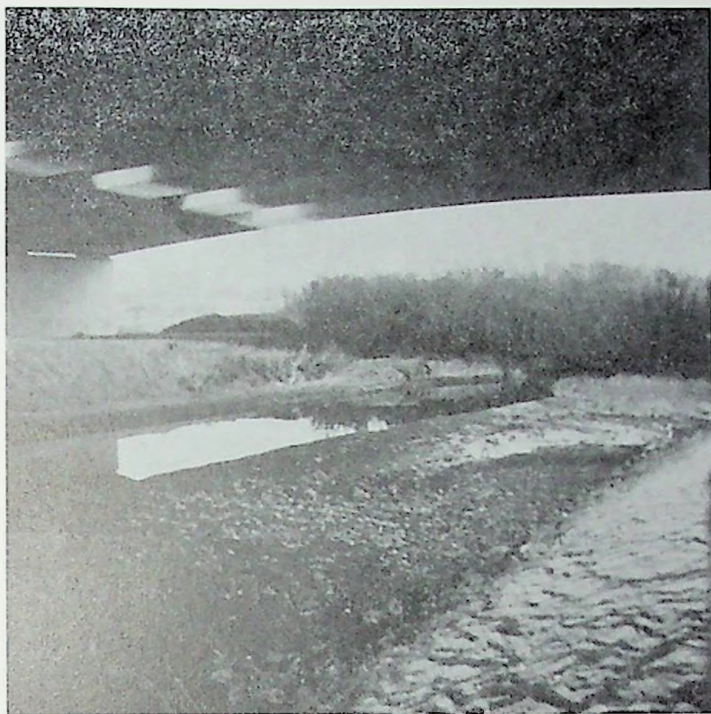
(vaststelling van de heer B. Moens uit Waasmunster). Enkele breedten :

Tielrode :	120 m
Hamme (brug) :	100 m
Waasmunster (brug) :	86 m
Donkerputstraat (Zele-Waasmunster) :	42 m
Lokeren (Oude Brug) :	22 m
Lokeren (markt) :	21 m
Lokeren (Heirbrug) :	23 m
Daknam (brug) :	18 m

Dit zijn echter de afstanden tussen de dijken en men moet zich daaromtrent geen illusies maken. Immers, zo de Durme opwaarts van de dwarsdijk te Lokeren een nette, ordentelijke rivier is met stilstaand water, dan biedt zij afwaarts Lokeren een erbarmelijke aanblik, althans bij laagwater. De verzanding neemt nog steeds toe en bij lage tij is de Durme zelfs te Hamme één, zij het dan brede slijkbak met weinig water. Onder de E3 is zij nog een simpel beekje dat verder verdwijnt tussen het struikgewas en het riet. Bij hoogwater is zij echter vanaf Waasmunster tot de monding een mooie, zelfs machtige rivier (over de grote tijverschillen: cf. *infra*) die bij giertij wel eens dreigend kan worden en zelfs te Zele-Durmen 's winters nog kan overlopen. In het kader van het 'Sigmaplan' ter beveiliging van het Scheldebekken tegen stormvloed (begroting 1979: 693 miljoen) zijn verdere dijk-



De Durme tussen de dwarsdijk en de E3.



De Durme onder de E3.

versterkingen in uitvoering te Waasmunster (begroting 1979 : 120 miljoen). Uit de brief die wij ontvingen van hoofdengineur-directeur E. Casteleyn van het Bestuur der Waterwegen te Antwerpen blijkt dat nog beperkte uitbaggeringen zijn voorzien als zandwinning om hogere en bredere rivierdijken mee op te bouwen ⁽³³⁾. Tevens wordt nog studiewerk verricht voor een eventuele stormvloedkering ter hoogte van de Durmemonding. In een recent verleden heeft men gedacht aan een afdamming van die monding, waarbij wel water van de Durme in de Schelde zou kunnen vloeien, maar niet meer omgekeerd. Een dergelijk plan, dat van de Durme een tij-loze rivier zou hebben gemaakt, wordt evenwel nu niet meer weerhouden. Blijkbaar acht men deze oplossing nog

(33) De laatste uitbaggering te Hamme dateert van ongeveer tien jaar geleden. Met het uitgehaalde zand werden het Meulebroek en het industriepark opgespoten.

altijd nadelig voor de Schelde. In 1954 heeft volksvertegenwoordiger Maurice Dewulf uit Zelzate in een krantenartikel twijfels geuit in verband met dit 'dogma'. Volgens hem redde de Durme zelfs toen de Schelde niet meer, vermits ook daar de verzanding van het bovenvak (Gentbrugge-Wetteren) al zodanig was dat schepen van 300 ton nog bezwaarlijk konden varen. Maar juist door die verzanding, die nu nog steeds doorgaat (en al veel vroeger dan Wetteren) is het gevaar voor overstromingen toegenomen. En in dit verband vreest men niet ten onrechte de geringste verstoring van het regime van de stroom, vermits de Durme bij vloed toch nog altijd een massa water uit de Schelde opvangt.

Maar er zijn nog andere plannen. Men zal zich herinneren dat reeds rond 1890 en vooral in de jaren 1920-1930 ont-



*De Durme bij de tijpost
ter hoogte van de Schoolstraat te Zele.*



Tijkering te Zcle-Durmen, met plots opkomend 'mascaret'.

werpen waren gemaakt voor een kanaal dat de havens van Gent en Antwerpen op kortere afstand met elkaar zou verbinden. In feite is deze gedachte nog ouder, vermits al in 1868 de gemeenteraad van Lokeren kennis nam van een ontwerp van kanaal dat vanaf de Noordzee (Nieuwpoort, Oostende of Blankenberge) via Brugge, Gent en Lokeren naar Tielrode zou lopen om daar in de Schelde uit te monden ⁽³⁴⁾. Deze voornemens werden nooit uitgevoerd, maar de plannen doken weer op in de vijftiger en vooral de zestiger jaren van onze eeuw. Men sprak weer van een reusachtig duwvaartkanaal tussen Antwerpen en de Noordzee (Boudewijnkanaal). Een voorloper en tevens onderdeel van deze nieuwe verbinding was het zogenaamde 'plan-Van den Daele' voor een binnenscheepvaartkanaal (voor schepen tot 2.000 ton, maar eventueel uit te breiden tot een zeekanaal voor vaartuigen tot

(34) VAN DAMME, p. 40.

8.000 ton) tussen Terdonk-Mendonk (Rodenhuize) en Tielrode-Temse. Er werden drie verschillende tracés voorgesteld, maar het kanaal zou in elk geval grotendeels parallel lopen met de Durme en dus de rivier zelf als tijrivier laten bestaan. De voordelen die men erin zag hadden niet alleen betrekking op de kortere havenverbinding als dusdanig, maar ook op de industrialisatie en de waterhuishouding van het Waasland. Op het einde van de jaren zestig hebben enkele Gentse economen echter de rendabiliteit van zulk een investering onder de loep genomen en kwamen tot de slotsom dat die rendabiliteit erg twijfelachtig was. In het Waasland werd overigens krachtig geprotesteerd en actie gevoerd, vanuit overwegingen die onder meer te maken hadden met het natuur- en milieubehoud en met de bescherming van de landbouw. De gemeente Waasmunster b.v. zou naast de Durme nog eens middendoor gesneden worden door dit ka-



Laagwater te Waasmunster (vanop de brug)



De brug van Waasmunster bij hoge tij.

naal. De tegenstanders hebben lang gedacht dat het project definitief was geschrapt, maar dit blijkt niet het geval te zijn. Op de Dienst van de Zeeschelde wordt immers bevestigd dat 'het project van een kanaalverbinding Mendonk-Tielrode niet verlaten is' en dat 'onderzoek aan de gang is om dienaangaande enig besluit te formuleren'.

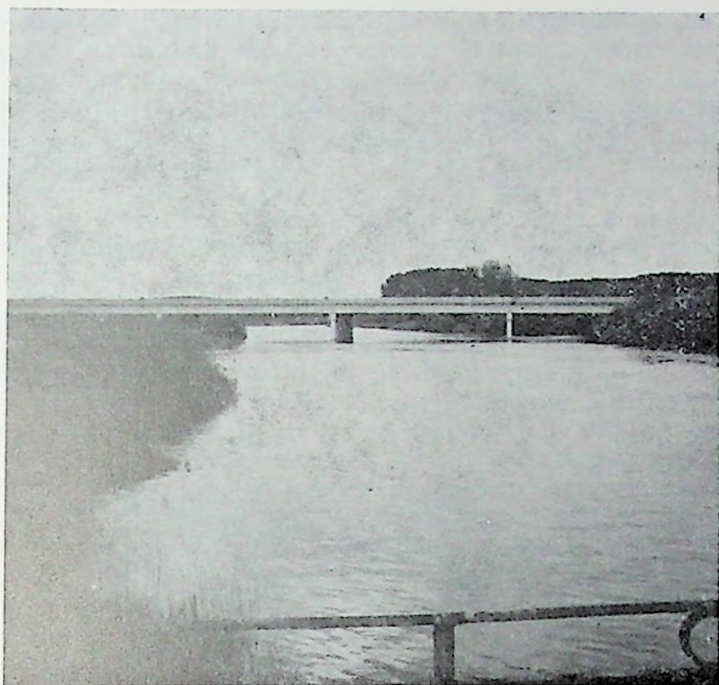
Er is zelfs meer. In zijn vergadering van oktober 1979 heeft de beheerraad van de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij voor Oost-Vlaanderen namelijk een voorstel goedgekeurd tot kalibrering van de Moervaart en de Durme (die dan bevaarbaar zouden worden voor schepen tot 2.000 ton) en dit als *alternatief* voor de uitdieping en de kalibrering van de Zeeschelde tot Gentbrugge. Een document dat ons door de heer E. Minnaert, eerste adviseur bij de GOM van Oost-Vlaanderen te Gent, werd toegestuurd, vermeldt als positieve

punten van deze oplossing: Met dit kanaal zou een veilige en moderne waterwegverbinding ontstaan tussen de twee grootste Vlaamse havens. Gezien een reeds bestaand tracé (dit van de nauwelijks gebruikte Moervaart-Durme) kan gevolgd worden, dienen de kosten niet hoog op te lopen en dient er niet veel grond verloren te gaan. De afstand tussen Terdonk en Tielrode is ruim 5 km korter dan Merelbeke-Tielrode. Belangrijker is ongetwijfeld de tijdwinst. Er dient evenwel een oplossing gevonden te worden voor de doortocht van Lokeren. Niet alleen loopt de Durme dwars door de stad, er zijn bovendien veel overgangen waaronder de E3 en de spoorlijn Gent-Antwerpen.

Een grondige kosten- en batenanalyse, inclusief een oorsprongs- en bestemmingsonderzoek van de binnenscheepvaart, zal moeten aantonen of dit kanaal een doelmatig alternatief



De Mirabrug te Hamme bij hoge tij.



De nieuwe brug te Hamme, gezien vanop de Mirabrug.

zou zijn voor de Zeeschelde tussen Gent en Tielrode. Daarenboven zal nog moeten blijken of dit voorstel van Oost-Vlaanderen zal worden aanvaard door de Gewestelijke Economische Raad voor Vlaanderen en zal worden opgenomen in het 'Vlaams Plan 1981-1985'. In elk geval ligt het laatste woord bij de regering (meer bepaald de Vlaamse deelregering) en iedereen kent de budgettaire toestand van het land... Maar nu reeds kunnen enkele inhoudelijke vragen worden gesteld. Ongetwijfeld zou een volledige kalibrering van de Durme zelf (hetgeen in feite iets anders is dan een nieuw kanaal) de algehele verkommering van de rivier kunnen voorkomen. Doch zal zij, vermits een stuw of sluis te Tielrode niet wenselijk is, na verloop van tijd niet opnieuw verzanden? Kan men dit verhinderen door op een of andere wijze aan de Durme terug voldoende oppervlakte te geven? Is een voor 2.000-tonners bevaarbaar kanaal dwars door

Lokeren denkbaar (nu zelfs sommige bruggen daar door gewone duikers zijn vervangen)? Zal men niet een soort ringvaart rond Lokeren moeten graven? Zal men ook niet diverse nieuwe bruggen moeten bouwen? (Wel dient gezegd dat de E3-brug over de Durme destijds breed genoeg is gebouwd met het oog op een eventuele kanalisering en dat ook de nieuwe brug te Hamme nog scheepvaart mogelijk maakt). Kan men de vele nog bestaande bochten in de Durme behouden of moeten sommige ervan worden afgesneden? Is de binnenscheepvaart op dit ogenblik nog een dergelijke investering waard? Men kijkt dus met belangstelling uit naar de beslissingen die uiteindelijk terzake zullen genomen worden...



*De monding van de Durme in de Zeeschelde
tussen Hamme en Tielrode-Temse.*

IV — ENKELE BIJZONDERE ASPECTEN

Alvorens te besluiten zullen wij nog enige aandacht besteden aan een aantal bijzonderheden die in het algemeen overzicht nog niet aan bod kwamen.

1. *Plaatselijke memorabilia*

Voor Zele zijn volgende gegevens nog interessant. Tot aan de Franse Revolutie waren er in de gemeente drie grote 'tiendenheffers' (een vorm van belasting of verpachting die teruggaat tot de Karolingische periode): de abdij van Werden, de pastoor van Zele en het kapittel van Dendermonde. Het gebied en het aandeel van elk van deze tiendenheffers was nauwkeurig omschreven. Elk tiendengebied was ingedeeld in tiendenwijken (een tiendenwijk is een geheel, omsloten door straten of door een beek, en een wisselend aantal akkers of meersen omvattend). Deze tiendenwijken (ook nog waghenie, contreie en quaertier geheten) werden als basis genomen voor de latere indeling van de gemeente in gehuchten en wijken. Het belangrijkste en omvangrijkste tiendengebied hoorde toe aan de abdij van Werden ⁽³⁵⁾. Ook Durmen maakte daar deel van uit. Zoals voor de wijk zelf is er ook naam-overdracht geweest van de rivier op de tienden (meersen en landerijen). Omstreeks 1500 onderscheidde men:

- de Groote Deurm: 104 bunder;
- de Tweede Deurm (tussen de huidige Schoolstraat en de Donkerputstraat): 33 bunder;
- de Derde Deurm (grenzend aan Hamme-Sint-Anna): 55 bunder.

Later, volgens de landboeken van 1773, was Zele ingedeeld in 59 wijken. Het *Vierde en Laeste Deel van den Ommelooper ende Caerte-boeck der Prochie van Zele, gemeten ende in proportie gesteld door den Landmeter Philippus Joannes Le Maieur* bevat de volgende tiendenwijken aan de Durme:

- de 50^e wijck genaemt den Hoeck;
- de 51^e wijck genaemt het eerste deel van de eerste ofte groote Durm-Thiende, begrensd door de Polderbeke;
- de 52^e wijck genaemt II^e deel van de eerste ofte groote Durm-Thiende, tussen Polderbeke en Roosebeke;

(35) MICHEM, pp. 70-71.

- de 53^e wijck genaemt III^e deel van de eerste ofte groote Durm-Thiende, tussen Roosebeke en Brandstraete;
- de 54^e wijck genaemt de Vischgraete, met de Kielle van Nonnegotte (= de latere 'kille van Keyzers');
- de 55^e wijck genaemt Durmenbrouck;
- de 56^e wijck genaemt de tweede Durm-Thiende, tussen Brandstraete en Donkerputstraetjen;
- de 59^e wijck genaemt de derde Durm-Thiende.

Bij Daniël Waterschoot vinden we in 1774 de namen van de wethouders van Durmenbroek: *Sr. Petrus Landuyt*, Borge-meester; *Sr. Petrus Hoogewys*, eerste Schepen; *Sr. Joannes Goossens*, *Jan Baptist Landuyt*, *Joseph Batens*, *Andries Mertens*, *Daniël Famaey* ⁽³⁶⁾. In Durmenbroek is in 1572 reeds sprake van 'den Donckeren put' en van het 'Wielken', in 1772 van een 'partie schorren genaemt den Eekwiel' (een wiel is in oostelijk Waasland en in de Antwerpse polders een kolk achter een dijk geslagen bij dijkdoorbraak) ⁽³⁷⁾.

Voor wat Hamme betreft, is vermeldenswaard het bij Sanderus overgeleverde verhaal dat daar in de Durme ooit een dijbeen van een mens is gevonden, dat tweemaal zo groot was als van een normaal mens ⁽³⁸⁾. Over het winnen van 'schorren' op de Durme in het middeleeuwse Hamme vernemen we een en ander bij A. Wyffels: 'Naarmate de afdamming van de rivier de Durme vorderde, ontstonden schorren die door het aangespoelde slib langzamerhand verhoogden. In de 13e eeuw deed de heer van Dendermonde afstand van de bestaande schorren ten voordele van de inwoners van Hamme. In de schenkingsoorkonde stond bovendien gestipuleerd dat alle gronden die nog op de rivier zouden gewonnen worden, aan de gemeente zouden toebehoren. Zo ontstonden de zogenaamde gemeenteschorren, waarvan de opbrengst gedeeltelijk onder de inwoners van Hamme werd verdeeld' ⁽³⁹⁾. Voor de jaren 1732-1744 maakt Wyffels allusie op een proces voor de Raad van Vlaanderen tussen Maria-Theresia van den Eechoute, weduwe van Mark-Antoon, baron du Mont, en haar dochters enerzijds, en Andries Laureyns, proost van Sint-Anna, Karel en Jan Van Damme, Jan de Maesschalck en

(36) WATERSCHOOT, o.c., p. 12.

(37) GYSSELING, p. 382.

(38) SANDERUS, *Verheerlijkt Vlaandre*, o.c., p. 129; Cf. ook reeds bij LINDANUS, o.c., p. 136 (+ de legende van twee reuzen die elk langs een kant van de Durme huisden).

(39) WYFFELS, pp. 5-6.

Karel Roggeman anderzijds, betreffende de afloop van de polder van het Bulbierbroek en van het hof 'Ter Penningen' in de Durme (40). Het kasteel van 'vrou douairière du Mont', dat zich op de grens tussen Zele-Durmen en Hamme-Sint-Anna bevond en dat kort na de Franse Revolutie werd vernield (het Zeelse landboek van 1773 brengt het domein nog in kaart), zou, als men de volksmond mag geloven (?), door een onderaardse gang onder de Durme verbonden zijn geweest met het kasteel van 'Ten Rijen' te Waasmunster (bijgenaamd het 'rattenkasteel'). Wat daar ook van zij, vast staat dat de kasteelvrouw du Mont wel over een eigen kille beschikte aan de Durme.

In verband met Waasmunster zouden we kunnen ingaan op bepaalde verhalen over de zogenaamde 'kaaiboeven', een ietwat te sterk woord voor de arbeiders die in vorige eeuw en in het begin van deze eeuw (vóór de rectificaties) aldaar aan de kaai werkten en die bij de Waasmunsteraars als een klasse apart bekend stonden. Wij verwijzen hiervoor echter naar de nieuwe geschiedenis van Waasmunster die momenteel in voorbereiding is op basis van de rijke documentatie van de heer B. Moens.

Met betrekking tot de eerste helft van de 20e eeuw moeten we enkel nog de aandacht vestigen op twee 'ontspanningsfuncties' van de Durme, ook bij ons. Vóór de industriële vervuiling werd er namelijk in de Durme en ook in de kille van de Lokerenbeek veel gezwommen. Mevr. L. De Keyzer weet nog dat zich in de kille af en toe tot vijftig zwemmers bevonden. Er werd daarbij wel eens aan naaktzwemmen gedaan, hetgeen meer te maken had met het feit dat menige volksjongen over geen zwembroek beschikte, dan met bewust naturisme... Destijds, toen de sluizen te Zele-Durmen nog functioneerden, zette men ze bij vriesweer soms open en liet men het broek onder water lopen, waarop de jeugd dan een waar schaatsfestijn hield.

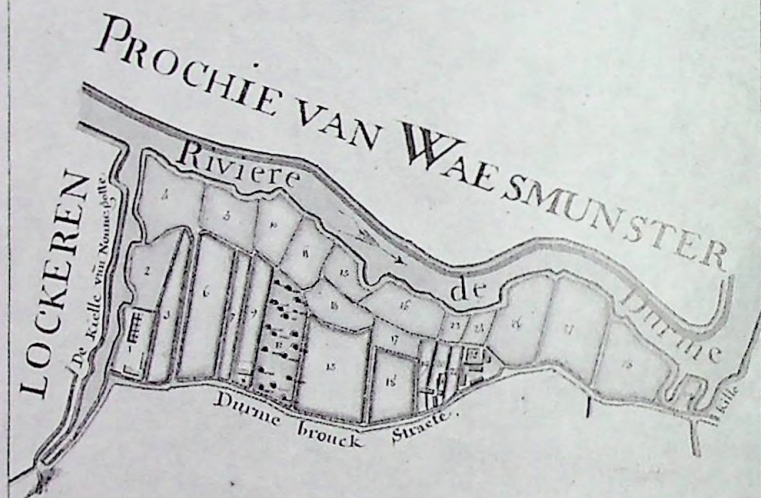
2. De getijden

Ondanks de verzanding blijft de Durme op het huidige ogenblik sterk onderhevig aan de getijden. Wij hebben trouwens vroeger reeds opgemerkt dat de Durme in de Schelde uitmondt op een punt waar het verschil tussen hoge en lage tij opmerkelijk groot is. Het is b.v. ook sneller hoogwater te Waasmunster dan te Dendermonde op de Schelde. In de

(40) *Ibidem*, pp. 29-30.



54^{en} WYCK
genaemt de
 Vischgraele



fchaele



Van Hooft Roeden.

[Overgenomen uit het Zeelse 'landboek' van 1773]



[Overgenomen uit het Zeelse 'landboek' van 1773]

Durme te Tielrode bedraagt het gemiddelde tijverskil 4,6 m en vóór Lokeren (op 118 km van Vlissingen) nog 1,4 m. Van de monding tot Lokeren stijgt het gemiddelde laagwaterpeil snel met de afstand, namelijk 3,36 m over 16 km, dus niet minder dan 21 cm de strekkende km. Al deze cijfers dateren wel van het begin van de jaren zeventig. Voor de gemiddelde cijfers inzake duur van eb en vloed en inzake de tijdstippen van hoog- en laagwater vergeleken met die van Antwerpen, raadplege men de *getijtafels* uitgegeven door de Antwerpse Zeediensten. Zij berusten op de gegevens van de tijposten of maregrafen die staan opgesteld te Tielrode, Hamme, Waasmunster en ook te Zele (ter hoogte van de Schoolstraat). In de uitgave van 1979 betreft het nog steeds de gemiddelden van de periode 1961-1970.

Uit onze eigen vaststellingen, gedaan in oktober 1979, blijkt dat er, voor wat Zele betreft, een belangrijk verschil bestaat tussen springtij en doortij. Op maandag 1 oktober was het te Antwerpen hoogwater om 11.19 h, doch met slechts een peil van 4,65 m (het was op 29 september eerste kwartier geweest). Rond 12.30 h, stroomde het water langzaam opwaarts ter hoogte van de Donkerputstraat, maar de vloed kwam niet tot aan de tijsmeter aan de Schoolstraat en was dus verwaarloosbaar. Op zondag 7 oktober (twee dagen na volle maan) was er springtij te Antwerpen om 16.35 h, met een peil van 5,64 m (wat niet al te hoog is : op 13 juni b.v. haalde het springtij 5,88 m). De vloed begon toen plots op te komen (met een soort watervalletje dat de Fransen 'mascaret' noemen) op de volgende tijdstippen :

- | | |
|---------------------------------------|------------|
| — aan de grens met Hamme-Sint-Anna : | te 17.00 h |
| — ter hoogte van de Donkerputstraat : | te 17.11 h |
| — ter hoogte van de Schoolstraat : | te 17.22 h |
| — onder de E3 | te 17.43 h |

Bij springtij komt de vloed dus nog voorbij de E3-brug. De Durme heeft daar een tweetrapsbedding, waarbij het water dan (bij springtij) het tweede niveau kan bereiken. De duur van de vloed (berekend aan de grens met Hamme-Sint-Anna en aan de Schoolstraat) bedroeg ongeveer 1 uur en 15 minuten. Het tijdsverschil tussen de snelle vloed en de trage eb is dus zeer groot. Wij kennen reeds de rol van dit fenomeen bij de verzanding. Het belang van het oppervlaktewater blijkt des te duidelijker wanneer er na overvloedige regenval veel water in de Durme wordt overgepompt : in dat geval verloopt de eb inderdaad veel sneller. In de winter kan bij springtij het verschil tussen hoog- en laagwater bij de maregraaf te Durmen nog de 2 meter ruim overtreffen.

Uit statistieken van de 19e eeuw blijkt dat de vloed zich toen deed gevoelen in de Moervaart tot aan de brug van Moerbeke en ook tot 1,2 km in de Zuidlede. Te Waasmunster was het dan één uur later hoogwater dan te Tielrode (sterk meanderend gedeelte). In de jaren dertig van de 20e eeuw tenslotte duurde de vloed te Lokeren ± 3 uur, de eb ± 9 uur. Twintig jaar later was dat geen 2 uur meer voor de vloed tegen ruim 10 uur voor de eb.

3. *Fauna en flora*

Tot vóór de industriële pollutie was de Durme een zeer visrijke rivier. In de middeleeuwen behoorden de visserij-rechten onder meer toe aan de abdij van Baudelo en aan de heer van Pontrave (voor het gedeelte Lokeren-monding). Nog tijdens de laatste oorlog werd er volop paling gevist, onder meer te Zele-Hoek. In de herberg van Constant Temmerman (naar de huidige Schoolstraat toe) werd die naar het schijnt bijzonder fijn bereid en op de vrijdag van de kermisweek kwam de Zeelse burgerij daar paling eten. Vele Lokeraars deden tijdens hun kermisweek trouwens hetzelfde. Diverse andere vissoorten leefden toen in de Durme en in de daarin uitmondende beken. 'Visjes vangen' was een geliefkoosde bezigheid voor de kinderen van Zele-Durmen en Zele-Hoek, ook nog lang na de oorlog. Het lozen van industriële afvalwaters in de Durme heeft er nu alle leven vernietigd, althans in het aan de getijden onderhevige deel. Want opwaarts van de afdamming te Lokeren is de Durme opnieuw één van de zeldzame visrijke rivieren van ons land, waarvan ten andere door vissers druk gebruik wordt gemaakt. De hele Durmestreek blijft verder bijzonder waardevol op gebied van fauna (cf. diverse vogelsoorten) en flora. Wij denken hierbij meer speciaal aan de 'Oude Durme' te Waasmunster en te Hamme ('De Bunt') en aan het 'Molsbroek' te Lokeren. De Durmeboorden zijn uiteraard zeer geschikt voor vrije of georganiseerde natuurwandelingen.

4. *Bruggen en veren*

De bruggen hebben inderdaad hun eigen geschiedenis. Wij beperken ons tot een summiere opsomming ⁽⁴¹⁾ :

— De brug bij de 'Koolputten' op de grens Hamme-Waasmunster-Elversele werd ingehuldigd in 1895 (tijdens de

[41] Voor Lokeren consulteerden we VERSTEGEN, pp. 270-272.

plechtigheid overleed plots de dienstdoende burgemeester van Hamme, de heer De Kepper). Het is een ijzeren draaibrug, waarover eertijds ook de tramlijn Hamme-Antwerpen liep. Zij zal binnenkort voor het verkeer vervangen worden door een nieuwe vaste brug iets meer naar de monding toe (Hamme). De overheid zou blijkbaar de oude brug willen afbreken, doch volksvertegenwoordiger Gustaaf Boeykens heeft aan minister van Openbare Werken Guy Mathot gevraagd ze te behouden voor het strikt lokale verkeer, ook om esthetische, historische en sentimentele redenen (zij is blijkbaar nog de enige brug van dat type in ons land en werd gebruikt voor de film 'Mira') (42);

— De spoorbrug van Hamme werd gebombardeerd in de eerste wereldoorlog, nadien voorlopig, maar nooit definitief hersteld. In 1957 werd spoorlijn 56 (Dendermonde-Sint-Niklaas via Hamme, Waasmunster, Belsele) echter afgeschaft, en naderhand werden de sporen tussen Sint-Niklaas en Hamme uitgebroken en werd de brug verwijderd;

— Te Waasmunster werd er, afgezien van een eventuele vroegere Romeinse brug (cf. *supra*), een eerste brug gelegd in 1517, waar tol of overgangsrecht moest worden betaald. Zij werd vernield in 1582 en daarna hersteld, om, na een tweede vernieling in 1645, te worden vervangen door een veer. Een keizerlijk decreet besliste in 1810 tot de bouw van een nieuwe draaibare brug. Zij werd een jaar later ingehuldigd met een groot feestmaal en een dansfeest in een reuzetent. Men kon toen te Waasmunster het volgende opschrift lezen :

*Waasmunster spant de croon van overoude tijden
De parochianen al moeten hun nu verblijden
Dat voor de derde reijs hier is een brug gelegd
Tot voordeel van ons al en spijt van die 't benijdt.*

De brug werd in 1890 staatseigendom en kreeg een brug-draaier. Zij functioneerde tot 1914, toen ze werd opgeblazen om de opmars van het Duitse leger te beletten. Daarna werd er een houten balansbrug gebouwd. Bij de rechtekking werd een nieuwe vaste brug aangelegd die gedurende de oorlog weer werd vernield, maar nadien is heropgebouwd (= de huidige brug).

— Ter hoogte van de Donkerputstraat lag jaren geleden een houten loopbrugje bestemd voor de personen die de diverse pompgemalen op beide oevers moesten bedienen. Het bood

(42) Cf. *De Voorpost* van 14 september 1979.

tevens aan fietsers en voetgangers een directe verbinding tussen Zele-Durmen en Waasmunster-Ruiter. Na de vervanging van de kleine pompen door pompstations was het echter overbodig. Het is trouwens later weggespoeld door drijvend ijs.

— De brede brug van de E3 over de Durme werd in de jaren zestig aangelegd samen met de autosnelweg;

— De Lokerhoutbrug, later Oude Brug genaamd, bestond reeds vóór het midden van de 13e eeuw als een voetbrug voor mensen en dieren. Zij werd in 1572 verwoest door het garnizoen van Dendermonde en hersteld in 1574, nu ook voor wagens. Na regelmatige vernieuwingen werd ze in 1741 op een andere plaats herbouwd in steen, met een draaiend gedeelte in hout, dat ook voortdurend moest hersteld worden. Enkele jaren geleden werd deze te smalle brug vervangen door een bredere, vaste constructie;

— Aan de markt te Lokeren werd een eerste houten brug gebouwd in 1846-47 samen met de kaaimeuren stroomop- en afwaarts. In 1871 werd daar een nieuwe ijzeren brug gelegd met een breedte van 2,65 m en twee voetpaden van 1,25 m. Zij werd in 1880 staats eigendom. Het Rijk bouwde dan in 1884-1885 een nieuwe, bredere brug recht op de Stationsstraat (de 'Statiebrug'), hetgeen veel klachten deed oprijzen tot de Durme daar in 1910 werd rechtgetrokken (cf. *supra*). In 1914 opgeblazen door de terugtrekkende Belgische troepen, werd de Statiebrug vervangen door een voorlopige houten brug, totdat in 1920 begonnen werd met de constructie van een nieuwe, die een tiental jaren geleden op haar beurt buiten gebruik werd gesteld en nu vervangen is door twee betonnen bruggen (in feite gewone 'duikers') met eenrichtingsverkeer;

— De beide ophaalbare ijzeren spoorbruggen werden ruim tien jaar geleden, naar aanleiding van de electrificatie en ophoging van lijn 59 (Gent-Antwerpen via Sint-Niklaas en Lokeren), vervangen door een vaste spoorbrug, nu ook gebruikt door de treinen van de lijn naar Zele en Dendermonde;

— De Heirbrug, die misschien gebouwd is door de Sint-Baafsabdij te Gent, was een ophaalbrug die oorspronkelijk bestond uit drie afdelingen. Een decreet van Maria Theresia in 1778 liet ze afbreken en vervangen door een veer, dat in 1910, bij de aanleg van de buurtspoorweg naar Zaffelare, weerom werd vervangen door een brug. Bij het vernieuwen en verbreden van de rijksweg Gent-Antwerpen kwam er dichtbij een nieuwe, vaste brug. Beide bruggen werden in mei 1940 ver-

nield, en de oudste werd voorlopig hersteld tot de vaste brug na de oorlog was herbouwd;

— Verder is er nog een draaibrug te Daknam, en een aantal bruggen over de Moervaart, de Zuidlede en het kanaal van Stekene.

Naast de reeds vermelde veren die tijdelijk bepaalde bruggen moesten vervangen, waren er vroeger overzetdiensten voor personen tussen Hamme-Kaai en Waasmunster-Sombeke (tot ongeveer 25 jaar geleden) en tussen Hamme-Bunt en de scheepswerf te Tielrode (tot circa 10 jaar geleden). Nog jaren na de eerste wereldoorlog was er ook te Zele (tussen de Hoek en de huidige Schoolstraat, bij de herberg van de familie Temmerman-De Strooper) een overzetbootje voor mensen die langs daar naar Lokeren wilden. Zo trokken de schoolkinderen van Durmen eens op bedevaart naar Lokeren. De overzetter, zoon Temmerman (bijgenaamd 'de wonderbaren'), deed hen vooraf betalen en toen hij de klas bij de terugkeer opnieuw moest overzetten, had hij zich met het ontvangen geld reeds bedronken. De zuster-onderwijzeres was er blijkbaar niet gerust in, want zij nodigde de leerlingen uit om vooraleer in het bootje te stappen, hun akte van berouw te bidden...

5. De Durme in de literatuur

De Durme heeft uiteraard in de literatuur en de liederenschat niet dezelfde weerklink gevonden als de Schelde. De dichter Émile Verhaeren (1855-1916), die op onovertroffen wijze de Schelde en Vlaanderen heeft bezongen in het Frans, maakt slechts één toespeling op de Durme, namelijk in zijn gedicht *Le chaland* (uit *Les villes à pignons*, het vierde deel van de bundel *Toute la Flandre*, 1904-1911):

*Sur l'arrière de son bateau,
Le batelier promène
Sa maison naine
Par les canaux*

*Et Mons, Tournay, Condé et Valenciennes
L'ont vu passer, en se courbant le front,
Sous les arches anciennes
De leurs grands ponts;
Et la Durme, à Tielrode, et la Dendre, à Termonde,
L'ont vu, la voile au clair, faire sa ronde
De l'un à l'autre bout des horizons ⁽¹³⁾.*

(43) É VERHAEREN, *Toute la Flandre. Extraits (Nouveaux Classiques Larousse)*, Paris, 1965, pp. 63-65.

Bewuster is de evocatie van de historische Durme bij de
aanvang van de *Roosenbergcantate*, die door Lode Ontrop
werd getoondicht ter gelegenheid van de viering van het
7-honderdjarig bestaan van de befaamde abdij te Waasmunster
op 18 juli 1937 :

*Daar waar de Durme 't wazig land besproeit
En aan haar boorden 't leven weeldrig bloeit,
Daar lieten toen langs dennebosch en heide
De herders neêdrig hunne schapen weiden,
Terwijl het moed'loos volk op barren grond
Ternauwernood een karig voedsel vond.
Naar 't 'Soete Waas', vóór zevenhonderd jaren
Kwam dan een schuit de Durme opgevaren;
Daaruit verscheen een blanke maagdenstoet,
Door God geleid, door gansch het volk begroet.*

Een ware 'zoon van de Durme' in onze eigen literatuur was
Filip De Pillecyn, geboren te Hamme op 25 maart 1891 en
overleden te Gent op 7 augustus 1962. Te zijner nagedach-
tenis werd trouwens aan de monding van de rivier, aan de
kant van Hamme, een gedenkteken opgericht. De vader van
de auteur, die overleed toen Filip zeven jaar oud was, was
ontvanger op het stoombootje Hamme-Antwerpen. Het is in
zijn (meester)werk *Mensen achter de dijk*, gepubliceerd in
1949 tijdens zijn naoorlogse gevangenschap, dat De Pillecyn
terugkeerde naar zijn jeugdijaren in de schaduw van wat hij
zelf 'de luie rivier' noemde. Daaruit dit suggestief fragment :

*Een eindje verder, in een gewarrel van slijk en riet
komen Durme en Schelde samen en stromen naar het
Noorden. Daar is het alsof een land ophoudt, mijn land
in de hoek van twee waters. Er is niets dan wind
en water en riet met hoge pluimen waar in de zomer-
hitte de karekiet slaperig zingt. Gij kunt er denken
aan de zee, de wolken zijn er soms zo groot dat zij
een heel dorp omvatten en de wind komt er van zeer
ver. Het water dat in vlugge gulpen uit de Durme
komt wordt ineens opgenomen in de brede vloed van
de Schelde; het is alsof het stilstaat vooraleer in de
stroming te verdwijnen. En in de herfst stijgen scharen
vogels uit de zompen en slaan zich met donker gekrijs
tussen de wolken en het water naar klein-Brabant
toe (1).*

(44) F. DE PILLECYN, *Mensen achter de dijk*, in : *Scheppend Proza*, II,
Leuven, 1973³, pp. 7-261, hier p. 14.

V — SLOTBESCHOUWING

Terugblikkend op deze studie, mogen wij besluiten dat de Durme in de loop van de eeuwen een rijke, maar ook 'bewogen' geschiedenis heeft gekend ⁽⁴⁵⁾, nauw verbonden met die van de bewoningscentra die ze bespoelde, of het nu gaat om het Romeinse Waasmunster-Pontrave dan wel om het moderne Lokeren, zonder onze eigen gemeente *inter Dormiram et Schildam* te vergeten. Generaties oeverbewoners hadden aan haar hun welvaart te danken, maar naarmate de tijd vorderde zijn ook de problemen alsmaar acuter geworden. Tegen deze problemen heeft men in al die jaren enorme geldsommen aangegooit, evenwel zonder ze op te lossen of althans zonder te beletten dat er nieuwe in de plaats kwamen. Wij weten nu dat de Durme werd verminkt en in feite ten dode opgeschreven doordat het kanaal Gent-Terneuzen haar van haar bronnen heeft beroofd. De enige rationele oplossing, namelijk het herstel van het contact met die bronnen via een siphon-duiker onder het kanaal, voor het eerst voorgesteld in 1866, werd nooit doorgevoerd of uitgetest omwille van de hoge kostprijs. Wat zou men, achteraf beschouwd, niet hebben bespaard indien men die maatregel toch had getroffen, zeer waarschijnlijk met heel wat betere resultaten dan diegene die men nadien met allerlei lapmiddelen heeft bekomen! Het is nu echter te laat om daarover te jammeren. Het valt intussen te bezien of de Durme toch nog een nieuwe toekomst kan krijgen overeenkomstig de voorstellen van de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij voor Oost-Vlaanderen. Een zekere hoop dat de rivier niet verder volledig zal verkwijnen, blijft dus gewettigd, maar men mag daaromtrent toch ook

(45) Het is wellicht niet oninteressant nog te wijzen op het volgende feit in de rijke geschiedenis van het waterlopencomplex Durme-Moervaart-Stekense Vaart. In 1584 namelijk, bij de aanvang van het beleg van Antwerpen, liet Alexander Farnese, hertog van Parma, een kanaal graven (de zogeheten *Parmasche Vaart*) dat vertrok boven Stekene en via het gehucht *De Trompe* naar de Schelde liep te Kallo, dat aldus langs de Moervaart in verbinding stond met Gent. De bedoeling van deze vaart, die in één winter werd gedolven, was langs de wateren van het binnenland (en dus niet langs de zee) levensmiddelen aan te voeren voor de Spaanse soldaten alsmede schepen en hout voor de zgn. (vlottende) „brug van Farnese”. Zonder de *Parmasche Vaart* zou die brug een droom gebleven zijn en zou Antwerpen op 17 augustus 1585 niet door de Spanjaarden zijn ingenomen. Men weet dat de Hollandse Staten-Generaal op die inname hebben gereageerd met de afsluiting van de Schelde (in 1648 bekrachtigd door het Verdrag van Munster) (cf. VAN DAMME, pp. 10-11).

enige skepsis aan de dag leggen ⁽⁴⁶⁾. In geval van kalibrering zonder afdamming van de monding zal men er onzes inziens toch moeten voor zorgen dat de Durme opnieuw meer opperwater krijgt, maar hoe? (Toch nogmaals deze indicatie: bij veelvuldig overpompen is dit opperwater nu wel in grotere hoeveelheid voorhanden en is de ebstroom ook heel wat krachtiger). Voorlopig kunnen we slechts eindigen met de mooie tekst die E. H. Frans Michem in 1957 inlaste in *Zele en zijn geschiedenis*, onder een schets van de Durme bij de maregraaf links van de Schoolstraat ⁽⁴⁷⁾:

Als een oud rasdier met volle schoonheid van de vormen, maar stram en slaperig loom, versleten en toch nog getooid met de sierselen van de verlopen krachten, zo dommelt de Durme tussen veel te hoge dijken in een bed van kleverig slijk, bijna toegeslibt, troebel als een plas, en toch lichtend als een rivier. Sedert eeuwen heeft ze de ommelanden overspoeld, en liet een vruchtbaar bezinksel achter, waarop nu levenskrachtige gewassen sterk en donker opschieten; waar rustig vee herkauwt, en vetgedikte melk te vergaren ligt. Achter de dijken, naar het Land van Waas toe, wuiven de hooggekruinde kanada's, kinderen van het waterland. Was hier die lastige overzel, waar 't stoeiend water de boot tegen de bedding drumde? Een keet voor de visser, een ruige boot, waarvan de bruine teer in schilfers trekt, een kruisnet en de laatste visser.

Zele-Durmen, 9 december 1979

(46) Wij moeten hier nog aanstippen dat een aantal jaren geleden de Moervaart over een afstand van ruim 1.200 m. (direct aansluitend bij de rechteroever van het kanaal Gent-Terneuzen) werd verbreed en op capaciteit van 2.000 ton gebracht. Men is daarmee echter niet meer doorgegaan.

(47) MICHEM, p. 160bis (tekst van Dr. Marcel GRYPDONCK).