

De romantiek van verdwenen waterwegen

Het Lievekanaal

tekst: Eric Dewilde
fotos: Eric Dewilde, Jacques De Groote

In de komende nummers van K77 wordt telkens een "bedreigde" waterweg besproken. Als oudste kanaal van Vlaanderen krijgt het "Lievekanaal" de eer deze reeks te openen. De Lieve verbond in de Middeleeuwen de steden Gent en Damme. Stukken van het kanaal zijn nog bevaarbaar, andere gedeelten ingebuisd of simpelweg gedempt.

In 2004 heeft Paul Van Grembergen, de toenmalige minister van Cultuur, het initiatief genomen om de Lieve als historisch monument te laten beschermen.

Waterwegen komen en gaan in de loop der eeuwen. Van nature verplaatsen rivieren zich voortdurend. Veranderingen en dijkbreuken brengen spectaculaire veranderingen in de waterhuishouding. En omdat een rivier niet altijd stroomt waar de economie hem het liefst heeft, worden her en der kanalen gegraven en hergraven. Waterwegen die geen economische rol meer spelen geraken snel in verval. Veel zijn reeds verdwenen, andere zwaar bedreigd. Door als pleziervaarder deze kanalen intensief te gebruiken behoeden we ze voor verdere verdwijning. En wie weet, als de belangstelling maar groot genoeg is kunnen sommige buiten gebruik geraakte waterwegen misschien weer in ere hersteld worden.

Dat dit kan, bewijzen Gent en Dendermonde. In Gent wordt de oude Schelde-Leie verbinding weer open gegraven. In Dendermonde zal men in de binnenstad de oude Denderbedding weer in gebruik nemen.

Nu zijn het net die kleinere waterwegen die voor de pleziervaarder het interessantst zijn. Het Albertkanaal, of het kanaal Dessel-Schoten; het kanaal Gent-Terneuzen, of de Moervaart: de keuze is voor de pleziervaarder snel gemaakt. Op kleine kanalen is het rustig varen, midden in een prachtige omgeving.

Varen op "verloren en verdwenen waterwegen" is uiteraard niet altijd mogelijk. Wel varen we naar de dichtste afmeerplaatsen, daarna word het vouwfietsje bovengehaald, om met spierkracht de rest te verkennen.

HISTORIEK

Het Lievekanaal dankt zijn ontstaan aan de stad Gent. In de 12^e eeuw was Gent een bloeiende textielstad. Er was een drukke handel in laken dat in Gent een keurmerk kreeg. Door de bouw van twee stuwen in Gent verbeterde de bevaarbaarheid van de Leie en de Bovenschelde sterk, en er ontstond een intensieve handel met de Vlaamse steden Kortrijk, Rijsel, Oudenaarde, Valenciennes, tot ver in Noord Frankrijk. Een andere belangrijke afzetmarkt was Engeland, tevens de grootste leverancier van wol. De enige verbinding tussen Gent en Engeland was de Bovenschelde. Deze vaarweg betekende voor de Gentse schippers een grote omweg, dus tijdverlies, was onveilig door zandbanken en getijdenwerking, en bovendien duur, omdat tol moest betaald worden in Dendermonde en Biervliet. Zo ontstond het idee om een rechtstreekse verbinding naar de Noordzee te graven.



"Het Rabot" te Gent: zicht op de twee torens waartussen de Lieve de vestingswallen van de stad kruiste

Rond de veilige inham van het Zwin waren in de vroege Middeleeuwen tal van kleine haventjes ontstaan: Aardenburg, Sluis en Damme. In 1251 gaf Margaretha van Constantinopel de toelating aan de Gentenaars om een kanaal te graven van Gent naar Damme: de Lieve. Het kanaal was 45 km lang, volledig eigendom van Gent, en vrij van tolrecht. Om zo weinig mogelijk grond te verplaatsen, en het aantal spuien te beperken is het kanaal gedeeltelijk gegraven in de bedding van bestaande beken en rivieren: de Durme, de Beke, de Kale, enz... Platte trekschuiten met een lengte van 5 meter, een breedte van 2,7 m en een diepgang van 1 m vervoerden de handelswaar. Ze werden in Gent geijkt door de "Broeders van Sint Jan aan den Houtbriel". De diepgang werd bepaald bij een lading van 15 vaten wijn, wat veel zegt over de goederen waarmee de scheepjes terugkeerden. De scheepjes werden via het jaagpad door mens of dier voortgetrokken.



belangrijke rabotten stonden in Raveschoot (Maldegem), en in Damme. Door de verzanding van het Zwin kon de oorspronkelijke functie van het kanaal maar 200 jaar duren.

DE LIEVE VANDAAG

Wie vandaag de Lieve wil afvaren zal van een kale reis terug komen. Maar een combinatie van **varen en fietsen** zal de meeste geheimen van het kanaal onthullen. Het kanaal kan men best in verschillende stukken bekijken:

- Gent: van Gravensteen tot Rabottorens – bevaarbaar
- Wondelgem: gedeeltelijk gedempt, ingebuisd of in achtertuintjes – moeilijk te bezoeken
- Van het Durme-rabot (Brugse vaart) tot Zomergem (Stoktevijver) – zeer mooie fietsroute
- Stoktevijver tot Balgerhoeke – bevaarbaar stuk van het Schipdonkkanaal
- Balgerhoeke tot Moerkerke: onbevaarbaar gedeelte van het Schipdonkkanaal - prachtige fietsroute

TRAJECT

De Lieve start in een oude Leiearm aan de wallen van het Gravensteen te Gent. In Wondelgem komt de Lieve in een natuurlijke vallei, die in een wijde bocht door de Wondelgemse meersen loopt. Ter hoogte van het plaatsje "Vronestalle" komt het kanaal in de Durme, om in "Burst" de Durme weer te verlaten. Van daaruit zocht men verder de laagste bodem. De Lieve loopt in de vallei van de Beke naar Zomergem. Daarna ten zuiden van Eeklo naar Balgerhoeke, en tussen Maldegem en Aardenburg door naar Moerkerke en Damme. Aanvankelijk koos men voor een verbinding met Aardenburg, dat dicht bij Gent lag. Daarna werd een zijkanaal aangelegd naar Damme, dat met zijn stapelrecht voor wijn en haring toch interessanter was. Het kanaal in Damme liep 100 meter achter het stadhuis het Zwin binnen. Tot twee maal toe werd de loop naar het noorden verlegd, eerst in 1410, en later in 1615. In 1660 leidde men het kanaal doorheen de vestingen terug naar de eerste bedding. Dit oudste gedeelte, achter het stadhuis, bestaat nog steeds.

Om de niveaoverschillen op te vangen werden spuien gebouwd. Een sluis met saskamer kende

men in die tijd nog niet. Dat is een uitvinding van Leonardo Da Vinci. In de Middeleeuwen werden de schepen "versast" over een "Rabot". Een rabot is een helling waarop de scheepjes via rollen en takels werden omhoog getrokken. Het eerste rabot was op de plaats waar het kanaal de Gentse stadsgracht doorsneed, de torens staan er nog steeds. De volgende twee rabotten stonden aan de verbinding met de Durme. Andere



Restanten van het rabot te Evergem: kruising van Lieve en Durme (oude Kale)

VAREN OP DE LIEVE IN GENT

Beginnend in Gent "ontspringt" de Lieve aan het Gravensteen. Zij volgt een oude Leiearm, om dan vanaf de St Antoniuskaai een eigen bedding te volgen naar het Rabot. "Het Rabot" werd in 1489 gebouwd op de kruising van de stadsgracht en de Lieve. Het werd gebouwd ter herinnering aan de overwinning door Gent tegen het 40.000 man sterke leger van Frederic de Tweede. Het kreeg een dubbele functie: het was een

DE WONDELGEMSE MEERSEN

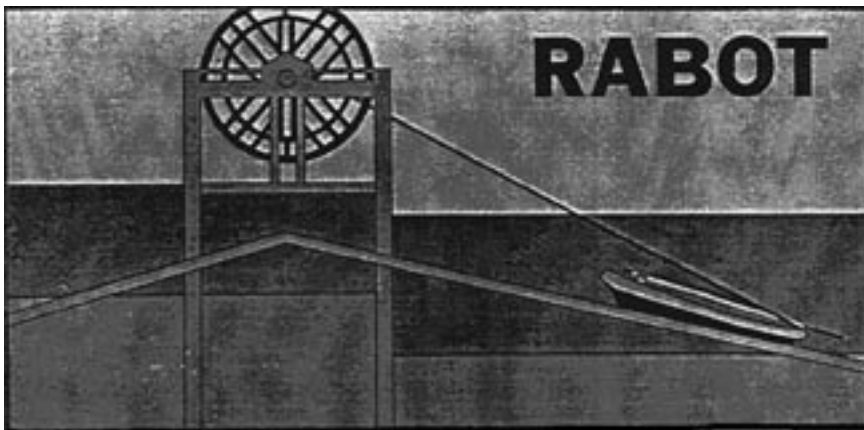
Achter de Nieuwe Vaart, ter hoogte van het monumentaal, leegstaand fabriekspand van FNO kunnen we de Lieve weer zien. Ze stroomt tussen bedrijven, die ingeplant zijn tot tegen de waterlijn. Daarna is ze ingebuisd, en mondt uit in het kanaal Gent-Terneuzen. Iets meer ten noorden van dat kanaal begint een nieuw stuk Lieve. Het kanaal stroomt 4 km tussen vervallen fabrieken en

achttertuintjes van 19^e eeuwse woonwijken, om daarna een eindje parallel te lopen met de ringvaart. Teer en verffabrieken hebben in het verleden allerlei rotzooi geloosd, huishoudelijk afvalwater en sluikstorten maken het plaatje compleet.

Sedert 2004 is de stad begonnen met het Lievekanaal te saneren. Het is de bedoeling om van de Lieve een waardevolle groenas te maken, een corridor langs waar planten en dieren tot diep in de stad kunnen doordringen. Die corridor is op zich echter te smal. De stad hoopt via onteigeningen 4 ha nieuw natuurgebied te creëren langs het Lievekanaal. Varen gaan we daar nooit kunnen doen, wandelen en fietsen dus te meer.

FIETSEN VAN EVERGEM NAAR ZOMERGEM ...

We varen vanuit Gent op het kanaal Gent-Brugge-Oostende. Eerst krijg je de toegang tot het sluizencomplex van Evergem, wat verder een reeks wachtsteigers voor de beroepsvaart, en daarna, ter hoogte van café "in Burst" een terugslagklep waar een beetje water uitsijpelt: hier start opnieuw de Lieve. Een paar 100 m verder zijn kademuren waar je kan afmeren, maar door de drukke beroepsvaart is het heel onrustig liggen.



De werking van een rabot

"versassing" op de Lieve maar ook een verdedigingsbolwerk voor de stad.

Vanaf het Rabot tot de Nieuwe Vaart is de waterloop gedempt. Van Gravensteen tot Rabot vaar je in een prachtig historisch kader. De brugjes zijn laag, je kan er dus enkel varen met de bijboot. Om de rust te bewaren heeft het buurtcomité van het Prinsenhof bekomen dat er niet met de motor mag gevaren worden. Het "Prinsenhof" was de oude residentie van keizer Karel. Het paleis is door de Gentenaars grotendeels verwoest, maar een poort aan de waterkant is nog bewaard gebleven. Wie roeien te lastig vindt kan meevaren met de toeristische "bootjes van Gent", die mogen wel hun schroef opzetten !



Waarschoot: De Beirtjesbrug met de Beirtjeshoeve

Wie langs dit stuk van de Lieve wil fietsen kan beter afmeren in Jachtclub Nieuwendorpe, en van daaruit vertrekken.

Aan de overkant van de N9 zie je het Lievekanaal en de restanten van het rabot dat vroeger de toegang vormde tussen Durme en Lieve. Vanaf dit punt kan je een prachtige fietstocht maken van 10 km langs het kanaal.

Wij fietsen langs *de trekweg* tussen wijdse akkers en bomen. Na 5 km stoppen we aan café-restaurant "De Beirtjeshoeve". Daar ontmoeten we Frans Verspille, 76 jaar ! Hij vertelt dat er in zijn kinderjaren nog gevaren werd op de Lieve, ... met "beirscheepkes". De beer uit de aalputten van Gent werd aan Wondelgem-rabot in schuiten van 20 m lang geladen. Die werden door paarden via de Lieve naar de groentenboeren van Lovendegem, Waarschoot en Zomergem getrokken. In een tijd dat men nog geen mestoverschotten kende was beer waardevol. De Lieve had toen een minder poëtische naam: *de strontbeke*. Aan de "Beirtjesbrug", die toen nog een draaibrug was, moest "den beir gepruuft worden", tzt gecontroleerd op kwaliteit, zodat de schipper er geen water kon bijmengen. Gedurende de tweede wereldoorlog was de Lieve moeilijk bevaarbaar, en is het beertransport een stille dood gestorven.



Zomergem: Vanaf Stoktevijver stroomt het Schipdonkkanaal in de Lievebedding

Een kilometer verder fietsen we onder de N9, in de Middeleeuwen lag hier de steenweg die Brugge en Gent met Keulen verbond. De Lieve is hier gegraven in het dal van de "Beke", een oud middeleeuws riviertje. Ter hoogte van de brug stond een toluhuis. Daar rond vestigde zich allerlei nijverheid, waaronder de brouwerij "De Schepper". In 1934 werd de brouwerij door Frans Coopman verbouwd tot paardenslachterij. Dit was de start van het huidige vleeswarenbedrijf "Ter Beke".

We blijven de Lieve volgen tot in Zomergem. Aan café "t Oud

Liefken" moeten we het water verlaten, maar 100 m verder, vlak bij de Stoktevijverbrug stroomt de Lieve over een stuw in het Schipdonkkanaal. Vanaf dit punt is het Schipdonkkanaal eigenlijk de oude bedding van de Lieve.

... VAREN OP HET SCHIPDONKKANAAL

Het Schipdonkkanaal dateert uit 1842. Het is gegraven met de bedoeling overstromingen in Gent tegen te gaan, en het stinkende rootwater van de Kortrijkse vlasindustrie buiten de stadskernen van Gent en Brugge te houden. Daarom werd het Leiewater via een sifon onder het Kanaal Gent-Brugge geleid. Twee sluizen moesten scheepvaartverkeer mogelijk maken. Eén sluis staat er nog, en geeft ons toegang tot het Schipdonkkanaal. Het kanaal is 55 km lang. Slechts 27 km, tot Balgerhoeke is nog bevaarbaar. Vanaf Stoktevijver stroomt het water in de oude Lievebedding. De laatste beroepsvaart op het kanaal (met erwten en veevoeder) is een tiental jaar geleden gestopt. Het is er nu rustig varen tussen de bomen en de velden.

Na 10 km krijgen we de afslag naar Eeklo. Nog 500 m rechtdoor varen en je komt in de haven van Jachtclub Nieuwendorpe (Maldegem). Weer 500 m verder staat het "Stadhuis van Raverschoot",



Stoomtrein en spoorwegbrug van Balgerhoeke

het enige wat overgebleven is van een nederzetting rond het middeleeuwse rabot. Er is een steiger voor wie wil afmeren, en wat eten in het restaurant. De liefhebbers, die zover mogelijk willen doorvaren, zullen noodgedwongen moeten stoppen aan de spoorwegbrug in Balgerhoeke. Je kan ook hier afmeren, en in de weekends de historische stoomtreintjes bewonderen die over de brug rijden.

Je merkt het niet, maar het stuk tussen Raveschoot en Balgerhoeke heeft een relatief groot hoogteverschil. In de Middeleeuwen stonden hier op vrij korte afstand 5 rabotten: Raveschoot, Blocx, Doorekens, Balgerhoucke en Steenkens. De sluis van Balgerhoeke is al een mensenleven lang niet meer gebruikt. Het kanaal fungeert vanaf hier enkel nog als afwateringskanaal.

BALGERHOEKETOTMOERKERKE

We meren af te Maldegem bij Jachtclub Nieuwendorpe, en halen de vouwfiets boven om de rest van het kanaal te verkennen. Opnieuw een idyllisch landschap om door te fietsen. We rijden de oude ophaalbruggen van Celie en Rapenbrugge voorbij, en in Strobrugge komt het Leopoldskanaal ons gezelschap houden. Dit 19^e eeuwse kanaal was een initiatief van kanunnik Jozef Andries. Het moest de polders van Assenede droogleggen, en afrekenen met de moeraskoorts. Scheepvaart op het Leopolds-kanaal is nooit mogelijk geweest, daarvoor liggen de twintig bruggen over het kanaal veel te laag. Het Leopoldskanaal wordt door de plaatselijke bevolking de 'blinker' genoemd, terwijl het Schipdonkkanaal, dat het rootwater van Kortrijk moest afvoeren, de 'stinker' is. Die begrippen zijn echter achterhaald: qua zuiverheid zijn beide kanalen nu aan elkaar gewaagd. Rond en tussen de twee kanalen staan heel wat bunkers uit de tweede wereldoorlog. Er is hier in 1944 flink gevochten tussen Duitsers en Canadezen. Op wandelafstand van JCN staat trouwens het "Canadamuseum" en het "Canadezenkerkhof".

Je kan langs en tussen de twee kanalen blijven fietsen tot aan restaurant "De Sifon" in Damme. Maar als je de Lieve wil volgen ben je dan al te ver. In Moerkerke volgt het Leopoldkanaal een ander tracé dan de Lieve. Tot 1872 vaarde een 'barge', getrokken door een paard, nog van Moerkerkebrug naar de markt van Brugge.

DE LIEVE IN DAMME

Op luchtfoto's kan je tussen Moerkerke en Damme het oude tracé van de Lieve goed volgen. Op het terrein merk je er nog weinig van. Alleen een smalle afwateringsgracht en de naam "Leie" gegeven aan een lange strook zaailand herinnert hier nog aan (de *Gentse Leie* was een oude naam voor de Lieve). In Damme heeft de Lieve vier maal een andere loop gekregen. Wat restanten van het kanaal, en gebouwen die er mee verband houden zijn nog over gebleven. De originele speien en het rabot van de Lieve zijn verdwenen bij de aanleg van de vestingswerken van 1616.

De Lieve werd doorheen de vestingswallen, tussen twee hoge, zware muren geleid. Binnen de stad, naast de huidige Ketelstraat, op een honderd meter achter het stadhuis monde de Lieve in het Zwin uit. Daar zijn nog resten van het rabot zichtbaar.

In 1660 kreeg de Lieve voor de laatste maal een andere richting. Ze werd in de buitenste vestinggracht geleid en kreeg tussen de twee noordoostelijke bastions aansluiting met de "Zoute vaart". De Zoute vaart was de opening naar zee. In de vestingswallen bouwde men een kazemat. De verbinding met de Zoute vaart werd met een rabot beveiligd. Om eventuele aanvallen via de Lieve tegen te houden plaatste men bovenop de kazemat twee kanonnen. Dit kazemat is er nog en staat open voor bezoek. Rond 1811 werd het Napoleonkanaal tussen Brugge en Sluis gegraven (de "Damse vaart"), met een verbinding naar de Lieve. Tot omstreeks 1830 werd nog door omwonenden met platte schuiten op de Lieve en het Napoleonkanaal gevaren. In 1847 werd dit laatste stukje Lieve gedempt. Een werkgroep probeert nu het oude tracé, samen met enkele kreken er rond als "landschap" te laten beschermen.

Vanuit de haven van Zeebrugge wordt tegenwoordig sterk gepleit voor de aanleg van het *Noorderkanaal*. Reeds meer dan 50 jaar bestaan die plannen. Of ze ooit verwezenlijkt worden blijft een open vraag. Het zou wel het landschap in het Meetjesland grondig veranderen.

Met dank aan Eric Matthys, Frans Verspille, Jacques De Groote en Liesbeth Misseghers voor hun hulp en informatie



Kazemat in de omwalling van Damme, oude doorgang van de Lieve