

## De Lievebermen in Moerkerke en Damme

unieke getuigen van de brede dijken voor de *Gentsche Leye* uit 1262

Caroline Terryn

De Lieve was een kanaal van Gent naar Damme. Gent was eigenaar van het hele kanaal, maar in het westelijk deel bezat de stad niet enkel het kanaal en jaagpad, maar een strook van wel 77 m breed, de zogenaamde Lievebermen. Enkel in Damme zijn de Lievebermen bewaard. Dit artikel geeft een nieuwe verklaring voor de strook en beschrijft wat rest van het West-Vlaamse deel van de Lieve. Dit deel is - in tegenstelling tot het Oost-Vlaamse deel - (nog) niet beschermd.

### **Het Lievekanaal van Gent naar Damme**

In de 13<sup>de</sup> eeuw was Gent – na Parijs – de grootste stad ten noorden van de Alpen. Gent dankte haar rijkdom en macht aan haar rivieren Schelde en Leie. Toch spaarde Gent midden 13<sup>de</sup> eeuw geld noch moeite voor een kunstmatige verbinding met de kust. Kustvaart werd rendabeler dank zij de kogge. Dit nieuwe scheepstype doorstond zeestormen beter en had meer laadruimte. Met de Lieve verschaftte Gent zich een ideale uitweg naar zee - tolvrij en veel korter dan via de Schelde - én een eigen rechtstreekse toegang naar de haven van haar aartsrivaal/handelspartner Brugge. In 1269 was de Lieve klaar.

De Lieve was een binnenvaartkanaal, geen zeekanaal. De vracht werd in Damme overgeladen van de zeeschepen - koggen van ca. 60 ton - op scheepjes van max. 4 ton: aanvankelijk mocht de lading het gewicht van vijf vaten wijn niet overtreffen. De Lieve was niet het eerste Vlaamse scheepvaartkanaal, want in de polders waren al sinds de 12<sup>de</sup> eeuw kanalen gedolven om oudere steden met hun nieuwe zeehaven te verbinden. Het Reiekanaal tussen Brugge en Damme aan de zeearm Zwin was een voorbeeld van de binnenvaartkanalen tussen handelsstad en voorhaven. Vergeleken met het Reikanaal of de gekanaliseerde Ede tussen Aardenburg en haar voorhaven Slepeldamme, van resp. 5 en 3 km lang, was de Lieve met haar 46,5 km veel langer en vooral veel complexer: ze bleef niet binnen de eigen invloedssfeer en het eigen rivierbekken, maar overschreed zowel een politieke als een hydrografische grens. De Lieve begon in Gent aan de Leie in de Oudburg en eindigde in het Brugse Vrije. Damme, de voorhaven van aartsrivaal Brugge, werd zo de overslaghaven van Gent. Halverwege Gent en Damme dwarste de Lieve de waterscheiding tussen Scheldebekken en kustvlakte. Dat maakte van de Lieve een kanaal zonder weerga in 13<sup>de</sup>-eeuws Europa.

Gent investeerde in de Lieve zolang ze nuttig was voor de kust- en regionale handel. Vanaf 1623 nam de Brugse Vaart die rol over en verwaarloosde Gent haar kanaal. Tijdens de Tachtigjarige Oorlog en de latere Franse en Oostenrijkse oorlogen gold het westelijke deel van de Lieve als militaire linie. In vreedstijd deed ze enkel nog voor lokaal vervoer dienst. Na de aanleg van het Leopoldkanaal in 1847-1848 raakte ook het stuk tussen Moerkerke en Damme in onbruik.

## **De 'ontdekking' van de Lievebermen**

De Lievebermen hoefden niet 'ontdekt' te worden in Moerkerke: er is de straat *Lieveberm* en generaties schooljongens leerden dat de wijk *Moerkerke Brug*, waar de gemeenteschool stond, haar naam dankte aan de brug over de Lieve en dat het middeleeuwse kanaal weliswaar bijna dichtgegroeid was, maar dat de brede dijken, de bermen, nog zichtbaar waren in het landschap.

Als erfgoedlandschap werden ze echter pas voor het eerst recent beschreven. In dit tijdschrift gingen we in 2014 in op de Lieve-atlas als bron voor de studie van de Lieve en in 2015 publiceerden we onze bevindingen in het tijdschrift *Monumenten en Landschappen*.<sup>1</sup> Dat de Lievebermen voordien de literatuur nog niet haalden, kan op verschillende manieren verklaard worden. De Lieve werd tot nog toe vooral door Gentenaars bestudeerd en de brede Lievebermen kwamen enkel voor in het Brugse Vrije, niet in de Oudburg, het Burggraafschap van Gent. Historici interesseerden zich vooral voor de bloeitijd van de Lieve in de middeleeuwen en doorzochten de oudste akten. Daarin is enkel sprake van twee jaagpaden langs het kanaal, niet van een brede strook. Heemkundigen hadden ook oog voor later kaartmateriaal. Op de cover van het boek *De Lieve tscoenste juweel dat de stede heeft* prijkt de kaart van de Lievebermen uit 1612.<sup>2</sup> Toch gaat ook dit boek niet in op de brede strook en beperkt het zich tot de Lieve met haar jaagpaden.<sup>3</sup> De miskennis van de Lievebermen kan tevens verklaard worden doordat ze midden 19<sup>de</sup> eeuw grotendeels verdwenen. Bij de aanleg van het Leopoldkanaal en Schipdonkkanaal werd de Lieve verbreed en die verbreding maakte gebruik van de Lievebermen, behalve in Moerkerke en Damme. Daar is 6 km van de Lievebermen bewaard. Op luchtfoto's valt de strook van 77 m breed meteen op. Ze is bijna ongewijzigd sinds ze in de 17<sup>de</sup> eeuw in kaart werd gebracht.

## **De Lievebermen volgens 17<sup>de</sup>-eeuwse kaarten en een landboek**

In 1612 bracht landmeter Jan De Buck in opdracht van de stad Gent de Lievebermen in kaart. De Universiteitsbibliotheek bewaart zijn 5 m lange kaart.<sup>4</sup> Deze kaart lijkt sterk op een niet gedateerde kaart uit het stadsarchief Gent. Die bestaat uit 14 kaartbladen en bijhorende register "mette namen ende toenamen vander jeghenwoordighe ghebruuckers".<sup>5</sup> Gent verpachtte de Lievebermen; de

---

<sup>1</sup> Dit artikel is een uitgebreide versie van TERRY C., *De Lievebermen in Damme. Getuigen van de grootschalige onteigening voor het Lievekanaal in de 13<sup>de</sup> eeuw*, in: M&L. Monumenten, landschappen en archeologie, jg. 34, 2015, nr 6, p. 18-29.

<sup>2</sup> Op de cover van ANDRIES A., *De Lieve tscoenste juweel dat de stede heeft*, Wondelgem, 2008, prijkt Gent, Universiteitsbibliotheek, kaart nr. 1149 (Inventarisnr. 215) BUCK (Jan De). Chaerte ende descriptie figurative van alle de gronden van eerfven compiterende der stede van Ghendt ghelegghen up beede de syden vander Lieve Handschrift, 1612.

<sup>3</sup> DEBBAUT R. vermeldt wel het verpachten van de Lievebermen, maar gaat ervan uit dat die zich over "een lengte van meer dan 40 km" uitstrekten en laat zich niet uit over de breedte van de bermen. DEBBAUT R., 'De Lieve en het platteland' in ANDRIES A., *De Lieve tscoenste juweel dat de stede heeft*, Wondelgem, 2008, p. 153.

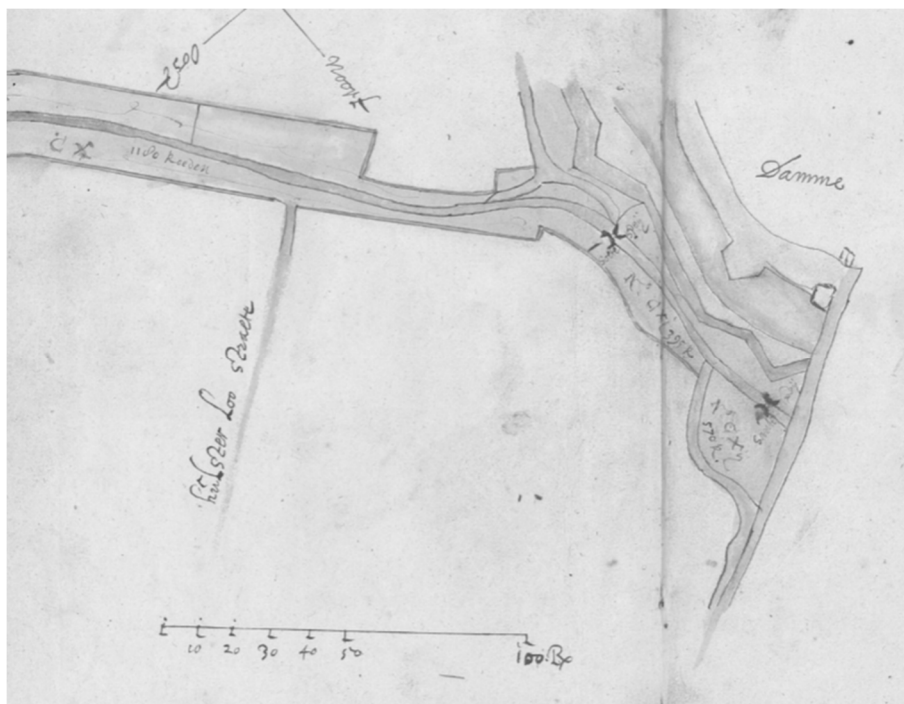
<sup>4</sup> Zie 2.

<sup>5</sup> Gent, Stadsarchief: reeks 529/7 Kaartboek van de Lieve, ongedateerd, 17<sup>de</sup>-18<sup>de</sup> eeuw [1612]; Bij deze kaarten, die ingebonden werden in 1855, hoort een register Gent, Stadsarchief: reeks

kartering en registratie moest het innen van cijzen en pachten vergemakkelijken. De kaarten geven per perceel een nummer, de oppervlakte en het grondgebruik weer.



*Lievekaart van 1612 met detail met de Soute en de Saute Spey op de Lieve in Damme, deze twee Gentse rabotten waren in gebruik tussen 1408 en 1616.*

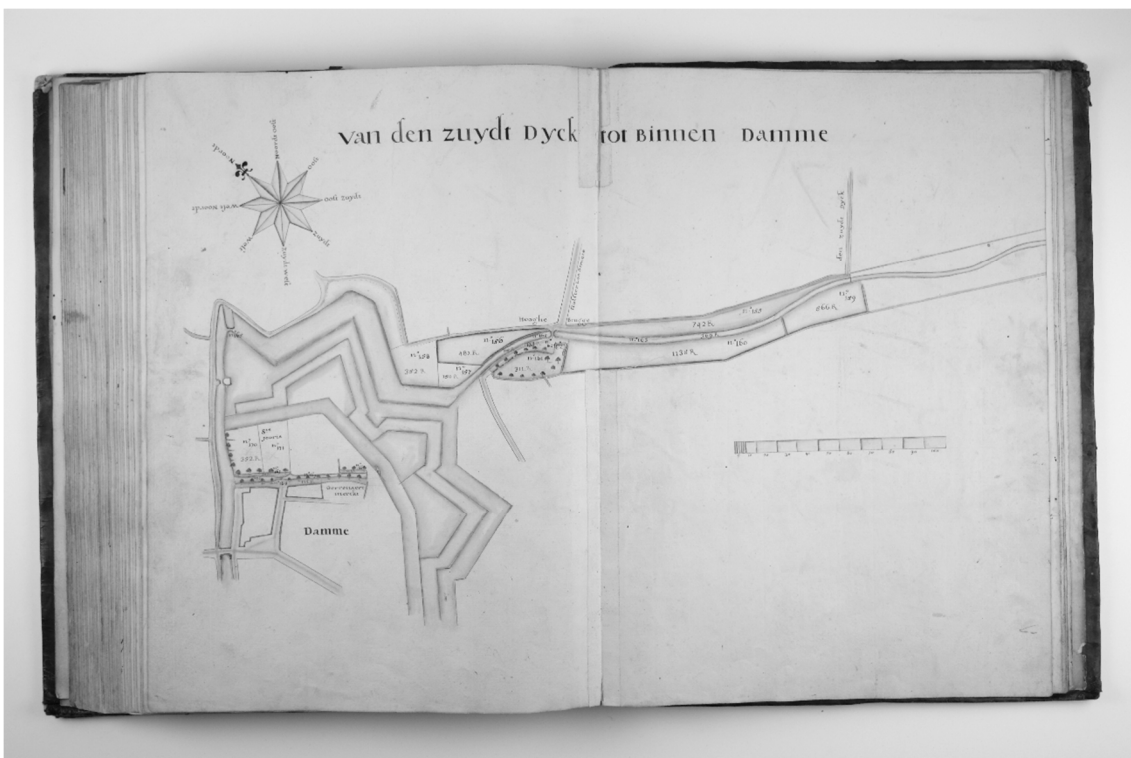


*Zelfde detail op het ongedateerde kaartboek van de Lieve uit het Gentse Stadsarchief. De Hulsterloo Straete is de huidige Oude Sluissedijk.*

529/4. zie TERRY N C., *De Gentse Lieve-atlas als bron voor de studie van de Lievebermen in Damme in Rond de poldertorens*, jg. 55, 2014, nr. 1.

Rond 1690 werden de Lievebermen opnieuw opgemeten en de percelen kregen een nieuw nummer.<sup>6</sup> Dit vond haar neerslag in een prestigieus landboek dat gekend staat als de Lieve-atlas.<sup>7</sup>

Al deze kaarten beelden enkel Gents eigendom af “gheleghen up beede de syden vander Lieve.” Die gronden liggen niet her en der verspreid langs de Lieve, maar vormen één aaneensluitende strook “beghinnende van seker ghracht ghenaeemt de Roovoort, boven Raveschoot ende streckende totter stede van Damme.”<sup>8</sup> De strook begint dus niet in Gent, maar wel pas halverwege de Lieve. Het perceel met nummer 1 ligt aan de ‘Roovoordegracht’ één km ten zuiden van de Raverschootbrug in Adegem.<sup>9</sup> Het laatste perceel ligt in Damme. Het Lievekanaal Gent-Damme was 46,5 km lang<sup>10</sup>, maar enkel de westelijke helft, meer bepaald 23 km, is opgetekend.



*Kaartblad met de Lieve in Damme uit de Lieve-atlas van ca. 1690.*

<sup>6</sup> 110 percelen in 1612 en 170 percelen ca. 1690.

<sup>7</sup> Gent, Stadsarchief: 98/11 'Lieve-atlas', [ca. 1690]. Ook de kladversie voor dit landboek is bewaard: Gent, Stadsarchief: AG L 165/13.

<sup>8</sup> Gent, Universiteitsbibliotheek, kaart nr. 1149, zie 1.

<sup>9</sup> De Roovoordegracht werd ook Roogracht of Roovoort genoemd. Noch de Vlaamse Hydrografische Atlas, noch de topografische kaarten sinds 1880 vermelden een waterloop met die namen. Eén km ten zuiden van Raverschootbrug mondt de waterloop met provinciaal nummer 0440 uit in het Schipdonkanaal. Met dank aan Mathias Vanden Bulcke, Bekkenssecretariaat Brugse Polders, Vlaamse Milieumaatschappij.

<sup>10</sup> Met dank aan Mathias Vanden Bulcke (Bekkenssecretariaat Brugse Polders, Vlaamse Milieumaatschappij). Zijn digitale meting resulteerde op 46 533 m.



De Lievebermen vormden niet alleen een aaneengesloten geheel, maar ook een echte strook, want de grenzen met de aangrenzende percelen waren kaarsrecht. De Lieve liep in het midden - zij het niet altijd pal in het midden - van de strook. De strook bedroeg meestal 20 (lengte)roeden of 77 m.<sup>11</sup> In het meest westelijke deel, tussen Damme en Steentjesrabort - 17 km van de 23 km of 71 % - waren de Lievebermen effectief 20 roeden breed. Ter hoogte van de rabottenreeks varieerde de breedte van de strook in de Lieve-atlas van ca. 1690 tussen 69 m en 92 m; heel lokaal, bij Raverschootrabort waren de Lievebermen zelfs 125 m breed. De totale oppervlakte van de Lievebermen bedroeg ca 177 km<sup>2</sup>.<sup>12</sup>

### **Geen brede Lievebermen op het oostelijke Livedeel**

De 17<sup>de</sup> eeuwse kaarten beperken zich dus tot het westelijke deel van de Lieve. Andere bronnen bevestigen dat er in het oostelijke Livedeel geen brede Lievebermen waren. Toen Jozef II in 1780 opdracht gaf de Gentse eigendommen langs de Lieve op te lijsten om ze te verkopen, beperkte de lijst die de Gentse administratie in 1788 opgesteld had, zich eveneens tot het westelijke deel, beginnend van Adegem-Eeklo en strekkend tot Damme.<sup>13</sup> Een kaart van de Lieve uit 1717 geeft het hele kanaal weer met enkel in het westen een brede stook.<sup>14</sup> Ook de Buurtwegenatlassen opgemaakt enkele jaren vóór de aanleg van het Leopoldkanaal in 1847-48 bevestigen brede Lievebermen langs de westelijke, maar niet langs de oostelijke helft van de Lieve. In West-Vlaanderen valt het Lievekanaal meteen op dankzij de langwerpige percelen langs beide oevers.<sup>15</sup> Ook Maldegem, dat nu in Oost-Vlaanderen ligt, maar in het Ancien Régime tot het Brugse Vrije hoorde, vertoont op de Buurtwegenatlas dezelfde brede Lievebermen.<sup>16</sup> Meer oostwaarts, zoals in Waarschoot, ontbreken die langwerpige percelen langs de Lieve. Het is duidelijk dat de Lieve er de bestaande parcelering doorsneden heeft, want de percelen lopen door aan de andere oever, maar ze worden er enkel onderbroken door het kanaal of het jaagpad, niet door brede Lievebermen.

De overgang van enkel kanaal en jaagpad in het oosten en brede Lievebermen in het westen is erg duidelijk op de 17<sup>de</sup> eeuwse kaarten: de Lievebermen vatten aan bij perceel 1 op de linkeroever (in Adegem); daartegenover ligt perceel 15 op de rechteroever (in Eeklo). Op de Buurtwegenatlas van 1841 is de overgang vertroebeld. Enkel op bepaalde plaatsen, zoals bij de Blakstraat in Eeklo zijn de Lievebermen nog dezelfde als op de 17<sup>de</sup> eeuwse kaarten; elders in het overgangsgebied is de 77 m brede strook zo verkaveld dat ze niet meer herkenbaar is.

---

<sup>11</sup> 1 Gentse roede = 14 voeten van 27,53cm =3,84m; 20 roeden =76,8m.

<sup>12</sup> Een gemiddelde van 77 m breed op een lengte van 23 km geeft een oppervlakte van 177 km<sup>2</sup>.

<sup>13</sup> Gent, Stadsarchief: reeks 146, verkoop van stadsgoederen, 1780-1788.

<sup>14</sup> Van de Kaart van de Lieve van 1717 bestaan 2 versies: Gent, Stadsarchief, Atlas Goeghebuer, Lade 171, nr 56 [zonder legenda] en Gent, Rijksarchief, Kaarten en Plans, 1247 [met legenda].

<sup>15</sup> Buurtwegenatlassen West-Vlaanderen, [www.west-vlaanderen.be/kwaliteit/Leefomgeving/mobiliteit/tragewegen](http://www.west-vlaanderen.be/kwaliteit/Leefomgeving/mobiliteit/tragewegen)

<sup>16</sup> Buurtwegenatlassen Oost-Vlaanderen, [www.gisoost.be/ATLASBW](http://www.gisoost.be/ATLASBW)

## De Lieve als Gents privébezit: kanaal, jaagpaden en bermen

Het mag verwonderen dat Gent in het Brugse Vrije 177 km<sup>2</sup> grond bezat, maar niet dat het kanaal en de jaagpaden stedelijk bezit waren. Het was gebruikelijk dat een stad de waterlopen in haar ommeland bezat: Brugge kon stroomopwaarts rechten doen gelden op de Reie en haar zijrivieren. Stroomafwaarts bezat ze het Oude Zwin en het Reiekanaal naar Damme. Steden wilden zelf de watertoevoer en –afvoer kunnen regelen om watertekort en –overlast te beperken, maar ook om de waterstand op een bevaarbaar peil te houden. Scheepvaart was immers noodzakelijk voor handeldrijvende stedelingen.

Dat Gent een kanaal bezat was dus niet bijzonder, wel dat de helft ervan buiten haar invloedssfeer, de Oudburg, lag. Aanvankelijk was dat niet de bedoeling. Volgens de eerste akten uit 1251 ging Aardenburg als partner optreden in het Brugse Vrije. Elk zou in zijn kasselrij - Aardenburg in het Brugse Vrije en Gent in de Oudburg - zijn deel van het kanaal delven, uitbaten en politiebevoegdheden uitoefenen op kanaal en jaagpad.<sup>17</sup> Waarom Gent in tweede instantie op eigen kosten in het Brugse Vrije en meer bepaald in 1262 in Damme begon te delven<sup>18</sup> en Damme als voorhaven verkoos boven Slepeldamme bij Aardenburg is niet gedocumenteerd. Wat ook de reden van Gents' koerswijziging moge geweest zijn, het resultaat was een kanaal Gent-Damme waarvan Gent de enige eigenaar en gebruiker was.

Gent bezat niet alleen het kanaal; van in het begin was er ook sprake van jaagpaden. Op kanaal en jaagpad mocht de kanaaleigenaar ook recht spreken.<sup>19</sup> Nog voor de graafwerken aanvingen, onttrok de acte van 1251 jurisdictie aan de heerlijkheden die de Lieve zou doorkruisen: voortaan zou niet de lokale heer, maar wel de kanaaleigenaar er de orde handhaven.<sup>20</sup> De bedoeling was een vlot verkeer op het kanaal garanderen door te voorkomen dat lokale heren, die geen baat hadden bij de Lieve, de rechtspraak onnodig lang zouden rekken voor zaken die zich op het kanaal of de trekwegen hadden voorgedaan.

De trekwegen hoorden bij een scheepvaartkanaal, want als de binnenschippers niet konden zeilen, werden de vaartuigen vanop het jaagpad getrokken of gejaagd. In het erfgoedjargon heten jaagpaden *tragels*. Van het Franse *chasser* voor *jagen* komt ook het Vlaamse *ketsen*, een term die nu nog in de Westhoek gebruikt wordt. In Moerkerke heette het Lievejaagpad de *Ketsbermwegel*.<sup>21</sup> De akte van 1251 voorzag aan weerszijden van de Lieve een trekweg. Ze zijn niet aangeduid op de 17<sup>de</sup>-eeuwse kaarten, maar staan wel op de Buurtwegenatlassen van 1841. Op die 19<sup>de</sup> eeuwse kaarten is er meestal slechts op één oever een trekweg, zelden langs beide oevers. Moerkerke vormt daarop een uitzondering. Volgens de acte van 1251 lag op elke oever een tragel van 4 voet

---

<sup>17</sup> BOES J., *De Lieve, eerste kunstmatige verbinding tusschen Gent en de zee*, Gent, 1929, p. 62.

<sup>18</sup> idem, p. 14.

<sup>19</sup> Stadsarchief Gent, charter nr 67, zie BOES J. *De Lieve, eerste kunstmatige verbinding tusschen Gent en de zee*, Gent, 1929, p. 62.

<sup>20</sup> Zwarte misdrijven als moord vielen wel onder de bevoegdheid van de lokale rechtspraak, net als lichtere misdrijven gepleegd buiten het kanaal en jaagpaden, maar op de Lievebermen.

<sup>21</sup> TERRY C. *Ketsbermwegel was de naam van de Lievejaagpaden in Moerkerke in Erfgoedblad Damme*, jg. 13, 2012, nr. 3, p. 73.

breed.(22) In de Oudburg was een voet 27,53 cm. Een jaagpad was dus zo'n 1,10 m breed.



*Ketsers jagen een binnenvaartschip. Kopie uit GIUCCIARDIJN M.L., Beschryvinghe van alle de Nederlanden, Amsterdam/Nieuwkoop, 1968, p. 105.*

De documenten laten in het ongewisse of de Lieveschepen door mensen dan wel door paarden werden getrokken. Het trekken door mensen is voor de middeleeuwen meer aannemelijk. In het Ancien Régime vormden de boottrekkers, de 'schippersmaats' een eigen afdeling binnen de Gentse schippersambachten.<sup>23</sup> Tot in de 20<sup>ste</sup> eeuw werden binnenschepen door de schippersvrouw of -kinderen getrokken. Het eerste door paarden getrokken bargeschip zou in de Nederlanden pas in 1561 gevaren hebben en dat gebeurde op het zeekanaal van Gent naar Sas-van-Gent<sup>24</sup>, dat ook voor zeeschepen geschikt was; de 13de-eeuwse Lieve was beperkt tot kleine binnenvaartschepen.<sup>25</sup> Bovendien waren de Lievefragels vrij smal om paard en menner toe te laten. Ze waren 4 voeten breed of 1,10 m terwijl in de 17de eeuw 10 voeten of 2,74 m de norm was voor de paardentrekwegen langs de Schelde. *De traghels ... van Audenaerde op Doornicke, daer t' maertschip ketsen mach metten peerden [moeten hebben de breedte van] thien voeten.*<sup>26</sup> Langs de vaart Brugge-Gent was de fragel volgens een ordonnantie van 1669 zelfs 7,80 m breed; voor die prestigieuze trekschuit werden doorgaans 2, soms zelfs 6 paarden ingespannen.<sup>27</sup>

De breedte van de Lievejaagpaden waren dus vastgelegd op elk 1,10 m; de kanaalbreedte zelf werd niet meegedeeld. Ze kan voor de middeleeuwen enkel afgeleid worden uit de maximale breedte van de vaartuigen die op de Lieve toegelaten werden. Die was beperkt tot 2,30 m breed. Redelijkerwijze mag men verwachten dat het kunstmatig aangelegd kanaal niet veel breder geweest zal

<sup>22</sup> . 'et in utroque latere ipsius per quator pedes', Stadsarchief Gent, charter nr 67, zie BOES J. *De Lieve, eerste kunstmatige verbinding tusschen Gent en de zee*, Gent, 1929, p. 62.

<sup>23</sup> DECAVELE J., *Gent op de wateren en naar de zee*, Antwerpen, 1976, p. 141 en 157.

<sup>24</sup> *Rijkswaterstaat A brief History of Navigation and Waterways. The development of the waterway infrastructure in the Neterlands*, 2011, p. 11.

<sup>25</sup> De Lieveschepen mochten volgens 15<sup>de</sup>-eeuwse reglementen niet breder zijn dan 2,3 m en niet langer dan 5m; de diepgang was beperkt tot 90cm. DECAVELE J., *Gent op de wateren en naar de zee*, Antwerpen, 1976, p. 39.

<sup>26</sup> *Costumen van Oudenaerde 1619*, gecit. in lemma *ketsen* van [www.inl.nl](http://www.inl.nl)

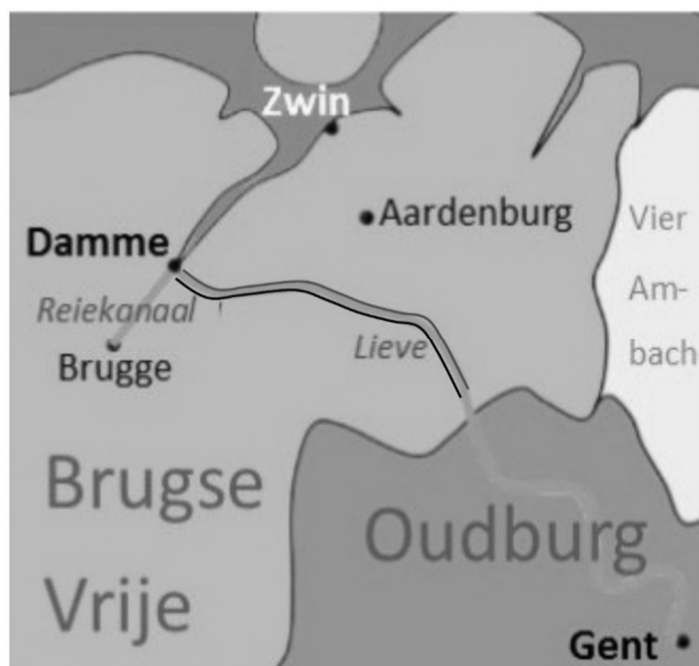
<sup>27</sup> *Een trekschuit voor koningen. De barge tussen Gent en Brugge*, Gent, 1993, p. 38 en 102

zijn dan strikt nodig om twee schepen te laten kruisen en dat de vaarbreedte van de Lieve bijgevolg een vijftal meter bedroeg.<sup>28</sup>

In het oostelijke deel van de Lieve was Gents eigendom beperkt tot de kanaalbreedte en twee jaagpaden. Alles bij elkaar dus niet veel meer dan 7,5 m. In het westelijke deel was Gents eigendom tien keer zo breed. Op de westelijke 23 km van het 46,5 km lange kanaal bezat Gent een strook van zo'n 77m breed. De Lieve had dus twee gedaantes.

### **De tweedeling lag nabij een politieke en hydrografische grens**

De opdeling enkel Lievekanaal en -trekweg in het oosten en brede Lievebermen in het westen komt grosso-modo overeen met een politieke grens. In de Oudburg bezat Gent nergens brede Lievebermen, maar in het Brugse Vrije had Gent op 91% van het Lievetracé brede Lievebermen. Het enige stuk Lieve in het Brugse Vrije waar Gent geen brede strook bezat was de 2 km ten zuiden van de Roovoordegracht.<sup>29</sup> Merkwaardig in deze is ook het verschil in benaming. In het Brugse Vrije, waar het Gentse kanaal geenszins geliefd was, werd ze zelden *Lieve* genoemd<sup>30</sup>, maar wel *Gentsche Leye*. De Lievebermen werden er doorgaans aangeduid als de *Gentsche erve ofte baermen*.



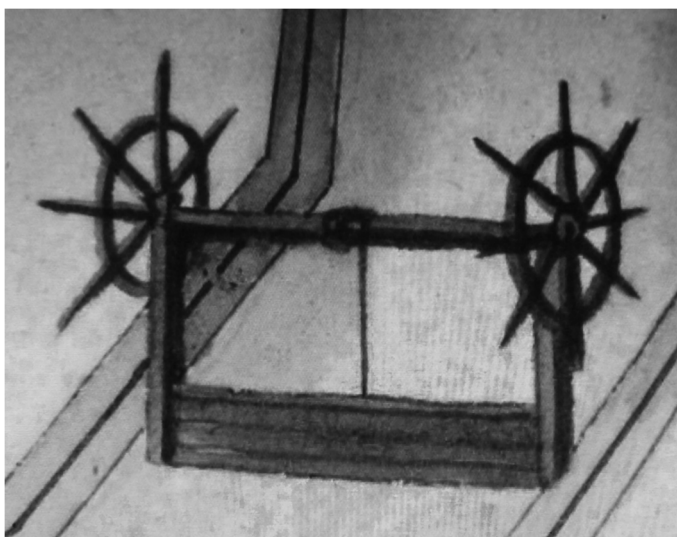
*Schematische voorstelling van de brede Lievebermen in het Brugse Vrije en het Lievekanaal in de Oudburg. . © Caroline Terryn*

<sup>28</sup> Zie 24

<sup>29</sup> Die 2 km op grondgebied Brugse Vrije zonder onteigeningsstrook kan mogelijk verklaard worden doordat daar de Lieve de bedding volgde van de Wagemakersbeek, die de grens vormde tussen Oudburg en Brugse Vrije. cfr. NOTTEBOOM H., 'Het ontstaan van de Lieve' in ANDRIES A., *De Lieve tsoenste juweel dat de stede heeft*, Wondelgem, 2008, p. 16.

<sup>30</sup> Volgens Maurits Gysseling (1954) is de naam Lieve een fonetische variant van Leie. De Lieve is blijkbaar de naam geweest van de westelijke bocht van de buitenste Oude Leie en werd door de Gentenaars uitgebreid tot het gehele kanaal. Met dank aan Frank Gelaude.

De opdeling brede en smalle Lievebermen lag ook nabij de hydrografische grens tussen kustvlakte en Scheldebekken, want op het Lieve tracé reikte de Oudburg tot aan de rand van het Scheldebekken. Tot Raverschoot liep het water van nature af in oostelijke richting om ten noorden van Gent via Kale, Durme en Schelde en Oosterschelde de Noordzee te bereiken. Vanaf Raverschoot liep het water in noordwestelijke richting via het Zwin in de Noordzee. De Lieve dwarste de waterscheiding tussen de kuststreek en het Scheldebekken ter hoogte van Raverschoot op de dekzandrug Oudenburg-Maldegem-Eeklo-Stekene.<sup>31</sup> Vanaf Raverschoot lag het moeilijkste stuk van heel het tracé: waar de Lieve afdaalde naar de polders moesten zes rabotten het water tot op een bevaarbaar peil ophouden. Rabotten zijn keersluizen met één deur. Als een schip door wou, wond de rabothouder de hefdeur op. Daarbij stroomde water naar het lagere kanaal. Om de waterdruk op de deur te beperken en het schip in de stroming niet te laten kantelen, beperkte men het hoogteverschil per rabot tot 50 cm en plaatste men indien nodig meerdere rabotten na elkaar. Bij de afdaling naar de 2 m lager gelegen polders plaatste men in 1269 over 4,7 km een reeks van 6 rabotten. De Lieve had toen in totaal 11 rabotten.<sup>32</sup> Gent heeft vandaag nog een rabot; Damme heeft een Rabattestraat. Het Damse Lieverabot heette 'de Gentsche speye'.



*rabot*

De hefdeur van een rabot werd met behulp van een haspel omhoog getrokken. Deze afbeelding is een detail van een kopie uit 1762 naar Pourbus' 16<sup>de</sup>-eeuwse kaart 'kanalen Brugge-Sluis', RAB, Kaarten & Plans 324.

### **Totstandkoming van de brede Lievebermen**

Gent moet de strook in één keer verworven hebben aangezien ze bijna overal even breed was en de strook rechte perceelgrenzen had. Logischer wijze

---

<sup>31</sup> Met dank aan Mathias Vanden Bulcke, Bekkenssecretariaat Brugse Polders, Vlaamse Milieumaatschappij.

<sup>32</sup> Raverschoot-, Blaks-, Doornkens-, Balgerhoeke-, Steenkens- en Celierabot. Lijst op basis van Gent, Stadsarchief: 93 bis/5, het Transportboek. Wellicht was er in 1269 ook bij Celie een rabot want het Transportboek uit begin 15<sup>de</sup> eeuw meldt "houden rabotte te celyen" en "houden rabotte te celie". Met dank aan Jan Hutsebaout.

gebeurde dat bij aanleg van de Lieve of kort nadien. Volgens de bronnen werd de Lieve in het Brugse Vrije gedolven tussen 1262 en 1269. In Damme startten de graafwerken kort vóór of in 1262, want toen kregen de eigenaars van de gronden waar de Lieve werd gedolven veertien dagen de tijd om hun bezwaren in te dienen bij een geschillencommissie.<sup>33</sup> Op 13 juli 1286 sprak de Vierschaar van het Brugse Vrije een vonnis uit waarbij ze Gent beval een afwateringskanaal te graven van Maldegem tot Damme.<sup>34</sup> Aangezien dit kanaal, de Hoge Watering, niet vlak langs de Lieve gedolven werd, maar wel tegen de grens van de zuidelijke Lieveberm, waren de Lievebermen toen of al eerder afgebakend.

De klachtenbank geeft blijk van het verzet tegen de Lieve(bermen) in het Brugse Vrije. Ondanks alle protest ging de koop altijd door, want de *Gentsche baermen* vormden één aaneengesloten strook. Wellicht kwam het meer dan eens neer op een gedwongen verkoop, waarbij Gent zwaaide met de acte van 1251 waarin de gravin haar fiat gaf. We kunnen dus spreken van een onteigening en wel van een massale onteigening: 177 ha! Dat er tijdens de aanleg van de Lieve groot ongenoegen heerste in Damme blijkt niet enkel uit de klachtenbank, maar ook uit de grafelijke schenking van grond aan Damme in 1272. Margareta, gravin van Vlaanderen, deed dat omdat “onze goede vrienden, nl. de schepenen en de gemeenschap van onze stad Damme, last en nadeel ondervonden hebben van onzentwege en vanwege onze mannen, en dat we wensen hen daarin te vergoeden.”<sup>35</sup> De grafelijke schenking van 1272 was geen alleenstaand geval. Gravin Margareta schonk Damme al een molen en grond in 1267 en een waterleiding vanuit haar kasteel van Male in 1269. Wij signaleren hier alleen dat deze grafelijke schenkingen en het lokale ongenoegen, plaats vonden tijdens de aanleg van de Gentse Leie. Nader onderzoek moet aantonen of er effectief een verband is, m.a.w. of deze vergoedingen kunnen gezien worden als ‘compensaties’ voor de Lieve en het feit dat Gent zich toegang verschafte tot de haven van haar aartsrivaal Brugge.

### **Reden van de brede Lievebermen**

Gent onteigende dus 177 km<sup>2</sup> in de vorm van een strook van 77 m breed. Naar de reden waarom hebben we het raden. Politieke factoren zijn niet uitgesloten aangezien Gent in de Oudburg nergens en in het Brugse Vrije bijna overal (91%) brede Lievebermen bezat. In die zin is het merkwaardig dat er in 1251 geen sprake was van een brede onteigeningsstrook, enkel van kanaal en trekweg. Aardenburg ging in het Brugse Vrije en Gent in de Oudburg de Lieve aanleggen en uitbaten. Tussen Aardenburg en Maldegem zijn er nog sporen van een kanaal. Of deze zogenaamde *Oude Lieve* voor of na 1262 gedolven werd is niet duidelijk. Uit de percelering blijkt dat dit kanaaltje geen brede Lievebermen had. Pas vanaf 1262, als Gent zich buiten haar invloedssfeer begaf en in het Brugse Vrije begon

---

<sup>33</sup> BOES J., *De Lieve, eerste kunstmatige verbinding tusschen Gent en de zee*, Gent, 1929, p. 14.

<sup>34</sup> DE SMET J., Afwateringsprobleem ten Oosten van Brugge van 1100 tot 1850 in *Rond de poldertorens*, 1978 p. 106 e.v.

<sup>35</sup> “en nom de restitution de gravance et des opressions qu'il ont eues et souffertes pour l'ocquoison de nous et des nostres” werd door Coornaert vertaald in: COORNAERT M., *De watermolen en de havenkille van Damme* in: *Rond de poldertorens*, 1990, p. 103.

te delven,<sup>36</sup> daagde de brede onteigeningsstrook op. Een politieke begrenzing kan duiden op een politieke reden: wilde Gent door een indrukwekkend stuk grond op te kopen haar macht tentoonspreiden in het Brugse Vrije? Of was het juist omgekeerd en eiste het Brugse Vrije dat als Gent een kanaal wou, ze een breed stuk grond moest kopen? Wat Gent tot ieders verbazing nog deed ook?

Een machtsfactor kan gespeeld hebben, maar er moet ook een praktische reden geweest zijn waarom Gent een strook van 77 m breed opkocht of daartoe gedwongen werd. In de 18<sup>de</sup> eeuw zou de verkoop van de talrijke bomen op de *Gentsche erve ofte baermen* de stadskas spijsen. Die inkomsten kunnen evenwel niet verklaren waarom Gent vijf eeuwen eerder tien maal meer grond kocht dan strikt nodig. Mogelijk kocht Gent een brede berm om het onderhoud van het kanaal over te kunnen laten aan lokale pachters. Uit latere documenten blijkt dat de Lievebermen waren opgedeeld in percelen en dat de pachters verplicht waren om op hun stuk de Lievevretweg, de oever en de helft van het kanaal te onderhouden. De Gentse schepenen bepaalden in 1323 dat Annekin Bodemanskint voor zijn hofstede op de Lievebermen ook verantwoordelijk was voor "*den waterganc ten halven bodeme vander Lieve, dewelke hi houden moet souffisantelick op sijne costen.*"<sup>37</sup> Jaarlijks moesten de oeverplanten uitgetrokken worden om verlanding tegen te gaan. Dat rijten was enkel lonend als het perceel voldoende opbracht als hooi- en graasland. Pachten was dus enkel rendabel als de breedte van de bermen in verhouding stond tot de lengte van de Lieve die jaarlijks moest gerijt worden. Als dat de reden was van die grote onteigeningen, dan getuigt dat wel van goed bestuur door de Gentse schepenen, maar verklaart nog niet waarom ze dat wel in het Brugse Vrije en niet in de Oudburg toepaste.

Het lijkt er dan ook eerder op dat het Brugse Vrije Gent gedwongen heeft om de brede strook op te kopen. Het Brugse Vrije kan uit voorzorg tegen overstromingen geëist hebben dat Gent het kanaal op eigen grond voorzag van zeer stevige dijken.

### **De Livedijken waren zo breed als de Lievebermen**

Weinig documenten bevatten concrete gegevens over het reliëf van de Lievebermen, maar dat er - althans in het Brugse Vrije - dijken langs de Lieve lagen, getuigen de vele documenten uit de 17<sup>de</sup> en 18<sup>de</sup> eeuw waarin het Brugse Vrije bij Gent aandrang om haar kanaal en dijken te onderhouden. Nu de Lieve niet meer diende voor internationaal en regionaal transport, maar enkel nog voor heel lokaal vervoer, onderhield Gent enkel nog het stuk in de Oudburg, de zgn. Opperlieve, en verwaarloosde ze de Nederlieve, waaraan ze zelf niets verdiende.<sup>38</sup>

Concrete gegevens over profiel, hoogte en breedte van die dijken kennen we enkel uit een doorsnede van de Lievebermen tussen de bruggen van Moerkerke

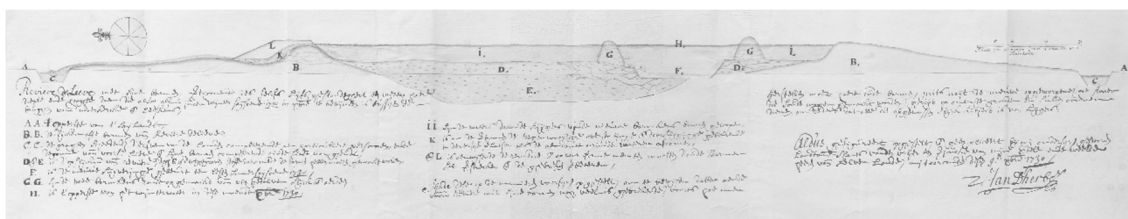
---

<sup>36</sup> BOES J., *De Lieve, eerste kunstmatige verbinding tusschen Gent en de zee*, Gent, 1929, p. 14.

<sup>37</sup> NOTTEBOOM H., 'Het ontstaan van de Lieve' in ANDRIES A., *De Lieve tscoenste juweel dat de stede heeft*, Wondelgem, 2008, p. 21.

<sup>38</sup> DEBBAUT R., 'De Lieve en het platteland' in ANDRIES A., *De Lieve tscoenste juweel dat de stede heeft*, Wondelgem, 2008, p. 160 en Brugge, Rijksarchief: Bundels Brugse Vrije (TBO 142), 658, dossier i.v.m. de Lieve, 1726-1730.

en van Leeskens, op de grens met Maldegem. Landmeter Jan D'Herbe maakte ze in december 1730 in opdracht van het Brugse Vrije.<sup>39</sup> Na herhaalde aanmaningen van het Brugse Vrije en de hogere overheid had Gent in juni 1730 de Nederlieve uitgebaggerd en een vaargeul aangelegd tussen twee dijkjes. Die zomer kon weerom gevaren worden, maar 's winters overstromden de dijkjes omdat ze niet met stevige kleiaarde, maar met opgebaggerd slib waren opgehoogd. Ze lekten zo erg dat de hele strook van 77 m breed blank stond; meer zelfs, de gracht die de *Gentsche erve* scheidde van de aangrenzende percelen dreigde te overstromen.<sup>40</sup> Landmeter Jan D'Herbe boog zich in opdracht van het Brugse Vrije over het probleem. Hij had geen vertrouwen in de nieuwe smalle dijkjes en stelde voor de noordelijke oude dijk te verhogen van 2,3 m tot 2,5 m boven het maaiveld van de aangelanden, *t'opperste van t'saijlandt*.



*Deze unieke doorsnede van de Lievebermen uit 1730 toont dat de dijken de hele strook van 77 m besloegen.*

In 1730 dienden de dijken tegen overstromingen vanuit het binnenland. 's Winters kwamen *de abundantie vrimde wateren* van de helling van de dekzandrug Maldegem-Eeklo. Ze overstromden de polders als gevolg van de verwaarlozing van dijken van de Lieve en meer bepaald van de Nederlieve sinds de bouw van de *stenen beer*. In 1666 had Gent de reeks rabotten, die het water op de helling ophielden, vervangen door één sluis met saskom ter hoogte van Balgerhoeke, maar al in 1682 was die vervangen door een vaste stuw die de Lieve opdeelde in Opper- en Nederlieve.<sup>41</sup> De bedoeling was het oostelijke deel, de zgn. Opper- of Hogelieve, op een bevaarbaar peil te houden door waterverlies richting kustvlakte te voorkomen. Daardoor was er ten westen van de stuw nog amper water en groeide de Lieve dicht. Als het water 's winters over de stenen beer stroomde kon de verlande Nederlieve de watermassa niet aan en overstromden de verwaarloosde dijken.

<sup>39</sup> Brugge, Rijksarchief: Bundels Brugse Vrije (TBO 142), 658, dossier i.v.m. de Lieve, 1726-1730.

<sup>40</sup> TERRY C., *Als de abundantie vrimde wateren afcomen. De doorsnede van de Lievebermen tussen Leestjes en Moerkerkebrug tijdens de overstroming van 1730 in Erfgoedblad Damme*, jg. 13, 2014, nr. 3, p. 76.

<sup>41</sup> In 1666-67 kende de Lieve een korte heropbloei omdat ze tijdelijk als omleiding werd gebruikt tijdens werken aan de Brugse Vaart. Dat kanaal was echter berekend op grotere binnenschepen, zodat de Lieve moest worden aangepast. Over de hele lijn werd ze verbreed van 5 naar 8 m. De rabottenreeks ter hoogte van de afdaling naar de polders werd door één moderne sluis vervangen. Cfr. BOES J., *De Lieve, eerste kunstmatige verbinding tussen Gent en de zee*, Gent, 1929, p. 48. En DE KEYSER A., *De sluis op het Zwin of Zoute Vaart* in: *Rond de Poldertorens*, 1995, nr. 4, p. 119.



Bij de aanleg van de Lieve in de 13<sup>de</sup> eeuw functioneerde de rabottenreeks – voor zover we weten – naar behoren en was er geen overstromingsgevaar vanuit het binnenland. Vanuit zee daarentegen was de dreiging reëel. Logischerwijze eiste het Brugse Vrije dat de Lievedijken even hoog waren als de dijken langs het Zwin en dus hoger dan hoogtij. Hoogtij komt nu op ca. 5 m TAW en Damme lag/licht grotendeels lager dan 3 m TAW. Zelfs rekening houdend met zeespiegel die in de 13<sup>de</sup> eeuw meer dan een meter lager lag, waren enkel dijken van meer dan een meter hoog bestand tegen springtij.

De dijken waren sowieso al meer dan een meter hoog, want de schepen mochten tot 90 cm diepgang hebben<sup>42</sup> en de bodem van de Lieve lag hoger dan het maaiveld. De Lieve was immers - althans in het Brugse Vrije - geen ingegraven kanaal, maar een kanaal in ophoging. Dat de bodem van de Lieve hoger lag dan de omgeving bleek later van militair belang, want om de omgeving onder water te zetten volstond in 1660 “het duersnyden vande baermen vande selve Lieve” want “de leghe landen inde prochyen van Sint Cathelyne buyten Damme, Moerkercke, Middelburgh ende Maldeghem” waren “voor den meerderen deel veele legher ghelegen ... als den grondt ofte bodem van de voorschrevene Lieve”,<sup>43</sup> De doorsnede van 1730 bevestigt de hoge Lievedijken: het winterwaterpeil lag meer dan 2,30 m boven het maaiveld en vóór de uitdieping in de zomer van 1730 lag de bodem boven ‘t’opperste van t’saaylandt’. Als de Lieve in 1730 een kanaal in ophoging was, dan was ze in de 13<sup>de</sup> eeuw evenmin ingegraven.

### **Brede dijken met een flauw buitentalud**

De ultieme verklaring voor aanschaf van de brede Lievebermen zit ons inziens in de vorm van de dijken. Uit de doorsnede van 1730 blijkt dat de oude dijken opvallend breed waren: de buitentaluds vatten met een zeer flauwe helling aan op de perceelgrens van de *Gentsche erve*. In 1730 waren beide Lievedijken en het kanaal samen dus even breed als de strook van de Lievebermen. Er is geen reden om aan te nemen dat er sinds de aanleg van de Lieve veel gewijzigd werd aan de helling van de landzijde van de dijken. Vooral de kant waar het water langs stroomt had te lijden. Dat verklaart waarom de binnenkanten van de dijken op het plan sterk afgekald zijn. De helling van de buitenkant van de dijken lijkt daarentegen intact. Dat de helling zo flauw is, amper 9 % op de zuidoever, kan er op wijzen dat men in de 13<sup>de</sup> eeuw het schuiven van de dijk wou voorkomen door het vrij steile talud aan de zijde van de Lieve te steunen door een zeer flauwe helling aan de andere kant van de dijk.

Dat de Lievedijken de volledige breedte van Lievebermen bestreken, wordt bevestigd door de Lievebermrelicten. In Damme en Moerkerke zijn de Lievebermen goed bewaard. Op reliëfkaarten die gebruik maken van het Digitaal Hoogtemodel Vlaanderen (DHM)<sup>44</sup> vormen de hogere bermen een vrijwel

<sup>42</sup> De Lieveschepen mochten volgens 15<sup>de</sup>-eeuwse reglementen niet breder zijn dan 2,3 m en niet langer dan 5 m; de diepgang was beperkt tot 90 cm. DECAVELE J., *Gent op de wateren en naar de zee*, Antwerpen, 1976, p. 39.

<sup>43</sup> Gent, Stadsarchief: AG lade 175, nr 49 *Carte figurative inhoudende de ghelegghentheyte ende situatie der stede ende forticatie van Damme*, 1660.

<sup>44</sup> DHM is een gedetailleerd hoogtebestand dat bekomen werd d.m.v. een laserscanner aan boord van een vliegtuig, meer info op: [www.agiv.be/gis/projecten](http://www.agiv.be/gis/projecten).

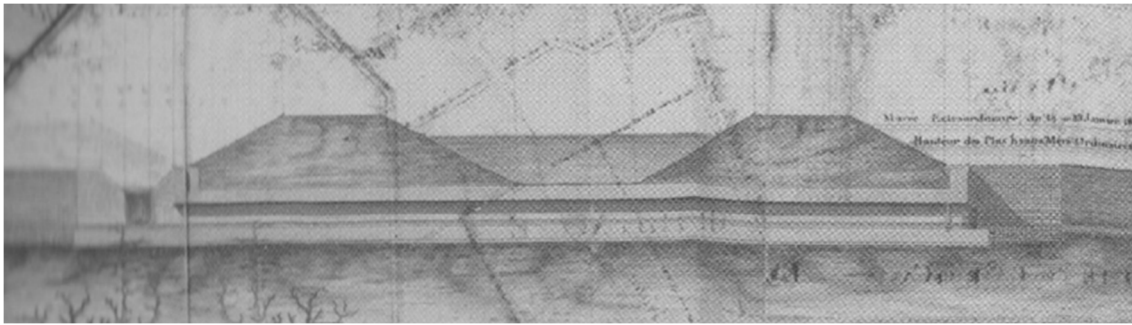
ononderbroken lijnrelict van 6 km lang en 77m breed. Slechts op enkele plaatsen in Damme zijn de Lieve dijken deels verdwenen. Als we de doorsnede van 1730 vergelijken met de huidige situatie ten oosten van Moerkerkebrug dan blijkt dat nabij het Schipdonkkanaal de zuidelijke Lieve berm nog redelijk bewaard is, maar dat de noordelijke Lieve berm, die in 1730 de meeste problemen vertoonde, volledig afgevlakt is. Vanop de dijk van het Schipdonkkanaal is het verschil tussen beide Lieve oevers goed zichtbaar. Van het Lieve kanaal zelf rest er slechts een smalle rietkraag. Ten noorden daarvan is er geen reliëf, maar ten zuiden is de dijk goed te herkennen in de brede rug tussen het voormalige scheepvaartkanaal en de Hoge Watering. Dat afwateringskanaal werd in 1286 gedolven en functioneert nog steeds. Nader onderzoek kan uitwijzen hoe de noordelijke berm is verdwenen, of hij verder weggespoeld is door overstromingen of is weggegraven. Relevanter is evenwel de nog bewaarde zuidelijke dijk te onderzoeken op materiaal en constructie en vooral tegen afgraving te beschermen. Dit is immers een relict van een dijk of berm die 750 jaar geleden werd aangelegd en nadien amper verandering ondervond. Middeleeuwse kanaaldijken zijn zelden gaaf bewaard. Om de bijzonderheid van de Lieve dijken te illustreren, vergelijken we ze met de kanaaldijken van de Damse Vaart.

### **De Lieve dijken, breder en schuiner dan die van de Damse Vaart**

De Damse Vaart werd vanaf 1808 aangelegd, dus meer dan 500 jaar na de Lieve. In beide gevallen gaat het om een scheepvaartkanaal in ophoging, zij het dat de bodem van de Damse Vaart onder het maaiveld lag en die van de Lieve er boven.<sup>45</sup> Beide kanalen moesten tegen stormvloed bestand zijn en dus voorzien van zeer hoge dijken. Het profiel van de dijken is evenwel sterk verschillend: de dijken van de Damse Vaart zijn aan beide zijden even steil, terwijl de Lieve dijken een zeer zwak buitentalud en een steiler binnentalud hebben. Blijkbaar ging men in de 13<sup>de</sup> eeuw het schuiven van de Lieve dijk tegen door de zijde aan de kant van het water te steunen door een zeer flauwe helling aan de landzijde. Waarom was dat in Napoleons tijd niet nodig? Was in vijf eeuwen dijkbouw de techniek zo geëvolueerd? Of werd een ander materiaal gebruikt? Bestonden de Lieve dijken niet puur uit klei, maar ook uit zand en was daarom een flauwere helling noodzakelijk? Voor dijken werd en wordt immers bij voorkeur klei gebruikt omdat klei minder water doorlaat en minder schuift. Om een kanaal in ophoging met dijken boven het niveau van hoogtij aan te leggen is wel veel klei nodig. Ir. Fernand Sabbe berekende dat voor een dijk van 8 m breed aan de voet, een helling van 45% en een platte kruin van 2 m breedte op 3 m hoogte maar liefst 15 m<sup>3</sup> klei nodig is per meter dijk. Om 15 m<sup>3</sup> klei te bekomen moet veel land ontgonnen worden: een strook van 1 m op 30 m bij een bodemlaag van 50 cm klei. De kans is klein dat de zee op het Lieve tracé 50 cm klei had afgezet, want de Lieve liep in het Brugse Vrije in het overganggebied van de zandstreek naar de polders. Wat ter plaatse voor handen was - klei of zand - moest sowieso aangevuld worden met materiaal van elders, want, zoals gezegd, de Lieve was geen ingegraven gracht, maar een kanaal in ophoging.

---

<sup>45</sup> TERRY N. C., De Damse Vaart als afwateringskanaal in de jaren 1830? Jazeker! Het bouwplan van de sifon van 1847 levert extra bewijsmateriaal in: Erfgoedblad Damme, jg. 16, 2015, nr. 3, p. 58.



*Doorsnede van de Damse Vaart op een kaart uit 1809  
met de geplande verlenging tot Nieuwenhaven bij Breskens  
(Archives nationales, Pierre-Fitte, Saint-Denis ; CP/F/14/10090 /2)*

Tussen de Conduitput en de Zuiddijk trof Michel Van den Broeck bij zijn veldprospectie klei aan op de Lievebermen en zand op de aangrenzende percelen. Christian Snauwaert die de Lievebermen ten oosten van de Conduitput bewerkstelligde dat. Nabij het relict van de Lieve is er zelfs een strook van 5 à 6 m waar de klei zwaarder is dan op de rest van de berm. De laag is minstens 50 cm diep. In meer zanderige ondergrond werd mogelijk niet alleen voor de dijken, maar ook de bodem klei gebruikt om waterverlies tegen te gaan. Grondiger onderzoek van de 750-jarige dijken is wenselijk, zowel van de samenstelling, als van de bouwtechniek. Werd er rijshout gebruikt? Volgens art. 17 van een bestek uit 1817 moesten de dijken van de Damse Vaart waar nodig verstevigd worden door bundels wilgentenen.<sup>46</sup> Het belang van de Lievebermen in Damme neemt nog toe omdat middeleeuwse dijken elders zijn afgevlakt of volledig verdwenen.

### **De Livedijken of -bermen bestaan enkel nog in Damme**

De Lieve was 46,5 km lang; enkel de westelijke helft had brede dijken. Van die 23 km Lievebermen is maar slechts 6 km bewaard gebleven, want de rest verdween bij de aanleg van twee afwateringskanalen<sup>47</sup>: in 1847-48 werd de 5 km Lieve tussen Raapschot (in Moerkerke) en Stroobrugge (in Maldegem) gebruikt voor het Leopoldkanaal en vervolgens werd in 1854-56 de Lieve tussen Stroobrugge en Stoktevijver (in Zomergem) over ca. 12 km verbreed voor het Schipdonkkanaal.

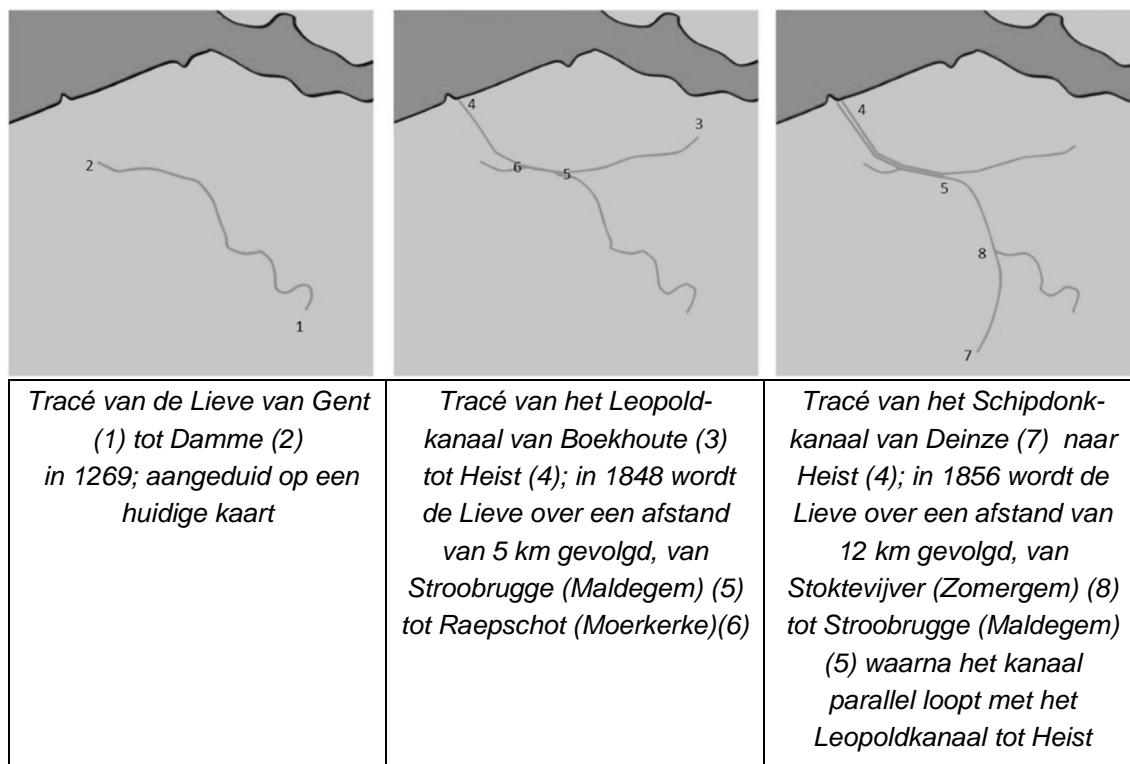
Het is een hardnekkig misverstand dat enkel het Schipdonkkanaal gebruik heeft gemaakt van de Lieve.<sup>48</sup> Op een - weliswaar beperkt - deel van 5 km had het Leopoldkanaal al eerder de Lievebermen gebruikt. Kaarten van Moerkerke en

<sup>46</sup> <http://www.zwinstreek.eu/geschiedenis/damme/chronologie-damse-vaart>

<sup>47</sup> Het Leopoldkanaal is het afwateringskanaal voor de polders van Oost- en West-Vlaanderen. Het Schipdonkkanaal heet ook Afleidingskanaal van de Leie omdat het een deel van het Leiewater afleidt naar zee en zo Gent van overstromingen spaart. Het Leiewater stonk zo naar het rotten van het vlas dat het Afleidingskanaal van de Leie de bijnaam Stinker kreeg en haar parallelle kanaal de Blinker. Het duo Blinker en Stinker lopen de laatste 20 km naar zee naast elkaar.

<sup>48</sup> De literatuur – van Boes tot *De Lieve tscoenste juweel...* – vermeldt enkel het Schipdonkkanaal, maar dat geldt enkel voor het stuk van Stroobrugge tot Stoktevijver.

Maldegem, gemaakt tussen 1848 en 1860, tonen het reeds gedolven Leopoldkanaal en het ontworpen, maar nog te delven Schiponkkanaal. Vergelijking met kadastrale plannen bewijst dat het Leopoldkanaal de volledige strook van 77 m had gebruikt. Nadien werd het Schipdonkkanaal ten zuiden van de voormalige Lievebermen gelegd.<sup>49</sup>



*Schematische voorstelling van de evolutie van het gebruik van de Lieve.  
© Caroline Terryn*

### **Relicten van de Lieve in Moerkerke en Damme**

In Oost-Vlaanderen werden in 2008 alle Lieverelicten beschermd. West-Vlaanderen telt m.b.t. de Lieve amper twee beschermde monumenten: het Sas van de Lieve en de Kazemat. Er is nochtans veel meer van bewaard. Onroerend Erfgoed onderscheidt twee soorten relictten: punt- en lijnrelictten. Op verschillende punten zijn er nog sporen van bruggen, conduiten (of sifons), schuiven, maar vooral de lijnrelictten - kanaal, jaagpaden, dijken en bermen - zijn nog aanwezig en miskend.

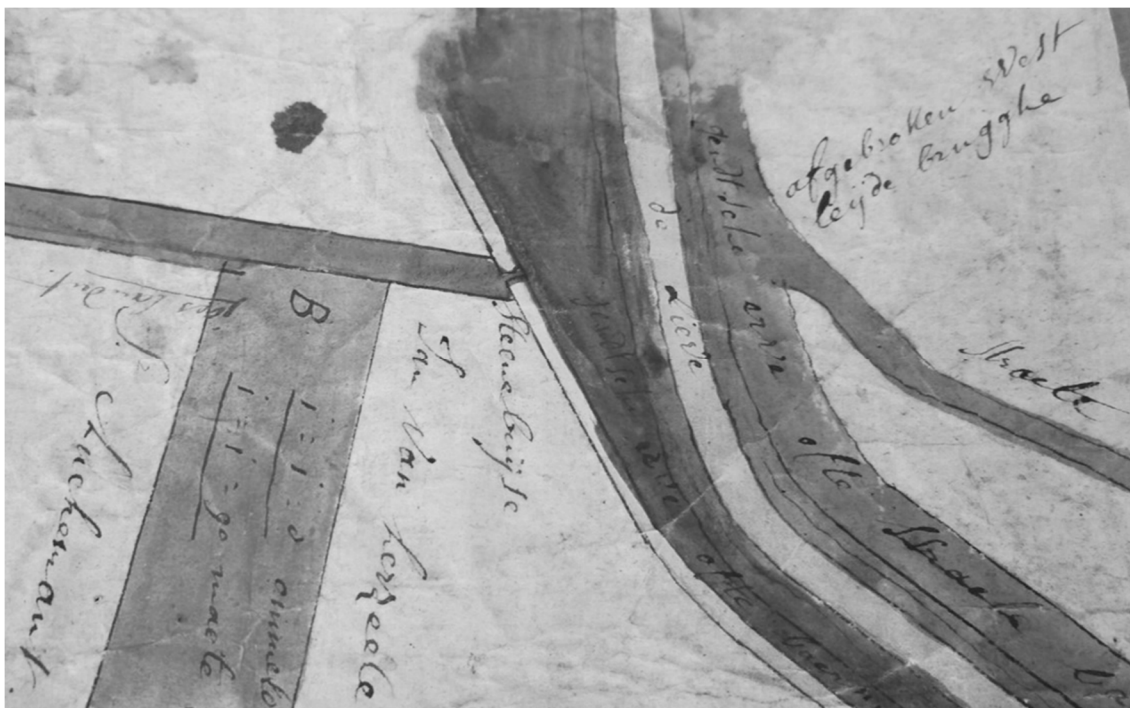
### **Bruggen over de Lieve**

Naar de vaste bruggen over de Lieve, die Gent bekostigde à rato van één brug per gemeente, verwijzen de toponiemen van de gehuchten Moerkerkebrug en Hoge Brug in Damme. Van de bruggen zelf rest niets meer: ze verdwenen bij de aanleg van de steenwegen, resp. Sint-Kruis-Middelburg in 1851 en de Oude

<sup>49</sup> TERRYNN C., *De Lievebermen van Leestjesbrug naar Raepschot en de 'exacte' ligging van het Leopoldkanaal t.o.v. de Lieve* in *Erfgoedblad Damme*, jg. 14, 2013, nr. 4, p. 99.

Sluissedijk in 1866. De Lieve werd resp. gedempt en ingekokerd; de bermen afgevlakt.

Ten westen van Moerkerkebrug herinnert een opvallende verhoging in de Legeweg wel nog aan de Kets- of Westleiebrug. De helling, in de volksmond 'de berg van Moerkerke' genoemd, ontstond ca. 1262 omdat de hoge dijken van de Lieve de Legeweg dwarsten. De helling bleef ook na de afbraak van de brug eind (?) 19<sup>de</sup> eeuw bestaan. Net als elders lag de Westleiebrug loodrecht op de Lieve. Als wegen een waterloop niet loodrecht, maar schuin kruisten, werd tot in de 19<sup>de</sup> eeuw niet gekozen om een brug schuin over het water te leggen; wel werd de weg omgeleid zodat men een korte rechte brug kon bouwen. Hier is dat bij het uittekenen van het tracé van de Lieve in 1262 niet gebeurd: de Legeweg behield haar rechte aanleg en de Lieve maakte een dubbele knik. Misschien verklaart de belangrijkheid van de eeuwenoude weg Aardenburg-Brugge-Oudenburg - Pourbus noemde hem in 1574 'Heerweg' - waarom de Gentse Leie hier haar tracé aanpaste; dat was in elk geval uitzonderlijk: dit is de enige plaats op de 46,5 km waar de Lieve 2 bochten maakte; elders doorsneed ze het landschap in rechte lijn. Gent betaalde de Westleiebrug niet, maar gedoogde ze wel. Op de kaart van het Brugse Vrije uit 1574 en 1690<sup>50</sup> heet ze 'Ketsbrug', vermoedelijk naar de ketsers of boottrekkers; op latere kaarten heet ze 'Westleyebrug'. Een kaart van 1757 met de eigendommen van de Kartuizers maakt melding van de 'afgebroken Westleijde brugghe'<sup>51</sup>



*Op dit kaartje uit 1757 is de Straete (rechts) de Legeweg. Ter hoogte van de Lieve is hij onderbroken omdat de Westleijde Brugghe afgebroken is.  
De Hoge Watering die parallel met de Lieve liep kan wel overgestoken worden want daar lag een steene buijse.*

<sup>50</sup> Brugge, Rijksarchief: Kaarten en plannen 29.

<sup>51</sup> Brugge, Rijksarchief: Kaarten en plannen 688.

In 1846 gaf het gemeentebestuur aan een omwonende toelating een nieuwe Westleiebrug te bouwen. Van deze brug, of van een voorganger, is een zware eiken brugpijler bewaard.<sup>52</sup>



*De vader van wijlen Geert Van Poucke toont een brugpijler van de voormalige Westleiebrug die zijn zoon ca. 1970 ter plekke vond.*

De meeste wegen die de Lieve in 1262 doorsneed, kregen geen brug; met als gevolg veel doodlopende straten: in Damme werden de Branddijk en de Zuiddijk onderbroken; in Moerkerke de *Paelstraete*, die nu *Visserstraat* heet. Pas in 1846 kreeg de molenaar van de Hoofdmolen van Moerkerke van het gemeentebestuur toelating om over de Lieve een brug te bouwen. Mogelijk was het een regularisatie, want in de Buurtwegenatlas van 1841, afgebeeld in de kleurenbijlage in het midden van dit tijdschrift, staat al een bruggetje getekend. Volgens de Lieve-atlas van ca. 1690 was de *Pael Straete* onderbroken en moest men een ommetje maken langs de Lieveberm en oversteken aan Moerkerkebrug.

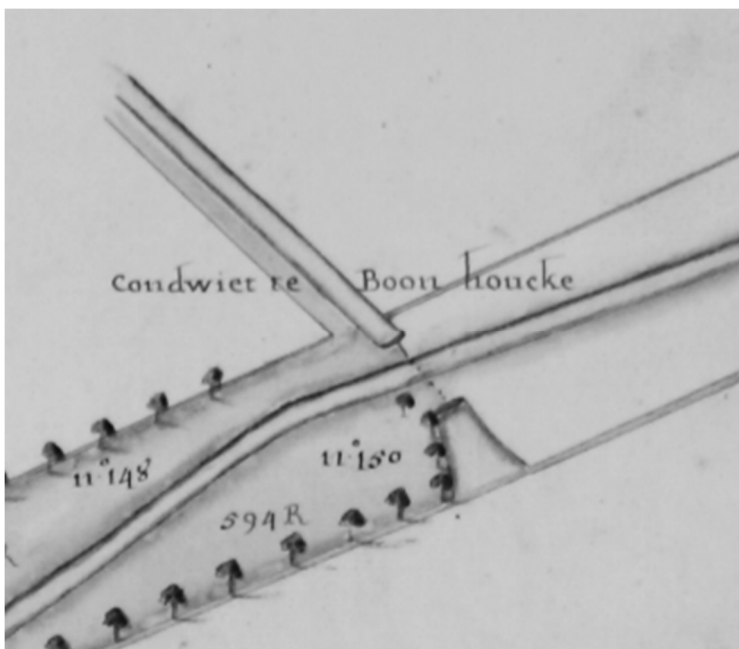
### **Conduiten en andere onderleiders onder de Lieve**

In 1262 doorsneed de Lieve niet enkel het wegennet maar ook het waterloppennet. Alle afwateringsgrachten van de watering Moerkerke werden afgesneden, want Gent verbood te lozen in haar scheepvaartkanaal om de het waterpeil niet te verstoren. Bovendien lag de bodem van de Lieve boven het maaiveld en dus boven dat van de grachten. Bijgevolg kon het gebied ten zuiden van de Lieve niet langer haar overtollig hemelwater in zee lozen. Op 13 juli 1286 sprak de Vierschaar van het Brugse Vrije een vonnis uit waarbij ze Gent beval een

---

<sup>52</sup> De balk werd bij de rioleringswerken ca. 1970 opgegraven en bevindt zich in het ouderlijk huis van wijlen Geert Van Poucke in Vivenkapelle. Heel waarschijnlijk steken er nog balken onder het wegdek. Met dank aan Denis Raman.

afwateringskanaal te graven van Maldegem tot Damme.<sup>53</sup> Er kwam een langsgracht waarop alle geamputeerde grachten ten zuiden van de Lieve werden aangesloten; later (?) werd die Hoge Watering genoemd. Aangezien de Lieve al in 1269 in gebruik was, dateert de Hoge Watering, misschien ook al van vóór 1286. De Hoge Watering loosde via een sluis van de nieuwe – geplitste - watering Moerkerke-Zuid-over-de-Lieve in het Zwin in Damme. De haven van Damme raakte echter al snel zo verzand dat de uitwateringssluis telkens verstopte. Daarom bouwde de watering in 1376 een nieuwe sluis op het Zwin in Brungheers, ten westen van Sluis, en dolf het Geleed van Moerkerke-Zuid-over-de-Lieve. Dat afwateringskanaal van 8 km verbond Brungheers met de Hoge Watering op de grens tussen Damme en Moerkerke. Daar werd onder de Lieve het conduit gebouwd. Via deze houten buis liep het overtollige water van de polders ten zuiden van de Lieve onder dit scheepvaartkanaal in het Geleed om zo noordwaarts af te wateren in Brungheers. Dit conduit heette het ‘condwiet te Boonhoucke’.



*De Lieve-atlas van ca. 1690 toont hoe het water van de Hoge Watering samenkomt in de trechtvormige bassin, de zgn. Konduitput om onder de Lieve door het condwiet te stromen in het Geleed van Moerkerke-zuid-over-de-Lieve.*

Conduit komt van het Franse conduire, (water) geleiden. “Een onderleider of sifon (gewestelijk: grondduiker) is een duiker waarmee water van de ene waterloop (meestal) onder een ander water doorloopt. Het onderscheid met een aquaduct is dat beide watergangen in de grond gelegen zijn.”<sup>54</sup> Wij verkiezen voorgaande terminologie boven die van de Thesaurus van het Vlaams Instituut voor Onroerend Erfgoed, want die geeft voor ‘grondduiker’, ‘sifon’ en ‘hevel’ één voorkeurterm: ‘hevelduiker’, waarbij een hevelduiker omschreven is als “een hevelvormige koker onder een weg, of door een dijk of een dam, om water door te laten.”<sup>55</sup> In de praktijk blijkt dat vele kokers echter recht waren i.p.v. hevel- of U-vormig. Die werden enkel gebruikt waar dat echt nodig was want bij

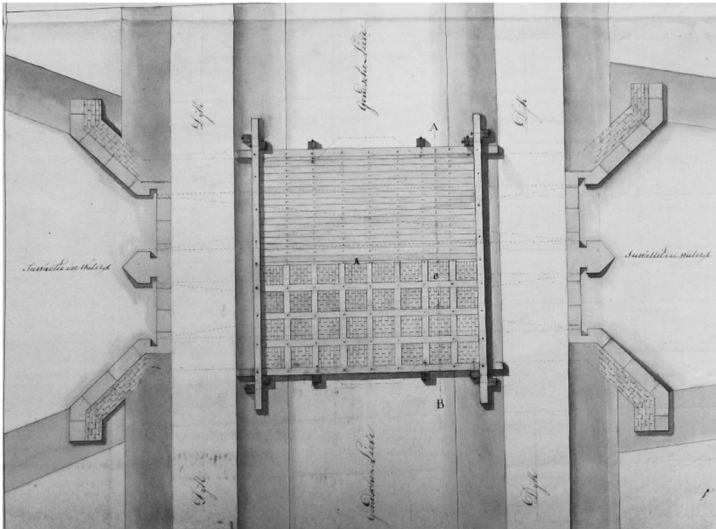
<sup>53</sup> DE SMET J., Afwateringsprobleem ten Oosten van Brugge van 1100 tot 1850 in *Rond de poldertorens*, 1978 p. 106 e.v.

<sup>54</sup> [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org)

<sup>55</sup> [www.inventaris.onroenderfgoed.be](http://www.inventaris.onroenderfgoed.be)

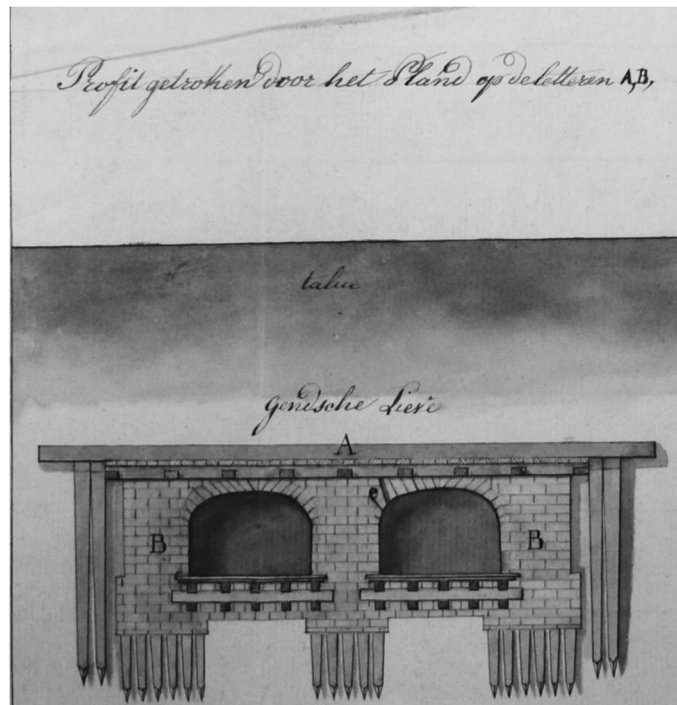
U-vormige buizen, 'echte' sifons kan "makkelijk verstopping optreden doordat zwaarder materiaal dat met het water wordt meegevoerd zich op het laagste punt in de duiker verzamelt." Bij het conduit bij Bonem of 'condwiet te Boonhoucke' volstond een rechte koker, want het niveau van de afwateringsgrachten lag onder dat van het scheepvaartkanaal. Bovendien werd ze later door 2 rechte stenen kokers vervangen.

In 1756 werd nl. de toenmalige 'vorte houten buze' vervangen door een stenen 'duiker' met twee kokers.<sup>56</sup> In 1800 liet de watering er een gedetailleerd plan van maken om inzicht te krijgen in een probleem van waterinfiltratie.<sup>57</sup>



De letter C op het grondplan uit 1800 duidt aan waar de onderleider uit 1756 water uit de Lieve verloor.

Op de doorsnede staat de lek 'C' boven aan het gewelf van de rechtse stenen koker. Het bestuur vreesde beschadiging van de 'vauten' en liet daarom deze tekening opmaken.



<sup>56</sup> Brugge, Rijksarchief: Watering Moerkerke Zuid over de Lieve, nr 221, dossier over nieuwe stenen duiker onder de Lieve te Boonhoucke ter vervanging 'vort' houten conduit, 1756.

<sup>57</sup> Brugge, Rijksarchief: Kaarten Mestdagh, 2269. *Plan ende profil vanden duyker liggende onder de Goudsche Lieve ter prochie van Moerkerke*. J. Devos, 25 september 1800.



Van die stenen onderleider rest enkel nog een sluitsteen met het bouwjaar 1756. De jaarsteen is verwerkt in de boogbrug over het Geleed. Die werd ca. 1860 gebouwd, nadat de duiker met de 2 kokers was afgebroken omdat er geen scheepvaart meer was op de Lieve. Door het wegnemen van de stenen duikers kon de Hoge Watering ongehinderd in het Geleed stromen, maar was er geen overbrugging meer. Voordien was er geen afzonderlijke brug, want de weg liep op de Lievebermen en die liepen door boven het conduit of de duiker. Nu die was afgebroken stopten de Lievebermen en was er een brug nodig. De boogbrug over het Geleed draagt een sluitsteen met het bouwjaar 1756, maar wij veronderstellen dat de steen bij het bouwen van de brug in 1860 hergebruikt werd omdat hij louter als siersteen, niet als sluitsteen fungeert en er pas een brug nodig was in 1860. Waar de jaarsteen in de constructie van 1756 paste weten we niet.

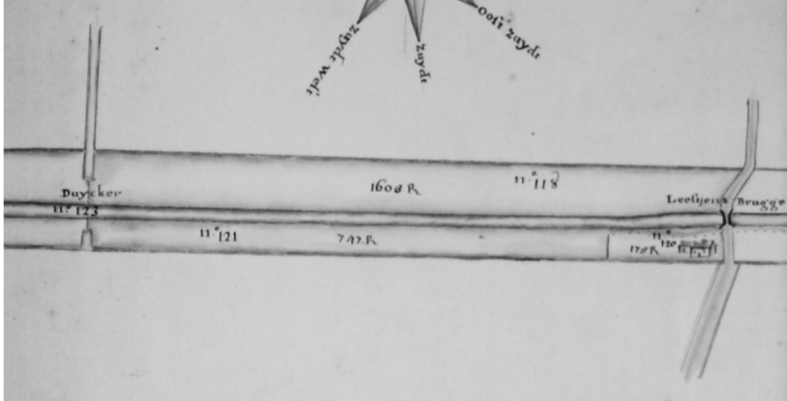


*De steen met het jaartal 1756 is waarschijnlijk afkomstig uit de afgebroken stenen onderleider die in dat jaar gebouwd werd en hergebruikt in de brug over het Geleed uit 1860.*

*De bovenbouw van de brug bij de Konduitput ondervindt net als de andere bruggen over het Geleed -de Masscherheule en die van Platheule- dikwijls schade van te snel rijdend zwaar transport.*



Op de rechteroever van het Leopoldkanaal, 600 m ten westen van de brug van de E34, herinnert een gietijzeren spindelschuif <sup>58</sup> uit 1848 aan het Leestjeskonduit dat tussen 1641 en 1848 het water van het oostelijk deel van Moerkerke-Zuid-over-de-Lieve onder de Lieve leidde om het via de Verloren Kreek en het Lapscheurse Gat in het Zwin te lozen.<sup>59</sup>



*De Lieve-atlas van ca. 1690 toont de tweede onderleider van de Lieve ten westen van Leestjesbrug.*

Op de linkeroever van het Schipdonkkanaal liet Octave 'T Serclaes de Wommersom in 1904 een onderleider met spindelschuif bouwen om water af te tappen en via de Lievebedding en een buizenstelsel naar zijn kasteel van Moerkerke te leiden. Tot midden 20<sup>ste</sup> eeuw werd de kasteelvijver op die manier gespijsd met kanaalwater. Technisch en juridisch zou herstel van deze infrastructuur mogelijk zijn.<sup>60</sup>



*Via deze spindelschuif uit 1904 kon water uit het Schipdonkkanaal via de Lievebedding en een buizenstelsel de kasteelvijver van Moerkerke bijvullen.*

<sup>58</sup> Volgens de Thesaurus van het Vlaams Instituut voor Onroerend Erfgoed is “een spindelschuif een verticaal beweegbare stuw bediend door met een tand- en heugelsysteem. Een schuif is een verticaal beweegbare stuw. Een stuw is een waterbouwkundige constructie om de waterstand of het verval van kunstmatige waterlopen/waterwegen te reguleren of te controleren, zowel ter voorkoming of beperking van wateroverlast elders als bij watersnood. Stuwen komen vooral voor op niet-bevaarbare waterlopen en kunnen ervoor zorgen dat de waterstand voor of achter de stuw zoveel als mogelijk op een gewenst peil wordt gebracht. Bij een overschot aan water kan het afsluitsysteem/mechanisme geheel of gedeeltelijk worden afgesteld.”

<sup>59</sup> TERRY N C., Het conduit bij Leestjes van rond 1641 was het tweede conduit van Moerkerke-Zuid-over-de-Lieve en is één van de vele Lieverelicten in Erfgoedblad Damme, jg. 14, 2013, nr. 2, p. 46.

<sup>60</sup> Met dank aan Michel Vandenbroeck

Waar in 1269 in Damme de eerste brug lag is niet geweten; evenmin waar en hoe de Lieve aanvankelijk aansloot op het Zwin. Vermoedelijk was dat nabij het latere stadhuis. De situatie tussen 1410 en 1617 is beter gekend: het rabot op het Zwin stond ten noordoosten van en buiten de stad. Die hefdeur heette de Zoute- of Noordspei; zo'n 230 m ten zuiden daarvan stond het het *Gentsche Speihuis*, ook de *Soete Spei* genoemd. Hier was het rabot, de hefdeur, ingewerkt in een gebouw. Beiden sluisdeuren regelden het waterniveau tussen het Lievekanaal en de getijdengeul Zwin. Het stuk tussen de 2 deuren heette de Zoute Lieve. Als saskom van een schutsluis zal het niet gediend hebben, want een saskom dient om het water tot hetzelfde niveau te brengen als de te openen deur, en deze tussenruimte van 230 m was daarvoor veel te lang. Mogelijk fungeerde de Zoute Lieve als spuikom. Bij het speihuis was er ook een brug.

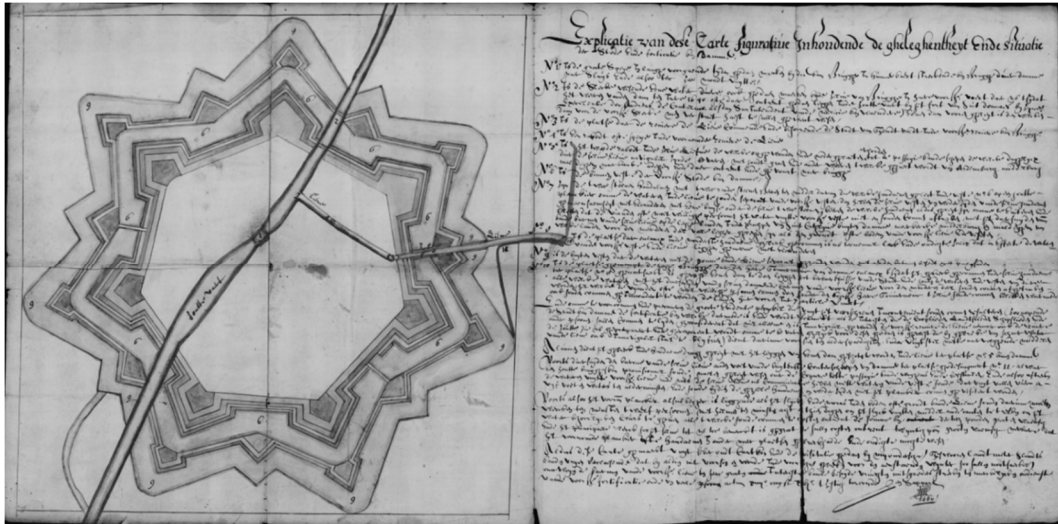
Van heel het middeleeuwse complex is nog niets teruggevonden. Het werd afgebroken bij de aanleg van de gebastioneerde vesting tussen 1616 en 1619. Er werden toen in de stad twee nieuwe rabotten gebouwd: een eerste lag op 85 m ten NO van het Stadhuis. Dat Sas van de Lieve is teruggevonden in 1969, gereconstrueerd als bloksluis in 1986 en beschermd in 1997. Nieuw archiefonderzoek heeft aangetoond dat dit geen bloksluis met schotbalken was, maar een rabot met een hefdeur. Jan Sappart schreef op de legende bij zijn kaart van Damme uit 1660: "*N°4 Is een rabodt ofte speye inde voornomde reviere de Lieve. N°5 Is het tweede rabodt inde zelve Liefve dewelcke opghewonden ende nederghelaeten worden tot de passagie vande schepen dewelcke daghelycx duer deselve Lieve navigabel synde bevaeren, met houdt graen ende ander waeren twelcke ghegaert wordt van Ardenburg, Middelburg, Maldegehem, Moerkerke, Adeghem ende daer ontrent ende ghevourt naer Brugghe.*"<sup>61</sup>



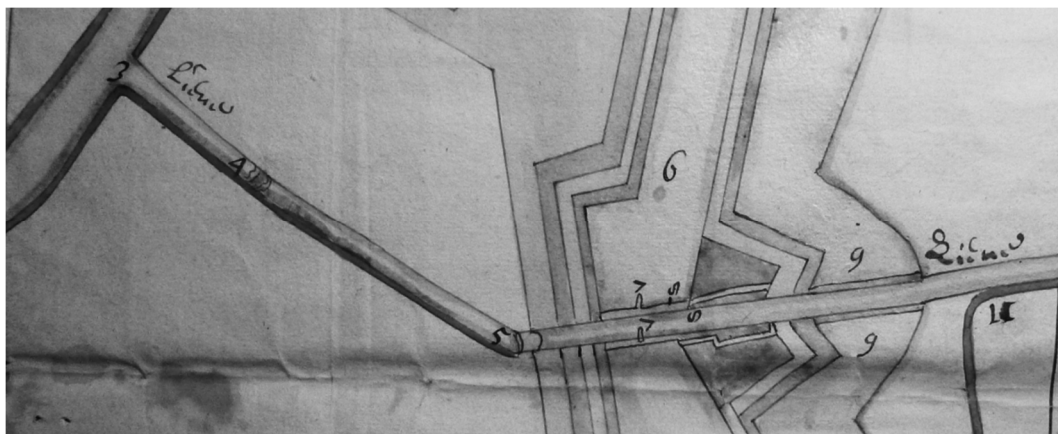
*Van 1619 tot 1660 regelde dit Sas van de Lieve het waterpeil met de Zoute Vaart.  
Het rabot was voorzien van een houten hefdeur die d.m.v. windassen  
opgeheven werd om de boten door te laten.  
Idealiter zou de reconstructie met zo'n hefdeur vervolledigd worden.*

<sup>61</sup> TERRY C., *De Lieve werd in 1660 omgeleid vanwege de gebrekkige dodanen* in Erfgoedblad Damme, jg. 17, 2016, nr. 1, p. 22.

Het tweede rabot lag zo'n 150 m ten zuidoosten van het eerste rabot, bij de wal en had een brug. De Lieve doorsneed de vestingwal in open lucht en dwarste de binnen- en buitengracht. Het Liewewater werd van het water in de binnengracht gescheiden door 2 stenen muurtjes of dodanen. De scheiding met de buitengracht gebeurde niet door stenen muurtjes – zoals Jan Lobbrecht uit 1660 toont, maar wel door 'aerden baermen beset met pallysaden'.



Kaart van Damme uit 1660 door Jan Sappart Gent, Stadsarchief, Atlas Goetgebuer, Lade 175 nr 49.



Dit detail toont hoe de Lieve (rechts) tussen twee aarden wallen (9) de binnengracht dwarste en vervolgens de ravelijn en de binnengracht doorsneed. Daar werd het Liewewater van het grachtwater gescheiden door dodanen (7). Nr. 8 duidt het lek aan in het muurtje. De dodanen lijken niet door te lopen als de Lieve de courtine van de wal doorsnijdt, maar men kan veronderstellen dat de wal wel d.m.v. een stenen muur gesteund werd. In elk geval is duidelijk dat de Lieve de courtine in open lucht dwarst. Ter hoogte van nr. 5, het tweede rabot, is er wel een overwelving, maar dat is o.i. een stenen brug. Nr. 4 is het eerste rabot, het huidige Sas van de Lieve en nr. 3 "Is de plaetse dat de reviere de Lieve commende ende behoorende de Stadt van Ghendt valdt inde voorschrevene reviere van Brugghe."<sup>62</sup>

<sup>62</sup> Kaart van Damme uit 1660 door Jan Sappart Gent, Stadsarchief, Atlas Goetgebuer, Lade 175 nr 49.

Vanwege waterinsijpeling van de dodanen werd dit tracé kort na 1660 verlaten.<sup>63</sup> Waar de Lieve voordien de wal doorsneed werd een kruitmagazijn gebouwd, de zogenaamde Kazemat van de Lieve.



*De ingang van de Kazemat van de Lieve. Foto © Oswald Pauwels.*

Voor het nieuwe tracé werd de toegang tot het ravelijn afgedamd en de noordelijke berm op de buitengracht geslecht, zodat de Lieve in de buitengracht liep. Omwille van de scheepvaart werden tussen de buitengracht en de Zoute Vaart nieuwe rabotten (of één schutsluis?) gebouwd. Mogelijk zijn er van die constructie nog relictten, want ca. 180 m ten zuiden van Slekstraat 25 zijn er resten van een waterbouwkundige constructie. Deze zijn niet beschermd en ondervinden schade telkens de gracht machinaal gerijt wordt.<sup>64</sup>

### **Relicten van de waterloop**

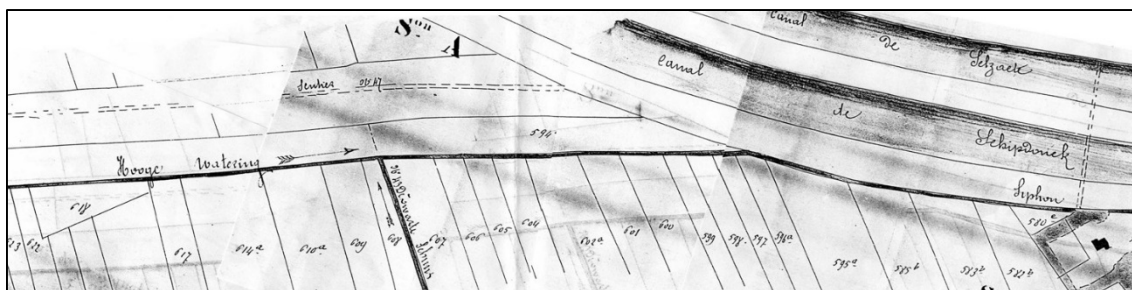
Het kanaal vormt een doorlopend lijnrelict. Afgezien van één lange onderbreking en kortere onderbrekingen ter hoogte van de voormalige bruggen, is de bedding van de waterloop goed te herkennen. Het overzichtskaartje in het midden van dit tijdschrift toont dat slechts 15 % van de 6 km Lieve effectief werd gedempt. Van het 6 kilometer lange tracé is nog zo'n 85% een open gracht: sporadisch een natte gracht, meestal een droge gracht, waar enkel 's winters water in staat. Het Lievekanaal werd dus lang niet overal gedempt, maar groeide vanzelf langzaam dicht. Al vóór 1830 was het verwaarloosde kanaal moeilijk bevaarbaar. Na 1830 werd de scheepvaart bijkomend gehinderd doordat de Hoge Brug in Damme, die tijdens de onafhankelijkheidsstrijd was afgebroken, vervangen was door een

<sup>63</sup> TERRYNC., *De Lieve werd in 1660 omgeleid vanwege de gebrekkige dodanen* in Erfgoedblad Damme, jg. 17, 2016, nr. 1, p. 22.

<sup>64</sup> Met dank aan Jacques De Grootte.

platte, vaste houten brug. De scheepvaart stopte definitief na de aanleg van het Leopoldkanaal in 1847-48 en het dempen van de Lieve ter hoogte van de afgebroken Moerkerkebrug en de Hoge Brug in Damme in resp. 1851 en 1866. Toch is het kanaal nog te herkennen als een vrijwel doorlopend lijnrelict. Alvorens de werkelijke situatie te bespreken, bekijken we de Lieve op kaart.

Op kaarten van vóór 1850 is de Lieve altijd nadrukkelijk aanwezig; nadien niet meer. In deelgemeente Moerkerke, ten oosten van de Konduitput, is de Lieve zelfs volledig van de kaart geveegd. Dat gebeurde in 1876<sup>65</sup>. Een mutatie van het kadasterplan reguleerde toen de bestaande toestand waarbij de aangelanden zich de helft van de bedding hadden toegeëigend, nadat scheepvaart onmogelijk was geworden. Door de mutatie van 1876 vormt het midden van het voormalige kanaal de perceelsgrens tussen de voormalige aangelanden van beide oevers. Sindsdien komt de Lieve niet meer voor op kaarten in Moerkerke, hoewel er nog een stukje Lieve bestaat: de smalle, natte gracht langs de straat met de naam *Lieveberm*. De oudste kaart zonder Lieve is de Waterlopenatlas van 1884.



*De Waterlopenatlas van 1884 toont duidelijk de Hooge Watering. Daarboven is de strook van 77 m te herkennen. Op die strook is met stippenlijn het Jaagpad als sentier n°47 weergegeven. Het Lievekanaal ontb reekt evenwel: het is gereduceerd tot één perceelgrens.*

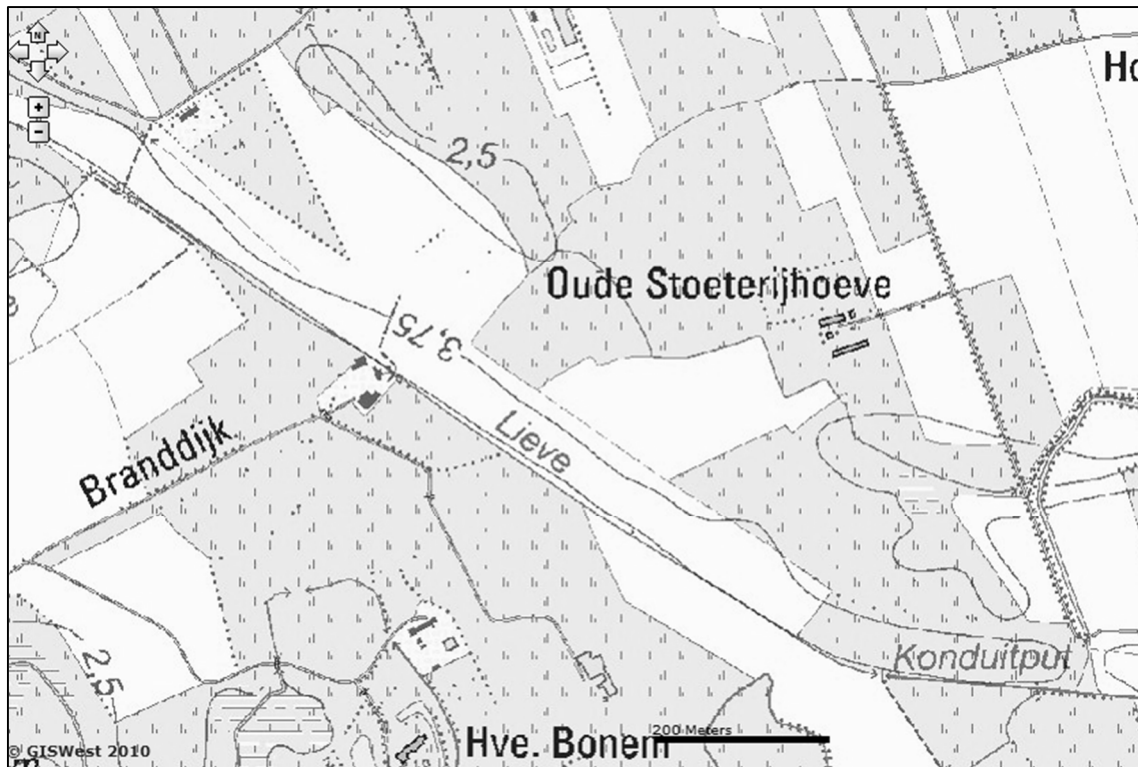
In deelgemeente Damme werd de Lieve niet van de kaart geveegd. Op de topografische kaart is de Lieve zelf weergegeven als een naamloos, fijn blauw lijntje. Toch is ook de naam *Lieve* vermeld, maar die duidt hier niet de historische Lieve aan, wel het Damse deel van de Hooge Watering.<sup>66</sup> Dat was het afwateringskanaal dat gelijktijdig en parallel met de Lieve werd gedolven.

In deelgemeente Damme was er geen kadastermutatie en staat de Lieve dus ook nog op het huidige kadasterplan. Tussen de Conduitput en de Zuiddijk komt het kanaal overeen met perceel nr. 240, een lange strook van 8 m breed met de aanduiding 'water'. Parallel met nr. 240 loopt nr. 239, nu opgesplitst in B en C. Perceel nr. 239 was volgens de 19de eeuwse register van het kadaster een 'dijk alsnu weiland'. Beide percelen waren toen eigendom van de Wateringen. Nu zijn ze in bezit van de Oostkustpolder. Dat is vreemd want in de Franse Tijd hadden de departementen Gent onteigend met als doel de bermen te verkopen en het scheepvaartkanaal te behouden. Hier heeft het Leiedepartement - of haar

<sup>65</sup> TERRY C., De Lieve werd in Moerkerke al eerder van de kaart geveegd door kadastermutatie van 1876 in Erfgoedblad Damme, jg. 13, 2012, nr. 4, p. 94.

<sup>66</sup> Volgens de huidige Waterlopenkaart begint de Hohe Waterin 450 m ten noorden van het Bradericplein van Vivenkapelle en vervoegt de Moerkerkese Hooge Watering pas ter hoogte van de Konduitput.





*Op deze kaart duidt de naam Lieve niet op het historische scheepvaartkanaal, maar op de afwateringsgracht de Hoge Watering die er parallel mee liep.*

*Topografische kaart van België, 132 Noord, 110.000, NGI, 1995*

erfgenaam, de provincie - het kanaal en de bermen op een gegeven moment blijkbaar afgestaan aan de watering.

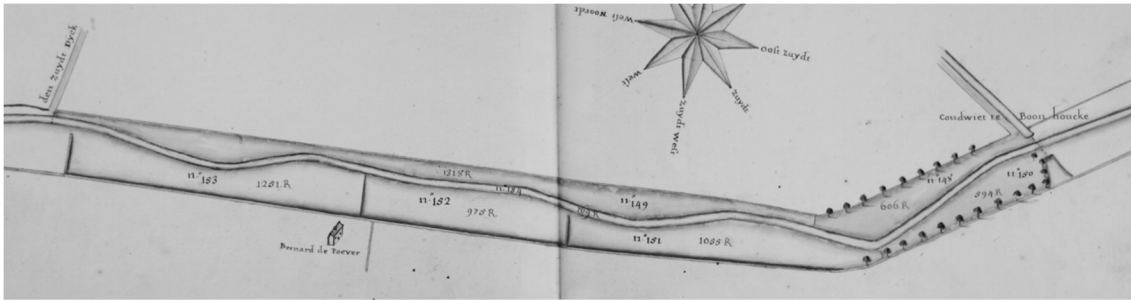
Het perceel nr. 240 met de vermelding 'water' duidt onmiskenbaar het Lievekanaal aan, want het meet 8 m breed en tijdens de opmaak van het primitief kadaster, afgerond in 1834, was de Lieve 8 m breed. Volgens de Buurtwegenatlassen van Moerkerke en Damme was de Lieve in 1841 eveneens 8 m breed. Oorspronkelijk was het kanaal weliswaar vermoedelijk zo'n 5 m breed, maar in 1666-67 werd de Lieve over de hele lijn verbreed naar 8 m omdat ze tijdelijk als omleiding werd gebruikt tijdens werken aan de Brugse Vaart.<sup>67</sup>

In werkelijkheid blijft van het Lieveperceel nr 240 – volgens het kadaster 8 m breed en met water gevuld – nog weinig over: tussen de Conduitput en de Zuiddijk staat nergens meer water in de Lieve en 700 m van de gracht, de helft, is zelfs gedempt. Tussen 1952 en 1966 werden noord- en zuidoever samengevoegd tot één groot landbouwperceel.<sup>68</sup> Ter plaatse leek het alsof de gracht volledig dicht was en het kanaal niet ingekokerd.<sup>69</sup> Waar het kanaal niet

<sup>67</sup> Cfr. BOES J., *De Lieve, eerste kunstmatige verbinding tussen Gent en de zee*, Gent, 1929, p. 48. En DE KEYSER A., *De sluis op het Zwin of Zoute Vaart in: Rond de Poldertorens*, 1995, nr. 4, p. 119.

<sup>68</sup> Brussel, Nationaal Geografisch Instituut, Luchtfoto's, reeks F13 B3 52, foto 036 (1952) en reeks F13 B4b 66, foto 1109 (1966). Met dank aan drs. Jan Trachet.

<sup>69</sup> Met dank aan Michel Vandenbroeck



*Een vergelijking van de Lieve-atlas van ca. 1690 en de huidige kadasterkaart met een recente luchtfoto toont duidelijk dat tussen de Konduitput (rechts) en de Zuidijk (links) bijna 700 m van perceel nr. 240, de voormalige Lievebedding, verdwenen is.*

gedempt werd, blijft van het perceel nr. 240, dat in eigendom is van de Oostkustpolder<sup>70</sup> nog maar een strook van 2 m i.p.v. 8 m breed over.

*Op de voorgrond het perceel nr. 240, dat volgens het kadaster 8 m breed is, maar in werkelijkheid meestal slechts 2 m. Achter de prikkeldraad is de voormalige Lievebedding zelfs helemaal verdwenen: de gracht werd gedempt en de twee Lievebermen werden samengevoegd.*



<sup>70</sup> Met dank aan Dirk Van Craeynest, Ontvanger-griffier Oostkustpolder.



Afgezien van de lange onderbreking tussen de Conduitput en de Zuiddijk en kortere onderbrekingen ter hoogte van de voormalige bruggen, vormt het kanaal een doorlopend lijnrelict. Van het 6 kilometerlange tracé is nog zo'n 85% een open gracht. Slechts 15 % van de 6 km Lieve werd effectief gedempt.

Op 2 plaatsen staat er zelfs permanent water in de Lieve. Vlak bij Damme is ze zelfs nog zo'n 4 m breed op de ca. 150 m tussen de Rabattestraat en waar de Lieve uitmondt in de voormalige buitengracht van de vesting. Dit is het enige stuk Lieve dat op de *Kaart met de Waterlopen* staat.<sup>71</sup>



*Tussen de Rabattestraat en de stadswallen ligt het best bewaarde deel van de Lieve in Damme. Foto © Michel Van den Broeck, maart 2012.*



*Vlak voor de Lieve de stadswallen bereikt buigt ze af. Deze bocht ontstond in 1660 toen de Lieve werd omgeleid in de buitengracht.  
Foto © Michel Van den Broeck, maart 2012.*

---

<sup>71</sup> W.H.11.4 op kaartlaag Waterlopen, zie [www.giswest.be](http://www.giswest.be)

Ook in Moerkerke staat er nog permanent water in de Lieve. Tussen Moerkerkebrug en de Visserstraat is er een open, natte gracht van ca. 175 m lang en ca. 1 m breed; dit relict van de Lieve staat op geen enkele kaart, zelfs niet op de topografische.



*In Moerkerke herinnert niet alleen de straatnaam Lievebarm aan het middeleeuws kanaal, maar ook een gracht die er langs loopt. Foto © Caroline Terry, 2015.*

Elders is de Lieve dichtgegroeid tot een nog smallere gracht waar merendeels enkel 's winters water in staat. Toch is de gracht ook meestal te herkennen aan het riet dat in de bedding groeit.

*Op de achtergrond de bomen van het Schipdonkkanaal; op de voorgrond een knotwilgenrij langs de relict van de Lieve.*





*In de natte winter van 2011 liep de Lievebedding ten oosten van Moerkerkebrug weer vol water. Foto © Michel Van den Broeck, 10.1.2011.*



*Langs de Lieveberm Oost staat zelden water in de bedding, maar de bedding zelf en de rechter Lievedijk zijn goed te herkennen aan het reliëf.  
Foto © Michel Van den Broeck, maart 2012.*



*Langs Lieveberm West is zowel de zuidelijke berm als de noordelijke te herkennen aan het reliëf en het kanaal aan de rietkraag. Het jaagpad werd verhard tot aan de laatste hoeve. Foto © Michel Van den Broeck, maart 2012.*



*Nabij de kruising met de Legeweg maakt de Lieve, herkenbaar aan de droge gracht, een bocht. Het kanaal lag niet meer in het midden van strook van de 77 m, maar dichterbij de Hoge Watering. Langs die afwateringsgracht staat een wilgenrij, uiterst links op de foto. Foto © Michel Van den Broeck, maart 2012.*



*De Lieve vanaf de Konduitput richting Moerkerke. Tussen de Legeweg en de Konduitput is het voormalige kanaal nog een drietal meters breed en één meter diep. Op het laatste stuk staat er 's winters water in.  
Foto © Michel Van den Broeck, maart 2012.*



*De Lieve richting Konduitput en Moerkerke. Tussen de Konduitput en de Zuiddijk is het Lieveperceel nr. 240 herkenbaar aan de rietkraag, maar van de 8 m is slechts een smalle strook over. Foto © Michel Van den Broeck, maart 2012.*



*Vanop de hoek van de Zuiddijk en de Rabattestraat is de Lieve goed te herkennen. Richting Moerkerke is er een brede rietkraag tussen twee langwerpige percelen, de zgn. Lievebermen. Foto © Michel Van den Broeck, maart 2012.*



*Dezelfde locatie als vorige foto, maar dan richting Damme. Rechts, net buiten beeld, de hoek van de Zuiddijk en de Rabattestraat; links de rietkraag van de voormalige Lieve en tussen de Rabattestraat en die gracht ligt de noordelijke Lieveberm. Foto © Michel Van den Broeck, maart 2012.*





*Waar de Lieve de Oude Sluissedijk nadert, is de voormalige Lieve enkel te herkennen aan een droge gracht zonder rietbegroeiing.  
Foto © Michel Van den Broeck, maart 2012.*

### **Relicten van de jaagpaden**

Eeuwenlang waren jaagpaden onmisbaar, want bij windstilte en tegenwind werden de zeilschepen getrokken. Sinds 1841 – toen de Buurtwegenatlassen per gemeente alle wegen inventariseerden – liggen de Lievejaagpaden in Moerkerke en Damme wettelijk vast als voetwegen van 1,5 m. In Damme was er enkel op de noordelijke oever een pad: de ‘sentier n° 39’ of voetweg nr. 39 heette er Leybermwegel. Volgens de Moerkerkse Buurtwegenatlas had de Lieve zowel op de noord- als zuidoever een pad: ‘sentier 47’ en ‘sentier 48’. Moerkerkenaren noemden ze allebei Ketsbermwegel, naar de ketsers, de boottrekkers.

In de jaren 1960 werden vele onverharde wegen geasfalteerd. Het overzichtskaartje in de kleurbijlage in het midden van dit tijdschrift toont dat vier van de zes km Lievejaagpad werd verhard; soms het jaagpad zelf, soms een parallelle weg op de buitenste perceelgrens van de Lievebermen. Zoals gewoonlijk verharde men enkel waar nodig. In Moerkerke loopt de straat Lieveberm aan weerskanten dood aan de laatste hoeve. Oostwaarts loopt de weg - juridisch gezien althans - door tot aan het Schipdonkkanaal, waar het pad aansluit op het jaagpad langs het Schipdonkkanaal; in Stoktevijver (Zomergem) sluit dat aan op het jaagpad van de Lieve. In 1997 werd die buurtweg als Lieve-tragel overal heropend en heraangelegd als een fietspad. Zo kan vanaf Stoktevijver tot aan het kanaal Brugge-Oostende 11 km gefietst worden langs de Lieve. In Wondelgem en Gent worden alle Lieverelicten ontsloten. In Oost-Vlaanderen werden ze overigens bijna allemaal beschermd in 2008. Op die manier is het mogelijk vanuit het centrum van Gent de Lieve af te fietsen tot

Damme, ware het niet dat de jaagpaden in Damme op 3 plaatsen onderbroken zijn.

In Moerkerke loopt de Lieveberm niet alleen oostwaarts, maar ook westwaarts dood. Volgens de Buurtwegenatlas loopt ze verder tot aan de voormalige Westleiebrug op de kruising met de Legeweg. De laatste 400 m is wel geasfalteerd. Dat stuk wordt nu beschouwd als een doodlopende zijstraat van de Legeweg en draagt ook die naam, maar is eigenlijk een verhard stuk Lievejaagpad. De asfaltlaag ligt vlak naast de droge gracht de Lieve. Elders ligt de verharde weg verder van het voormalige kanaal, meestal aan de buitenrand van de Lievebermen. Dat is het geval vanaf het kruispunt met de Legeweg tot aan de Konduitput. Ten westen van de Konduitput is het jaagpad weerom onderbroken. Pas aan de hoek Rabattestraat-Zuiddijk kan weer parallel met de Lieve gereden worden. Ook het laatste stukje jaagpad ten noorden van de Oude Sluissedijk, waar de Lieve nog een kanaaltje van 4 m breed is, is niet toegankelijk.

Alle jaagpaden zijn als voetweg opgenomen in de Buurtwegenatlas en zijn dus in principe open te stellen. Mocht men het Lieve-erfgoed als wandel- en fietspad willen ontsluiten, volstaat het op de ontbrekende stukken het jaagpad te heropenen; in Moerkerke zou dat aan de oever kunnen waar geen bewoning is, want daar was er zowel op de linker- als rechteroever een jaagpad.. In Damme ontbreekt de verbinding tussen de Konduitput en de Zuiddijk. Die link zou hersteld kunnen worden op openbaar domein, want de Oostkustpolder bezit er de voormalige Lieve en de rechterberm: 2 percelen van 8 m breed. Zo'n fietspad hoeft niet per se op het oorspronkelijke tracé te liggen: het kan ook naast de afwateringsgracht die langs de zuidelijke perceelgrens van de Lieveberm lopen.<sup>72</sup> Zo zou vanaf Damme tenminste rechtstreeks tot aan de Konduitput en de Westleiebrug gefietst kunnen worden. Nu valt de Konduitput volledig buiten het Fietsnet, terwijl het juist een idyllisch plekje met een rijke geschiedenis is.



*De Konduitput is genoemd naar het trechtersvormig bassin waar het water van de Hoge Watering samen kwam om via het condwiet onder de Lieve in het Geleed te lopen. In 1860 werd die onderleider afgebroken en kwam er een brug over het Geleed. De foto is genomen vanop de brug. Foto © Michel Van den Broeck, maart 2012.*

<sup>72</sup> Die gracht heet nu trouwens 'Lieve' maar maakte oorspronkelijk deel uit van de langsgracht die in Moerkerke Hoge Watering heet.



## **Relicten van de dijken en bermen**

De best bewaarde lijnrelicten van de Lieve zijn de bermen en dijken. De reliëfkaart in het midden van dit tijdschrift maakt dat duidelijk. Ten oosten van Moerkerkebrug is enkel nog de zuidelijke berm intact. Opmerkelijk is dat de dijken minder hoog zijn op die plaatsen waar de Lieve een oude Zwinarm dwarst. Daar was de loop van het kanaal ook minder rechtlijnig.

Vanop de begane grond zijn de dijken op sommige plaatsen te herkennen in het reliëf. De zuidelijke dijk is te zien vanaf het doodlopend straatje Lieveberm Oost. Het beste zicht heeft men vanop de dijk van het Schipdonkkanaal.



*Vanop de dijk van het Schipdonkkanaal is de rietkraag van de Lieve goed te zien. Links daarvan ligt de nog vrij goed bewaarde zuidelijke dijk; de noordelijke is volledig afgevlakt. Foto © Oswald Pauwels, 2015.*

## **Besluit**

De Lievebermen met alle punt- en lijnrelicten verdienen meer aandacht en bescherming. Het zijn immers unieke getuigen - enkel in Damme bewaard - van een zeer vroege (13<sup>de</sup> eeuw!), zeer grote onteigening (177 km<sup>2</sup>) en reusachtige infrastructuurwerken: de Lieve was een smal kanaal van 5 m breed, maar in het Brugse Vrije werd dit kanaal in ophoging geflankeerd door twee zeer brede Lievebermen op een strook van 77 m. Gent onteigende die strook omdat het Brugse Vrije Gent verplichtte om Livedijken te bouwen die tegen zeestormen bestand waren. Om te verhinderen dat zulke hoge dijken zouden schuiven bouwde Gent dijken met een zeer flauw buitentalud. Voor zo'n brede dijken was

een strook van 77 m nodig. Nader onderzoek moet uitwijzen of deze hypothese standhoudt. Dit artikel wil dan ook slechts een aanzet zijn tot een verbreding en uitdieping van de studie en –bescherming van de Lievebermen.