

DE LIEVE TE DAMME BLOOTGELEGD.
 =====

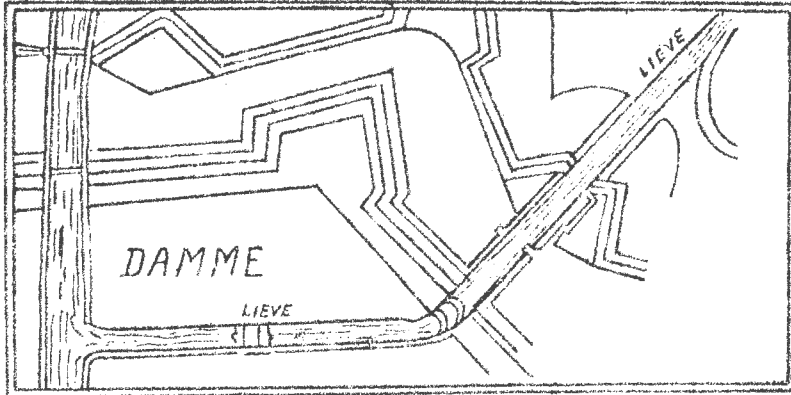
door Dr. Jos De Smet.

De opgravingen naar het bed van de Lieve te Damme, die door de heer Ph. Duprez worden ondernomen, hebben geleid tot zeer spectaculaire resultaten. Op een goede honderd meter achter het stadhuis kon hij een van de achtereen-volgende mondingen van de Lieve blootleggen. Het oude kanaal ligt aldaar tus-sen twee kaaimuren in blauwe steen, die trechtersvormig uitlopen daar waar vroeger het Zwin, of liever wat ervan overbleef, namelijk de Zoute Vaart, liep. Ook de bodem van dit stuk kanaal is gevloerd met grote blauwe schorren en al-les is in uitstekende toestand bewaard gebleven.

Deze monding van de Lieve stamt uit latere eeuwen. De Tachtigjarige Oorlog (1568-1648) tussen de opstandige Provincies en de Koning van Spanje, speelde zich ook ten dele af in onze streek. In 1604 had Prins Maurits van Nassau vaste voet gevat in de huidige grensplaatsjes Sluis en Aardenburg, en de Noordnederlandse Provincies beheersten geheel het huidige Westelijk Zeeuws-Vlaanderen.

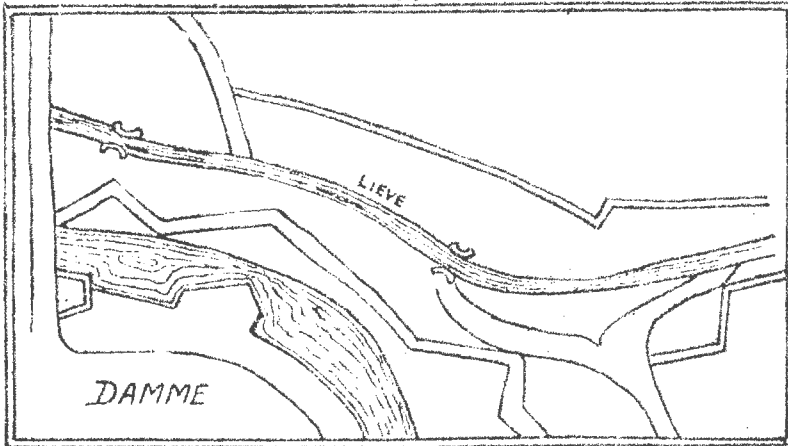
Wanneer in 1619 tussen beide oorlogvoerende partijen het Twaalfjarig Be-stand werd gesloten, dat zou duren tot 1621, hoopte men dat dit zou leiden tot een definitieve vrede. Maar wanneer de Noordnederlanders gedurende het Be-stand hun nieuwe Zeeuwsvlaamse grenzen gingen versterken, volgde men van Spaan-se zijde hun voorbeeld na. Grensforten en later de Linie van Cantelmo werden aangelegd. En als ruggesteun voor de Spaanse grensverdediging tegenover Sluis en Aardenburg, werd de stad Damme, die in volle verval was, omgebouwd tot een moderne vesting in de vorm van een ster met zeven bastions. Dit gebeurde in 1616. Bij deze gelegenheid werd de Lieve, die vroeger enkele honderden meter te noorden van de stad in het Zwin liep, nu binnen de stad gebracht. Het is

I



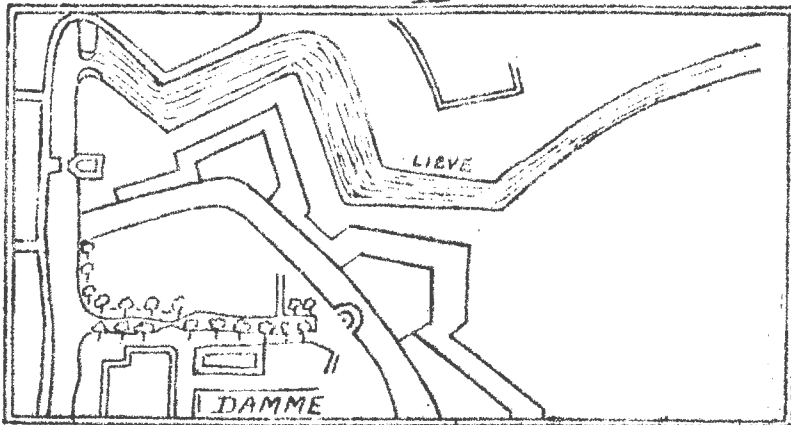
Stadsarchief - Reeks 529 (Lieve) N°40. (a° 1660)

II



Stadsarchief - Reeks 529 N°6 - Landboek 1612

III



Stadsarchief. Reeks 98 N°11. (Cortés et Plans) a° 1751)

Uit J. Boez, "De Lieve, eerste kunstmatige verbinding
tusschen Gent en de Zee", Gent 1921, rechtver blz.18
Deze plannen berusten op het Stadsarchief te Gent.

een deel van deze monding van de Lieve die nu werd blootgelegd.

De verzorgde afwerking van deze nieuwe arm, waarvoor toen geen kosten werden gespaard, ook niet om de bodem met schooren te beleggen, toont dat dit werk met een militair doel werd aangelegd. Het ging hier niet zozeer om de scheepvaart te bevorderen, die niet belangrijk meer was, maar eerst en vooral om een reserve drinkwater binnen de stad te bezitten voor het geval dat de pijpleiding die sedert 1269 het drinkwater te Damme aanbracht uit de vijver van Male, door de vijand zou worden onderbroken. In beide kaaimuren is de gleeuf aangebracht waarin de balken van een bloksluis konden worden ingeschoven om het water op te houden.

Deze monding van de Lieve bleef slechts een halve eeuw in gebruik. Omstreeks 1660 werd de Lieve opnieuw buiten Damme gelegd. Daartoe werd dan het noordelijke del van het vestingswater gebruikt, dat in de Zoute Vaart uitliep. De loop binnen de stad, die nu ten die werd blootgelegd, werd van de vestingen afgesloten, maar bleef behouden, misschien als waterreservoir. Op een plan van Damme uit het jaar 1751, dat bewaard wordt op het Stadsarchief te Gent, is deze loop van de Lieve omzoomd met bomen (1).

Deze toestand is blijven bestaan tot in 1810, wanneer keizer Napoleon de huidige Damse Vaart door Spaanse krijgsgevangenen liet graven, dwars door de Korenmarkt te Damme, die volledig in de nieuwe vaart verdween. De aldaar uitgegraven grond werd gebruikt om de oude havenkom en de 17-eeuwse loop van de Lieve binnen Damme op te vullen, die nu, na anderhalve eeuw, opnieuw werden blootgelegd.

De Lieve

Omstreeks 1250 kwam het Brugse havencomplex van het Zwin tot een hoge economische bloei en telde reeds enkele havenstadjes: Damme, Aardenburg, Ede en Mennikerede.

De stad Gent zocht een verbinding met de zee en zag uit naar het Zwin. In 1251 besloot zij een kanaal te graven van Gent naar Aardenburg, dat aldaar langs de Ede in verbinding zou staan met de monding van het Zwin te Slepeldamme. Later werd van deze verbinding met Aardenburg nooit het minste spoor meer gevonden, en in 1262 was er reeds een kanaal gegraven tussen Gent en Damme.

Iedereen was overtuigd dat de verbinding met Aardenburg nooit was tot stand gekomen, totdat Dr. Elisabeth Gottschalk, nu lector aan de Universiteit te Amsterdam, in het renteboek van het Brugse Sint-Janshospitaal uit het jaar

1310, ontdekte dat de Lieve vroeger liep door de bezittingen van het Brugse Hospitaal in de streek tussen Strobrugge en Aardenburg. In een zestiende eeuwse ommeloper van de Watering van Beooster Be, ten zuiden van Aardenburg, wordt de Lieve aldaar nog herhaaldelijk vermeld. Zij had er toen een breedte van acht voet of 2,20 m, wat niet meer voldoende was voor de scheepvaart. En bij het nader bekijken van de huidige Nederlandse en Belgische topografische kaarten kan men nog delen van de oude loop van de Lieve terugvinden; wat darenboven ten volle bevestigd wordt door een luchtfoto, die toelaat de loop van de verdwenen Lieve te volgen vanaf kilometerpaal 31 van de Schipdonkvaart (op de grens van Maldegem en Sint-Laureins) tot Smedekensbrugge bij Aardenburg.

Voor een tiental jaren ben ik aldaar nog ter plaatse geweest op het gehucht Moerhuizen te Maldegem, tussen de Schipdonk- en de Leopoldvaarten, waar van de oude tak van de Lieve naar Aardenburg alleen nog een grachtje overblijft. Iedereen weet dat de Lieve tussen Waarschoot en Moerkerke in 1846 verbreed en verdiept werd om te dienen voor de nieuwe Schipdonkvaart.

Het graven in 1262 van een nieuwe tak tussen Maldegem en Damme was zeker het gevolg van de snelle economische ontwikkeling van de Brugse voorhaven Damme. En zo werd de oude tak Maldegem-Aardenburg eenvoudig verlaten en is die in de loop van de eeuwen bijna volledig verdwenen (2).

De Lieve eindigde te Damme binnen de stedelijke agglomeratie in de havenkom, op een honderd meters achter het tegenwoordige stadhuis.

Deze ligging gaf waarschijnlijk geen voldoening meer omdat de aangroei van de woonhuizen slechts onvoldoende ruimte beschikbaar liet voor het lossen en het laden van de schepen. Daarom werd, tussen de jaren 1410 en 1420 de Lieve meer naar het noorden gelegd op een honderdtal meters buiten de toenmalige stadsonwalling. Deze toestand vindt men terug op het plan van Damme door Jacob van Deventer van circa 1550 en vooral op het plan van Damme, dat deel uitmaakt van het groot plan van Brugge door Marcus Geraards uit het jaat 1562. Op dit laatste plan ziet men ⁱⁿ de Lieve tussen de twee speien of sluizen, eerst de Gentsche Speye, en dichterbij de Zoute Vaart, de Noordersche Speye. Het waren twee gebouwen die boven het bed van de Lieve waren opgetrokken en waaronder de schepen moesten doorvaren. De aanlegplaats voor de schepen lag tussen beide speien. Aldaar bestonden twee hoofden of steigers: het Gentsche Hoofd en het Caeshoofd. Vandaar lag een kassei naar de Ste.-Katerinepoort, die in het Zuiden van Damme toegang gaf tot de Ste-Katarinekerk buiten de stad.

Geheel de loop van de Lieve, alsook de speien en de hoofden te Damme, behoorden aan de stad Gent. In 1569 had de magistraat te Damme de Lieve gepacht van de schepenen van Gent voor een termijn van achttien jaren, op voorwaarde de kassei en de twee aanlegplaatsen te onderhouden (4).

Zoals we hoger zagen werd de Lieve in 1616 binnen de stad Damme gelegd tot achter het stadhuis, waar nu de opgravingen de monding of sluis ervan hebben blootgelegd. De vroegere Ste-Katerinoort werd in 1616 omgebouwd tot waterpoort, langswaar de schepen uit Gent Damme konden binnenvaren. De waterpoort bestaat nog in de vestingen achter de Haringmarkt (5). De vaarbreedte aldaar bedroeg slechts een drietal meters. Omstreeks 1660 werd de Lieve dan opnieuw buiten de stad gelegd.

Iedereen staat verbaasd over de smalle doorvaart in de nu blootgelegde Lieve, die slechts 3,07 m. breed is. Maar de schepen die op de Gentse Lieve vaarden mochten slechts een lading vervoeren waarvan het gewicht ten hoogste gelijk was aan vijf tonnen wijn of tien mudden koren, 't is te zeggen 5000 kg. of vijf ton. Deze schepen mochten niet hoger zijn dan 15 voet of 4,10 m, niet dieper dan 3 voet of 0,82 m en niet breder dan 8 voet of 2,30. Dezelfde scheepsmaten golden ook voor de andere waterlopen uit het Gentse: de Moervaart en de Durme. Terwijl inde kuststreek van Frans en Belgisch Vlaanderen de grootste toegelaten scheepsvracht was zes vaten wijn of 6000 kgr. (6).

Vóór enkele jaren werden te Brugge op de Kranplaats de overblijfsels van de Kranebrug op de overdekte Reie blotgelegd. Langsdaar kwamen de koopwaren voorbij die uit de schepen op het Zwin naar de Waterhalle op de Markt te Brugge werden overgebracht. De breedte tussen de twee pijlers van de brug bedroeg 3,20 m.

Ten andere de zeeschepen die in de middeleeuwen tot aan Damme kwamen waren niet zeer groot. In 1304 werd een Vlaams leger van 2000 man te Zierikzee op het eiland Schouwen aan wal gezet. Het werd vervoerd op 144 kleine z e e s c h e p e n, afkomstig uit de Vlaamse havens. De gezamenlijke tonnage van dez scheepjes bedroeg 3600 ton of gemiddeld 25 ton per schip. Het grootste zeescheepje mat 38 ton en het kleinste 12 ton. Alleen dergelijke z e e s c h e p e n konden in de XIIIe eeuw en in de eerste helft van de XIVE eeuw Damme bereiken. In die tijd waren de grootste zeeschepen, die slechts tot Sluis konden varen, tussen 100 en 150 ton. Vergelijk deze maten met de binnenschepen die nu varen op de vaart Gent-Brugge-Oostende, en waarvan de inhoud meest-

al schommelt tussen 300 en 600 ton (7).

Het nieuwe zeekanaal dat in 1564 Brugge over Koolkerke en Monnikerede verbond met Sluis, en waarlangs zeeschepen naar Brugge kwamen, had een breedte van 20 meter. In 1665 was de breedte van de Lieve vijf meter, zodat twee binnenschepen elkaar nog konden voorbijvaren.

De scheepvaart op de Lieve kende een langzaam maar zeker verval. Het begon na het graven in 1546-47 van de Sassevaart, die Gent verbond met Sas-van-Gent en de Westerschelde, een betere en kortere weg naar de zee dan over Damme. Daarna volgde in 1564 het graven van het zeekanaal Brugge-Koolkerke-Pareboom-Monnikerede-Sluis, waardoor de rechtstreekse verbinding tussen Damme en Sluis voorgoed verbroken was te Bekaf onder Monnikerede. Om uit Damme Sluis te bereiken, moest men de omweg maken over Brugge, Koolkerke en Monnikerede.

Van november 1564 to april 1586 vaarden enkel 207 schepen op de Lieve, of gemiddeld elf schepen per maand, wat per maand een maximum geeft van 55 ton vervoerde goederen.

In 1613 werd de huidige vaart Gent-Brugge gegraven. Maar na de uitdieping van deze vaart in 1666-67 werd de Lieve hoe langer hoe minder bevaren. Op het einde van de achttiende eeuw is er een jaar geweest waarin, op negen maanden tijd, slechts negen schepen op de Lieve zijn gevaren.

Mijn nonkel Jules Van de Bussche, geboren te Moerkerke in 1861, heeft me vroeger verteld dat zijn grootmoeder nog mede geweest is naar de Brugse zaterdagmarkt met het marktschip van de brouwer van Moerkerke. Het vertrok aan Moerkerkebrug om, over Damme, de Dampoort te Brugge te bereiken. Dit kleine bootje kon niet veel passagiers medenemen, maar het was de gemakkelijkste manier om te Brugge te geraken, want al de wegen tussen Moerkerke en Brugge waren aardewegen. Met het graven van de huidige vaart Brugge-Damme-Sluis in 1810 werd de verbinding met de Lieve voor goed verbroken en de inwoners van Moerkerke moesten wachten tot in 1846 om gemakkelijk te Brugge te geraken over de nieuw aangelegde steenweg Brugge-St.Kruis, Moerkerke-Middelburg.

~~~~~

#### N o t a ' s :

1. Zie de drie plannen van Damme uit de jaren 1612, 1660 en 1751 bij J. Boes. De **Lieve**, eerste kunstmatige verbinding tusschen Gent en d zee. Overdruk uit het Bulletin der Maatsch v Geschied en Oudheidk te Gent, 1929 blz 18. Alsook de plannen van Damme door Jacob van Deventer ca. 1550,

(Lees verder op blz 121)

(Vervolg van blz 112)

- van Marcus Gerards van 1562, van J. Lobbrecht van 1660 en van J. n. Koeck van 1649, in het werk: Damme, onder leiding van Huib Hoste. Antwerpen, V.T.B. 1956, blzn 31, 33, 35 en 36.
2. M.K.E. Gottschalk. Historische Geografie van Westelijk Zeeuws-Vlaanderen tot de St-Elisabethsvloed van 1404. Assen 1955, blz 43-44, met de erbijbehorende luchtfoto.
  3. Zie nota 1.
  4. Rond de Poldertorens, X jaarg 1968, nr 2, blz 49.
  5. Vergelijk het plan van Marcus Gerards van 1562 met het plan van Lobbrecht van 1660.
  6. J. Boes, a.w., blz 50 (reglement van de Lieve van 1308) en blz 19 (1429). Alsook L. Gilliodts van Severen. Coutumes du Franc de Bruges. Deel II. Brussel 1879, blz 249 (1432) en J. A. Mertens. Het terief van de "overslach" te Wachtebeke, in Handelingen der Maatschappij voor Geschiedenis en Oudheidkunde te Gent, 1967, blz 79.
  7. J.F. Verbruggen. De Vlaamse vloot in 1304, in "Standen en Landen" Deel IV, 1952, blzn 51-76.
  8. Rond de Poldertorens, VIII jaarg, 1966, nr 2, blz 45.
  9. J. B<sup>0</sup>es, a.w. blzn 19, en 47-49.