

# Eerste zeekanaal was brede gracht

Amper vijf meter breed en hooguit een meter diep. Dat waren de afmetingen van de allereerste verbinding die Gent in de dertiende eeuw uitgraafde om de lange en onzekere omweg naar zee via de Schelde te vermijden en een rechtstreekse aansluiting te krijgen op het Zwin en de haven van Damme, toen de draaischijf van de maritieme handel in Europa. Wat rest van die voor het middeleeuwse Gent vitale 'Lieve', een van de oudste bewaarde scheepvaartkanalen van Europa, verdient een betere bescherming en valorisering, werd op een studiedag bepleit.

Jean-Louis Vandevoorde

**E**en absoluut topstuk van de Vlaamse historische waterwegeninfrastructuur en een essentiële component van de rijke Vlaamse haventraditie, zo noemt Watererfgoed Vlaanderen de 45 kilometer lange Lieve die tussen 1251 en 1269 van Gent naar Damme werd gegraven. Naar de maatstaven van de Middeleeuwen was dat een reusachtige waterbouwkundige onderneming en een zeer zware investering. Het is tevens een vroeg voorbeeld van kanalisering van natuurlijke waterlopen, aanleg van kunstmatige waterwegen en verbinding tussen stroombekkens.

Sluizen met schutkolken had die eerste verbinding naar zee niet (wel 'rabotten' of keersluizen) en alleen platbodems met een beperkte laadcapaciteit konden het kanaal gebruiken. Zeeschepen hebben het nooit bevaan.

Maar voor Gent, één van de allergrootste steden en belangrijkste economische centra van het middeleeuwse Europa, was de verbinding naar Damme voor de aanvoer van goederen en grondstoffen en voor de export van zijn producten (inzonderheid zijn wollen lakens, die in heel Europa gretig afzet vonden) was De Lieve cruciaal. De stad had de aanleg uit eigen kas gefinancierd had en was eigenares en beheerder van het kanaal en van een brede strook grond op beide oevers tot ver buiten de eigen stadsgrenzen. Gent waakte dan ook angstvallig over De Lieve, waarop alleen erkende Gentse schippers actief mochten zijn. Het kanaal was er door en voor de Gentenaren en getuigt daarmee ook van de eeuwenlange wedijver tussen de Vlaamse havensteden.

Het belang van De Lieve taande pas in de zestiende eeuw, toen het Zwin verzandde en Antwerpen steeds sneller de rol van Brugge als internationale handelsplaats ging

Brugge en Oostende. Zo verdween de historische Lieve als dusdanig van de Vlaamse vaarwegenkaart.

## BEDREIGINGEN EN KANSEN

Wat rest van de historische Lieve is nochtans niet onaanzienlijk. Vooral in de noordoostelijke hoek tussen pakweg Evergem (en het kanaal van Gent naar Brugge) en Zomergem (en het Schipdonkkanaal) is het kanaal goed bewaard gebleven.

Maar het gevaar dat veel die restanten steeds meer uit het landschap verdwijnen als geen actie wordt ondernomen, is lang niet denkbeeldig, benadrukten de deelnemers aan een studiedag die een aantal

overnemen. Delen van de vaarweg ondergingen in latere tijden soms aanzienlijke aanpassingen, werden gedempt of dienden als schakels in nieuwe kanalen zoals dat van Schipdonk of dat van Gent naar



In Evergem staat aan het begin van het langste restant van de Lieve een heel ander soort rabot uit latere tijden.



In Gent torent het laat-middeleeuwse Rabot uit boven een goed bewaard maar doodlopend stukje Lieve.

Oost- en West-Vlaamse heemkundige verenigingen organiseerden. Verlanding, vervuiling, versnippering, verstedelijking, gebrek aan belangstelling... hebben al hun tol geëist.

Het besef lijkt wel te groeien dat een bescherming en valorisering van De Lieve als historisch (haven- en water-) erfgoed ook talrijke kansen kan bieden, onder meer op het stuk van toerisme en recreatie en op ecologisch vlak. Maar dan dringt een betere bescherming van De Lieve zich op, moet verder historisch onderzoek aangemoedigd worden en moet een globale, samenhangende aanpak gehanteerd worden die het hele tracé van Gent tot Damme behelst, zeiden onder meer Eric Van Hooydonk, voorzitter van Watererfgoed Vlaanderen, Joachim Coens (de voorzitter van het Zeebrugse havenbestuur nam aan de studiedag deel in zijn hoedanigheid van schepen van Damme) en de Gentse schepenen Tom Balthazar en Christophe Peeters. De bal licht in ruime mate in het kamp van de Vlaamse overheid, was de overheersende mening;

## SCHIPDONKKANAAL

Bij de herwaardering van De Lieve duikt ook het actuele dossier op van de opwaardering van het Schipdonkkanaal om de haven van Zeebrugge een binnenvaartontsluiting op groot gabariet te bezorgen. Het is in dat dossier nog wachten op de resultaten van een aantal studies die bevoegd minister Hilde Crevits heeft gevraagd.

Maar de bewaring van de nog resterende delen van De Lieve staat strictu sensu los van dit project, al kan het er een impact op hebben. De verbreding van het Schipdonk-

kanaal heeft betrekking op delen van De Lieve die vanaf de negentiende eeuw al grondig aangepakt zijn om de waterbeheersing in dit deel van Vlaanderen in betere banen te leiden.

Historica Caroline Terryn merkte wel op dat Gent in de middeleeuwen al verbod om overtollig water in De Lieve te lozen. De combinatie van een vaarweg met een afwateringskanaal werd toen al als problematisch ervaren, zei ze.

## "Red de Lieve"

Watererfgoed Vlaanderen heeft in overleg met de rechtstreeks betrokken heemkundige kringen een 'Memorandum' voor de redding van De Lieve' opgesteld. Dat document wijst op het unieke historische belang van het kanaal en vraagt dringend maatregelen voor de redding en valorisatie. De ontwerp tekst kan door besturen, organisaties, verenigingen en particulieren online worden onderschreven. Ter ondersteuning van die campagne heeft de koepelorganisatie op zijn website onder de rubriek 'Bedreigd Watererfgoed' een dossierpagina geopend met heel wat bijkomende informatie.

Het belang en de bescherming van De Lieve staat ook op het programma van de Wereldkanalenconferentie die in september plaatsvindt in het Nederlandse Groningen.

[www.watererfgoed.be](http://www.watererfgoed.be)  
[www.wcc2011.nl](http://www.wcc2011.nl)

## Eeuwen graven naar zee

Het zoeken naar een passende uitweg naar zee loopt als een rode draad doorheen de geschiedenis van Gent. Het is een eeuwenoud verhaal van vallen en weer opstaan.

- Water zit in het dna van de stad, die als "portus" ontstond aan de samenloop van Leie en Schelde en haar naam ontleent aan het Frankische woord voor monding of samenvloeiing. In 811 komt Karel de Grote hier een krijgsvloot tegen de Noormannen inspecteren.
- In het midden van de 13de eeuw graven de Gentenaars een 45 km lang kanaal uit naar Damme. Die Lieve verliest aan belang naarmate het Zwin meer en meer verzandt.
- In de 16de eeuw richt Gent de blik naar het noorden. De Sassevaart verbindt de stad met de Westerschelde via Sas van Gent. Net als bij de Lieve gaat het niet om een echt zeekanaal, wat niet belet dat die vaarweg een groot economisch belang heeft. Met de godsdienstoorlogen en de afscheuring van de Noordelijke Nederlanden komt Sas van Gent over de grens te liggen en wordt de vrije doorvaart over de Schelde afgesloten.
- Gent keert dan weer westwaarts. Onder het Spaans bewind wordt in de 17de eeuw het kanaal naar Brugge en Oostende aangelegd. Boten kunnen mits "transshipment" in zowel Brugge en Gent tot 32 ton goederen naar de Arteveldestad brengen.
- Met de "Coupures" uit de Oostenrijkse periode wordt in de 18de eeuw de doorvaart in die twee steden mogelijk en kunnen echte zeeschepen tot aan de Graslei varen.
- In 1827 gaat het kanaal naar Terneuzen open. Gent beschikt dankzij het eengemaakte Koninkrijk der Nederlanden eindelijk over een volwaardige verbinding met de zee. Het havengebeuren verplaatst zich naar de noordwestelijke rand van de stad. Met de onafhankelijkheid van België klappt die deur naar de Westerschelde weer een tijdje dicht.
- Er volgen in de tweede helft van de 19de en in het begin van de 20ste eeuw verbredingen aan de vaarweg, toen een van de grootste kanalen ter wereld. Daarna is het wachten tot 1968, wanneer de nieuwe Westsluis in Terneuzen en het verbrede en verdiepte zeekanaal Gent toegankelijk maken voor panamaxschepen. De haven trekt volledig weg uit de stad. Met het graven van de Ringvaart in diezelfde periode verdwijnt ook de binnenvaart uit de binnenstad.
- Met een nieuwe, grotere zeesluis in Terneuzen en een verdere aanpassing van het zee kanaal wil Gent in de komende decennia een nieuw hoofdstuk toevoegen aan dit verhaal.