

Historische randnota's rond Bavo en Lieveken (1)

Op een bepaald tijdstip was Conscience uitgeput door politieke twisten. In zijn "Geschiedenis der Vlaamse Beweging" merkte Dr. H. Elias op, dat Conscience aan de Vlaamse zaak een dienst bewees met zijn vertrek naar Kortrijk. Zijn persoon was voor velen een struikelblok geworden. Conscience waagde in 1854 de proef om alleen van zijn pen te leven. De weinig zuinige levenswijze van Conscience en zijn gezin dwong hem na korte tijd uit te zien naar een vaste betrekking.

Door bemiddeling van minister P. De Decker werd hij arrondissements-kommissaris te Kortrijk benoemd. H. Conscience trad in dienst op 6 januari 1857.

In samenwerking met A. C. Van der Cruyssen stichtte hij in 1863 de "Société Littéraire". Verscheidene van zijn boeken hadden hun ontstaan te danken aan de werking van deze vereniging.

Hiermede begon hij de tweede periode van zijn schrijversloopbaan : de scheppingen uit nood (1850-1870). Alzo verscheen in 1865 zijn sociale roman "Bavo en Lieveken". Het boek had zijn ontstaan te danken aan een bespreking over onderwijsproblemen.

Jaren voordien in 1848 publiceerde Eugene Zetternam eveneens een sociale roman en tevens zijn voornaamste boek : "Mijnheer Luchtervelde". Toen de roman van Conscience verscheen was Eugene Zetternam reeds tien jaar overleden.

Hij behaalde in 1869 de vijfjaarlijkse prijs der Nederlandse letteren met zijn boek "Bavo en Lieveken".

Tijdens zijn verblijf te Kortrijk ontving hij in 1867 het bezoek van franse schrijvers met naam : Alexander Dumas en Victor Hugo.

Pol de Mont getuigde : alle besprekingen in de Société Littéraire werden in het frans gehouden. Het was in die taal dat H. Conscience de Vlaamse rechten verdedigde en de schatten van de Vlaamse letteren voor de fransprekenden onthulde.

De roman "Bavo en Lieveken" is de geschiedenis van twee arbeiderskinderen. Bavo is de zoon van de brave Damhout, die door een voorbeeldige huisvrouw wordt ter zijde gestaan. De ouders van Lieveken, de Wildenslags zijn de tegenpool : slordigheid, verspilzucht en opstandigheid. Bavo Damhout heeft op jeugdige leeftijd de bekroning gevonden van zijn ijver en studielust door het feit dat hij opklimt tot fabrieksdirecteur. Conscience zag voor de arbeider alleen heil in een welgemeend paternalisme. De schrijver reageerde op een brave manier op de waaier maatschappelijke kwalen. Hij bekampte de afgestomptheid en het analfabetisme bij de arbeidersbevolking. De schrijver zag een oplossing in het onderwijs,

welke heel wat levenskansen zou openstellen.

Victor Fris getuigde van Conscience's historische romans : "Nauwgezet – il faisait tout conscience – was zijn onderzoek der getuigenissen en de plaatsen der geschiedkundige gronden".

Het beeld van Gent in 1832, dat Conscience ons beschrijft is totaal verdwenen.

Door de uitbreiding van de nijverheid kende de bevolking van Gent een aanzienlijke groei. Buiten de vroegere stadswallen onstonden langs alle zijden nieuwe fabrieken en arbeiderswijken in de onmiddellijke omgeving. De katoenfabriek waarvan sprake in het boek was gelegen op de Reep, waar thans het St. Bavoinstituut is gevestigd. De huidige turnzaal en de keuken waren voorheen magazijnen. Volgens de wegwijzer van de Stad Gent 1832 bevonden zich op de Reep twee tekstiel fabrieken nl. Lousbergs-Thiry en Lousbergs Ferdinand. In de volksmond was er steeds sprake van de fabriek van de Hemptinne.

Deze fabrieken waren uitgerust met stoomwerktuigen. Zo is er in het boek sprake van de duivel, dat machtige tuig, waarin het katoen werd geklopt, geschud en gefolterd.

De duivel was een werktuig, welke door de bewegingen van spitse stalen tanden het katoen uiteenhaalt en losmaakt.

Elders is er ook sprake van een lantaarnen of draaiende potten. Dit is een werktuig dat bij het grofspinnen werd gebruikt.

Het woord boomwol is de oude naam voor katoen.

Taalkundig bevat het boek heel wat benamingen welke practisch uit de gangbare taal verdwenen zijn. Enkele voorbeelden : een schalie voor een schrijflei; speldenwerk voor kantklossen; vervaard zijn voor schrik hebben of angstig.

De benaming bougies is afgeleid uit het frans. Een soort van waskaars in het frans genoemd naar Borgia, een stad in Algerië, waar deze kaarsen oorspronkelijk werden gemaakt.

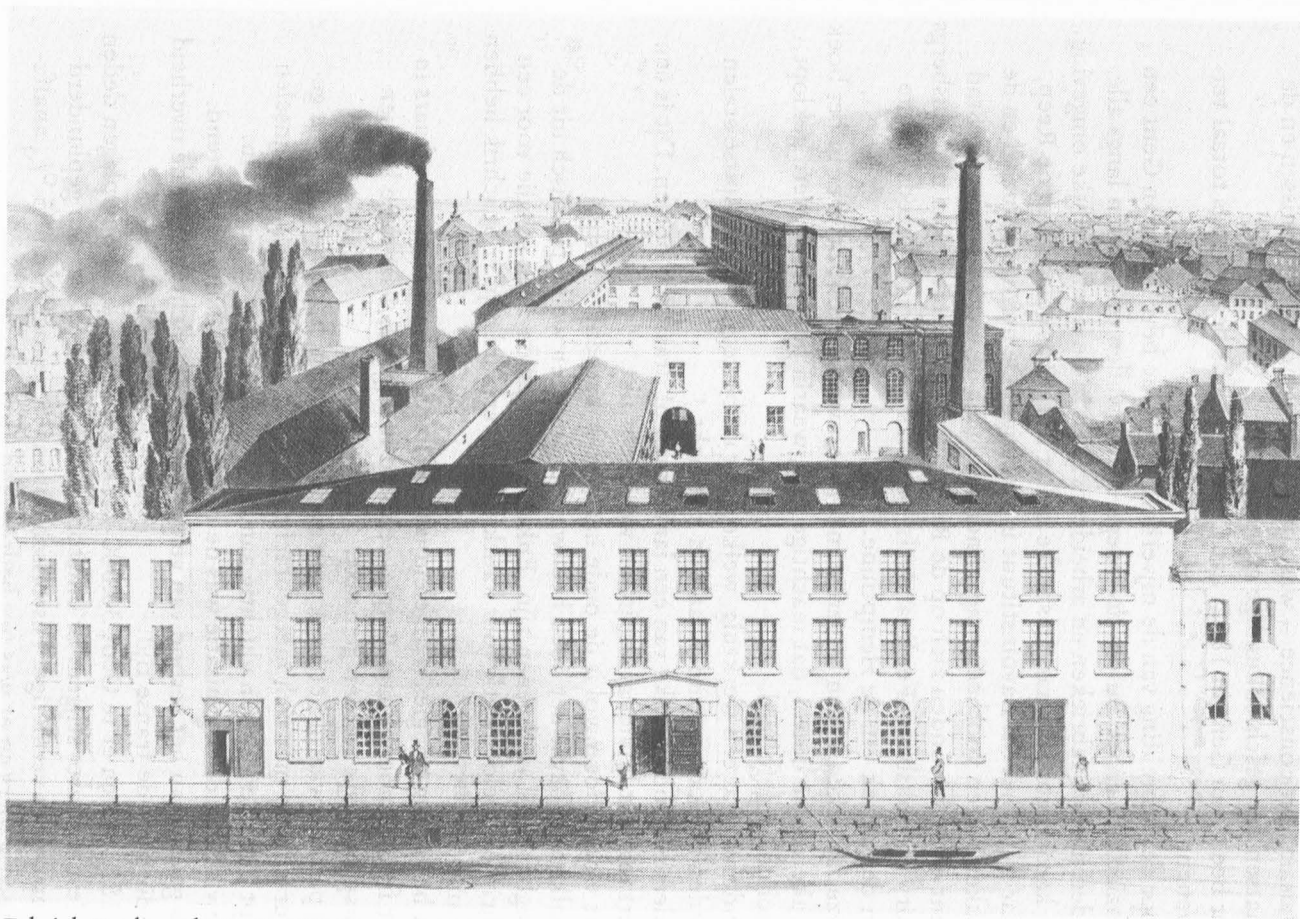
De periode waarin het boek zich afspeelt hebben heel wat tragische gebeurtenissen met zich meegebracht. De maatschappelijke verschijnselen stipt Conscience even vluchtig aan, maar gaat er niet dieper op in.

Op vlak van de organisatie was de toestand alles behalve schitterend.

Als gevolg van het verbod van vereniging der ambachten door de overheid en dit sinds de franse tijd.

In 1831 waren er te Gent 30.000 werklozen en de landbouwplagen deden de levensduurte stijgen. Er ontstond verzet, winkels werden geplunderd en machines vernietigd. Historische bronnen gewagen van 85 ^o/_o analfabeten arbeiders en er was het bedroevend alcoholisme.

Het jaar 1832 bracht ons de cholera plaag. Slachtoffers vielen in het Nieuwpoortje, in de straatjes rond de Vrijdagmarkt en in de Bagattenstraat.



Fabriek Ferdinand LOUSBERGS aan de Reep.
Litho van Canelle verschenen in "La Belgique Industrielle" 1852.



Fabriek LOUSBERGS gezegd "Deejantien" (de Hemptinne).

Foto uit 1904 – aan de overkant van de Reep ligt het terrein klaar voor de bouw van de Nationale Bank.

Op 1 december 1833 verscherpte de toestand nog meer door het stilleggen van fabrieken. Aanvang 1835 had de crisis haar hoogtepunt bereikt. Het dagloon van een wever was in 1830 2,- fr.; op 1 januari 1835 nog enkel 62 centimes. Een ontleding van het 19e eeuwse inkomen toont aan, dat zonder het geringe inkomen van de kinderen de arbeiders nooit konden rondkomen.

Na 1835 begon de katoennijverheid stilaan te herleven. De gevolgen van de Belgische onwenteling deden zich minder gevoelen. De twisten tussen de Orangisten en de patriotten waren minder hevig.

De mechanische weefgetouwen deden hun intrede in 1836. Wat meteen de teleurgang van de huisnijverheid met zich meebracht.

De verbetering van het onderwijs kwam op gang in 1837. Drie jongensscholen : op de Brugse Poort, Keizerpoort en de Koornmarkt en twee meisjesscholen op de Dampoort en de Brugse Poort openden hun deuren voor de leergierige jeugd.

De oprichting in 1838 van de Gentse vlasmaatschappij "La Gantoise" met een maatschappelijk kapitaal van 4.000.000,- fr. bracht de intrede van het mechanisch vlasspinnen.

Een tweede vennootschap "La Lys" voor het spinnen van het vlas bij middel van stoom en andere werktuigen was de aanvang van een nieuw tijdperk.

Omstreeks 1840 hadden de lonen in de Gentse katoennijverheid het laagste punt bereikt.

Verschillende stadsdelen, welke Conscience beschreef zijn totaal verdwenen en voor de huidige Gentenaars totaal onbekend.

De Watermolen leidde van de Brabantstraat naar de Overschelde en ontleende haar naam aan de graanwatermolen, welke zijdelings van de brug stond. Deze brug werd ook Braem- en Brabantbrug genoemd. Ze bevond zich ter hoogte van Café Suisse op het Laurentplein.

De Nieuwbrug was een brug over de Nederschelde op de Reep en leidde naar de Overschelde. In 1523 werd de brug in steen herbouwd, maar werd in 1855 geheel in ijzer vervaardigd. De Nieuwbrug bevond zich aan het einde van de St. Jacobsnieuwstraat en het begin van de Keizer Karelstraat ter hoogte van het R.T.T. gebouw.

De zusters ter Nonnenbos (ook O.L.Vrouwzusters genoemd) hadden in de Arteveldestad een uitstekende faam. Zij bestuurden een onderwijsinstelling, welke toen een der besten van het land werd beschouwd.

De school omvatte drie afdelingen : het pensionnaat voor juffrouwen, een school waar de dochters uit de burgerij school liepen en de armen-school waar een tweehonderd meisjes kosteloos werden onderwezen. De Kruisstraat (de huidige Lange Kruisstraat) verkreeg haar naam door een merkwaardig voorval. In september 1535 plaatste men boven op St. Baafs een groot ijzeren kruis. Hetzelfde jaar werd dit kruis door een rukwind



Prentbriefkaart, Bavo en Lieveken voorstellend, getekend door Alfred Ost en uitgegeven in 1912, ter gelegenheid van de geboorte van Hendrik Conscience 100 jaar geleden, door de Antwerpse tak van het Algemeen Nederlandsch Verbond.

afgeslagen en kwam terecht op het Kapittelhuis van St. Baafs, dat op de hoek van de straat stond. Na dit gebeuren noemde men de straat Kruisstraat.

De Mageleinstraat werd genoemd naar de familie Magelein, die aldaar haar huis of steen had.

De Lange Meer : het overtollige water uit de Meeren werd langs een waterleiding naar de Leie geleid. Als het water was afgeleid en de moerasige grond van dat gebied vast en begaanbaar werd, bouwde men er geleidelijk huizen. Hieruit ontstonden twee straten : Korte- en Lange Meer.

De Nederschelde begon voorbij de Watermolen (Brabantdam) en liep langs de Reep, Koepoortkaai, Visserij tot aan de Keizerpoort.

De Wijngaardbrug lag over de Nederschelde. Aanvankelijk in hout vervaardigd, werd ze in 1526 in steen gebouwd. Ze bevond zich rechtover het Bisschoppelijk paleis.

Eertijds werden de wijnen, die langs de Schelde aankwamen aldaar verkocht en gelost. Vele wijnverkopers woonden trouwens in de onmiddellijke omgeving.

Voor de lokale geschiedschrijving is deze roman niet zonder waarde, omdat men een beeld krijgt van de toenmalige toestand.

J.C.

- (1) Bavo en Lieveken door Hendrik Conscience. Geen jaartal.
Uitgave : Office de Publicité, Nieuwstraat, 36, Brussel.

BRONNEN

- A.M.V.C. Antwerpen - dossier Conscience Hendrik C. 34
- Avanti - Een terugblik - Proeve ener geschiedenis der Gentse socialistische arbeidersbeweging gedurende de 19e eeuw met naschrift door E. Anseele. Gent S.M. Volksdrukkerij, Hoogpoort 29 (1908)
- Dagblad Vooruit jg. 1937 - artikelenreeks : De romans van Conscience en zijn tijdgenoten door M. Van de Moortel.
- Rob. De Graeve - Conscience - Davidsfonds Leuven, volksreeks nr. 248 (1934)
- J.J. Steyaert - Volledige beschrijving van Gent - Gent Boek- en steendrukkerij van L.L. Van Doorselaere (1857).
- Tytgat Karel : De geschiedenis van de Gentse socialistische katoenwerkersvereniging 1857-1932. Voorwoord door R. Vercammen (senator van het arr. Gent-Eeklo) S.M. Volksdrukkerij Best. R. Vankenhove, St. Pietersnieuwstraat, 68, Gent (1932)
- Twintig eeuwen Vlaanderen - deel 13 - Vlaamse figuren
Uitgave Heidelberg-Orbis N.V. Hasselt (1976)
- Vander Cruyssen A.C. - Mijn herinneringen aan Conscience 3e uitgave 1925.
Uitgeversfirma Vanderpoorten en Co, Pollepelstraat, 18, Gent.
- Willekens Em. - Hendrik Conscience - in opdracht voor het Ministerie van Nat. Opvoeding en Cultuur. Uitgegeven door A. Manteau N.V. Brussel (1961)
- Een speciale dank aan de heer G. Hebbelynck, voorzitter Heemkring Gent voor zijn waardevolle hulp.

De Lieve, van zeekanaal tot verloederde sloot. Of toch niet ?

Niettegenstaande zijn liefelijke naam is de geur die het Liefken thans afgeeft helemaal niet zo lief. Modder en viezigheid zijn troef. Een beetje water in de winter en in de droge zomermaanden een walmend riool. Voorwaar geen vleidend beeld van de Lieve waarover men eertijds zei dat het "tscoenste juweel" was "wat de stede heeft". . .

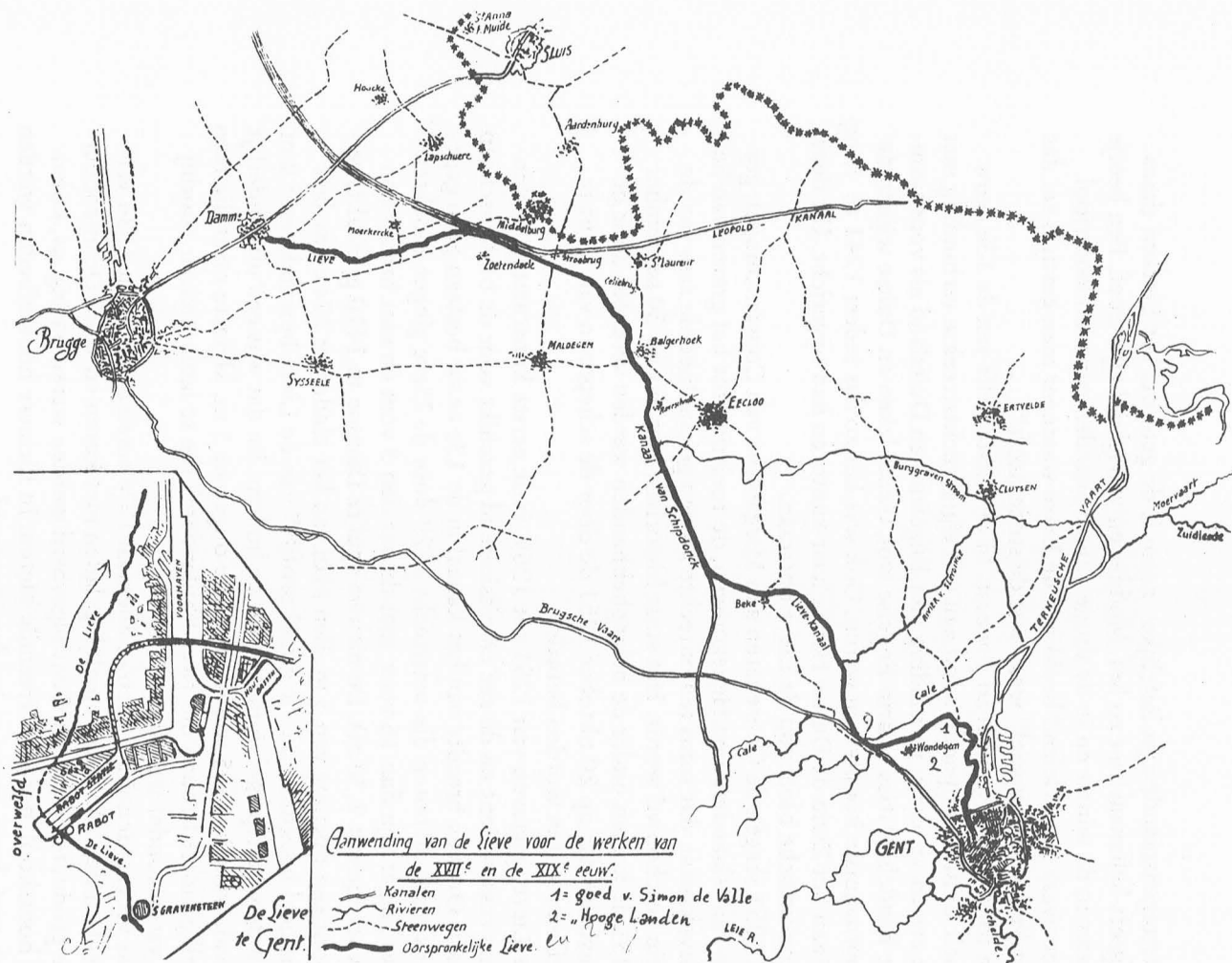
En toch is het eenmaal zo geweest. In de eerste helft van de 13e eeuw voelt Gent de nijpende nood aan een eigen rechtstreekse verbinding met de zee en via deze, verbinding met Engeland en Duitsland als voornaamste handelsrelaties waarin Engelse wol, Gents laken en Duitse wijnen de voornaamste koopwaren waren. Ook was het zo dat sedert 1241 te Brugge aan het Zwin de Duitse Hanza haar kantoren had opgericht. Uit deze economische bloei zou de Lieve ontstaan.

In 1251 vragen de Gentenaren aan Margaretha van Constantinopel, gravin van Vlaanderen en Henegouwen, de toelating tot het graven van het Lievekanaal, dat soms ten onrechte als een gekanaliseerde arm van de Leie beschouwd wordt. Het staat historisch vast dat op 30 september 1251 de kosten onder de belanghebbenden werden verdeeld door de gravin en dat op 20 oktober 1251 de door de schepenen van Gent te heffen rechten worden betaald.

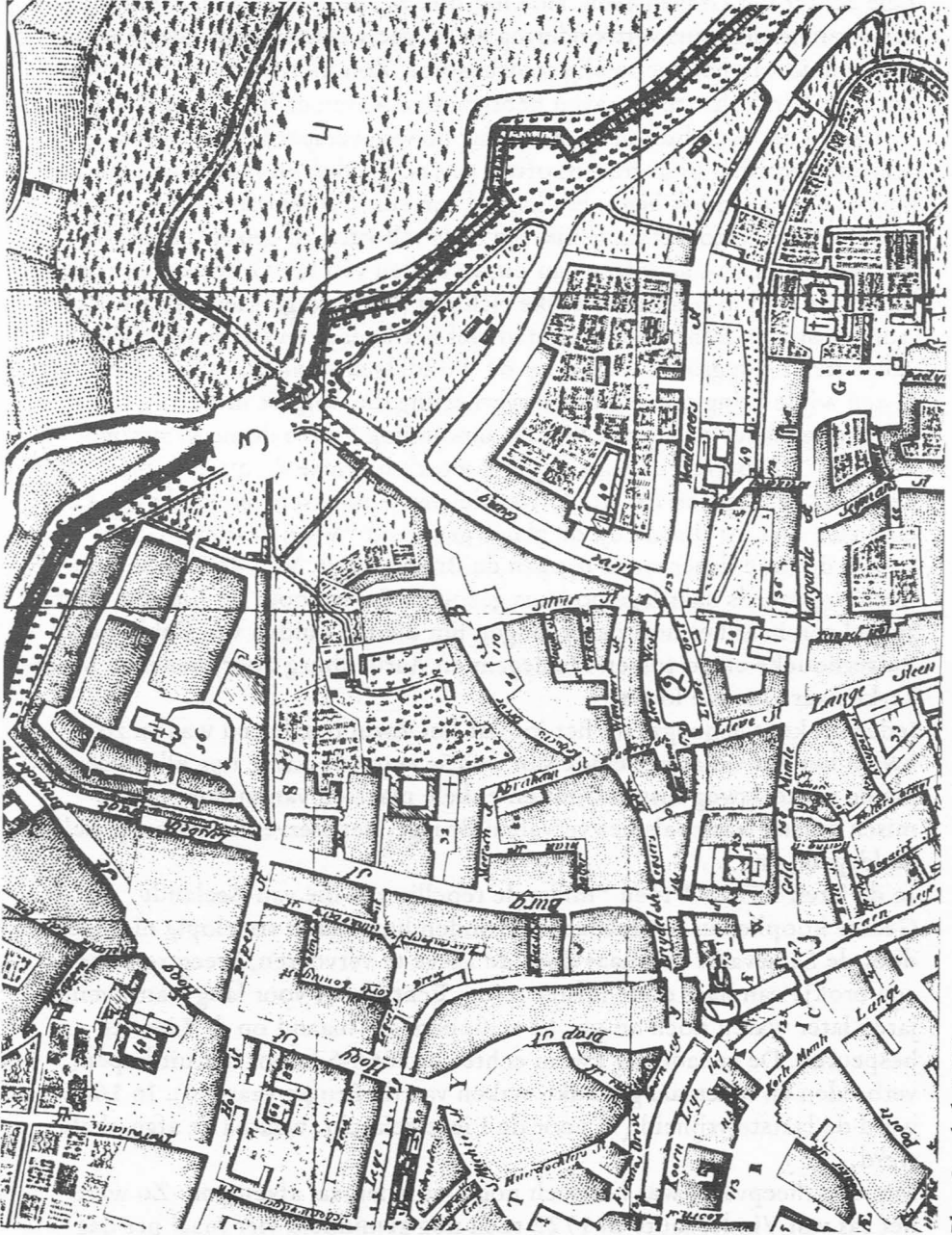
De Lieve, gegraven van 1251 tot 1269, is de eerste kunstmatige verbinding tussen Gent en de zee en uitsluitend geschikt voor de binnenscheepvaart. Over de breedte van het kanaal in de 13e eeuw bestaan geen gegevens maar de boten die omstreeks 1429 door de Lieve gingen mochten niet langer zijn dan 15 voet, niet dieper dan 3 voet en niet breder dan 8 voet (zowat 2,30 m). De nieuwe spui te Damme in 1410 gemaakt, vertoont een opening van 3 m. Een plan van het einde der 17e eeuw laat ons heel hoogdravend "le grand profile" van de Lieve bewonderen : 9 m aan de waterspiegel, 5 meter aan de bodem. En dat was een uitzonderlijk geval, want in 1665 was die breedte ongeveer 5 m, kleinste maat die men stellig moest hebben om twee "bijlanders" toe te laten mekaar voorbij te varen zonder wrijving.

Wat vervoerden die scheepjes allemaal ? De eersten die wij in 1334 vermeld vinden zijn voornamelijk geladen met koren en wijn. De bijzonderste producten die door Gent ingevoerd werden waren haring, as, kolen of houtskool, boter en vreemde bieren. In kleinere hoeveelheden werden ook turf, hout, steen en huiden ingevoerd.

Het kanaal moest dus gaan van Damme naar Vinderhaute, van daar tot in de Durme en door deze rivier tot aan Vronestalle om daar de Durme



1. Samenvloeiing Leie en Lieve achter het Vleeshuis
2. Lievekom, toen nog op oorspronkelijke breedte
3. Rabot "te Sanderswalle"
4. Wondelgemse Meersen



Plan Goethals 1796

te verlaten en door de Wondelgemse meersen achter het goed van Simon de Valle terug te keren naar de stad waar het zich zou verenigen met de Leie achter het Gravensteen. Hoe het ook zij, de grote bocht die op het eerste zicht enigszins verwondering wekt, geeft echter blijk van de voorzichtigheid van het toenmalig stadsbestuur. Zou men de Lieve in rechte lijn naar Vinderhaute gegraven hebben, dan waren er twee mogelijkheden: de heuvel die even buiten de Walpoort de weg versperde moest ofwel zéér diep worden uitgegraven, ofwel gewoon gedolven maar dan diende men reeds van in het begin het kanaal van een stel rabotten (1) te voorzien. Ten einde zoveel mogelijk van deze rabotten of spuien te vermijden werd de Lieve gedolven van uit de wallen van het Gravensteen tot buiten de stad in noordwestelijke richting (De huidige Lieve- en St.-Antoniushoek). Eens buiten de stad viel het kanaal in een natuurlijke vallei die in een grote bocht door de Wondelgemse meersen liep. Het trok in een wijde kring om een bodemverheffing die nog tot in de 17e eeuw de "Hooge landen" heette. Wat de aanduiding "retro domum Simonis de Valle" (2) betreft : waarschijnlijk wordt hiermee de uiterste punt van de bocht aangegeven (3). In de Wondelgemse meersen verenigde het kanaal zich met de Durme op de plaats genaamd "Vronestalle" (4) en volgde de loop dezer rivier tot aan de Brugse vaart. Van de Durme weg werd nog steeds naar lage bodems gezocht. Zo vertoont de Lieve in haar geheel een naar het noorden gebogen lijn die ten zuiden van Eeklo naar Balgerhoucke en zo tussen Maldegem en Aardenburg door, beneden Moerkerke naar Damme loopt.

Iedereen kent genoegzaam het lot dat het Zwin beschoren was en zo kwam het dat vanaf het einde van de 15e eeuw de Lieve nog alleen een kleine verkeersweg tussen Gent en enkele plaatsen van minder economisch belang was zoals het vervallen Brugge, het stervende Damme, Eeklo, Maldegem, enz. . .

In de jaren 1573-74 toen "midts de rebellie van die van Zeelandt" de Gentse kooplieden het raadzamer vonden hun waren voorlopig niet meer door de Sasvaart (5) maar door de Lieve te vervoeren, kreeg ze weer een brokje van haar oude luister terug. Echter niet voor lang want weinig jaren later waren noch amper 11 schippers per maand op de Lieve te bespeuren. De genadeslag kwam echter in 1666-67 door het uitdiepen, verbreden en helemaal geschikt maken van de Brugse vaart (6). In 1666 werd de laatste vrijheid (7) voor de Lieve gekocht, waarna ze afgeschaft werd.

Met de scheepvaart was het toch nog niet helemaal afgelopen. Zo werd het sas van Vinderhaute in 1722 toch nog gemiddeld vier maal per dag geopend. De bedrijvigheid doofde echter stilaan uit en op het einde van de 18e eeuw was de Lieve tussen Raveschoot en Damme helemaal onbruikbaar geworden.



't Liefken op de grens van Lovendegem en Evergem. Op de achtergrond : Kuitenbergbrug.
Foto in noordelijke richting.

Nochtans had het gedeelte van de Lieve binnen Gent, tussen de St.-Antoniusskaai en het Gravensteen nog in 1758 het uitzicht van een kleine haven. Daar was het kanaal breder. Ook was de kade er van een kraan voorzien. De beweging moet er toen nog druk geweest zijn want het schepencollege besloot dat er moest "afgemeten worden sekere plaetse omtrent de caye van den cant van de craene ende het liniement der selve plaetse geleyt worden met witte calsjiden binnen welcke plaetse de waeghens ende paerden sullen moghen gestelt ende gerangeert worden". Deze schepen kwamen niet van de Lieve richting Wondelgem maar van op de Sassevaart. Velen volgden de vesten van aan het Tolhuis (8) tot aan het Rabot en kwamen zo in de Gentse hulphaven. Wat de rest van de Lieve betreft lag die er maar voor spek en bonen bij.

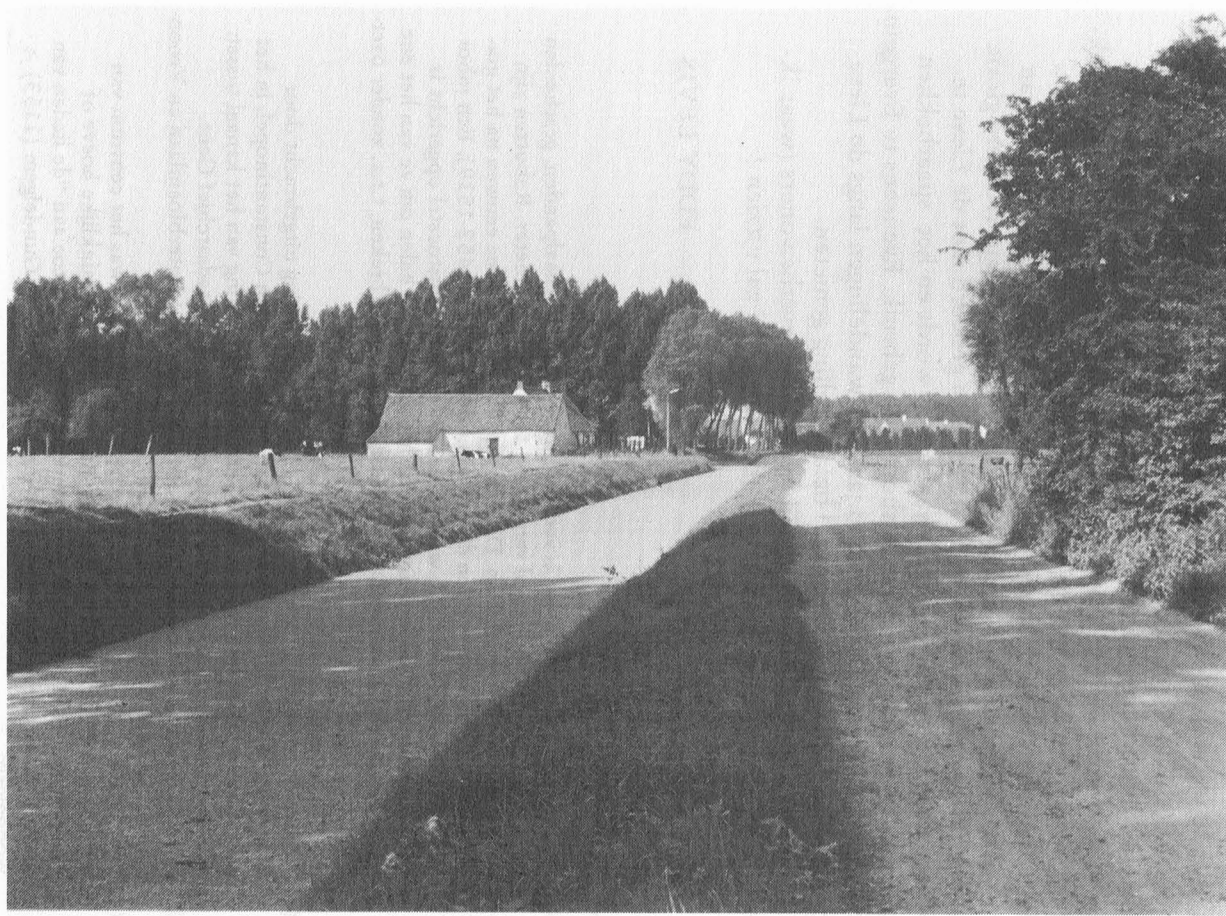
Welk een afstand ligt er tussen de moederlijke bezorgdheid van de 14e eeuw, de onverschilligheid der 16e en de nalatigheid van de 17e eeuw ! Bij de jaarlijkse "visitatiën" van de Lieve gedurende de twee laatstgenoemde eeuwen komt het verslag over de erbarmelijke toestand van het kanaal als een leidmotief terug. De bermen verkeren in een onmogelijke toestand, op sommige plaatsen reed men dwars door het kanaal met paard en kar (9). Elders was geen spoor van talud meer te bespeuren doordat de boeren hun beesten dagelijks in de Lieve lieten "waeteren ende pastureren". Er werd door het gemeentebestuur van Gent nu en dan eens bevel gegeven enkele plaatsen uit te graven, de bermen op te hogen en de bruggen en rabotten een beetje op te kalefateren. Het gebeurde zeer dikwijls dat de Gentenaars zich eerst een hele tijd aan het oor lieten trekken vooraleer maatregelen te nemen. Soms ging het zo ver dat diegenen die het meest van de gebrekkige toestand te lijden hadden op eigen houtje de werken lieten uitvoeren en de rekening achteraf aan de stad presenteerden. . .

De grote plagen van de Lieve waren toen reeds de overstromingen bij felle regen of het gebrek aan water bij lange droogte. De grootste plaag was echter de onverschilligheid van het Gentse magistratuur. Aan die plaag kon de Lieve niet weerstaan.

Stap voor stap, van dag tot dag verviel het kanaal en veranderde stilaan in een onschuldige sloot. Het gedeelte dat het verst van de zon (hier de stad Gent) gelegen was verloederde het eerst. Een plan van het einde van de 18e eeuw toont ons de Lieve, tussen Balgerhoucke en Damme als een klein kronkelend beekje in een tuin, dat alle moeite doet om Damme te bereiken maar er niet in slaagt. Het gedeelte in de Wondelgemse meersen was sedert 1751 uitsluitend gebruikt tot het verspelen van het water van de streek rond Vinderhout.(10)

Bij het graven van het Schipdonkkanaal omstreeks 1846-51 werd de Lieve opgeslorpt tot in de omstreken van Damme.

Binnen de stad Gent zelf werd het kanaal in de vorige eeuw grotendeels



't Liefken op de grens van Evergem en Lovendegem te Evergem-Rabot. Foto in noordelijke richting.
Langs de Lievevragel.

overwelfd van aan het Rabot tot aan de Nieuwe Vaart bij de aanleg van de wijk ten westen van de Wondelgemstraat.

De Lieve die eens geroepen was om de reeds zo grote welstand van sommigen onzer voorouders nog te vermeederen geeft nu alleen nog haar slapende wateren aan fabrieken en werkhuizen, om ze daarna, vergiftigd door het slijk der industrie terug in zich op te nemen.

Maar als Sinterklaas komt Volksgezondheid thans op de proppen met zo maar eventjes 175 miljoen om het Liefken samen met de Rozebroekbeek te saneren en te herkalibreren zoals dat dan zeer technisch heet. Ergens zijn er toch nog mensen die zich van het historisch belang van het Liefken bewust zijn en deze stinksloot iets van zijn vroegere glorie willen terug geven. Dit is reeds lang geleden gebeurd met de Lieve te Waarschoot op de wijk "Beke" waar gevist wordt en het spaarbekken van Kluizen water wint voor huishoudelijk gebruik. Eveneens te Evergem-Rabot waar de natuurgidsenbond jaarlijks wandelingen langs de Lieveboorden organiseert die zeer veel belangstelling genieten.

Het wordt dus nieuwsgierig uitkijken voor de oeverbewoners (waar ikzelf bijhoor) hoe hun Liefken er na de "face-lift" zal uitzien !

EDDY LEVIS

VOETNOTEN

- (1) De 45 kilometer lange Lieve is verdeeld in een aantal kanaalpannen, gescheiden door rabotten met een verval van 30 cm tot anderhalve meter. Rabotten zijn niet te verwarren met sluizen. Deze laatste zijn slechts twee eeuwen na het graven van de Lieve uitgevonden door Leonardo da Vinci (1452-1519). Een rabot heeft slechts een sluishoofd, waartegen een bijzonder hijstoestel opgericht is dat toelaat de platbodenvaartuigen uit het water op te halen om ze van het ene naar het andere kanaalpand over te hevelen zonder lastbreken, t.t.z. zonder overladen van schip op schip.
Andere namen voor rabot zijn keersluis of overtoom.
- (2) "achter de woning van Simon de Valle" – uit : Beslissing uitgebracht door Baudewijn van Belle, op aandringen van Margaretha van Constantinopel, in het geschil ontstaan tussen burgers van Gent, over de richting van het kanaal tussen Vinderhaute en Gent. Charter 30 september 1251 – Stadsarchief Gent.
- (3) In de omgeving van de Industrierweg, de Liefkenstraat, Boterbloemlaan en Vroonstallestraat (Koestraat) te Wondelgem.
- (4) Vroonstalle is een naam van Frankische oorsprong. Het was het centrum van het kroondomein Marka en daar bevond zich ook de koninklijke hoeve of Stallendries thans dorpskern van Wondelgem en hoorde toe aan "de lieden van Gundilo. → Gundinglehem (966) → Gundelem (1130) → Gundelgem (1153) → Wondelgem.
- (5) Thans uitgediept tot het kanaal Gent-Terneuzen.
- (6) Voor het eerst gegraven in 1613-14 van Gent naar Brugge.
- (7) Toelating om de Lieve te bevaren.

- (8) O.a. de thans gedempte Blaisantvest. Droeg toen de naam "Nieuwe Lieve".
- (9) O.a. door het "eerste gewad" te Wondelgem tussen de Liefkenstraat en de Vroonstallestraat (Koestraat).
- (10) In 1751 werd de duiker onder de Brugse Vaart gemaakt ten einde de waters van de Kale door de Lieve naar het kanaal Gent-Terneuzen te leiden. Evenwijdig met de Kapiteinstraat werd (later ?) een doorsteek gemaakt die thans nog even voor Meulestedebrug in het Kanaal uitmondt.
-

Bibliografie

Het Kultureel jaarboek voor Oost-Vlaanderen 1980 is aan zijn vierendertigste jaargang toe.

Het biedt een brede waaier van de provinciale kulturele activiteiten in 1980 en blijft, zoals voorheen, een rijke bron aan informatie op het gebied van taal- en letterkunde, bibliotekwezen, toneel, muziek, geschiedenis en aanverwante takken, plastische kunsten, fotografie, kultuurpatrimonium, sociaal-kultureel vormingswerk, kulturele uitwisseling met naaste provincies.

Ook niet-provinciale kulturele manifestaties te Gent en elders komen aan bod.

Overleden vooraanstaande figuren uit het rijke kultureel leven worden herdacht.

Nuttige adressen over het provinciaal verenigingsleven zijn welkom. Twee toespraken van de heer Gouverneur R. de Kinder, in verband met de herdenking van het 150-jarig bestaan van het Koninkrijk België als onafhankelijke natie en de oprichting van een Provinciaal Museum van de Vlaamse sociale Strijd te Aalst worden in het hoofdstuk "Musea" opgenomen.

In de reeks Kultureel Jaarboek-bijdragen (nr. 18) verschijnt nu een bundeling van historische en kunsthistorische teksten over het eeuwenoud kunstpatrimonium van onze provincie, w.o. wandtapijten, schilderijen, monumenten, molens en andere gebouwen.

Medewerkers zijn : kultureel adviseur dr. P. Huys (historisch molenonderzoek), dr. G. Delmarcel (Oudenaards wandtapijt), lic. L. Robyns (Rochusschilderij van P.P. Rubens), academische proefschriften over de geschiedenis van de provincie Oost-Vlaanderen en van het oud graafschap Vlaanderen, universitaire proefschriften over archeologie, kunstgeschiedenis en musikologie, lic. M-C Laleman over het eerste neogotische gebouw te Gent, lic. W. Lerouge over de bouwgeschiedenis van het Noordstation te Aalst.

Warm aanbevelen.

R.V.