

DE LIEVE

Wij ontvingen een brief van de heer Denis Raman, Voorzitter van de vereniging “t Zwin Rechteroever”, een vereniging ter bevordering van geschiedkunde, heemkunde en archeologie te Damme.

Deze vereniging zet zich o.m. in voor de bescherming van de Lieve.

Op het grondgebied van Damme is de authentieke historische bedding vandaag nog goed zichtbaar en dit over een traject van 5 km. lopend vanaan de stadswallen van Damme tot aan het Schipdonkkanaal te Moerkerke.

De vereniging heeft reeds een beschermingsaanvraag ingediend bij Minister Paul Van Grembergen voor het tracé van de Lieve op het grondgebied van de stad Damme.

Het ideaal zou natuurlijk zijn dat gans het tracé van de Lieve van Damme tot Gent zou beschermd worden. Met deze bedoeling heeft de vereniging contact genomen met verschillende heemkundige kringen die de Lieve in hun werkingsgebied hebben, om voor dit doel tot een eventuele samenwerking te komen.

Onnodig te zeggen dat wij volledig achter dit initiatief staan.

De vereniging bezorgde ons ook een korte historische schets van de Lieve die wij hier graag laten volgen.

In de 13de eeuw waren de steden Brugge, Gent en Ieper “vrije” steden met vrije burgers geworden, waarvan de rechten vastlagen in “Charters” of “Keuren”. Als zeehaven werd Brugge de markt en stapelplaats van Europa. Gent was jaloers en bekwam in 1251 van Gravin Margareta de toelating om een kanaal te graven over Wondelgem, Maldegem, Moerkerke tot Damme.

Deze onderneming kostte schatten geld. Groot was het pak klachten en processen bij dit delfwerk. Het kanaal kreeg een zoete naam: de Lieve. Teneinde zoveel mogelijk spuien en sluizen te vermijden werd de Lieve gedolven vanuit de wallen van ‘t Gravensteen te Gent tot buiten de stad en in noordwestelijke richting.

Brugge liet in de 12de eeuw al een kanaal, de Reie, graven tot aan een dam - een nederzetting van vissers - die het Zwin afsloot en het achterland aldus beschermde tegen overstromingsgevaar. Aldus bekwam Brugge een voorhaven “de Dam” - later Damme genoemd - die zich situeert op de samenloop van Reie en Zwin. Nadat Damme door Filips van den Elzas tot een vrije stad verheven was, werd zij een heel belangrijke handelshaven.

Toen in 1251 de delfwerken van de Lieve begonnen, namen de Gentenaars de Hoge Kale voor een klein gedeelte in de bedding van hun **kanaal** op. Daarna lieten ze de hoge Kale links liggen om hun werk in noordwestelijke richting verder te zetten.



De Lieve behoorde in volle onbetwiste eigendom aan Gent en alles wat maar enigszins in betrekking stond met het kanaal, werd door de schepenen van Gent beslist en behandeld. De Lieve bezorgde Gent veel rijkdom en weelde. De bruggen over de Lieve moesten eveneens door de Gentenaars gebouwd en onderhouden worden. Door de Gentenaars werden vijf bruggen over de Lieve geworpen: drie in West-Vlaanderen (één te Damme en twee te Moerkerke) en twee in Oost-Vlaanderen.

A. Sanderus (1586-1664) beschrijft in zijn boek "Verheerlijkt Vlaanderen" de Lieve. Daar het kanaal over een hoogte liep, was men verplicht het water kunstmatig hoog te houden. Dit werd verwezenlijkt met behulp van rabotten. Zonder deze rabotten zou de Lieve nooit bevaarbaar geworden zijn. Zij zou in de twee richtingen zowel in de richting van Gent als in de richting van de zee zijn drooggelopen.

De Lieve liep ook dicht bij belangrijke historische monumenten (o.a. de abdij van Zoetendale), speelde een belangrijke rol in het agro-economisch leven van de streek en beheerste de volledige waterhuishouding van het noorden van de twee provincies. De Lieve ligt ook aan de oorsprong van oude historische woonkernen zoals bv. Moerkerkebrug.

Studies en archeologische opgravingen kunnen heel wat interessante informatie geven over historische sites, rabotten, bruggen, e.d.

In 1470 was Sluis reeds verzand en in 1520 was de haven van Damme verdwenen. Dit fenomeen veroorzaakte de economische ondergang van de Zwinstreek en had tevens een noodlottige invloed op de economie van de

Lieve. De haven van Damme werd onbeduidend en de prachtige Lieve werd een kleine binnenvaart ten dienste van de oeverbewoners, bevaren met kleine vrachtschepen. Zo telde in 1596 de tolwachter te Damme nog slechts 419 schepen waarvan 132 met hout geladen.

De terloorgang van de Lieve werd nog verder bewerkstelligd door het graven van een nieuw kanaal van Gent naar Brugge in 1613-1614. Naar het einde van de 17de eeuw toe verslechterde de toestand van de Gentse Lieve nog. Gent had ondertussen een uitweg naar de zee tot in Oostende gezocht via de "Suytleye" of Brugsevaart. Binnen Gent weliswaar bleef er nog de Lievehaven, die een drukke trafiek kende door de bloei van de handel met Zeeuws-Vlaanderen en Holland via de nieuw gegraven Sassevaart, de voorloper van het huidig zeekanaal Gent-Terneuzen.

Een plan van het einde van de 18de eeuw toont ons de Lieve tussen Balgerhoeke en Damme als een kronkelend beekje in een tuin. De stad Gent behield het eigendomsrecht op de Lieve tot 1828. Aangezien de Lieve niet meer verzorgd werd, slibde ze stilaan dicht en raakte overgroeid met watergewassen. In 1872 stond ze bijna zonder water. Ze wordt door de aanpalende eigenaars stilaan opgevuld en ingepalmd.

Het graven van het Leopoldskanaal en het kanaal van Schipdonk vormden een belangrijke wijziging in de morfologie van het Lievekanaal. Bij de aanleg van het Schipdonkkanaal heeft men de bedding van De Lieve gevolgd van Zomergem (Stoktevijver) tot Maldegem. Het stuk van de Lieve op het grondgebied van Moerkerke en Damme - in de provincie West-Vlaanderen - verloor zijn functie volledig. Het kanaal, toen al sterk verzand, werd uiteindelijk gedempt. Sporen zijn heden wel nog duidelijk merkbaar in het landschap. Het zou zeer jammer zijn mocht dit historisch erfgoed, dat nog niet al zijn geheimen heeft prijsgegeven, verloren gaan.
