

# DE MYTHISCHE KEIZERLIJKE OTTOGRACHT EN DE ZEER REËLE BURGGRAVELIJKE SCHIPGRACHT

## Deel 2. De Schipgracht

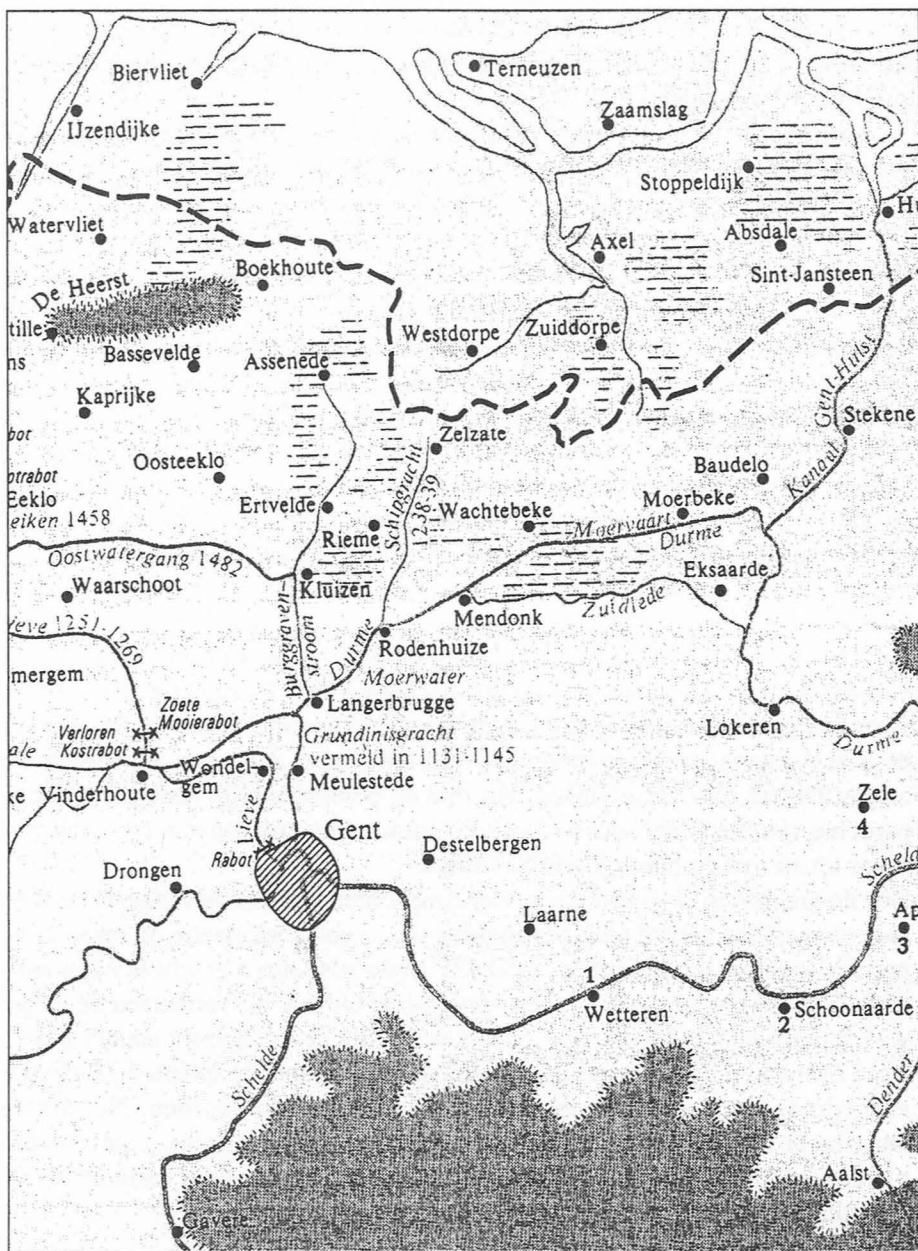
In het eerste deel van deze bijdrage over het zonderlinge verhaal achter de naam Ottogracht, werd beschreven hoe de monniken van de Gentse Sint-Baafsabdij zich geconfronteerd zagen met onweerlegbare en prestigieuze oorkonden die stelden dat hun abdij in het Duitse rijk lag. Dat was in het door de Vlaamse graven in de 11<sup>de</sup> eeuw ingepalmde gebied dat Rijksvlaanderen genoemd wordt. Historisch en geografisch klopt dit echter niet met de opvatting dat de Schelde in onze streken als grens aangeduid werd bij de uiteindelijke verdeling van het rijk van Karel de Grote.

Alleszins aan het einde van de 13<sup>de</sup> eeuw, en meer dan waarschijnlijk al vroeger, aanzagen de Bavelingen een westelijk van hun abdij gelegen waterverbinding met de zee als grens. Een dergelijke waterloop, een gracht, zou door de Duitse keizer Otto II (gekroond in 967, gestorven in 983) aangeduid geweest zijn als rijksgrens. Dat althans stelde een welbekende passage uit een kroniek van de Sint-Baafsabdij die rond 1290 opgesteld werd door een van haar monniken, Jan van Thielrode.

In dit tweede deel wordt uit de doeken gedaan welke waterloop daarvoor kon doorgaan. Wat er daar achter zit, toont aan dat het hele Ottoverhaal meer kans maakt van mythisch dan van reëel te zijn. Dit betekent daarom nog niet dat deze straatnaam domweg onzinnig zou zijn: Otto II speelde een beslissende rol in de heropleving van de Sint-Baafsabdij na de noormannentijd<sup>1</sup>. Bovendien brengt deze geschiedenis ons bij twee nu vrijwel vergeten factoren die ooit erg belangrijk geweest zijn voor onze vroege stadsgeschiedenis: bij de Schipgracht en bij de 'eigenaars' van dit kanaal, de Gentse burggraven.

### De Schipgracht: enig mogelijke kandidaat-grensracht

Jan van Thielrode en zijn navolgers repten met geen woord over de precieze ligging van de vermeende gracht van Otto. Bekijkt men de oude kaarten, dan komt men tot de conclusie dat de enige mogelijke kandidaat hiertoe de Schipgracht moet zijn. Pal naar het noorden gericht, bereikte dit kanaal na amper iets meer dan 10 km. buiten de stadsgrenzen de streek die de Vier Ambachten (Ambacht van Boekhoute, Assenede, Axel en Hulst) genoemd werd en die in het keizerrijk en in het bisdom Utrecht gelegen was (zie deel 1 van deze studie). Via een netwerk van kanalen en zeegeulen, overvloedig aanwezig in dit gebied, verbond deze gracht Gent met de Honte, later de Westerschelde (zie afbeelding). Dit was ook de enige waterloop die men zonder de plaatselijke hydrografie al



Afb. 1. De vier waterlopen die Gent destijds met het achterland verbonden: de Leie, de Schelde, de Lieve en de Schipgracht. Deze laatste is hier aangeduid met de oudste naam van het zuidelijke deel, (lees) Gundinisgracht en voorbij Langerbrugge met de latere en nu nog gebruikte naam Burggravenstroom. De naam Schipgracht werd hier verkeerdelijk aangeduid op een verbinding tussen Rodenhuize en Zelzate. De vertakkingen van de burggrafelijke Schipgracht zijn slechts gedeeltelijk weergegeven. Uit: DECAVELE, J., DE HERDT, R., *Gent op de wateren en naar de zee*, Antwerpen, 1976, p. 44).

te veel geweld aan te doen, te Gent bij Sint-Jacobs of in de Sint-Jacobsparochie rechtover de Sint-Baafsabdij kon laten aanvangen, zoals Thielrode aangaf. Hierover verder meer.

De beter bekende Lieve, Gent's historische zeeverbinding bij uitstek, komt niet in aanmerking. Voor dit kanaal verkoos men bij de aanleg in 1251 de noord-westelijke richting naar Damme, dé Vlaamse zeehaven van toen. De Lieve liep volledig in het Franse gedeelte van het graafschap Vlaanderen. Bovendien zal men ten tijde van Jan van Thielrode nog goed geweten hebben dat die vaart er nog maar enkele decennia vroeger gegraven was op initiatief van en door de Gentenaars. De Duitse keizers, die toen al lang geen rol van enige betekenis meer speelden in onze streken, hadden daar hoegenaamd niets mee te maken. Wel waren er dicht bij Gent minstens twee verbindingen tussen de Schipgracht en de Lieve. De ene was de nu verdwenen 14<sup>de</sup>-eeuwse stadsgracht met daarbij nog een afleidingskanaal ongeveer ter hoogte van de Blaisantvest en de andere bestaat nog steeds net over de Kapiteinstraat aan de noordrand van de Wondelgemse Meersen rechtover het kerkje van Meulestede <sup>2</sup>.

Voor wat het dichtst bij de stad gelegen deel van de Schipgracht (tot Langerbrugge) betreft, kon er geen verwarring bestaan. De Schipgracht die voor gracht van Otto moest doorgaan was hier de kortst mogelijke en ook de enige verbinding van Gent met de Vier Ambachten in het Duitse rijk. Bovendien vormde hij de westelijke grens van de langgerekte zone tussen de Schelde en de Vier Ambachten die de monniken van Sint-Baafs aanzagen als behorende tot het Duitse rijk. Deze viel samen met de oorspronkelijk heel grote abdijparochie van Sint-Baafs die tot Lokeren strekte, en verderop met het Land van Waas tot en met de heerlijkheid Saaftinge.

Hoe de gracht van Otto binnen de Vier Ambachten verder zou verlopen hebben in het waterrijke gebied naar het noorden toe, is een zoekplaatje. In onze interpretatie van wat de monniken in de 13<sup>de</sup> eeuw als Otto's gracht konden aanzien, is de verbinding met Axel en verder naar Othene bij Terneuzen de meest waarschijnlijke. Op de weinige oude kaarten die de Ottogracht aanduiden<sup>3</sup>, werd echter een meer westelijk gelegen verbinding met de inham bij Biervliet aangeduid. Veel betekenis moet daaraan niet gehecht worden. Net als de Ottogracht uit Thielrode's tekst waren ook deze cartografische gegevens papieren verzinsels (zie deel 1) die nooit aan enige bestuurlijke realiteit beantwoordden.

### **Vertakkingen allerhande**

De gracht die als zuidelijk deel van de grens tussen Gent en de Zeeschelde zou moeten doorgaan, werd bij zijn eerste vermelding in 1251 zeer duidelijk omschreven als de Schipgracht die Gent met Ertvelde (oorspronkelijk Artevelde) verbond<sup>4</sup>. Hij vertrok te Gent aan de Leie bij het Sluizeken en liep via het

Meerhem naar het huidige Tolhuis en vandaar in bijna rechte lijn naar Langerbrugge.

Te Langerbrugge splitste de waterloop en gaf Gent toegang tot het noorden via twee takken.

De belangrijkste tak was de oostelijke die de Oude Kale of Durme<sup>5</sup> (de huidige Moervaart en Zuidlede) volgde, met het daarbij aansluitende netwerk van de Stekene-, Assenedse- en Akselse vaartjes en nog een trits andere waterlopen (zie kaart in Deel 1). Hierdoor lag het hele noorden open voor Gent, van Biervliet en Boekhoute in het westen tot Hulst en Hontenisse (Kloosterzande) in het oosten. Hoewel men via deze waterlopen vanuit Gent de zee kon bereiken, maakten de Gentenaars tot voor de aanleg van de Sassevaart in de 16<sup>de</sup> eeuw nooit gebruik van deze mogelijkheid, al heeft men zeker al veel vroeger met dat idee gespeeld<sup>6</sup>.

De andere tak, de noordwestelijke, was in zijn oorsprong geen natuurlijke waterloop zoals de eerste, maar het vervolg van de vanuit Gent gegraven<sup>7</sup> Schipgracht die vanaf Langerbrugge vrijwel recht doorgetrokken werd tot Ertvelde. Te Evergem en te Ertvelde staat hij nog steeds bekend als Burggravenstroom (over deze niet mis te verstane benaming verder meer). Bij het dorpscentrum van Kluzen waren en zijn er nog steeds vier aftakkingen<sup>8</sup> waarvan de belangrijkste, de Oostwatergang of Eeklo's vaardeken, later eveneens de naam Burggravenstroom toegedeeld kreeg.

Te Gent werd het waterpeil geregeld met een sluis aan de Nieuwe Schaaapbrug tussen Oudburg en Sluizeken (al in 1322 vermeld) bij de monding in de Leie<sup>9</sup>. In 1580 werd dit sluisje bij de aanleg van de Calvinistische stadsversterkingen en de bijhorende aanpassingen aan de Sassevaart, vervangen door de Tolpoortsluis<sup>10</sup>. Deze laatste verdween op haar beurt in 1864 toen de stadswallen 'open' gelegd werden.

### **Scheep(je)sladingen turf en nog veel meer**

De gracht verbond Gent dus met Ertvelde naar het westen toe en met de Moervaart naar het oosten, of anders gezegd, met het hele noordelijke hinterland van Gent. Dit is zichtbaar op afb. 1 en nog meer uitgebreid op de kaart bij deel 1. De Schipgracht had zijn naam niet gestolen en de Moervaart evenmin. De beide waterlopen kenden een drukke scheepvaart. De schuitjes die daarop voeren, noemde men 'Ertvelders' en Durmeschepen of 'seien'<sup>11</sup>. Deze die de Moervaart deden, waren best bekend om hun aanvoer van turf dat gestoken werd in de moeren (de Zuid-Nederlandse benaming voor venen) in het noorden. Ze werden te Gent gelost aan de Torfbriel (Turfbriel: oudst bekende vermelding: 1270<sup>12</sup>) die meestal geïdentificeerd wordt met het haventje dat nu als het Sluizeken bekend staat. De met kraan en weegtoestel uitgeruste los- en stapelplaatsen aan het Gentse uiteinde van de Schipgracht waren zeker tot in de jaren

1500 veel uitgestrekter dan dat. Ook de Tichelrei, de Lange Schipgracht, het Fratersplein en vermoedelijk ook de Groene Briel waren er in betrokken<sup>13</sup>. De aanvoer uit het noorden werd overigens niet alleen daar gelost en gestapeld. Via zijtakken van de Schipgracht, oude Leiearmen meestal, werd ook turf ook aangevoerd en gestapeld aan, bijvoorbeeld, het Rendelgat bij de huidige Minnemeersbrug.

Turf was toen van levensbelang: men kon er zich mee warmen en dank zij het zout dat er uit gewonnen werd, kon men voedsel opslaan<sup>14</sup>. In het relatief dicht bevolkte Vlaanderen was hout als warmtebron al in de 13<sup>de</sup> eeuw schaars geworden. Turf was een goed alternatief. Volgens Adriaan Verhulst zou zo maar eventjes 60% van het grondoppervlak van het huidige Zeeuws-Vlaanderen en het aangrenzende analoge gebied in België uitgeveend zijn (zie kaart in deel 1)<sup>15</sup>. Dat uitvenen werd vooral in de tweede helft van de 13<sup>de</sup> eeuw intensief beoefend.

De gemakkelijke en overvloedige turfbevoorrading moet een niet te onderschatten rol gespeeld hebben in de grote groei van Gent in die tijd, zoals ook de schapenteelt op de schorren nog vroeger belangrijk was in het ontstaan van de Gentse wollakenproductie. Het was vooral in functie van de turfaanvoer dat verschillende vaartjes (leden) gegraven werden en dijken (moerdijken) aangelegd. Vermoedelijk was de turfaanvoer ook de voornaamste reden voor het graven van de Schipgracht.

Nadat de moeren vanaf het einde van de 14<sup>de</sup> eeuw grotendeels uitgeveend waren en de streek in de daaropvolgende eeuwen door grote overstromingen getroffen werd, kwam er meer variatie in de trafiek op de grachten. Nog een andere straatnaam in de buurt is veelzeggend in dat verband: de Tichelrei refereert naar de aanvoer van (dak)tegels via het vaartje, zoals een tekst uit 1354 uitdrukkelijk vermeldt: *huus staende up der stede eerve beneden der houder (oude) Scabrugghen daer de tichelen staen*<sup>16</sup>. Daktichels en bakstenen waren toen al een belangrijk importproduct uit het noordoosten van het graafschap samen met graan, stro, brandhout en latten. In de 17<sup>de</sup> eeuw waren granen en runderen belangrijke aanvoerartikels<sup>17</sup>. Het haventje heette toen zeer toepasselijk de Zeeuwse Aard ('aard' betekent scheepsaanlegplaats).

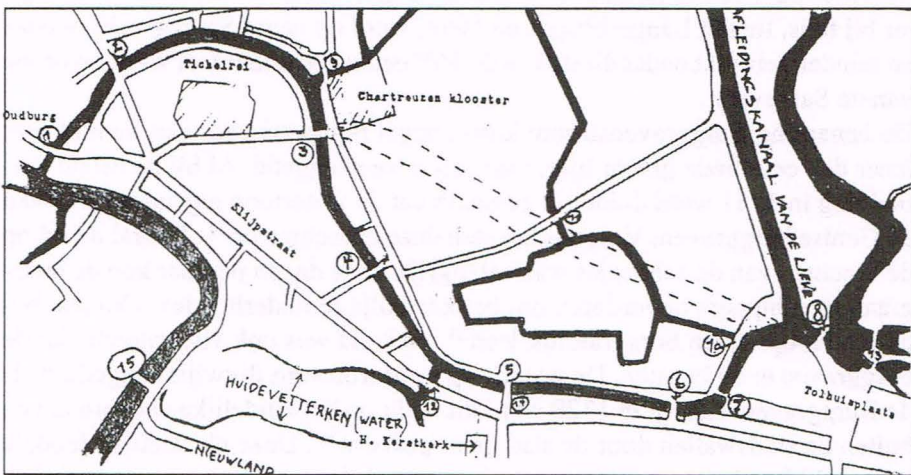
Marcus van Vaernewijck had dus ongelijk toen hij in 1560 bij zijn beschrijving *De Moere komt van den Overslag of van Moerbeke in het land van Waes, door Winkel en Doorsele, te Gend* nogal denigrerend afsloot met: *alsof dese stad geen water genoeg had*<sup>18</sup>. Nu denken we in verband met Gent en belangrijke waterlopen alleen maar aan Schelde en Leie, maar nog in 1600 bij de Blijde Intrede van Isabella en Albrecht, wisten de Gentenaren beter. De aartshertogen werden toen getrakteerd op een rijk gevarieerde feestelijke voorstelling van wat Gent te bieden had, waaronder het volgende: *commende op de Keernemelckbrugghen (aan de Steendam bij Sint-Jacobs), daer saegen sij ligghen in forme van reusen*

ende reusinnen, de vier Rivieren van Ghent, te weten: de Schelde, de Leye, de Lieve ende de Moere, die seer aerlich naeckst gheschildert waeren, liggende twee op deen sijde, en twee op dander sijde van de selve brugghe in seer fraeye postuere<sup>19</sup>. De Moere was een naam die wel meer gegeven werd aan de Schipgracht die toen al omgevormd was tot Sassevaart. Ook wanneer de Hollanders de Schelde afgesloten hielden, bleef deze waterroute, onder andere via de Moervaart, een economisch belangrijke verbinding met het Noorden. De vier Gentse waterverbindingen zijn goed zichtbaar op afb.1.

### Wat er van over blijft

Op Gents grondgebied zijn er geen open resten meer van de Schipgracht, tenzij men de Voorhaven en het Tolhuisdok als de opvolgers ervan wil beschouwen, wat ze inderdaad ook zijn. Het meest zuidelijke deel van de gracht buiten de Gentse stadsvesten tot Langerbrugge werd immers in 1547 onderdeel van de Sassevaart, voorloper van het huidige zeekanaal uit de Hollandse tijd (1825-1827)<sup>20</sup>.

Binnen de stadsvesten (nu stadsring) verdween als laatste in 1948 het toen al sterk vervuilde en drabbige water aan de Tichelrei. De gedempte gracht is echter nog herkenbaar in het stratenpatroon (zie afb. 2). Beginnende aan de Leie stemt de oude loop ervan vrij goed overeen met opeenvolgend: de groenaanleg bij het Sluizeken aan beide zijden van het uiteinde van de Oudburg, de



Afb. 2. De verdwenen Schipgracht te Gent met aansluitende waterverbindingen in het 19<sup>de</sup>-eeuwse stratenpatroon met aanduiding (in streepjes) van de latere Tolhuislaan. De nummers 1 tot 8 geven de verschillende brugjes aan: 1. Nieuwe Schaapbrug of Sluizekensbrug, 2. Oude Schaapbrug of Sleutelkensbrug, 3. Chartreuzenbrug, 4. Meester Gillisbrug, 5. Halsbrekersbrug, 6. Platte Stegerbrug, 7. Zatebrug, 8. Tolbrug. Uit: BOERRIGTER, E., DE GRAUWE, J., Meerhem, Toen en Nu, Gent, 1991, p. 76.

Tichelrei en dan verder langs het Fratersplein, de Karthuizerlaan, het Meerhem (Meerhemkanaal gedempt in 1904) en de Hugo van der Goesstraat bij Tolhuis. De huidige Lange Schipstraat, met in haar verlengde destijds de Korte Schipstraat, verliepen parallel met het eigenlijke water (nu Tichelrei) op een twintigtal meter afstand ervan. Opmerkelijk is wel dat de naam Schipgracht te Gent al in de 14<sup>de</sup> eeuw van het eigenlijke water overgegaan was op de parallelle straat<sup>21</sup>. De straatnamen vormen er nu nog de meest sprekende herinneringen aan dit ooit zo belangrijke kanaal.

Buiten Gent, in Evergem en Kluizen, bleef de gracht over een aanzienlijke lengte bewaard. Vanaf Langerbrugge loopt de gracht volkomen parallel met de oude baan naar Ertvelde. Hoewel hier en daar sterk verland, is hij nog steeds beeldbepalend voor Wippelgem. De meeste bebouwing van dit merkwaardige straatdorp, gesticht door de Gentse burggraven op gronden van hun heerlijkheid<sup>22</sup>, zit geklemd op een amper 20 meter brede grondstrook tussen de gracht en de weg er langs.

### **Bekend als Burggravenstroom**

Buiten Gent verdrong de hierboven al vermelde naam Burggravenstroom het oude Schipgrachttoponiem in de 15<sup>de</sup> eeuw<sup>23</sup>. Ten noorden van het spaarbekken is het de vroegere aftakking naar Eeklo die er, aanzienlijk breder dan de benedenloop, de benaming Burggravenstroom overneemt. Onder die naam is hij ook veel bekender dan de hoofdgracht tussen Langerbrugge en Ertvelde. Ook dichterbij huis, tussen Langerbrugge en Gent, werd de naam Schipgracht minder en minder gebruikt nadat dit stuk in de 16<sup>de</sup> eeuw een onderdeel was geworden van de Sassevaart.

De benaming Burggravenstroom klinkt nogal pompeus voor wat nu niet veel meer dan een brede gracht lijkt, maar zij is veelzeggend. Al bij de eerste vermelding in 1251 werd duidelijk gemaakt dat de waterloop eigendom was van de Gentse burggraven. Vanouds bezaten deze er rechten op<sup>24</sup>. Vooral de tol op de vrachten van de scheepjes was belangrijk. Drie dagen per jaar kon de burggraaf de schippers opvorderen om het kanaaltje te onderhouden. Oevers, bodem en loop waren burggrafelijk leen<sup>25</sup>. Bekend was ook visserijrecht dat de burggraven er op bezaten. De waterloop werd trouwens dikwijls aangeduid als de Burggravenvisserij. In 1329 werd dit recht op het zuidelijke deel binnen en buiten de stadswallen door de stad Gent gekocht<sup>26</sup>. Deze plaatselijke feodale toestand bleef behouden tot aan de Franse tijd, lang nadat het oorspronkelijk zeer belangrijke ambt van burggraaf een eretitel geworden was.

### **Oud, maar toch niet zo oud**

In 1251, het jaar van de vroegste vermelding van het kanaal, was het erfelijke

burggravenambt al vervangen geworden door dat van afzetbare grafelijke baljuws. De periode waarin de burggraven machtig waren, omvatte de 11<sup>de</sup> en de eerste helft van de 12<sup>de</sup> eeuw, zoals we verder zullen zien. Maar de vaart was meer dan waarschijnlijk bij die eerste vermelding al niet zo nieuw meer<sup>27</sup> en hij was zeker ouder dan de Lieve die in 1251-1269 gegraven werd. Het gedeelte tussen Meulestede en Langerbrugge kwam vermoedelijk eerder tot stand dan het noordelijke deel. Het werd al in 1131-1145 Gundenisgrabt genoemd (naar de persoonsnaam Gundin). Deze gracht was ook de oude grens tussen de Heilig-Kerstparochie en Wondelgem, wat op zichzelf al een stevige aanduiding vormt voor de zeer vroege aanleg er van<sup>28</sup>. Maar we zijn dan nog ver af van de periode 843-880 waarin de rijksgrens tot stand kwam. De mening van Koch en anderen dat de Schipgracht effectief die grens vormde, impliceert dat hij toen al zou gegraven zijn<sup>29</sup>, wat erg onwaarschijnlijk is. De vraag moet dan gesteld worden wie er in die tijd wel de opdrachtgever kon geweest zijn van die grote onderneming. De koningen en keizers van toen staan niet bepaald bekend als actieve ondernemers van infrastructuurwerken in verre streken, terwijl de expansieve lokale heersers van het in oorsprong Franse graafschap Vlaanderen zeker geen belang hadden in het graven van een dergelijke gracht, wel integendeel<sup>30</sup>. De Duitse keizers zouden zich pas met Otto II vanaf 977 actief bemoeien met deze streken en Otto II was, zoals al gemeld, ook volgens Thielrode niet verantwoordelijk voor het graven van de gracht. Hij zou er alleen zijn naam aan gegeven hebben. De keizers werden trouwens al na zeer korte tijd gestuit door de krachtige Vlaamse graaf Boudewijn IV. De Franse koningen van hun kant hadden vooral te doen met de zuidelijke delen van het graafschap.

Mocht de Schipgracht en de zeeverbinding naar het noorden een natuurlijke waterloop geweest zijn, dan lagen de zaken aanzienlijk gemakkelijker. Dit is echter op grond van geologische overwegingen uitgesloten. Periglaciaal driftmateriaal en latere lokale opvullingen zorgden voor een volledige, zij het niet erg hoge barrière in de zogenaamde Vlaamse Valei ten noorden van Gent. Wel schrijft M.E. Dumont<sup>31</sup> in zijn stedenaardrijkskundige studie van Gent: *Wat er ook van zij, het is natuurlijk niet onmogelijk dat er in vroeger historische tijden een verbinding te water heeft bestaan (vanaf de Muide) met de moerassige vlakten bij de Zuidlede en Moervaart enerzijds, en in N. Westelijke richting anderzijds. Het belang en de natuurlijkheid van deze waterlopen blijven echter nog steeds in het duister. O.i. kan het ook eenvoudig een aaneenschakeling geweest zijn van natuurlijke beekjes, gedeeltelijk van kunstmatige sloten en grachten, die geleidelijk is tot stand gekomen waarlangs hoofdzakelijk turf, in deze moerassen ontgonnen, met kleine schuitjes naar de stad kon gevoerd worden.* Hierbij kan aangemerkt worden dat ook een dergelijke verbinding van Gent met de Moervaart (Durme) ook een verklaring kan bieden voor een vermeende of reële ligging voor de omgeving van Sint-Baafs en het Waasland in het Duitse



rijk. Wellicht waren die grenzen er oorspronkelijk even diffuus als die van de Vier Ambachten.

Meest aannemelijk is dat de ook voor wat grotere scheepjes bevaarbare Schipgracht die deze waterrijke zone doorkruiste, uiteindelijk gegraven werd in opdracht van de burggraven of, naar hun oudere van het middeleeuws Latijn afgeleide titel, de Gentse kasteleinen. Het is inderdaad zo dat de Schipgracht in de geschreven bronnen onlosmakelijk verbonden is met de burggraven van Gent. Voldoende reden dus om hier even aandacht te schenken aan deze vergeten figuren.

## NOTEN

<sup>1</sup> DECLERCQ, G., Heiligen, lekenabten en hervormers. De Gentse abdijen van Sint-Pieters en Sint-Baafs tijdens de eerste middeleeuwen (7<sup>de</sup>-12<sup>de</sup> eeuw). In: Ganda & Blandinium (DECLERCQ, G., red.), Gent, 1997, p. 31.

<sup>2</sup> Deze stadsgracht is te zien op het panoramisch zicht op Gent uit 1534. Ook meer noordelijk worden de waterlopen er op weergegeven, zij het sterk vervormd. In de Calvinistische tijd werd de stadsgracht er een onderdeel van de gebastioneerde vesten. De andere verbinding tussen de Lieve en de Schipgracht is goed weergegeven in VERHULST, A., Landschap en landbouw in middeleeuws Vlaanderen, Brussel, 1995, p. 179 en in GYSSELING, M., Gent's vroegste geschiedenis in de spiegel van zijn plaatsnamen, Antwerpen 1954, kaart p. 89.

<sup>3</sup> Op de zogenaamde Dampierrekaarten van Noord-Vlaanderen en Zeeland wordt er gerefereerd naar de Ottogracht. Deze kaarten gaan terug tot omstreeks 1280, de tijd van Jan van Thielrode dus, toen er hevige betwistingen ontstonden rond het bezit van de Zeeuwse eilanden. De Ottogracht wordt op minstens twee kaartversies zeer expliciet gesitueerd eerst op het verloop van de zeearm vanaf het Zwin en vervolgens ter hoogte van Biervliet in zuidelijke richting voorbij Boekhoute en Assenede naar Zelzate. Bezuiden dit dorp zijn er drie waterverbindingen aangegeven met Gent. Alle drie monden ze uit in de Schipgracht. Op deze kaarten werd het meer oostelijk gelegen Othene (zee Deel 1), dat nochtans aangeduid werd, dus niet geassocieerd met de gracht van keizer Otto II. Authentiek verklaarde kopieën van deze uitzonderlijke Dampierrekaarten uit het begin van de 17<sup>de</sup> eeuw worden bewaard in het Gentse en het Brusselse Rijksarchief. Zie VANDERMEERSCH, P.C., Inventaire des cartes et des plans conservés aux archives de la Flandre-orientale, Gent, 1850, p. 3 ; reproducties in DE KRAKER, A.M.J., VAN ROYEN, H., DE SMET, M.E.E., (red.) Over den Vier Ambachten, Kloosterzande, 1993, p. 7-8.

<sup>4</sup> Tekst in DIERICX, CH.L., Mémoires sur la Ville de Gand, Gent, 1815, deel 1, p. 411.

<sup>5</sup> DE VOS, A., De middeleeuwse loop van de Durme en haar bijrivier de Poeke. In: Handelingen van de Maatschappij voor Geschiedenis en Oudheidkunde te Gent, Gent, 1958, jg. 12, p. 31-46.

<sup>6</sup> Als eerste schepen van de Keure in 1369-1370 trok Jan vander Zickelen met enkele collega's op verkenning *omme te versiene ende te ordinerne waer men eene scepvaerd maken mochte tussen der Neuse ende der stede van Ghend*. In: Stadsarchief Gent (hierna SAG), Reeks 400 nr. 10, f. 14v°. Dit was de allereerste uiting van 'Gent's streven naar de zee' langs die weg.

<sup>7</sup> Naar het stadscentrum toe werden gedeelten van oude Leiearmen vergraven tot Schipgracht. Volgens Maurits Gysseling werd de waterloop die hij klassificeerde als behorende tot de middelste Oude Leie vergraven tot Schipgracht ten noorden van het huidige Neuseplein tot ongeveer waar nu de Vorkstraat is aan het eerste deel van de Meulesteedsesteenweg. Ook van de binnenste Oude Leie werd gebruik gemaakt ter hoogte van het Fratersplein: GYSSELING, M.,

1995, De Oude Leien te Gent. In: DUVOSQUEL, J.M., THOEN, E., (ed.) Peasants and townsmen in medieval Europe. Studia in honorem Adriaan Verhulst, Gent, 1995, p. 93-94.

<sup>8</sup> Eveneens ter hoogte van Kluizens was er nog een tweede minder belangrijke westelijke aftaking naar Sleidinge (het Sleidings vaardeken) en twee oostelijke, respectievelijk het Klooster- of Molenvaardeke naar het nabijgelegen Doornzele en de meer indrukwekkende Averijevaart. Beide westelijke takken waren verbonden met de Lieve.

<sup>9</sup> De naam Sluizeken ging later over naar het pleintje dat eerst Torfbriel genoemd werd. De vroegere ligging van het sluisje verklaart waarom het stukje straat in het verlengde van Oudburg eveneens nog steeds Sluizeken heet.

<sup>10</sup> DECAVELE, J., DE HERDT, R., Gent op de wateren en naar de zee, Antwerpen, 1976, p. 198.

<sup>11</sup> CORRYN, F., Het schippersambacht te Gent (1302-1492). In: Handelingen van de Maatschappij voor Geschiedenis en Oudheidkunde te Gent, Gent, 1944, jg. 1 (nieuwe reeks), p.178.

<sup>12</sup> GYSSELING, M., 1954, p. 80.

<sup>13</sup> DIERICX, CH.L., 1815, deel 1, p. 437; deel 2, p. 488, 490 en 569. In de 16<sup>de</sup> eeuw was er een kraan en een balans geïnstalleerd ongeveer ter hoogte van het huidige Fratersplein. In 1440 was er in die omgeving ook sprake van een 'schurs waghe' (schorsweegtoestel) ten dienste van de huidenvetters.

<sup>14</sup> AUGUSTYN, B., Zeespiegelrijzing, transgressiefasen en stormvloed in maritiem Vlaanderen tot het einde van de 16<sup>de</sup> eeuw, Brussel, 1992, 2 delen; DE REU, E., Historisch geografisch onderzoek betreffende de moergronden in de vier ambachten tijdens de 12<sup>de</sup>, 13<sup>de</sup> en 14<sup>de</sup> eeuw. In: Jaarboek Oudheidkundige Kring 'De Vier Ambachten', 1960-1961, p. 31; MERTENS, J.A., Biervliet, een laatmiddeleeuws centrum van zoutwinning. In: Handelingen van de Maatschappij voor Geschiedenis en Oudheidkunde te Gent, Gent, 1963, jg. 17, p. 105-117; VERBRUGGEN, C., LEENDERS, K.A.H.W., Venen en moeren. In: Over den Vier Ambachten, 1993, p. 61-70.

<sup>15</sup> VERHULST, A., 1995, p. 83.

<sup>16</sup> GYSSELING, M., 1954, p. 79. De Oude Schaaapbrug lag tussen de Lange en de Korte (nu Grauwpoort) Steenstraat, de Nieuwe Schaaapbrug tussen Oudburg en Sluizeken.

<sup>17</sup> DE HERDT, R., De dagdagelijkse markten te Gent. In: VAN DE WIELE, J. e.a., (eds.) De Markt, Gent, 1988, p. 44.

<sup>18</sup> VAN VAERNEWYCK, M., De Historie van Belgis, Gent 1560 (hier uit de uitgave 1784, deel 2, p. 180).

<sup>19</sup> Uit de *Geestelijcken Calendrier* van Justus Billet (Transcriptie in DE POTTER, F., Schets eener Geschiedenis van de Gemeentefeesten in Vlaanderen, Gent, 1870, p.116).

<sup>20</sup> DECAVELE, J., DE HERDT, R., 1976, p. 60. Vanaf Langerbrugge volgde de Sassevaart eerst nog de Moervaart tot aan Rodenhuize. Verder naar het noorden werd een nieuwe bedding uitgegraven.

<sup>21</sup> *Item van 28 roeden werc up de Scipgracht onder de hoofding van steenen daer men mede gekelchiet heeft, van kelchiedene ende dat daer toebehoort* (SAG, reeks 400 Stadsrekeningen, nr. 9 (1365-1366), f. 250).

<sup>22</sup> VERHULST, A., 1995, p. 131.

<sup>23</sup> DE VOS, A., Geschiedenis van Ertvelde, Ertvelde, 1971, p. 12-18.

<sup>24</sup> BERTEN, D., Coutume du Vieuxbourg de Gand. Coutume des seigneuries enclavées dans le Vieuxbourg, Brussel, 1904, p. 328-333, 343, 571-612, 627-630. De 'notes explicatives' (p. 593-612) zijn erg verhelderend voor wat de latere geschiedenis van de Schipgracht betreft.

<sup>25</sup> De stad Gent verkreeg allicht naar dit burggrafelijk model precies dezelfde rechten op 'haar' zeeverbinding, de Lieve.

<sup>26</sup> SAG, reeks 400 stadsrekeningen nr. 2, f. 230 (zie ook DIERICX, CH.L., 1815, deel 1, p. 606-613). Gent kocht het visserijrecht van aan de Schaaapebrug tot aan Ter Licht (bij Rodenhuize).

Het omvatte naast de Schipgracht tot Langerbrugge dus ook nog een stuk van de Durme (Moervaart) vanaf Langerbrugge tot Rodenhuize.

<sup>27</sup> GYSSELING, M., , 1954, p. 12. Het is wel opmerkelijk dat Thielrode en zijn entourage aan het einde van de 13<sup>de</sup> eeuw klaarblijkelijk niet meer wisten dat de burggraven de Schipgracht tussen Gent en Ertvelde hadden laten delven, of beter gezegd, dat Keizer Otto daarbij onmogelijk hun 'patroon' kon geweest zijn. Op zich zelf wijst dit er op dat het kanaal aanzienlijk ouder is dan zijn vroegste vermeldingjaar 1251.

<sup>28</sup> GYSSELING, M., De geschiedenis van Oostakker en Sint-Amandsberg tot 1794, Oostakker, 1974, p. 6-7.

<sup>29</sup> Dit is het zwakke punt in het overigens stevig gedocumenteerde verhaal van Anton Koch (KOCH, A.C.F., Grenzverhältnisse an der Niederschelde, vornehmlich im 10. Jahrhundert. In: Rheinische Vierteljahrbücher, Bonn, 1956, jg. 21, p. 182-218). Enerzijds geeft hij na raadpleging van de geografen en geologen M.E. Dumont R. Tavernier toe dat de Schipgracht gegraven is (p. 183) en anderzijds noemt hij de Ottogracht die hij gelijk stelt met de Schipgracht, letterlijk een oude Scheldearm (p. 196 en 216). Verder naar het noorden toe zou er volgens Koch te Ertvelde een verbinding gemaakt zijn met een waterloop naar Boekhoute toe, die later als Isabellastroom aangeduid werd, en verderop met de in de Braakman verdwenen oude Ridinxvliet (kaartje, p. 186).

<sup>30</sup> Zie bvb. bij KOCH, A.C.F., De rechterlijke organisatie van het graafschap Vlaanderen tot in de 13<sup>de</sup> eeuw. In: Handelingen van de Maatschappij voor Geschiedenis en Oudheidkunde te Gent, Gent, 1951, p. 151; DE VLAMINCK, A., Les origines de la Ville de Gand, Brussel, 1891, p. 75. De grafelijke macht was in de verschillende delen van het graafschap min of meer stevig gevestigd in verhouding met het grondbezit van de graven. In het Waasland waren zij grootgrondbezitters geworden door de usurpatie van de gronden van het klooster van Waasmunster, vermoedelijke een stichting van Sint-Baafs overigens. De grensgracht zou hun bezittingen doorkruist hebben.

<sup>31</sup> DUMONT, M.E., Gent, een stedenaardrijkskundige studie, Brugge, 1951, p. 11-12.

Luc DEVRIESE  
( 't vervolgt)

---

## CHOLERA

*Onderstaande bijdrage werd door Pierre Kluyskens geschreven in 1970*

Er gaat geen maand voorbij zonder dat wij op ons T.V.-scherm de zich steeds maar herhalende en niettemin steeds even verschrikkelijke beelden van natuurrampen in een of andere uithoek van onze werldebol te zien krijgen: aardbeving, orkaan, overstroming die dorpen en steden in enkele ogenblikken wegvagen en in of onder de puinen honderden slachtoffers maken.

En wanneer de eerste berichten over de gevolgen van de ramp, over de ellende van de gesinistreerden ons bereiken, heeft de actualiteit reeds een ander beeld in ons TV-scherm omlijst. Nochtans is het dan pas dat de ellende een hoogtepunt bereikt, wanneer de hulpploegen niet tijdig opdagen of niet bij machte zijn de nodige materiële en medische bijstand te bieden: de in de zon weggrottende lichamen, de vliegen, de open wonden, het bevuild water, zijn zovele elemen-