

Fig. 1 Topografisch plan van Hendrik Hondius de Jonge (1641) (eigen foto)

### INLEIDING EN SITUERING

De Lievekom te Gent situeerde zich tot het begin van de 19de eeuw tussen de huidige Lievekaai en Augustijnenkaai. Deze havenkom die aangelegd werd tussen 1583 en 1611 vormde een terminushaven, vooral voor de schepen die vanuit Holland en Zeeland de Sassevaart waren opgevaren om handel te drijven met Gent (1). Door de toenemende handelsbedrijvigheid op het einde van de 16de eeuw (na het graven van de Sassevaart 1563) en het begin van de 17de eeuw (de Brugse vaart werd voltooid in 1624) kon de hoofdhaven aan de Gras- en Koornlei immers niet langer de maritieme handelsstroom verwerken. Daarom beslisten de toenmalige stads magistraten een tweede belangrijke aanlegplaats te voorzien. Thans kan men zich de afmetingen van deze haven voorstellen door de huidige parkeerruimte op de Lievekaai, die ontstaan is na de gedeeltelijke demping tussen 1834 en 1836, te overzien.

Dat de aanleg van een dergelijke haven belangrijke openbare werken met zich meebrachten die soms jaren aansleepten, spreekt voor zichzelf. Door een onderzoek in het stadsarchief te Gent konden we ons een beeld vormen van de omvang van deze werken. Achtereenvolgens zullen we de delvingswerken van de draaikom bespreken, de bouw van de kaaimuren, watertrappen, meerpalen en borstweringen, baggerwerken en de opstelling van de "*cleene craene up de Lieve*". Hierbij leggen we vooral de nadruk op de periode vanaf het einde van de 16de eeuw tot vandaag, gezien de havenactiviteit onmiddellijk na het graven van het Lievekanaal (1251-1269) minimaal was.

### DE BOUW VAN DE LIEVEKOM

Over de periode vóór de aanleg van de Lievekom zijn er weinig gegevens voorhanden. Toch moeten er reeds aanlegsteigers geweest zijn op het einde van de 13de eeuw. Aanvankelijk waren de kaaien uit hout opgebouwd of bestonden ze uit aarden taluds. Tijdens recente opgravingen (2), op het einde van de Lievekaai nabij de Academiebrug, werden

vierkante houten palen aangetroffen. Deze palen waren vertikaal op korte afstand naast elkaar ingeheid. Hun dieptepunt lag op ongeveer drie meter. Het waren waarschijnlijk meerpalen of onderdelen van een aanlegsteiger. Vlak ernaast vond men restanten terug van een muur die tot op dezelfde diepte gefundeerd was. Deze muur bevatte brokken Doornikse kalksteen, vermengd met grote bakstenen. Onderaan lag een ononderbroken laag witte kalkmortel. Deze stabiliseringslaag wordt dikwijls de "vlijlaag" genoemd en werd gebruikt om een muur die op een zwakke moerassige of zandige ondergrond moest aangebracht worden, beter te funderen. Als bindmiddel voor deze ongeveer twee meter brede muur, werden witte mortel of asmortel gebruikt. Waarschijnlijk is deze kalkstenen muur een oud fundamentoverblijfsel van één van de eerste kaaimuren.

In 1544 werd een nieuwe kaai van aan de *Tinnen Pot* tot het Rabot gebouwd, terwijl men op 1 januari 1583 begon "*(...) om te gaen maecken, van aen het hof van Sent Anthone tot aen de Liefbrugghen eene schone ende diepe caye om alle schepen bequamelyck te connen lossen; hier toe wierd oock de straete verbreedt ende de huysen afgebroken ende ingecort*" (3). Deze evolutie is duidelijk te volgen wanneer we het topografisch plan van 1543 vergelijken met dat van *Hondius* (1641) (Fig. 1).

Het aantal huizen dat zich op het einde van de Lievekaai bevond, is op dit laatste plan vrij gering.

Twee redenen liggen hier voor de hand. Door het feit dat men van de Lievekaai een haven wilde maken, moest de toegang tot deze haven verbreed worden. Daarom moest dus de scherpe bocht van de Lieve ter hoogte van het huidige Zilverhof gedeeltelijk afgesneden worden en moest de bebouwing aldaar verdwijnen. Een tweede reden voor de verdwijning van verschillende huizen aldaar kan gezocht worden in het feit dat de loskaai verbreed moest worden, om de havenactiviteiten gemakkelijker te laten verlopen.

Op het plan van *Hendrik Hondius* (1641) herkent men duidelijk een uitzwelling aan de Lievekaai. Zelfs de kaaistructuur is vrij ge-



detailleerd weergegeven. Een kraan werd opgericht op een kleine insprong nabij de Lievebrug om met een bredere reikwijdte de schepen te kunnen lossen en laden. Voor de periode 1587-1792 vindt men in het stadsarchief talrijke lastencohiers terug die betrekking hebben op verbredings-, delvings- en reinigingswerken aan de Lievekom (4). Zo leert men uit een rekening opgemaakt voor werken *"aende kaeyen en trappen van de Lieve"* van 1 tot 31 juli 1778 dat een *"treweele"* of metser bijna dubbel zoveel verdiende als een gewone *"cnaepe"*. Bij een verder onderzoek van diezelfde rekening wordt men geconfronteerd met een vrolijke noot : om de twee regels staat vermeld voor hoeveel ponden; schellingen en grooten de *"arbeyders"* besteed hadden aan *"drynckebier"*. Ditmaal wordt geen onderscheid gemaakt tussen *"treweele"* en *"cnaepe"*.

Ook kan men uit dit betalingsdocument opmaken welke materialen aangewend werden voor de opbouw van de kaai. Er wordt mel-

ding gemaakt van *"dienasschen"* (steenkoolas) *"blauwen ende witten orduyn, coningsteen en steekensche steen"*. Dit laatste betreft een soort baksteen afkomstig uit Stekene. Voor het bereiden van de mortel werd gebruik gemaakt van *"calck, savel ende asschen"*. De loskaai zelf werd bedekt met *"bree vloertichelen"*.

De doorsnede van de kaaien moet er als volgt uitgezien hebben. Eerst en vooral was er de fundering. Deze werd twee tot drie voet onder de rivierbedding aangebracht. Bij de bouw van deze fundering werd er wel op gelet dat er onder de fundering geen aarden oevergedeelte overbleef. Het water zou immers, door onder de fundamente te sijpelen na verloop van tijd de kaai doen afbrokkelen en ineensorten. De kaaimuur zelf was opgebouwd uit verschillende opeenliggende lagen stenen die van onder naar boven in een driehoekig profiel evolueerden. De onderste steenlaag had dus een bredere basis dan de bovenste. Dit werd zo gebouwd omdat de druk van het water onder-

Fig. 2 Lievebassin, Joseph MAERTENS, 1823 (10 jaar vóór de demping)



aan groter is. Boven op de kaaimuur kwamen de "*decksteenen*", meestal uit blauwe hardsteen (*arduyn*). Deze dekstenen werden naast elkaar geplaatst en met ijzeren hengsels aan elkaar verankerd. Dit laatste is trouwens tot op heden nog zichtbaar.

In verschillende lastencahiers wordt ook voor de "*huere van eenen boot*" een bedrag aangerekend. Vanop deze boten kon men immers gemakkelijk de kaaimuren herstellen.

In het jaar 1789 werd beroep gedaan op meestermetser *Judocus Fermondt* voor het leveren van *250 sacken kalk en 750 koningstenen*. Diezelfde Fermondt had in 1779 en 1784 de huizen Lievekaai nr. 17, 18 en 19 opgericht, waarna hij in nr. 19 woonde tot aan zijn dood (5).

Toch moeten naar het eind van de 18de eeuw de herstellingswerken aan de Lievekom ontoereikend geweest zijn, aangezien men in 1791 een "*requeste*" vindt gericht

*"aen de schepenen van de keure"*, waarin gevraagd wordt door de "*coopliden deser stede, dat seer noodtsaeckelyck is aende caye van metsereyen ghemaect te worden aene de westzijde van de Lieve tussen de Liefbrugge ende de huusinghe van de brouwerij vande Tennepot, alwaer zij vortighydt gevonden hebben (...)*" (6) (Fig. 2). Deze nalatigheden houden verband met het graven van de Coupure (1751-1753) en de aanleg van de Sint-Agenetekom met het Keizerlijk Entrepot in 1779. Het stadsbestuur had immers beslist het zwaartepunt van de maritieme handelsverrichtingen met Brugge en Holland te verplaatsen van de Lievekom naar de Sint-Agenetekom.

Op 14 mei 1843 werd zelfs besloten het "*Lievebassyn*" tussen Lievebrug en Academiebrug zodanig op te vullen dat enkel doorgang voor de schepen mogelijk bleef (7).

De werken voor de demping werden uiteinde-

Fig. 3 Gezicht vanop de Lieve op het Gravensteen en de parkeerplaats van de verhuiswagens en karren (ca. 1885) (foto S.A.G.)





lijk voltooid in 1836. *"La construction du quai de la Liève dont la dépense s'est élevée à fr. 55.110 24 C et qui a eu pour résultat de procurer un vaste emplacement servant de station pour les chariots des voitures de la ville, et de rendre par là pour le commerce un des plus beaux quais de déchargement précédemment obscuré par les chariots"* (8) (Fig. 3). Tot aan de Tweede Wereldoorlog werd de parkeerplaats, die ontstaan was op de gedempte Lievekom, gebruikt voor het opstellen van verhuiswagens en stootkarren.

In 1939 werd plots, nadat besloten was in 1935 dat alle bestaande woonschepen uit de stadswateren moesten weggehaald worden, het ongebruik van de Lieve zo sterk in het daglicht geplaatst dat er voorstellen kwamen van de stad om de Lieve van aan het Gravensteen tot het Rabot te dempen (9). Deze plannen werden reeds in 1937 in de hand gewerkt door het project Desplanques-Magnel (10). Deze heren die de ontwikkeling van Gent zeer megalomaan zagen, pleitten voor *"une urbanisation héroïque"*. Gent kon volgens hen onmogelijk een grote moderne stad worden zonder ingrijpende urbanistische wijzigingen. Daarom stelden ze voor het tracé van de autosnelweg Brussel-Oostende vooralnóg te wijzigen. In plaats van deze verkeersader ten zuiden van Gent te laten lopen, vonden zij dat hij beter meer noordelijk werd aangelegd, omdat daar de industriebedrijvigheid was gevestigd.

Vanaf het Zuidpark zou een viaduct gebouwd worden met een breedte van 35 meter die met een boog langs Sint-Jacobs naar de Gasfabriek zou lopen. Vandaar uit werd een tweede viaductaftakking voorzien, die de automobilisten over de Lievekaai langs het Gravensteen en achter de Koornlei tot de Sint-Michielsbrug zou brengen. Zo zouden de autobestuurders onmiddellijk het hart van de stad bereiken, waar zij van op viaducthoogte rechtstreeks geconfronteerd zouden worden met het "machtige" zicht op de drie torens.

Om dit project te realiseren zouden Tinnenpotstraat, Lievekaai, Gewad en meerdere andere straten verdwijnen. Want zoals de ontwerpers stelden: *"La partie nord de la ville ne comprend aucun monument historique... on ne va tout de même pas "classer" les taudis comme étant de précieux souvenirs du passé ? (...) l'imbroglio gantois demande autre chose que des solutions paresseuses pittoresques ou esthétiques (...) Dans pareilles conceptions, dans pareilles réalisations, Gand, ville qui se réveille, fut précédée par de plus*

*puisantes cités, pour ne citer que New York, Londres, Paris, Berlin ou Stockholm."*

"Gelukkig" kwamen de Stedelijke Commissie voor Monumenten en Stadsgezichten en de nakende wereldoorlog stokken in de wielen steken.

In het begin der jaren '50 werden er treurwilgen op de Lievekaai aangeplant. De stad Gent werd zich stilaan bewust van de waarde van dit stadsgezicht. Thans stelt de dienst planning van de stad een milieuvriendelijke oplossing voor, voor de herinrichting van de Lievekaai. De gedempte Lievekom zou over haar gehele oppervlakte uitgegraven worden tot op ongeveer 1 meter diepte. Hierdoor zou enerzijds de herinnering aan de vroegere Lievekom opgeroepen worden. Anderzijds zouden de geparkeerde voertuigen het zicht op de gevels minder storen, gezien ze gedeeltelijk onder de begane grond zouden worden opgesteld.

Vermeldenswaardig is tenslotte dat naar aanleiding van de collectorenwerken aan de Begijnhoflaan een bijkomende leiding werd voorzien om water vanuit de Coupure aan te voeren naar de Lieve. Hierdoor kan het Lieve-water dat sinds de demping aan het Rabot een stilstaand water is geworden, opnieuw een zekere beweging krijgen. Door de aanvoer van zuurstof zou zodoende ook de stank van het water gedeeltelijk afnemen (11).

### WATERTRAPPEN AAN DE LIEVEKOM

De bouw van de watertrappen, vroeger *"watersteegers"* genoemd, loopt uiteraard parallel met de bouw van de kaaien. Deze trappen die dikwijls uit Doorniks kalksteen en later uit baksteen waren gebouwd, lieten onder meer toe, te laden en te lossen bij hoger en lager waterniveau. Zij waren echter ook van groot nut bij het blussen van branden. Na bestudering van verschillende topografische documenten komt men tot de vaststelling dat de haven vroeger veel meer watertrappen bezat. De Lievebrug en Academiebrug waren geflankeerd door trappen, dit om bij herstellingswerken gemakkelijk bij de brug te kunnen.

In 1844-1845 worden er grote veranderingen gedaan aan de watertrappen van de vroegere Lievekom, nl.: *"remplacement des escaliers qui conduisent aux rivières lesquels sont construits en pierre de Tournay et en briques de Ruppelmonde, par des blocs entiers en pierres d'Ecaussinés superposés."* (12).

Thans vertoont de Lievekaai nog twee watertrappen, waaronder één frontale trap die aan weerszijden geflankeerd wordt door een dub-

bele ijzeren reling die in arduinen kegels zijn aangebracht. Ook de Augustijnenkaai bezit nog een watertrap, die zijwaarts in de dikte der kaaimuren is uitgewerkt.

De watertrap aan het Zilverhof herinnert ons aan de plaats waar vroeger de Tinnenpotbrug heeft gestaan.

### MEERPALEN

Heins vermeldt dat er reeds vanaf de 14de eeuw sprake is van "*staecken omne de scepene te meere*" (13). Deze bestonden aan de Lievekom vermoedelijk tot het begin van de 19de eeuw. Dan werden ze vervangen door gietijzeren meerpalen. De eerste "*pieux d'amarrage en fonte*" in Gent dateren van 1840-1843 (14).

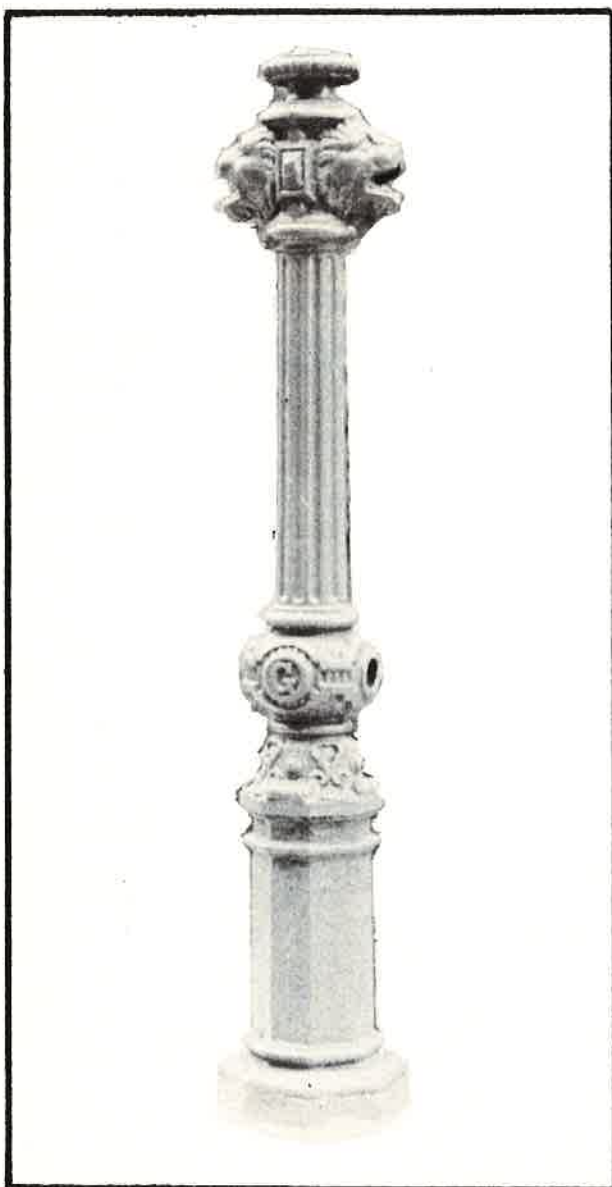


Fig. 4 Gietijzeren borstweringspaal aan de Augustijnenkaai (eigen foto)

In de kaaimuren van de Lievekom waren er sinds de 15de eeuw tientallen smeedijzeren aanlegingen aangebracht. Thans is er nog één in de Augustijnenkaai vastgemetseld.

### BORSTWERINGEN

Zolang de Lievekom een belangrijke haven was en er dagelijks verschillende schepen moesten gelost worden, konden relingen enkel een belemmering vormen voor de havenactiviteiten.

Vanaf het einde van de 18de eeuw werden, volgens enkele iconografische bronnen, balustrades aangebracht in hout, dit om de veiligheid van de burgers te verzekeren. De eerste balustrades in gietijzer werden in Gent geplaatst vanaf 1843 (15). De borstwering die thans de Augustijnenkaai aflijnt dateert uit het derde kwart van de 19de eeuw (Fig. 4). De prachtige gietijzeren borstweringspaaltjes zijn samengesteld uit een eclectische neo-stijl. Onderaan bemerkt men een sokkel met gotiserende kenmerken.

De versnoering tussen het voetstuk en de schacht vertoont een letter G, welke de afkorting vormt voor Gent.

De schacht die met cannelures is versierd, bevat reminiscenties aan de Lodewijk XVI stijl. Het bekroningsdeel van deze balusters bestaat aan weerszijden uit een opengesperde leeuwenmuil waartussen een diamantkopornament. Ook deze leeuwenkop kan een zinspeling zijn op de Gentse leeuw. In deze muilen zijn de horizontale baren van de borstwering geschoven. Het bekroningsdeel eindigt na enkele versnoeringen in een bol.

Verschillende paaltjes zijn beschadigd. Sommige leeuwenmuilen zijn gedeeltelijk weggeroest. Toch vormt de aaneenschakeling van deze opengesperde leeuwenkoppen een sierlijk geheel.

Ook op andere kaaien langs de Gentse binnenwateren treffen we gelijkaardige balustrades aan : Sint-Antoniuskaai, Graslei, Predikherenlei en Kraanlei. Door regelmatig onderhoud kunnen deze pronkstukken uit de 19de-eeuwse gietijzerkunst onze kaaien blijvend karakteriseren.

### BAGGERINGSWERKEN

Na de aanleg van de havenkom was de stad verplicht er over te waken dat de haven niet verzandde. Daarom stelden de stadsmagistraten werklieden aan die instonden voor de "*kuysinghe ende delvynghe van vuyl uyt het water van de com der Lieve*" (16).



Reeds in 1836 vindt men betalingen (...) *nopens het doen wegnemen van de aerde liggende up de Lieve*".

Regelmatig werd de havenkom drooggelegd door de sluis aan het Rabot, en de Lievebrug dicht te houden. Na het wegvloeiën van het water kan het slijk immers gemakkelijker weggehaald worden. Dit wegscheppen van "vuiligheid" gebeurde dan met een spade en met lederen emmers. Pas nadien kon men gemakkelijker aan de onderste delen van de kaai werken.

Op 25 augustus 1738 en op 28 maart 1764 komt er een wet in voege waardoor het verboden wordt voor veehandelaars, beenhouders of pensendraaiers hun "vuiligheid" nog in het water te gooien. Ook "beer" en steengruis mogen niet langer meer in de Gentse waterlopen gestort worden. Vanaf dat ogenblik moest alle afval gedolven worden op plaatsen door de stad aangeduid (17). Deze maatregelen werden genomen om epidemieën, stank en verstopping te voorkomen.

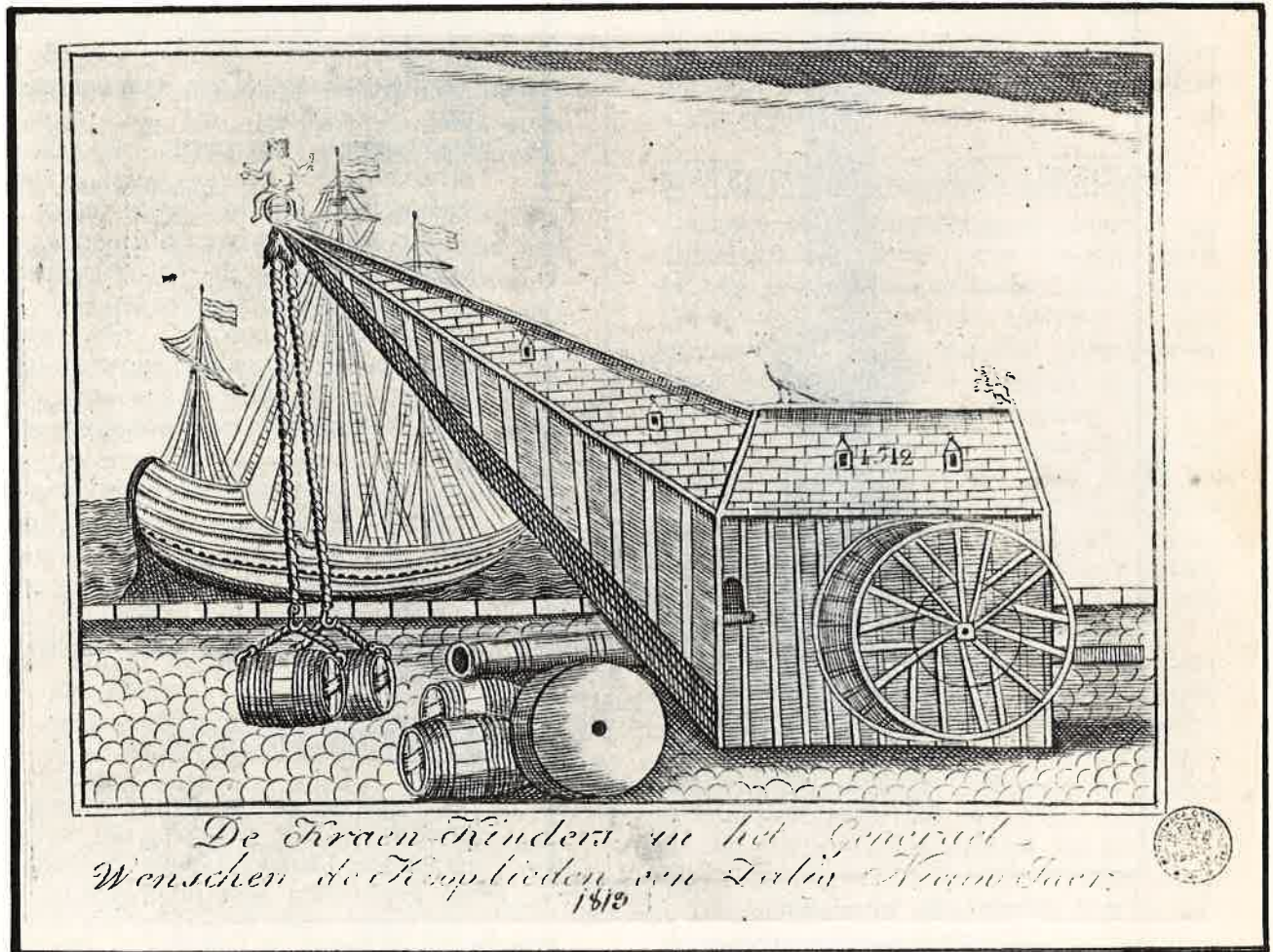
Voor het jaar 1774 vindt men in het stads-

archief een bestek terug voor "*(...) het delven, diepen en suyveren van de com van de Lieve*". Twaalf punten bepaalden de voorwaarden voor aanbesteding. De bodem moest gedolven worden "*(...) een halfen voet lager als sig bevint het bedde van de sluyse anden steene Lievebrugge (...)*". De aarde mocht men "*(...) transponeren in den hof vanden convent den eerwaerde paters Discalsen (...)*". Alle werken moesten uitgevoerd worden in een periode van 1 maand tijd (18). Deze laatste voorwaarde toont nogmaals het belang van de havenkom aan. Het voorlopig sluiten van de haven impliceerde immers opnieuw een overbelasting voor de haven aan de Koornlei.

### DE "CLEENE CRAENE UP DE LIEVE"

Zoals alle grote middeleeuwse steden, die een haven van enige betekenis hadden, bezat ook Gent reeds in de 14de eeuw een kraan. Deze eerste kraan die rond 1355 in het archief vermeld wordt, was opgesteld aan de Kraanlei, nabij de Vleeshuisbrug, waar later het gilde-

Fig. 5 Nieuwjaa rskkaartje van de kraankinderen (1819) (foto S.A.G.)



huis van de "Kraankinders" werd opgericht (19).

Wanneer nu juist de "cleene craene" aan de Lievebrug werd opgericht is niet met zekerheid te bepalen. Sommige auteurs menen te mogen veronderstellen dat deze tweede kraan onmiddellijk na het beëindigen van de graafwerken voor de Sasse Vaart (1563) en de "Nieuwe Lieve" (1564), op de Lievekaai werd geplaatst.

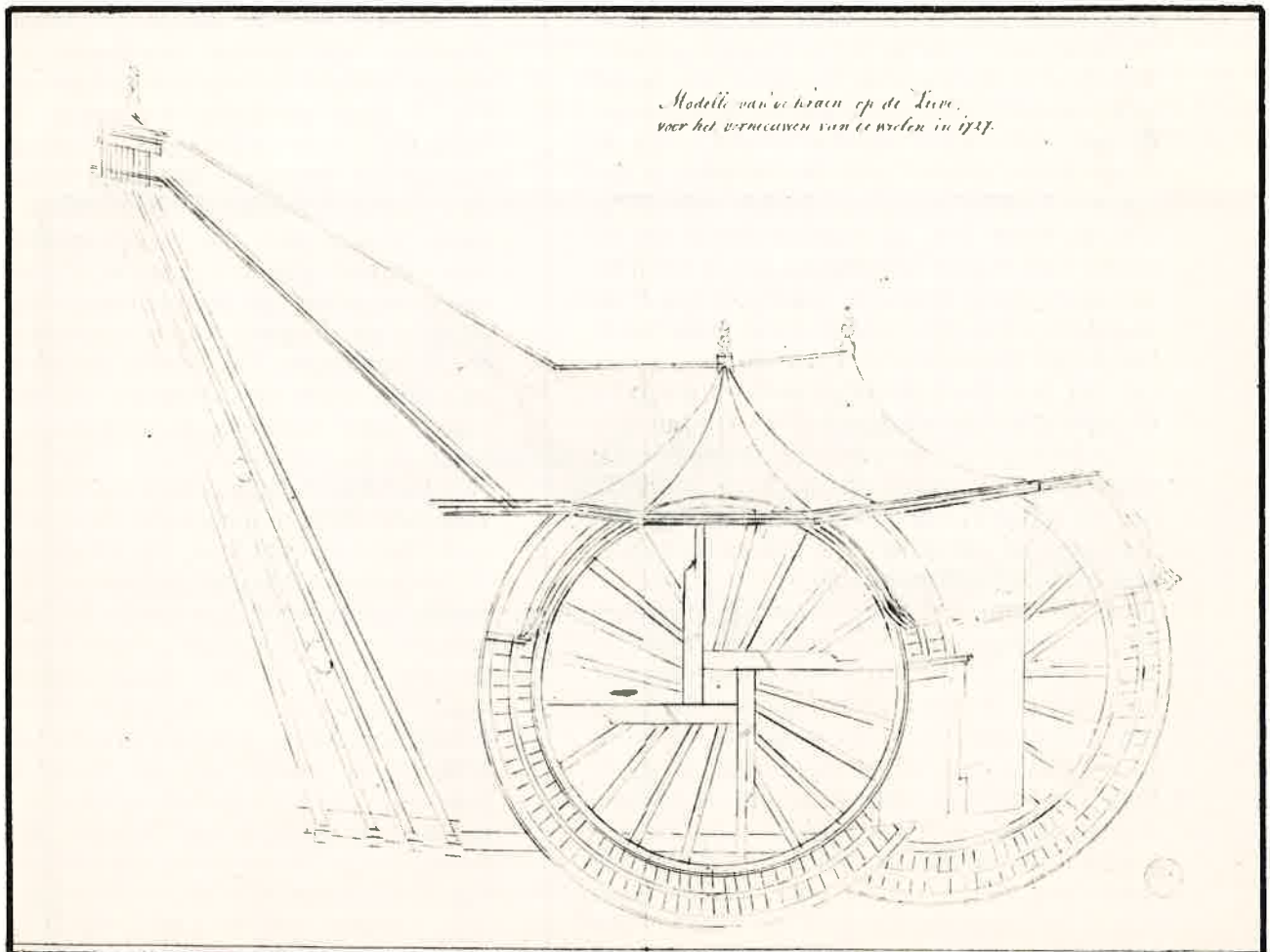
Andere auteurs stellen dat de kraan opgericht werd tussen 1619 en 1638, dus enkele jaren na de voltooiing van de graafwerken aan de Lievekom (20). Deze zienswijze strookt waarschijnlijk wel het best met de werkelijkheid, daar we in de archieven van de stad geen vroegere meldingen voor dit werktuig van de kraankinders vonden dan in het jaar 1638.

Tevens valt er op het topografisch plan van *Braun* en *Hogenberg* (1576) nog geen kraan aan de Lievekaai te bespeuren. Dit is pas het geval op het plan van *Sanderus* (1631-33) en dat van *Hondius* (1641). Hoe zag de kraan aan

de Lievekom eruit? Verschillende iconografische bronnen en modellen van deze kraan, die soms ook de "Zeeuwsche craene om de Lieve" werd genoemd, zijn ons bekend (Fig. 5, 6, 7, 8, 9). We moeten ons een indrukwekkende houten constructie voorstellen die aan weerszijden twee grote trekwielen bevat. Deze houten constructie had in zekere zin de vorm van een huisje met één verdieping. Bovenop het huis was een kraanarm gemonteerd die eveneens uit hout bestond. Het geheel was in feite gebouwd rondom een ijzeren spil die stevig in de grond was geplant en waarrond de volledige constructie kon draaien. Zo kon de kraan volgens hetzelfde principe van de windmolen een cirkelboog beschrijven, waardoor de lasten ter hoogte van het schip naar de kaai konden worden overgebracht. Deze draaibeweging werd mogelijk gemaakt door aan een houten helmstok die zich tussen de wielen bevond, te stoten of te trekken.

Het huisje van de kraan werd gebruikt voor de administratie van de reeds geloste of geladen

Fig. 6 Modellen van de kraan op de Lieve vóór het vernieuwen van de wielen in 1727 (foto S.A.G.)





waren. Dit huisje was evenals de lastarm of giek bedekt met een schaliëndak. Men kon dit havenwerktuig gebruiken door in de twee grote trapraderen te lopen. Hierdoor begon een windas die zich tussen de twee wielen bevond, op te winden of af te rollen al naargelang de last moest gehesen of gezakt worden. Deze windas stond immers door middel van verschillende koorden in verbinding met katrollen die zich op het uiteinde van de giek bevonden (21).

Dit type kraan werd reeds door *Archimedes* uitgevonden en kende over heel Europa een groot gebruik tot de Engelsen omstreeks 1862 kranen installeerden die door stoommachines werden aangedreven (22). Het waren de "*kraankinders*" die de kraan bedienden. Met deze naam wordt geenszins bedoeld dat het de kinderen waren die in de trommel liepen. Hoogstens kunnen dit misschien kleinere mensen geweest zijn, omdat mensen met een grote gestalte wellicht moeilijkheden hadden in de soms kleine trapwielen.

Als we het totaal aantal werklieden beschouwen dat aan de kraan werkte, dan komen we tot het besluit dat er toch steeds een tiental nodig waren om dit gevaarte te besturen. Eerst en vooral waren er een zestal "*kraankinders*" die de lier in beweging brachten door in de trommel te lopen (dit aantal was trouwens afhankelijk van het gewicht van de last). Vervolgens waren er enkele lui die de kraan deden draaien door de helmstok te bedienen. Enkele arbeiders hielden zich bezig met de waren zelf, zij waakten erover dat de vracht niet te veel slingerde en dat ze veilig en wel op de grond belandde. Tenslotte was er de toezichter, die zich meestal in het kraanhuisje bevond en de administratie verrichtte.

Op Fig. 5 is een kraan afgebeeld uit de *Atlas Goetghebuer* uit het stadsarchief. Op het dak is het jaartal 1512 aangebracht. Waarschijnlijk werd er in dat jaar een nieuwe kraan geplaatst op de Kraanlei nabij de Vleeshuisbrug. Dit 19de-eeuwse wenskaartje is eveneens interessant inzake enkele symbolen.

Links bovenop het uiteinde van de kraanhals zit een "*winceurder*" met gespreide benen op een wijnton. Deze figuur heeft veel weg van een Baccus. In het midden van het dak staat een kraanvogel. Door zijn lange nek en grote staart kwam men er toe deze vogel als symbool voor de grote havenkraan aan te duiden. Aan de achterzijde van het dak tenslotte bemerken we de leeuw, het symbool van de stad Gent (23). Aan de voet van de kraan liggen de goederen die door de kraankinders mochten verscheept worden : water, olie of

wijn, marmer- en arduinblokken, molenstenen, klokken en zelfs mortieren of kanonnen. Andere dan de hier aangehaalde vrachtgoederen mochten door de kraankinders (vroeger ook wijnbroeders genoemd) niet behandeld worden. Hiervoor zorgden de "*stucwerkers*" soms ook "*caeygesellen*" genoemd. Zij waren vooral werkzaam aan de Augustijnenkaai en stonden in voor het versjouwen van alle droge koopmansgoederen die per wagen of per schip werden aangebracht.

Vanaf 1638 vindt men in het stadsarchief aanbestedingen terug in verband met de Lievekaai (24). Met een regelmaat van tien jaar wordt men geconfronteerd met herstellingen aan dit werktuig. Herstellingen aan de wielen, (1638-1674) beschilderingen "*van beide de syden ende de wielen van buyten ende van binnen*" (1648), leveren van "*eenen nieuwen staek*" (helmstok) (1683), "*het leveren ende maecken van eene asse*" (1685) en het herstel van de "*schyven uyt de cleyne craene*" (de katrollen) (1721).

In 1727 werden er belangrijke werken uitgevoerd aan de "*cleyne craene up de Lieve*". Toen werden de wielen vernieuwd. Op Fig. 6 ziet men de kraan nog in de toestand vóór het vernieuwen van de wielen. Dit kraanmodel vertoont tentvormige wielkassen die bovenaan versierd zijn met een pinokeltje.

Fig. 7 toont de wielen in ontwerp tot vernieuwing. Vier hoofdspaken werden in hoeken van 90 graden aan elkaar vastgemaakt met bouten, zodanig dat de centrale as erin paste. Tussen deze vier hoofdspaken werden dan kleinere spaken ingewerkt. Opmerkelijk op de modellen zijn de barokversieringen aan de deur die toegang verschaft tot de windas, en de wielkassen. Dit bewijst dat de ontwerpers deze kraan niet enkel als werktuig aanzagen, maar eveneens als prestigieus pronkstuk.

Het bestek vermeldt enkele technische gegevens over de afmetingen van de verschillende onderdelen van het wiel. De afmetingen worden uitgedrukt in voeten en duimen. Er wordt tevens op gewezen hoe bepaalde wielonderdelen worden gezaagd en er wordt benadrukt dat eikenhout zonder "*quade weeren ende suyver sonder speck*" de voorkeur krijgt. Uit ditzelfde bestek kunnen we afleiden dat tegelijkertijd de wielen van de "*grote craene*" (aan de Kraanlei) werden vernieuwd en dat bij deze activiteit zowel "*houten als ijseren*

Fig. 7 Ontwerp voor de vernieuwing van de wielen van de Lievekraan 1727 (foto S.A.G.)

*naghels*” werden gebruikt. Voor de aanne-  
mers gold dat (...) *“den minsten instelder sal  
profiteeren (...)”*. Rekeningen voor *“brande-  
wijn, drynkebier ende voor pinten wijn”*  
werden door de timmerlieden aan de kraan  
regelmatig samen met de kosten van de ge-  
bruikte materialen ingediend.

Fig. 8 toont de kraan tussen 1768 en 1787.  
De kraanarm is wel steiler geworden dan in  
het model van 1727. De bekapping voor de  
katrollen heeft een puntvormig uitzicht ge-  
kregen. Zoals de kraan hier is afgebeeld  
tegenover de werklui en handelaars op de  
kaaien en de Lievebrug is men geenszins ge-  
neigd te spreken over de *“cleene craene up  
de Lieve”*. Fig. 9 toont een aquarel, vermoe-  
delijk uit de tweede helft van de 19de eeuw  
waarop een weinig gedetailleerde kraan staat  
afgebeeld die meer kenmerken vertoont van  
de kraan aan de Kraanlei.

De Lievekraan overleefde echter de 18de  
eeuw niet. Een laatste betaling voor werken  
aan de kraan dateert van 1776 (25).

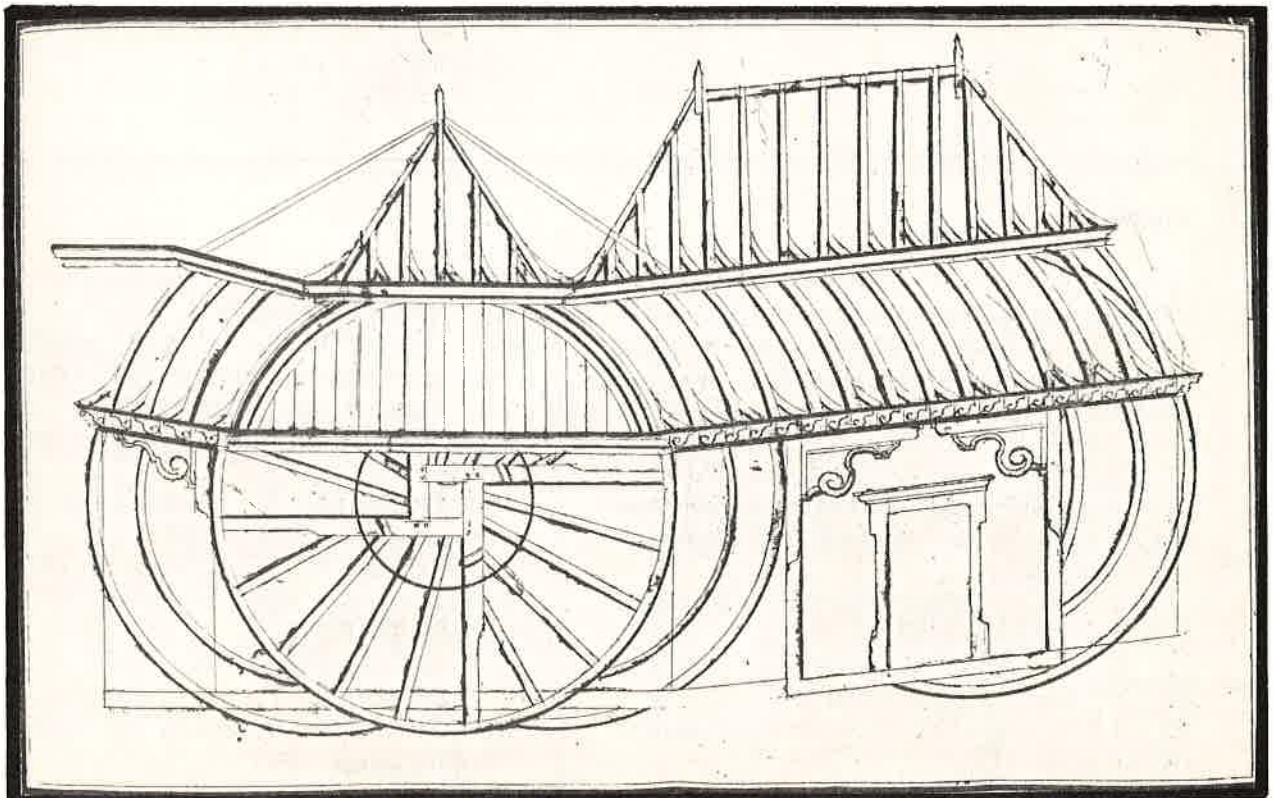
Daarna wordt het tien jaar stil rond deze  
kraan. Tot dit houten gevaarte, dat bijna 150  
jaar het uitzicht van de Lievekom bepaald had,  
op 4 augustus 1787 op de Lievekaai open-  
baar verkocht werd om gesloopt te wor-  
den (26). De reden hiervoor was dat men aan  
het Keizerlijk Entrepot aan het einde van de  
Coupure, op de kaai van de Sint-Agnetekom  
*“eene wippe of opslag”* had geplaatst. Dit  
werktuig was veel eenvoudiger en gemakke-

lijker te bedienen (27). Met het verdwijnen  
van dit werktuig van de kraankinders werd  
het verval van de haven verder in de hand ge-  
werkt (28).

## BESLUIT

Uit de geschiedenis van de belangrijkste open-  
bare werken aan de voormalige Lievekom  
blijkt dat er vanuit het Gentse stadsbestuur op  
het einde van de 16de eeuw een drang be-  
stond om de havenaccomodatatie uit te breiden.  
Gedurende ongeveer twee eeuwen heeft deze  
haven een belangrijke rol gespeeld in de eco-  
nomische en sociale geschiedenis van de stad  
Gent. Hiermee gepaard gaand, wijzigde zich de  
burgerlijke bebouwing van eenvoudige 17de-  
eeuwse trapgevels naar rijke laat 18de-eeuwse  
hotels op het einde van de Lievekaai.

Na de openbare verkoping van de kraan en de  
demping van de Lievekaai werd het zeer rustig  
in dit stadsdeel. Hoewel in de onmiddellijke  
nabijheid zich industriële nederzettingen ves-  
tigden (Augustijnenabdij, Gravensteen, de  
katoenspinnerij en -weverij Van Acker-Van  
den Broecke aan Bachten Walle, N.V. Florida  
in de Molenaarstraat, UCO-de Hemptinne)  
bleef de oude afgedankte havenbuurt onaan-  
geroerd. Daarom willen wij nogmaals bena-  
drukken dat het zwaartepunt van de histo-  
riek van de Lievehaven terug te voeren is tot  
de periode van de nieuwe tijden.





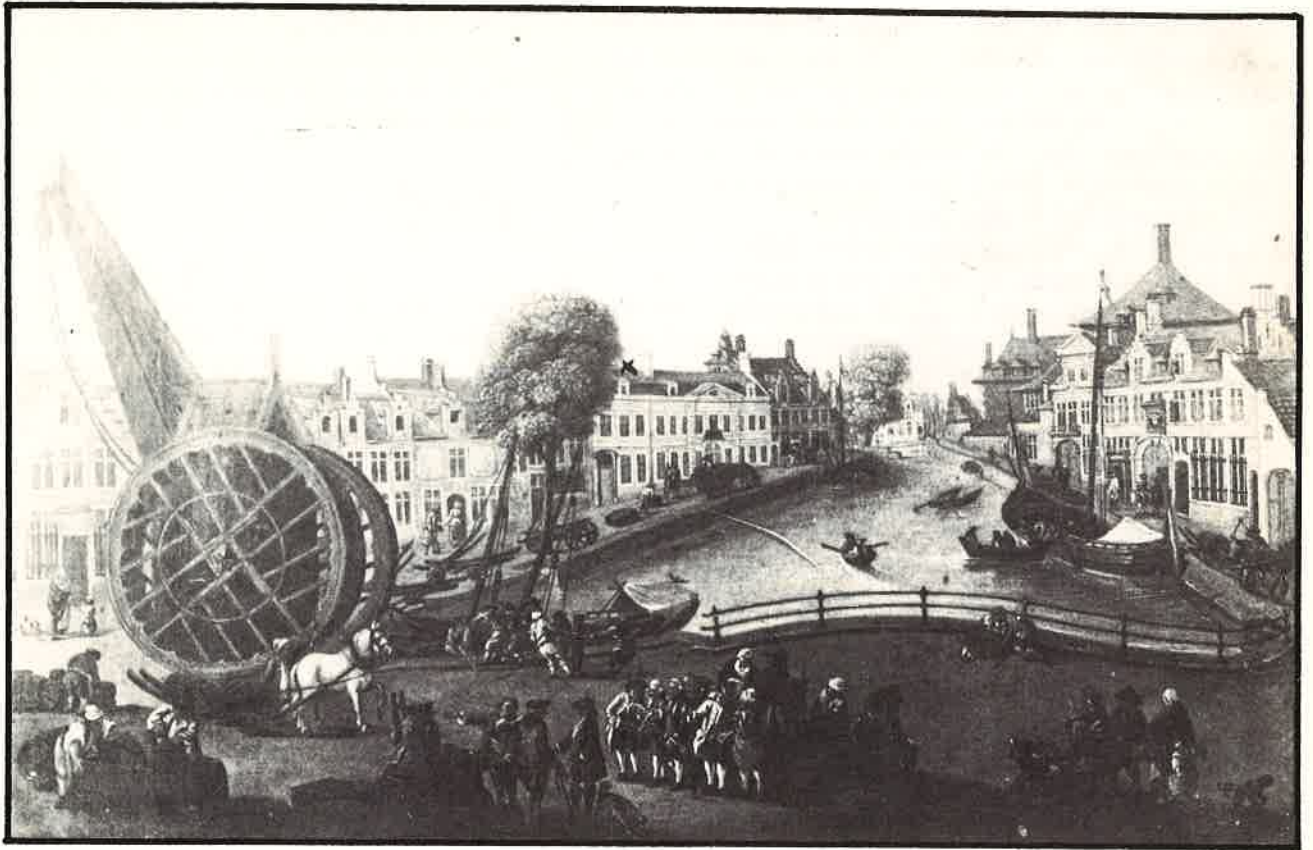


Fig. 8 Lievebassin met Lievekraan, s.n. collectie R. Van Trappen, na 1768 en vóór 1787 (foto S.A.G.)

### Voetnoten

(1) DELBECK J.B., *Lijst der vieringen een dekenen mitsgoders kunnen huizen in 1539 in de LAVAL J.F. verzamelingen – van echte en andere stukken betreffende de stad Gent, gecopieerd uyt oude en nieuwe handschriften*, Gent, 1833, dl. 1, p. 20.

(2) BUYSE K., DOORNE V., *Over Prospectie voor de collectoren werken op de hoek van het Zilverhof en de Lievekaai*, 1979, onuitgegeven in D.M.S.A.

(3) DIERICX, *Mémoires sur la ville de Gand*, deel II, Gent 1814, p. 675.

(4) S.A.G., reeks 533, stedewerken, nr. 69, 70, 71 *Kaaien en Watersteegers*.

(5) S.A.G., reeks 535 bouwaanvragen bundel 183 nr 9A en 11A, C.

(6) S.A.G., reeks 533 stedewerken nr. 71 *Kaaien en Watersteegers*.

(7) DESTANBERG D., *Gent sedert 1831, voornaamste gebeurtenissen 1831-1840*.

(8) *Rapport sur l'administration et la situation des affaires de la ville de Gand*, Gand 1836, p. 23.

(9) *Verslag over het bestuur en de toestand der stad Gent*, 1935, p. 163.

(10) FLOUQUET P.L., "Pour un Urbanisme héroïque", in : *Bâtir*, Bruxelles 1937 nr. 50, pp. 1007-1010.

(11) *De Gentenaar*, 27 sept. 1978.

(12) *Rapport sur l'administration et la situation des affaires de la ville de Gand*, Gand, 1844-45, pp. 12-13.

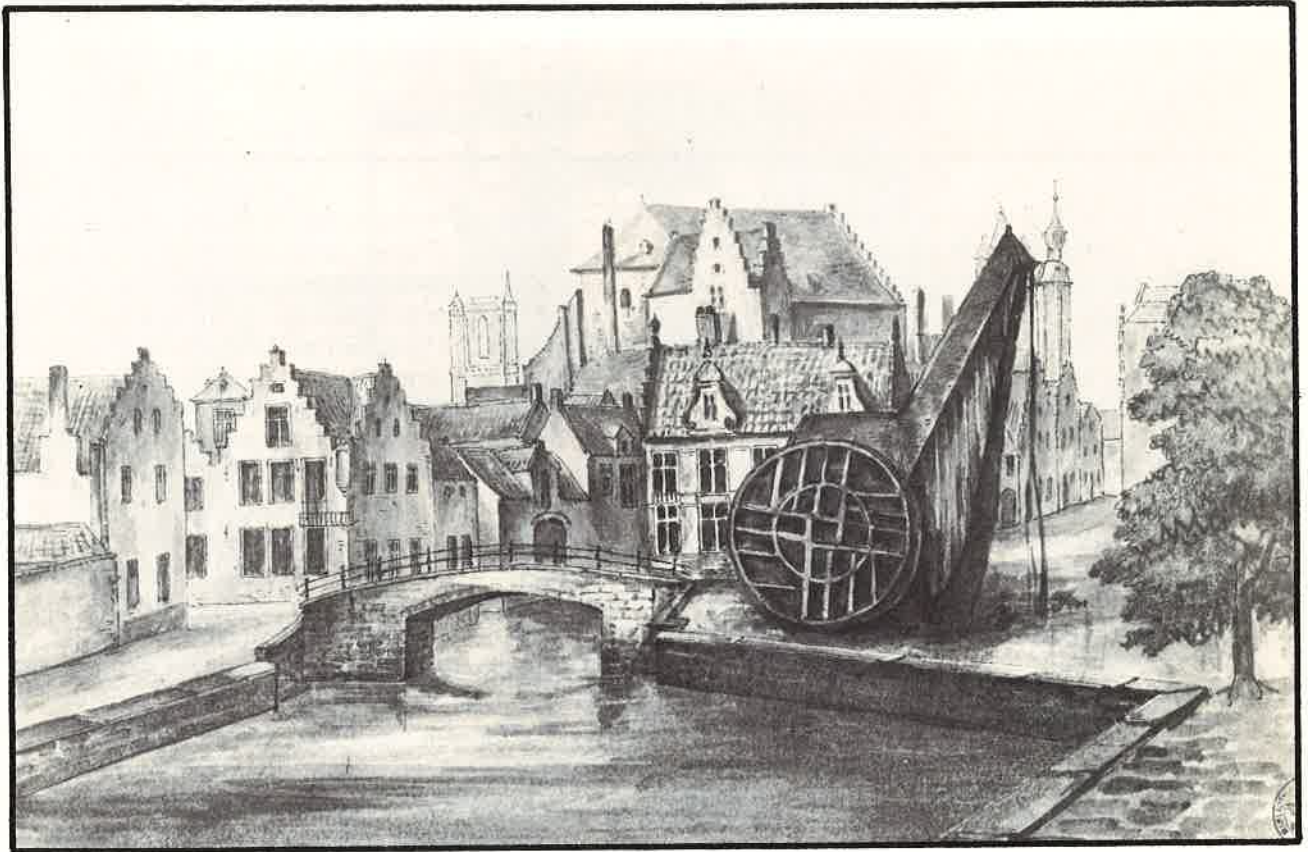


Fig. 9 Lievebassin richting Gravensteen, s.n., s.d. (19de eeuw). De voorgestelde kraan leunt meer aan bij het model van de Kraanlei.

(13) HEINS M., *Gand, sa vie et ses institutions*, Gand 1912-1913, deel II, p. 410.

(14) Idem.

(15) Idem.

(16) S.A.G. stedewerken, reeks 533 nr. 220 *Lieve binnen de stad*.

(17) S.A.G., *H. Van Werveke*, nota's straten, nr. 146.

(18) S.A.G. stedewerken, reeks 533, nr. 220 *Lieve binnen de stad*.

(19) DECAVELE J., DE HERDT R., *Gent op de wateren en naar de zee*, Antwerpen, 1976, p. 170.

(20) Idem.

(21) Idem, p. 162.

(22) ABEELS, G., *Brussel aan zee*, Brussel,

1980, p. 49.

(23) DECAVELE J., DE HERDT R., *op cit.*, p. 164.

(24) S.A.G. *stedewerken* reeks 533, nr. 115 stadskranen 1638-1776.

(25) Idem.

(26) DESTANBERG D., *Gent onder Jozef II, 1780-1792*, Gent 1910, p. 155.

(27) STEXAERT, J.J., *Volledige beschrijving van Gent*, Gent, 1857, p. 237.

(28) Een meer uitgebreide bespreking van de openbare werken aan de Lievekom wordt behandeld in LAPORTE D., *De bouwgeschiedenis van de burgerlijke woningen rond de voormalige Lievekom te Gent* (onuitgegeven licentiaatsverhandeling) Gent, 1981, p. 111-152.