

[\(/\)](#)

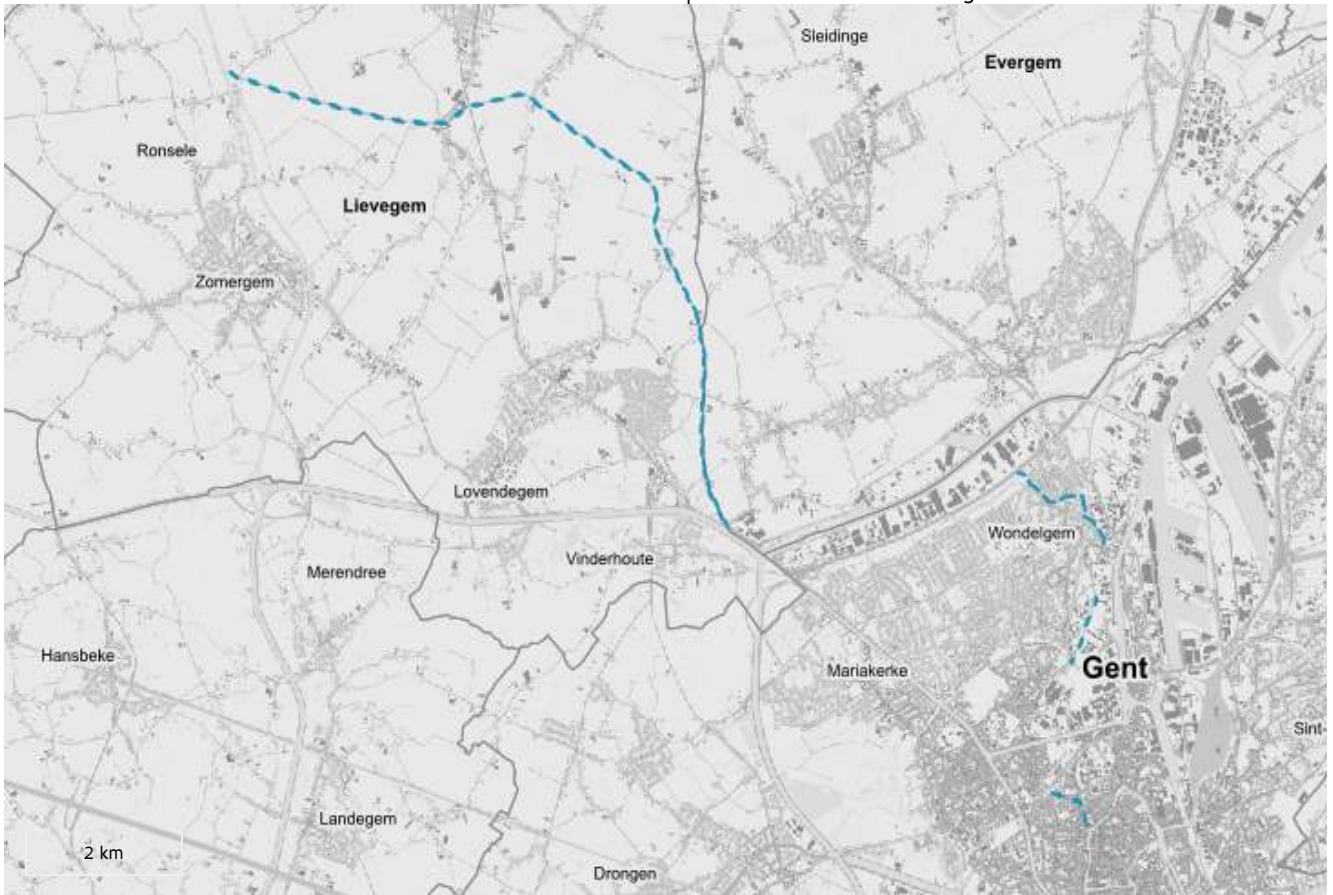
Inventaris

[Contact \(/contact\)](/contact)[Downloads \(/downloads\)](/downloads)[Hergebruik \(/hergebruik\)](/hergebruik)[Over ons \(https://www.onroenderfgoed.be/over-ons\)](https://www.onroenderfgoed.be/over-ons)[MENU](#)

ERFGOEDOBJECT

Kanaal De Lieve

bouwkundig / landschappelijk element**ID:** 301119 **URI:** <https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/301119> 



Juridische gevolgen

- is aangeduid als vastgesteld bouwkundig erfgoed Kanaal De Lieve (<https://inventaris.onroerenderfgoed.be/aanduidingsobjecten/131654>)
Deze vaststelling is geldig sinds 20-06-2023
- omvat de aanduiding als beschermd monument Loop van de Lieve met Lievekaai en kaaimuren (<https://inventaris.onroerenderfgoed.be/aanduidingsobjecten/8837>)
Deze bescherming is geldig sinds 19-05-2005
- omvat de aanduiding als beschermd monument Loop van de Lieve met oevers (<https://inventaris.onroerenderfgoed.be/aanduidingsobjecten/8840>)
Deze bescherming is geldig sinds 19-05-2005
- omvat de aanduiding als beschermd monument Loop van de Lieve met rechter trekweg (<https://inventaris.onroerenderfgoed.be/aanduidingsobjecten/8831>)
Deze bescherming is geldig sinds 19-05-2005
- is aangeduid als vastgesteld bouwkundig erfgoed Kanaal De Lieve (<https://inventaris.onroerenderfgoed.be/aanduidingsobjecten/127759>)
Deze vaststelling was geldig van 24-09-2009 tot 20-06-2023

Provincie

Oost-Vlaanderen

Gemeente

Evergem, Gent, Lievegem

Deelgemeente

Evergem, Gent, Ronsele, Vinderhoute, Waarschoot, Wondelgem, Zomergem

Straat

Onbepaald

Locatie

Evergem (Evergem), Gent, Wondelgem (Gent), Ronsele, Vinderhoute, Waarschoot, Zomergem (Lievegem)

Nauwkeurigheid zone

Tot op 15m

Oppervlakte zone

243 359m²

Fysieke status

Bewaard

Erfgoedwaarde

Aanwezig

Typologie: [kanalen \(infrastructuur\) \(https://id.erfgoed.net/thesauri/erfgoedtypes/213\)](https://id.erfgoed.net/thesauri/erfgoedtypes/213)

Datering: [derde kwart 13de eeuw \(https://id.erfgoed.net/thesauri/dateringen/1029\)](https://id.erfgoed.net/thesauri/dateringen/1029)

[Project beschermingsdatabank 2013-2016](https://inventaris.onroerenderfgoed.be/gebeurtenissen/1028)

(<https://inventaris.onroerenderfgoed.be/gebeurtenissen/1028>) (beschermingen: van 01-01-2013 tot 30-06-2016)

[Synchronisatie databank beschermde monumenten](https://inventaris.onroerenderfgoed.be/gebeurtenissen/106)

(<https://inventaris.onroerenderfgoed.be/gebeurtenissen/106>) (synchronisaties: van 2008 tot 2011)

Beschrijving

De Lieve is een historisch binnenscheepvaartkanaal dat tussen 1251 en 1269 van Gent naar Damme, oorspronkelijk Aardenburg, gegraven werd. De bloeiperiode situeert zich in de 13de en 14de eeuw. Ondanks de verzanding van het Zwin (begin 14de en begin 15de eeuw), het graven van de Sasse Vaart halverwege de 16de eeuw en het graven van het kanaal Gent - Brugge in 1613- 1614, bleef het zijn oorspronkelijke functie tot aan het begin van de 18de eeuw behouden. In Gent, Evergem en

Lievegem is de Lieve in stukken als open waterloop bewaard gebleven. Het traject op het grondgebied van Damme is als brede strook bewaard in het landschap en wordt [hier](https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/308164) (<https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/308164>) beschreven.

Historiek

Vanaf de 10de eeuw en vooral in de 11de en 12de eeuw werd de stad Gent, die al verschillende eeuwen een belangrijke havenbedrijvigheid kende, niet alleen de eerste industriestad van Vlaanderen maar tevens ook een zeer belangrijke handelsstad. Vooral de lakennijverheid lag hier aan de basis. Vanuit verschillende gebieden in de omgeving van Gent werd wol aangevoerd en met de lakens trokken de Gentse kooplui in alle windrichtingen, op zoek naar kopers en fortuin. De economische bloei maakte de Gentenaren erg zelfbewust. In deze periode werden rond het stedelijk territorium verschillende grachten (Ketelvest, Houtlei,...) gegraven. Deze hadden, naast het doel zich van het rechtsgebied van de Sint-Pietersabdij af te scheiden, ook een verdedigingsfunctie.

Als brandstof gebruikten de meeste middeleeuweners turf. De streek ten noorden van Gent was een belangrijk gebied voor de exploitatie ervan. Omstreeks 1251 wordt melding gemaakt van een verbinding tussen Gent en Zelzate. Dit gebeurde deels langs de Schipgracht, die, net als andere waterloopjes, eveneens werd uitgediept en verbreed. Er werden grachtjes gegraven en de turfstekerijen werden met een netwerk van kanaaltjes met elkaar en de Gentse waterlopen verbonden.

In de 11de en 12de eeuw trok de Vlaamse koopman nog met lakens beladen, tot in de Baltische landen en Rusland, op zoek naar goede afzetgebieden. Een goede eeuw later had deze methode echter afgedaan. Niet enkel waren de vaarten uitputtend, bovendien begonnen de Keulse en Lübeckse handelaars het heft in eigen handen te nemen en kwamen ze zelf in Vlaanderen de lakens opkopen. De handel met Engeland boerde vanaf 1270 achteruit door politiek gekonkel.

Vanaf de 13de eeuw veranderde de handelstechniek en werd er een onderscheid gemaakt tussen de schipper of zeeman en de eigenlijke handelaar, die steeds minder op de hoogte was van scheepvaartkunde. Voor de export naar Engeland maakten de Gentenaars gebruik van boten uit Sint-Anna-ter-Muiden en de omgeving van het Zwin, Biervliet en Axel. De handel op Hamburg geschiedde met Duitse schepen. In deze periode nam de stad Brugge de wind uit de zeilen van concurrent Gent. Vreemdelingen namen in de Zwinsteden (Brugge, Damme, Aardenburg, Hoeke, Sint-Anna-ter-Muiden,...) hun intrek.

Gent, dieper in het binnenland gelegen, was voor koggen en vrachtschepen, bijna niet bereikbaar. De efficiëntste oplossing voor Gent leek zich door deze steden op sleeptouw te laten nemen. De Lieve was het antwoord van Gent op de economische overname van het Brugse. Vanaf de 13de eeuw zou de Lieve, gedurende honderden jaren, de cruciale verbinding tussen Gent en de zee vormen. Pas vanaf de 16de eeuw, als de economische activiteit in de Zwinsteden reeds verزند was, zou Gent door het graven van de Sasse Vaart, een meer onafhankelijke richting trachten in te slaan.

Voor de uitmonding van de nieuwe waterweg in het Zwin waren verscheidene mogelijkheden voorhanden. Aanvankelijk, in 1251, was men in Gent van oordeel dat Aardenburg hiervoor zeer geschikt was, zeker wanneer men de Ede tussen Aardenburg en Slepeldamme aan het Zwin wat meer zou uitdiepen. Zowel uit geschreven als topografisch materiaal blijkt dat de verbinding met

Aardenburg wel degelijk tot stand werd gebracht, dit werd vroeger evenwel door sommigen betwist. Aardenburg lag het dichtst bij Gent en had zich tot een niet te onderschatten handelsconcurrent van Brugge opgewerkt.

Zeer spoedig, reeds voor 1269, werd een zijtak naar Damme aangelegd. Het oorspronkelijk naar Aardenburg gegraven gedeelte verminderde sterk in betekenis. Waarom is hier niet duidelijk. Damme bood uiteindelijk misschien toch meer voordelen, het was bovendien dicht bij Brugge gelegen. Sinds 1180 moesten alle kleine vaartuigen die tot in Brugge wilden doorvaren te Damme versluizen. Schepen met een grotere diepgang dan 6 voet (circa 1,62 meter) en die meer dan 7 voet (circa 1,90 meter) boven de waterspiegel uitstaken konden de sluis niet passeren. Ze gooiden in Damme het anker uit en de vracht werd overgeladen op binnenschepen.

Wanneer er precies met het graven van dit kanaal werk begonnen, kan niet worden achterhaald. Over het gedeelte in de buurt van Gent bewaren alle documenten het stilzwijgen. In het Brugse Vrije werd met de uitvoering van de graafwerken begonnen in 1262, in Damme zelf. Vermoedelijk werd tegelijkertijd in Gent begonnen met de graafwerken. Het 45 kilometer lange kanaal was in 1269 in elk geval voltooid. De delvingswerken hebben ongeveer zeven jaar geduurd. Slechts in geringe mate is van de bestaande waterlopen gebruik gemaakt.

Ligging en verloop

Een oorkonde uit 1269, waar het kanaal bij zijn naam genoemd wordt, vertelt ook deels het verloop van het kanaal. De Lieve vertrekt aan de vestinggrachten van het Gravensteen en volgt dan enkele honderden meters de Buitenste Oude Leie. Van hieruit werd, de huidige Sint-Antoniusskaai volgend, een doorsteek gegraven naar de Buitenste Oude Leie. De westelijke bocht van deze Buitenste Oude Leie, die oorspronkelijk de naam Lieve droeg, werd daarop naar het noorden toe gevolgd. Gans de waterloop die de verbinding vormde tussen deze westelijke bocht en Damme kreeg naar analogie daarvan dezelfde naam. 'Lieve' zou immers slechts een fonetische variante zijn van 'Leie'. In het Brugse werd trouwens uitsluitend over de 'Ghentsche Leye' gesproken wanneer men het kanaal tussen Damme en Gent wilde aanduiden. Eens buiten de stadswallen volgde het kanaal een natuurlijke vallei die in een grote bocht door de Wondelgemse meersen liep. Een wijde kring werd gemaakt om de 'Hoge Landen', een hoger gelegen gebied, te vermijden. Vervolgens werd een eindje de Durme gevolgd. Ter hoogte van het huidige gehucht 'Het Rabot' te Vinderhoutte boog de Lieve naar het noorden, nadien naar het noordwesten, naar Waarschoot toe, om de hoogten van Zomergem en de moeilijk te doorgraven gronden van Oostwinkel te ontwijken. Even ten zuiden van Waarschoot kozen de delvers een meer westelijke richting, om een kleine 4 kilometer verder richting Balgerhoeke in te slaan. De Lieve liep dan iets ten westen van Eeklo, tussen Aardenburg en Maldegem door, en kruiste vervolgens de Ede. Doorheen Moerkerke bereikte dit Gentse kanaal na een aantal vrij grillige kronkelingen het stadje Damme. De loop ervan kan nog gedeeltelijk gevolgd worden. In Damme zelf viel het langs het noordoosten binnen en mondde een 100-tal meter achter het stadhuis uit in het Zwin. In het kader van de versterkingen rondom deze stad werd de loop van de Lieve nogal eens verlegd.

Scheepvaart en infrastructuur

De Lieve was geen zeekanaal: de koggen en galeien die tot Damme opstevenden en er hun buurt afwachtten om gelost te worden zijn nooit de Lieve opgevaren. Enkele binnenschepen met beperkte afmetingen konden het kanaal gebruiken. Omstreeks 1439 waren deze schuiten maximaal 4,5 meter lang. De breedte kan op ongeveer 2 meter geschat worden. Schepen met een diepgang groter dan 90 centimeter werden gewoonweg niet toegelaten. Redelijkerwijze mag men veronderstellen dat de breedte van het kanaal op de waterspiegel een vijftal meter bedroeg,

voldoende om twee binnenschepen, twee 'bijlanders', zonder al te veel geharrewar elkaar te laten kruisen. Niet alleen de geringe breedte, ook het groot aantal keersluizen en bruggen maakte elk intens scheepvaartverkeer op de Lieve op zijn minst toch erg hinderlijk.

In Damme was de Lieve van het Zwin afgesloten door middel van een spui, bestaande uit twee ophaalbare schotten. Boven één ervan werd tussen 1410 en 1430 een sierlijk torentje opgetrokken, dat niet enkel de verblijfplaats van de spuihouder was maar ook het ophaalmechanisme diende te beschermen. De poort moest bestand zijn tegen alle zee-invloeden. Opgravingen van de fundamenten laten blijken dat de schepen die er doorvoeren heel miniem moeten geweest zijn.

Rabotten

De kanaalbodem van de Lieve vertoonde niet overal hetzelfde niveau, ter hoogte van Maldegem, Oostwinkel en Eeklo lag die een stuk hoger dan de gedeelten naar Gent of Damme toe. Keersluizen moesten verhinderen dat het water zowel naar het oosten als naar het westen zou afvloeien. Een keersluis, rabot of overstroom was in feite slechts een stuw, voorzien van een ophaalbare houten schuif of van schotbalken, die het water op peil hielden. De Lieve werd hierdoor in een negental vakken, telkens met een verschillend waterniveau, ingedeeld. Een boot die van een hoger waterniveau op een lager wilde komen legde net voor de keersluis aan. De poort van werd door middel van een windas opgehaald en de sterke waterstroming die zo ontstond sleurde het schip mee. Dit hield zowel voor het schip als voor de lading een zeker gevaar in. Een schip dat in de tegenovergestelde richting ging werd meestal door mankracht tegen de stroomversnelling omhoog getrokken. Waarschijnlijk werd hiervoor een deel van de vracht aan wal gebracht. Het hoogteverschil op de keersluizen was nooit erg groot. In de 18de eeuw schommelden deze hoogteverschillen tussen 30 en 90 centimeter, geen onoverkomelijke hinderpaal.

De Lieve vertrekt uit de Leie, 100 meter ten zuiden van het Gravensteen, richting noordwesten. Bij het Rabot aan Bachten Walle, ongeveer 600 meter van het Gravensteen, verliet de Lieve het stadscentrum. Daarna maakte de Lieve een grote bocht door de Wondelgemse Meersen tot Vronestalle te Wondelgem. Vanaf hier werd de Lieve in de bedding van de Oude Kale (of Durme) gelegd. Verder richting Damme bestond de Lieve uit een gegraven bedding, die een brede bocht maakte om de heuvelruggen rond Zomergem, Oostwinkel, Adegem en Maldegem te ontwijken. De Lieve werd in negen vakken verdeeld, richting zee in deze volgorde:

- Gravensteen (Gent) - Bachten Wallerabot (Gent);
- Bachten Wallerabot (Gent) - Verlorenkostrabot (Vinderhoute);
- Verlorenkostrabot (Vinderhoute) - Zoete Mooierabot (Vinderhoute);
- Zoete Mooierabot (Vinderhoute) - Ravenschootrabot (Eeklo/Maldegem);
- Ravenschootrabot (Eeklo/Maldegem) - Blocxrabot (Eeklo/Maldegem);
- Blocxrabot (Eeklo/Maldegem) - Dorekensrabot (Eeklo/Maldegem);
- Dorekensrabot (Eeklo/Maldegem) - Balgerhoekerabot (Eeklo/Maldegem);
- Balgerhoekerabot (Eeklo/Maldegem) - Steenkensrabot (Eeklo/Maldegem);
- Steenkensrabot (Maldegem) - Dammerabot (Damme).

Een kilometer ten noorden van Vinderhoute brachten twee rabotten, Verloren Kost en Zoetemoye, de schuiten van 5 meter tot op 7 meter hoogte. Verderop stonden nog rabotten te Raveschoot, Blake, Doorneken, Balgerhoeke en Steenken. Dit laatste opgenoemde rabot bracht de schuiten terug op het peil van 5 meter. Het verste rabot, ten noorden van Damme, hield de Lieve gescheiden van de Zwingetijden. Samen met het rabot in Gent-centrum komt men aan een totale som van negen.

Een tekst uit 1563 beschrijft de waterstanden in het Lievekanaal. Het rabot Verloren Kost was reeds afgeschaft. De Lieve stond tot aan Zoetemoye op het Gentse waterpeil. De volgende sector, tot aan het sas van Raveschoot, had de hoogste waterstand. Dit peil was 3 voet hoger van het voorgaande. De volgende sluisjes, van Raveschoot tot Steenken verwerkten het verval van 7,5 voet naar Damme toe. De laatste sector, tussen Steenken en Damme, stond op peil van de Brugse Reie. Het Gentse peil lag dus 4,5 voet hoger dan het Brugse winterpeil. In de zomer kon het Gentse peil 3 voet dalen, zodat het verschil maar 1,5 voet meer bedroeg.

In de omgeving van Maldegem en Eeklo waren de grootste reliëfverschillen te overwinnen. Hier werden maar liefst vijf sluisen over minder dan 3 kilometer opgericht. Oorspronkelijk waren alle keersluisen in hout in de bedding van het Lievekanaal gegrondvest. Het waren relatief ingewikkelde constructies en hun stevigheid liet na verloop van enkele jaren wat de wensen over. Rond 1411 werden de rabotten te Raverschoot en Balgerhoeke door stenen constructies vervangen, die eenvoudiger van bouw en bovendien steviger waren. De naam 'rabot' verwijst naar de poort die uit een eikenhouten raam bestond waarin dan de eiken planken van twee duim 'gherebat' werden: vandaar de naam rabot. Het rabot was een mooi voorbeeld van middeleeuws vakmanschap.

Behalve van het Gentse rabot aan Bachten Walle blijft er van al deze sluishoofden geen spoor meer over. Het bewaarde rabot, opgericht waar de Lieve de vestinggordel rond Gent doorsneed, had als taak het waterpeil van het Lievekanaal ten opzichte van de Leie en Schelde te regelen. Op deze plaats werd in 1488 een hevige strijd met de legers van Frederik III en Maximiliaan van Oostenrijk geleverd. Het rabot aan Bachten Walle werd, als triomfmonument, versterkt met twee vestingtorens in Balegemse steen en in de stadsomwalling opgenomen. Verschillende malen werd het rabot ernstig met sloping bedreigd. In 1860 werd tussen beide torens een bakstenen gebouwtje afgebroken. Enkele jaren later, bij de bouw van het Rabotstation, werden de torens gedeeltelijk ingegraven.

Niet alleen de keersluisen maar ook de talrijke bruggen waren een hinderpaal voor een snelle vaart op de Lieve. Hiervoor moesten de zeilen gereefd en de mast neergelaten worden. Nog in de 13de eeuw waren de ondernemers van de Liewewerken verplicht geweest een vijftal bruggen te slaan op grondgebied van het Brugse Vrije, waar de belangrijkste verkeerswegen de Lieve kruisten. Dit was ongetwijfeld in de kasselrij van Oudburg eveneens het geval.

Om concurrentie op hun kanaal onmogelijk te maken hebben de Gentenaars steeds geweigerd dat nederzettingen in de buurt van de Lieve zich door grachten met deze vaart zouden verbinden. Dit werd zelfs wettelijk onderbouwd door de oorkonde van Margareta van Constantinopel. Op de oevers mochten geen goederenstapelplaatsen worden opgericht en het lossen van goederen was eveneens verboden. Als in latere eeuwen het Gentse stadsbestuur aan sommige dorpen toch een toelating verleende om een verbinding met de Lieve te graven was dit enkel omwille van de watervoorziening.

Eigendom van de Lieve

De Lieve was helemaal een Gents kanaal. Bij het graven van dit verbindingskanaal, kort na 1251 maar in elk geval voor 1269, had Gent de gronden waarop de Lieve loop gepland was, onteigend. Dit ging met enige onenigheid gepaard. In 1286 werd door de Brugse baljuw Lauwaert in een oorkonde een definitieve en duidelijke uitspraak gedaan. In 1323 bevestigde graaf Lodewijk van Nevers nogmaals dat Gent de Lieve volledig in eigendom had.

Het eigendomschap ging met een reeks verplichtingen samen; zo moest de sluis te Damme onderhouden worden, de kanaalbermen geïnspecteerd en hersteld indien nodig, om het ommeland voor overstromingen te vrijwaren. Het Gentse beleid was er op gericht om al deze verplichtingen van zich af te schuiven. De eigendommen van de stad langs de Lieve werden in pacht gegeven aan de meest biedende. Deze pachter betaalde een vrij hoge som en het was zijn plicht om in te staan voor een goede toestand van de Lieve. Meestal oefende de pachter toezicht uit op het spui te Damme en gaf hij de overige keersluizen in onderverhuur, waardoor hij er zelf zeker niet armer op werd.

De pachter had de plicht om toezicht uit te oefenen op het kanaal. Dit hield in dat hij diende na te gaan of bermen, bruggen en rabotten niet waren beschadigd. Hij ging het waterpeil na en betrapte degenen die zonder vergunning in de Lieve visten. Schippers die op de Lieve voeren moesten in het bezit zijn van de 'vrijheid van de Lieve', een toelating om met een binnenschip op de Lieve te varen die men na betaling kon verkrijgen. De pachter had geen politieële bevoegdheden. Dit was de taak van de officier of knaap van de Lieve, een soort politieagent, door de stad aangesteld om de orde op de Lieve te handhaven. Om de 'vrijheid van de Lieve' te verkrijgen diende men een bepaalde som in de stadskas te storten. Dan kreeg men van de deken van de schiplieden een 'teecken'. Eens dit 'teecken' in zijn bezit was kon zijn schip door de broeders van het Sint-Janshospitaal aan de Houtbriel geijkt worden. Bij de ijking werd de diepgang bepaald bij een lading van vijf vaten of 4 150 liter wijn.

Scheepvaart

's Morgens, bij het luiden van de werkklok om 8 uur, verzamelden de schippers aan de Veebrug (nu Grasbrug). Onder toezicht van de knaap van de Lieve dobbelden ze om vast te stellen wie eerst aan de beurt kwam. Daarna diende iedereen zijn beurt af te wachten. De handelaars wendden zich tot de knaap van de Lieve. Deze stelde hen, na betaling, binnen het uur een schipper ter beschikking. Daagde de schipper wiens beurt het was niet tijdig op, dan nam de volgende zijn plaats in en kwam hij weer helemaal achteraan in de rij terecht. Na het laden stond de schipper borg voor hetgeen hij vervoer.

Hoewel iedereen een vrijheid om op de Lieve kon kopen waren het bijna enkel Gentse schippers. Op de Lieve zelf werd geen tol meer geheven. Alleen rabot- en spuigelden, die van jaar tot jaar, soms zelfs van dag tot dag schommelden en nogal eens verrassend opliepen, zetten af en toe kwaad bloed. De vergunning om op de Lieve te varen bleef levenslang geldig, soms was ze zelfs erfelijk. Het aantal schippers dat een vergunning kocht schommelde, gedeeltelijk veroorzaakt door politieke en economische motieven.

In het begin van de 16de eeuw voeren de schippers doorheen Damme tot in Sluis, dat door de verzanding van het Zwin de haven geworden was waar zeeschepen gelost en geladen werden.

De oorkonde van 20 oktober 1251 vermeldt dat er tussen Damme en Gent geen stapel mocht opgericht worden. De schuitjes op de Lieve brachten de koopwaar rechtstreeks van Damme naar Gent of omgekeerd. De belangrijkste vrachten bestonden uit koren en wijn. Koren omdat Gent de graanstapelrechten van Vlaanderen bezat, het wijntransport was het rechtstreeks gevolg van de wijnstapel in Damme. Voor het lossen van wijn werd in Damme langs de Lieve en het Zwin in 1334 en 1335 op kosten van Gent een kade gemetst. Het oudste document dat over de aanvoer van koopwaren op de Lieve handelt, daterend van 1308, heeft het over wijn, graan, haring, meststoffen, boter en Lübecks en Hamburgs bier. Een reglement uit 1408 vermeldt het vervoer van turf, appels en hout.

Teloorgang

In de 16de, en nog meer in de 17de eeuw, was de teloorgang van de Lieve ingezet. Vooral sinds in 1624 de Brugse vaart voltooid was vervulde de Lieve meer en meer de rol van een buurtvaartje. Nog eenmaal zou er een heropflakking komen, als de Brugse vaart in het derde kwart van de 17de eeuw werd verdiept en verbreed. Gedurende de werkzaamheden werd voor het scheepvaartverkeer een omleiding voorzien langs de Lieve, die hiervoor opgekalfaterd werd. Over de volledige lengte werd er een herprofilering uitgevoerd. Rabotten werden hersteld. In 1666 werd de laatste 'vrijheid van de Lieve' verkocht. De verplichting werd opgeheven om te verhinderen dat de schippers van de Brugse vaart niet verplicht zouden worden deze 'vrijheid' te kopen voor slechts enkele maanden dat ze hem konden gebruiken.

De Lieve, die samen met de Leie en Schelde 'tscoenste juweel' genoemd werd dat de stede heeft, ging vanaf dit ogenblik rustig insluimeren. Op het einde van de 18de eeuw telde men op negen maanden tijd nog nauwelijks negen schepen op het kanaal. De Lieve verzandde steeds verder, zodat hij nog nauwelijks bevaarbaar was.

Een groot gedeelte van de Lieve werd rond 1846-1851 opgeslorpt door het kanaal van Schipdonk. Intussen had men binnen de stad zelf reeds in 1836 dempingswerken uitgevoerd van een gedeelte van de ruime, in 1611 gegraven Lievekom, waarvan de oorspronkelijke omvang nu nog merkbaar blijft in de structuur van de kasseibedekking op de Lievekaai. In Gent herinneren deze kaai, de tegenoverliggende Sint- Antoniuskaai en het Rabot nog aan deze eerste kunstmatige verbinding met de zee.

De Lieve in Gent tussen Rabot en het Tolhuis is tussen 1962 en 1964 gedempt. In de jaren 1980 werd er een verbinding gemaakt tussen de Coupure en het Rabot op de Lieve. Het water van de Coupure zorgt voor de doorstroming van de Lieve van Rabot richting Gravensteen.

Huidige relictten van de Lieve

De Lieve is te bestempelen als een kunstmatige waterloop. Bij de trajectkeuze werden verschillende gedeelten van natuurlijke waterlopen opgenomen, evenals enkele meersgebieden (te Vinderhout, Belzele en Waarschoot). Ook de naam 'Beke' (Zomergem) verwijst hier naar. Hieronder worden drie trajecten besproken die nog als open waterloop bewaard zijn: De Lieve in Gent, tussen Gent en Wondelgem en tussen

De Lieve in de stadskern van Gent

De Lieve staat te Gent in verbinding met de Leie, ze begint aan de linkeroever van deze rivier aan haar weg richting zee. Meer bepaald rechtover het Groot Vleeshuis (Groentemarkt) en links van de voormalige vismijn' (Sint-Veerleplein - Rekelingenstraat) buigt ze zich westelijk, richting Rabot, waar ze in het niets verdwijnt. De Lieve wordt op dit korte stuk door vier bruggen in vijf segmenten verdeeld. Het eerste deel ligt tussen de afsplitsing met de Leie en de Rekelingestraat; het tweede deel tussen de Rekelingestraat en de Liestraat; het derde stuk loopt parallel met de Lievekaai (in het westen) en de Augustijnenkaai. Het volgende deel ligt naast de Sint-Antoniuskaai en het laatste deel ten slotte, bevindt zich ten noorden van Bachtenwalle en stopt abrupt aan het Rabot.

Opvallend op de kaaimuren van de Gentse Lieve is het voorkomen van verschillende varensoorten. De muurvaren (*Asplenium ruta-muraria*) is een vrij algemeen voorkomende soort, voornamelijk op muren en rotsen te vinden. Het voorkomen is gespreid van zeer zonnige plaatsen tot grotten. Tongvaren (*Asplenium scolopendrium*) is zeer zeldzaam. Deze plant heeft een voorkeur voor

ravijnbossen op kalkrijk substraat, oude waterputten, oude muren, vaak op donkere plaatsen. Steenbreekvaren (*Asplenium trichomanes*) is ook zeer zeldzaam in het Vlaamse district. De soort heeft een voorkeur voor kalk- of kiezelrotsen, op zonnige en beschaduwde plaatsen, en op oude muren. Schubvaren (*Ceterach officinarum*), voorkomend op muur- en rotsspleten en rotspuin (vooral op kalk) is tevens zeer zeldzaam. Blaasvaren (*Cystopteris fragilis*) en eikvaren (*Polypodium vulgare*) zijn nog twee varens die zeer zeldzaam zijn voor het Vlaamse district. Deze varen heeft een voorkeur voor spleten in muren en vochtige rotsen. Er komen ook algemeen voorkomende varens voor, bijvoorbeeld mannetjesvaren (*Dryopteris filix-mas*). Deze plant is ook zeker niet abnormaal in spleten van oude muren. Er zijn dus verschillende planten te vinden die voorkeur hebben voor oude muren met kalkmortel. Nog zo een is muurleeuwenbek (*Cymbalaria muralis*). Deze is vrij algemeen qua voorkomen.

Moeraskers (*Rorippa islandica*), die zoals de naam laat vermoeden, graag op nattere plaatsen groeit, is in het Vlaamse district vrij zeldzaam. Nog een opmerkelijke vondst is tenegre vetmuur (*Sagina apetala*).

Zwart tandzaad (*Bidens frondosa*), vrij zeldzaam in het Vlaamse district, staat graag op rivier- en kanaaloevers en soms op ruigten. Nog een zeldzaamheid is bleekgele droogbloem (*Gnaphalium luteoalbum*). Deze plant doet het goed op een stenige bodem. Kompasla (*Lactuca serriola*), voorkomend op ruigten, wegbermen en oevers van waterlopen, is een plant die steeds vaker opduikt in het Vlaamse district. Brede wespenorchis (*Epipactis helleborine*) en blauw glidkruid (*Scutellaria galericulata*) werden hier eveneens aangetrokken.

Hemelboom (*Ailanthus altissima*) komt verwilderd voor aan de brug van de Rekelingestraat. De hemelboom, vaak aangeplant in parken, is een hier en daar verwilderde neofyt. Stijf barbarakruid (*Barbarea stricta*) is een plant die graag op vijver-, kanaal- of rivieroever gedijt. Over het inheems karakter ervan is er onzekerheid, wel is er een uitbreiding van deze plant te merken. Een verwilderde sierplant die we op de kaden aantreffen is Indische schijnaardbei (*Duchesnea indica*).

De Lieve bij Wondelgem

Het deel van de Lieve dat zich deels in Gent en deels in Wondelgem situeert bestaat uit verschillende segmenten, waarvan de zuidelijkste delen door bedrijventerreinen en infrastructuren versneden zijn. De Lieve start in de buurt van het Verbindingskanaal en loopt, in noordelijke richting, tussen en door bedrijventerreinen. Ze verdwijnt onder andere ter hoogte van de Maïsstraat. Dit deel van de Lieve is sterk versneden. Noordelijk van de spoorlijn en de Buitensingel ligt nog een segment van de historische Lieve. De Lieve kruist de Hammerikstraat. Na een eind parallel met de Paketbootstraat gelopen te hebben stopt ze aan de Creosoteerwerf van de N.M.B.S., om dan net ten noorden van de Kapiteinstraat weer op te duiken. In deze buurt kronkelt ze langs de Durmeschipstraat, de Watersnepstraat, en wordt ze door de Evergemsesteenweg gekruist. Vervolgens loopt ze tussen de Waterhoenlaan (in het noorden) en de Knotwilgenlaan en de Boterbloemstraat. De Liefkenstraat is de volgende weg die het kanaaltje kruist. Nog even loopt de Lieve langs de Buntstraat om dan op de Industrieweg te botsen, waar ze verdwijnt. Trekwegen zijn hier niet meer aanwezig.

Wat betreft de voorstedelijke Lieve te Wondelgem zijn de soorten die hier op de berm staan vrij algemene soorten. Er komt een variëteit aan wilgen voor. De kruiden zijn dikwijls typische soorten voor bermen, ruigten. Andere zijn typische water- en oevergebonden soorten, zoals groot moerasscherm (*Apium nodiflorum*), moeraswalstro (*Galium palustre*), veenwortel (*Polygonum amphibium*), waterpeper (*Polygonum hydropiper*), waterzuring (*Rumex hydrolapathum*), grote egelskop (*Sparganium erectum*) en grote lisdodde (*Typha latifolia*).

De Lieve tussen Lovendegem en Ronsele

Het langste deel van de Lieve, bijna 11 kilometer, begint aan de wijk Bierstal (Lievestraat) aan de grens tussen Lovendegem en Evergem. De loop vormt over een lengte van ongeveer 6 kilometer de grens tussen de twee gemeenten. De Lieve vormt vanaf het vroegere Verloren Kostrabot de westelijke grens van Evergem, loopt verder langs het tweede rabot Zoete Moeie, over Kuitenbergbrug tot aan de vroeger bestaande brug op het Haantje. Vanaf hier is de Lieve niet langer de gemeentegrens (deze loopt nu meer oostwaarts). De Lieve draait richting Lovendegem, waar ze de noordoostelijke hoek van de gemeente doorsnijdt. Nog verder komt ze op grondgebied van Waarschoot, waar ze onder de Beirtjensbrug loopt. Ter hoogte van het gehucht Beke komt de Lieve op grondgebied van Ronsele (Zomergem). Aan Stoktevijver mondt de Lieve uit in het later gegraven Schipdonkkanaal.

De flora van de landelijke Lieve te Evergem en Lovendegem en Waarschoot is op het eerste gezicht weinig opvallend. De meeste soorten zijn vrij algemene van bermen- en ruigtemilieus, of zijn typisch voor nat- droog gradiënten. Op de kademuur die aan de Brugse Steenweg grenst vinden we een typische muurplant, meer bepaald muurvaren (*Asplenium ruta-muraria*). Andere merkwaardige varens, zoals er in het centrum van Gent gevonden werden, zijn hier niet aanwezig. Wel springen enkele andere planten op de inventarislijst in het oog. De poelruit (*Thalictrum flavum*) is een minder algemene plant in Vlaanderen, deze heeft voorkeur voor natte graslanden en oeversituaties. Muskuskaasjeskruid (*Malva moschata*) is als zeldzaam in Vlaanderen te bestempelen. In dit geval kan het, gezien de aanwezigheid van een tuin in de buurt, wel gaan om een verwilderd exemplaar. Kleine zandkool (*Diplotaxis muralis*) is nog een zeldzaamheid.

- Onroerend Erfgoed, Digitaal beschermingsdossier DO002282, De Lieve (VANMAELE N., 2005).
- DE BUCK J. 1612: *Chaerte ende descriptie figurative van alle de gronden van eervven compiterende der stede van Ghendt gheleghen up beede de syden vander Lieve*, Universiteitsbibliotheek Gent, kaart nr. 1149 (Inventarisnr. 215).
- ANDRIES A et al, 2008: *De Lieve: tsoenste juweel dat de stede heeft*.
- TERRY C. 2015: De Lievebermen in Damme: getuigen van de grootschalige onteigeningen voor het Lievekanaal in de 13de eeuw, *M&L* 34/6, 18-29.
- TERRY C. 2016: De Lievebermen in Moerkerke en Damme: unieke getuigen van de brede dijken voor de Gentsche Leye uit 1262, *Rond de poldertorens*, 2016.

Auteurs: [de Haan, Aukje \(https://id.erfgoed.net/auteurs/134\)](https://id.erfgoed.net/auteurs/134); [Vanmaele, Nele \(https://id.erfgoed.net/auteurs/80\)](https://id.erfgoed.net/auteurs/80)

Datum: 21-12-2020

De tekst wordt ter beschikking gesteld door: [Agentschap Onroerend Erfgoed \(AOE\) \(https://id.erfgoed.net/auteurs/501\)](https://id.erfgoed.net/auteurs/501)

[Bekijk alle teksten \(/erfgoedobjecten/301119/teksten\)](/erfgoedobjecten/301119/teksten)

Relaties



Is gerelateerd aan

Kanaaltrace De Lieve (<https://inventaris.onroenderfgoed.be/erfgoedobjecten/308164>)



Is deel van

Evergem (<https://inventaris.onroenderfgoed.be/themas/13225>)



Is deel van

Gent (<https://inventaris.onroenderfgoed.be/themas/13229>)



Is deel van

Lovendegem (<https://inventaris.onroenderfgoed.be/themas/13309>)



Is deel van

Waarschoot (<https://inventaris.onroenderfgoed.be/themas/14183>)



Is deel van

Zomergem (<https://inventaris.onroenderfgoed.be/themas/13400>)

Je kan deze pagina citeren als:

INVENTARIS ONROEREND ERFGOED 2023: *Kanaal De Lieve* [online],
<https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/301119> (<https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/301119>)
(geraadpleegd op 2 oktober 2023).

Beheerder fiche: **Agentschap Onroerend Erfgoed**



Contact

Heb je een vraag of opmerking over deze fiche?
[Meld het ons via het contactformulier \(/contact?uri=https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/301119\).](#)

PRIVACYVERKLARING

([HTTPS://WWW.ONROENDERFGOED.BE/PRIVACYVERKLARING](https://www.onroenderfgoed.be/privacyverklaring))

JURIDISCHE INFORMATIE

([HTTPS://WWW.ONROENDERFGOED.BE/JURIDISCHE-INFORMATIE](https://www.onroenderfgoed.be/juridische-informatie))

[\(/\)](#)

Inventaris



[Contact \(/contact\)](/contact)

[Downloads \(/downloads\)](/downloads)

[Hergebruik \(/hergebruik\)](/hergebruik)

[Over ons \(https://www.onroenderfgoed.be/over-ons\)](https://www.onroenderfgoed.be/over-ons)

[MENU](#)

BESCHERMD MONUMENT

Loop van de Lieve met rechter trekweg

Beschermd monument van 19-05-2005 tot heden

ID: 8831 **URI:** <https://id.erfgoed.net/aanduidingsobjecten/8831> 



Besluiten

[Loop van de Lieve \(https://id.erfgoed.net/besluiten/4370\)](https://id.erfgoed.net/besluiten/4370)

definitieve beschermingsbesluiten: 19-05-2005 ID: 4370

Rechtsgevolgen

i Meer informatie over de rechtsgevolgen van beschermingen vind je op [onze website \(https://www.onroerenderfgoed.be/de-gevolgen-van-een-bescherming\)](https://www.onroerenderfgoed.be/de-gevolgen-van-een-bescherming).

Provincie
Oost-Vlaanderen

Gemeente
Evergem, Lievegem

Deelgemeente
Evergem, Lovendegem, Ronsele, Waarschoot, Zomergem

Straat

LievetrageL, Trekweg

Locatie

LievetrageL (Evergem), LievetrageL , Trekweg (Lievegem)

Nauwkeurigheid zone

Tot op 15m

Oppervlakte zone

190 665m²

Beschermingsdossiers

4.01/40000/103.1

4.01/44019/129.1

4.01/44036/116.1

4.01/44072/113.1

4.01/44080/116.1

OO003464

Typologie: kanalen (infrastructuur) (<https://id.erfgoed.net/thesauri/erfgoedtypes/213>)

Datering: derde kwart 13de eeuw (<https://id.erfgoed.net/thesauri/dateringen/1029>)

Project beschermingsdatabank 2013-2016

(<https://inventaris.onroerenderfgoed.be/gebeurtenissen/1028>) (beschermingen: van 01-01-2013 tot 30-06-2016)

Beschrijving

De loop van de Lieve met rechter trekweg te Evergem, Lovendegem, Waarschoot en Zomergem is beschermd als monument.

Waarden

De loop van de Lieve met rechter trekweg is beschermd als monument omwille van het algemene belang gevormd door de:

wetenschappelijke waarde

In de Gentse binnenstad herbergt de Lieve een waardevolle flora; in het bijzonder is de varenvegetatie er van groot belang.

historische waarde

De relictten van de Lieve herinneren aan het historisch binnenscheepvaartkanaal van 45 kilometer lengte dat tussen 1251 en 1269 van Gent naar Damme, oorspronkelijk Aardenburg , gegraven werd. De bloeiperiode situeert zich in de 13de en 14de eeuw. Ondanks de verzanding van het Zwin (begin 14de en begin 15de eeuw), het graven van de Sasse Vaart midden 16de eeuwen het graven van het kanaal Gent-Brugge in 1613-1614 bleef het zijn oorspronkelijke functie tot aan het begin van de 18de eeuw behouden.

Het Lievekanaal was een rechtstreeks gevolg van de Gentse stadsontwikkelingen als centrum voor

wolhandel en lakennijverheid en als belangrijke industrie- en handelsstad, tussen de 10de en 12de eeuw.

industrieel-archeologische waarde

De trajectkeuze van het kanaal en uitwerking bij het graven ervan getuigen van een groot middeleeuws vakmanschap.

De nodige geomorfologische en bodemkundige kennis was reeds voorhanden voor moeilijk te doorgraven gronden (zoals te Oostwinkel) en hoger gelegen terreinen (zoals de "Hoge"); op gebied van waterbouwkunde van het gegraven kanaal een huzarenstukje. In Damme werd het hydraulisch drukverschil tussen het zeewater van het Zwin en het kanaalwater opgevangen door een spui. Het probleem met de hogere ligging van het kanaal, vooral in de buurt van Eeklo, werd opgevangen door de bouw van verschillende rabotten en spuien. De rabotten werden bediend door windassen, overtooms, rollen en mankracht. Het enige rabot dat nog bestaat bevindt zich in Gent aan Bachtenwalle.

Aanduiding van Is de gedeeltelijke bescherming van

Kanaal De Lieve

(<https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/301119>)



Evergem (Evergem), Gent, Wondelgem (Gent), Ronsele, Vinderhoute, Waarschoot, Zomergem (Lievegem)

De Lieve is een historisch binnenscheepvaartkanaal dat tussen 1251 en 1269 van Gent naar Damme, oorspronkelijk Aardenburg, gegraven werd. De bloeiperiode situeert zich in de 13de en 14de eeuw. In Gent, Evergem en Lievegem is het kanaal in stukken als open waterloop bewaard gebleven.

Beheerder fiche: **Agentschap Onroerend Erfgoed**



Contact

Heb je een vraag of opmerking over deze fiche? [Meld het ons via het contactformulier \(/contact?uri=https://id.erfgoed.net/aanduidingsobjecten/8831\).](#)

PRIVACYVERKLARING

([HTTPS://WWW.ONROENDERFGOED.BE/PRIVACYVERKLARING](https://www.onroenderfgoed.be/privacyverklaring))

JURIDISCHE INFORMATIE

([HTTPS://WWW.ONROENDERFGOED.BE/JURIDISCHE-INFORMATIE](https://www.onroenderfgoed.be/juridische-informatie))