

De Moervaart in het zuidelijke Hulsterambacht

Watergangen tijdens de zestiende en zeventiende eeuw

HENK KNOESTER

Tijdschrift voor
Waterstaatsgeschiedenis
29:2 (2020) 37-48

Hulst was in de zestiende eeuw een bloeiende havenstad. Via een lange geul stond de stad in verbinding met de Schelde. Schepen konden tot binnen de muren varen en aanleggen bij kades om handelswaar in- en uit te laden. Belangrijke producten die werden verhandeld waren turf en zout. Het zout werd gewonnen uit turf middels een speciaal proces dat plaatsvond in de vele zoutketen net buiten de stad. De turf werd over de Moervaart aangevoerd vanuit het binnenland.

Over deze vaart wil dit artikel een aantal vragen beantwoorden. Ten eerste wordt bezien of de zestiende-eeuwse Moervaart overeenkwam met een gelijknamig kanaal uit de zeventiende eeuw. Ten tweede gaan we na hoe de zestiende-eeuwse Moervaart paste in de waterstaatkundige infrastructuur van zijn omgeving, de evering (het waterschap) van Rietvliet. Ten derde bekijken we welke veranderingen zich voordeden in deze infrastructuur en in hoeverre er nog sprake was van continuïteit na de inundaties in de jaren tachtig van de zestiende eeuw. Hiertoe zullen we eerst de loop van de Moervaart reconstrueren zoals deze was voordat de genoemde inundaties plaatsvonden.

De vaart naar Hulsterlo en die naar Saaftinge

Volgens de Hulster burgemeester Jacob van Lansberghe was er in vroeger tijden buiten de stad een waterloop geweest waarvan de restanten in zijn tijd – het was 1687 – nog te zien waren in het landschap. Deze Moervaart kwam het rechtsgebied van Hulst binnen bij de IJzeren Hand, liep vervolgens in de richting van de Begijnepoort, maakte een bocht langs de stadsvesten om tenslotte bij een grote sluis in de havengeul uit te komen, ‘soo verscheyde leegten, poelen ende een breede gracht (...) uytwijzen’.¹ Met de IJzeren Hand werd het galgenveld van Hulst bedoeld. Dit soort gerechtsplaatsen werden vaak opgericht bij belangrijke toegangswegen van steden, zodat bezoekers konden zien dat orde en rust er ‘met ijzeren hand’ werden bewaard.

Dat de beschrijving van Van Lansberghe klopt, is te zien op een kaart van Hulst die is gemaakt door de befaamde zestiende-eeuwse cartograaf Jacob van Deventer (afb. 1). De twee grachten naast elkaar aan de noordkant van de stad doen misschien wat vreemd aan, maar vanuit strategisch oogpunt zal het noodzakelijk zijn geweest om het water van de vestinggracht en van de Moervaart van elkaar gescheiden te houden. Wanneer beide in verbinding zouden staan, kon een eventuele vijand gemakkelijk de Moervaart aftappen en zo ook het water uit de vestinggracht laten wegvloeien. Dat dit laatste geen denkbeeldig gevaar was, bleek tijdens de Spaanse belegering van Hulst in 1596: de belegeraars slaagden er in door te dringen tot aan de stadswallen en konden daar de gracht laten leeglopen, met funeste gevolgen voor de verdediging van de stad.² Overigens was de vestinggracht ook gescheiden van het zoute water in de haven. Aan de noordzijde van de stad stond de Bollewerckpoort, een dubbele landpoort die tevens een waterpoort was. Twee stenen beren vóór de waterpoort scheidden de haven van de vestinggracht (afb. 2).

Van Lansberghe schrijft dat de Moervaart – ook wel ‘Lieve’ genoemd – zijn oorsprong vond in de moeren bij Hulsterlo. Dit was een buurtschap op de grens van het Hulsteram-

1 Jacob van Lansberghe, *Beschryvinge van de Stadt Hulst* ('s-Gravenhage: Gerrit Rammazeyn 1687) 35-39.

2 A.M.J. de Kraker, 'De Tachtigjarige Oorlog in Noordoost Vlaanderen. Nieuwe feiten en gezichtspunten omtrent de belegeringen van Hulst in 1591 en 1596', *Oudheidkundige Kring 'De Vier Ambachten'. Jaarboek 1994/95*, 9-39 (pp. 22-23).



Afb. 1 Hulst circa 1550. Uitsnede uit de kaart van Jacob van Deventer met in dit artikel genoemde locaties: aa = Moervaart of Lieve, bb = havengeul, 1 = IJzeren Hand, 2 = Begijnepoort, 3 = Moersluis, 4 = Bollewerckpoort bij de binnenhaven. Regionaal Historisch Centrum Limburg, Maastricht, Tekeningen, prenten en fotocollectie, RAL-K-107-1-57.

bacht, het Land van Saaftinge en het Land van Waas. Tegenwoordig ligt hier het dorp Nieuw-Namen, ten oosten van Hulst bij de Belgische grens. Veel oudere auteurs hebben de opvatting van Van Lansberghe overgenomen dat de Moervaart naar Hulsterlo liep.³ Deze visie lijkt ook te worden bevestigd door een zestiende-eeuwse kaart, vervaardigd door de Gentse kaartenmaker en schilder François Horenbault. Hierop is een lijn aangegeven die vanaf de stad Hulst in oostelijke richting naar Hulsterlo kronkelt. Het origineel van deze kaart is verloren gegaan, maar veel kopieën bleven bewaard. Op het werk van Horenbault komen we nog terug.

Tegenwoordig gaat men er vanuit dat de oorsprong van de Lieve ook in Saaftinge kan hebben gelegen. Aan dit inzicht is in belangrijke mate bijgedragen door het werk van M.K.E. Gottschalk, die een aantal middeleeuwse teksten citeert waarin sprake is van een vaart met die naam in het Land van Saaftinge.⁴ Daarnaast was er een Moervaart naar Hulsterlo, die soms 'Lieve' werd genoemd. Volgens Gottschalk kwamen beide vaarten net buiten de stadswallen van Hulst samen. Een probleem met deze theorie is dat hiervan niets te zien valt op de toch zo nauwkeurige kaart van Jacob van Deventer.

Een gedetailleerde polderkaart zou uitkomst kunnen brengen over de kwestie, maar helaas waren die er niet veel in de zestiende eeuw. In Vlaanderen gebruikte men voor de administratie van polders de zogenaamde everingboeken. Dit zijn lijsten met opsommingen van percelen, waarbij voor ieder perceel werd aangegeven wat de oppervlakte was, wie de eigenaar en de pachter waren, en wie de eventuele vorige eigenaar was geweest. De ligging van het perceel werd beschreven door de positie ten opzichte van de naastgelegen percelen – dus de belendingen – te noemen, en soms ook de positie van landschappelijke elementen zoals dijken, watergangen, wegen en sluizen. Het spreekt vanzelf dat bij afwezigheid van goede kaarten de everingboeken een schat aan informatie bieden voor allerlei vormen van historisch onderzoek. Hierbij kan worden gedacht aan onderzoek op het gebied van grondgebruik, bodemgesteldheid, archeologie, sociale verhoudingen en ook: waterstaatsgeschiedenis en reconstructie van het landschap.⁵

Het woord *evering* is afgeleid van *everen*, het omslaan van de kosten van bedijking en afwatering over de ingelanden. Tevens is een evering een waterschap waarover deze kosten worden omgeslagen. De hele streek ten noorden, oosten en zuiden van Hulst behoorde tot dezelfde evering met de naam Rietvliet. Deze omvatte de polders Dullaert, Clinge, de latere polder Staten Kieldrecht en een deel dat later bij de reeds bestaande evering van

3 J. Adriaanse, *De poort van Hulst vóór de vijftiende eeuw* (Hulst 1927) 41, 80-81; P.J. Brand, *Hulsterloo* (Kloosterzande 1957) 28.
4 M.K.E. Gottschalk, *De Vier Ambachten en het Land van Saaftinge in de Middeleeuwen* (Assen 1984) 129, 135, 195, 229, 353, 391 noot 10, en de losse kaart.

5 A.M.J. de Kraker, 'De Vlaamse en Zeeuwse ommelopers in de veertiende, vijftiende en zestiende eeuw', in: G. Van Syngel (red.), *Broncommentaren nr. 4* ('s-Gravenhage 2001) 205-208.

Afb.2 Aan de rand van het centrum van Hulst verrijst de ruïne van de Bollewerckpoort als een indrukwekkende maar grimmige herinnering aan het bewogen verleden van de stad. Het bouwwerk is in 1957 opgegraven en gerestaureerd. Beneden in de drooggevalen vestinggracht zien we een van de twee stenen beren. Een 'beer' is een muur in een gracht met een spits toelopende bovenkant. De ruimte tussen de beren moet later zijn dichtgemetseld. Foto auteur.



Langendam zou komen. We kunnen beschikken over everingboeken van de Rietvliet uit 1518, 1536 en 1550. Verder is er nog een incompleet boek uit 1581 en één uit 1592 dat alleen betrekking heeft op de Dullaert, het noordelijk deel van de evering.⁶

Analyse van deze documenten toont aan dat de Lieve of Moervaart inderdaad bij de IJzeren Hand het rechtsgebied van Hulst binnenstroomde (afb. 3). Dit gebied, de Vrijheid van Hulst genaamd, is niet opgenomen in de everingboeken. De grondeigenaars hoefden hier dus niet mee te betalen aan het geschot, de bijdrage aan de waterstaatskosten. De stad financierde het onderhoud van dijken en sluizen die binnen de eigen jurisdictie lagen uit de algemene middelen. Naar het oosten toe liep de vaart langs het leen van de Maelstede. Dit was een ander 'extraterritoriaal' domein van in totaal zestig gemeten (26,7 hectare; een Vlaams gemet is 0,4455 hectare), gelegen aan de zuidkant van de Moervaart. Dit leen was wel opgenomen in het everingboek en de heer van de Maelstede, eigenaar van alle grond binnen dit kleine rechtsgebied, werd dus aangeslagen voor het geschot.

Aan de oostkant van het leen liep de watergang van de Maelstede die door middel van een conduit onder de Moervaart werd doorgevoerd. Een conduit was een buis die onder een waterloop doorliep. De buis kon van hout zijn, zoals veel sluizen en duikers in die tijd, maar er waren ook stenen conduten. Een dergelijke ongelijkvloerse kruising van watergangen – in moderne waterstaatstermen een grondduiker genoemd – behoorde reeds in de veertiende eeuw tot de technische mogelijkheden.⁷ Na het conduit te zijn gepasseerd liep de watergang van de Maelstede naar het noorden, om daar aan te sluiten op de watergang van de Rietvliet die het water verder noordwaarts afvoerde.

Volgen we de Moervaart nog meer naar het oosten, dan komen we bij Loohoucke, een buurtschap die een zeker lokaal belang moet hebben gehad. Er was een brug over de vaart, een herberg en een tol.⁸ Het gehucht is gemakkelijk te lokaliseren: het lag in de Clinge op de plaats waar tegenwoordig de Kijkuitstraat en de Kielweg samenkomen.

Voorbij Loohoucke wordt het moeilijk om de loop van de Moervaart te volgen. We komen dan in het gebied dat later de Kieldrecht polder zal worden. Hier is van het zestiende-eeuwse landschap niets meer terug te vinden, ook niet op oude kaarten. In de everingboeken wordt de vaart aanvankelijk vermeld als zuidelijke begrenzing van percelen. Dan komt er een stuk van achtenzestig gemeten (ongeveer dertig hectare), toebehorend aan de abdijs van Cambron. Dit grote perceel grensde zowel ten zuiden als ten oos-

⁶ Rijksarchief Kortrijk, fonds d'Ennetières, inv. nr. 3034, Rietvliet 1518; Rijksarchief Gent (RAG), Varia D, inv.nr. 3173, Rietvliet 1536; Gemeentearchief Hulst (GAH), BC35, Rietvliet 1550; GAH, BC39, Rietvliet 1581; GAH, archief Hulsterambacht (HA), inv.nr. 597, Rietvliet 1592.

⁷ K.A.W.H. Leenders, 'De waterhuishouding rond Oudenbosch', TwWG 26 (2017) 69-76.

⁸ Brand, Hulsterloo, 32; Gottschalk, De Vier Ambachten, 353, 367, 485.

ten aan de Moervaart. De navolgende percelen hadden steeds de vaart aan de oostkant. Dit kan maar op één manier worden geïnterpreteerd: de Moervaart maakte hier een (scherpe) bocht naar het noorden, in de richting van Saaftinge. Deze streek stond bekend om zijn turfwinning en er werd veel *ongecultiveerde heye* aangetroffen. Over een vaart naar Hulsterlo wordt niets vermeld. Toch kan niet worden uitgesloten dat deze er was. Het everingboek van 1550 noemt een vijftal percelen ten oosten van de Moervaart die er aan het begin van de eeuw nog niet waren. Blijkbaar gaat het hier om land dat voor het eerst in gebruik was genomen. Het meest zuidelijke van deze percelen grensde in het zuiden aan een *oude vaert* die een afsplitsing moet zijn geweest van de Moervaart.

Er bestaat een zestiende-eeuwse kaart die de hierboven beschreven situatie weergeeft (afb. 4). De schaal van de kaart is groot, dus de afbeelding is niet zeer gedetailleerd. Maar wat in de uitsnede is te zien, komt verrassend overeen met wat het everingboek suggereert: vanuit Hulst zien we een waterloop in noordoostelijke richting langs de Maelstede gaan, daarna meer naar het oosten, waarna de waterloop zich splitst. Eén tak loopt naar het noorden en komt in het Land van Saaftinge. De andere tak eindigt bij Hulsterlo. Waar de splitsing begint, staat onbebouwde moergrond aangegeven, zoals het everingboek vermeldt.

Scheepvaart versus afwatering

Binnen de evering van Rietvliet had men te maken met twee vormen van waterbeheersing: één ten behoeve van landbouw en turfwinning en één ten behoeve van de scheepvaart. De doelstellingen van deze twee beheersvormen stonden diametraal tegenover elkaar. Waar landbouw en turfwinning behoefte hadden aan een zo snel mogelijke afvoer van het oppervlaktewater was de scheepvaart gebaat bij een zo groot mogelijke diepgang. Daarom had men beide systemen gescheiden. Bij de Moervaart werd ernaar gestreefd het waterpeil hoog te houden. Hiertoe waren twee voorzieningen getroffen. In de eerste plaats lag de vaart ingebed in *tragels*, lage kades die moesten voorkomen dat het water zou afvloeien naar de omgeving. Het woord ‘tragel’ is afgeleid van Latijn *tragula* ‘sleepnet’ dat samenhangt met *trahere* ‘voorttrekken, slepen’. De tragels dienden namelijk ook als jaagpad voor mensen of paarden die de schepen moesten voorttrekken. In de tweede plaats werd de Moervaart afgezonderd van het plaatselijke waterafvoersysteem. Het oppervlaktewater uit het deel van Rietvliet ten zuiden van de vaart werd afgevoerd via een *conduut* zodat het hoge vaarwater niet kon wegvloeien in het lage water van de afwateringskanalen. Dit was niet alleen het geval in de Rietvliet. Ook in het Land van Saaftinge werd het waterpeil van de Lieve beschermd door duikers onder de vaart door te laten lopen.⁹

De afvoer van het oppervlaktewater bracht weer heel andere zorgen met zich mee. Het centrale afwateringskanaal was de watergang van de Rietvliet ten noorden van de Moervaart. De wetering liep via de Apershole – een *hole* of heul is een duiker of vaste brug – onder de nog steeds bestaande Zoutestraat door. Verderop was de *hole* bij Pahoucke waar de ook nog steeds bestaande Zandstraat overheen ging. Van daar werd het water verder noordwaarts geleid door de Polsvliet naar de Ser Pauluspolder waar het tenslotte via de



Afb. 3 De evering van Rietvliet in 1550 (indicatief). Rode lijn = weg, blauwe lijn = water, bruine lijn = dijk, gele lijn = grens met het Land van Waas. De groene gebroken lijn is de grens van de Vrijheid van Hulst. Ter oriëntatie is de latere Lijn van Communicatie (zeventiende eeuw) met een rode gebroken lijn weergegeven. Tekening auteur.

⁹ Gottschalk, *De Vier Ambachten*, 195.



Afb. 4 Op deze kaart is te zien hoe de Lieve van Hulst naar het oosten loopt en zich daar splitst. Aan de noordwestkant van de stad is de havengeul te zien. Christiaan Sgrooten, Atlas Bruxellensis, 1573. Koninklijke Bibliotheek van België, Brussel (detail, bewerkt).

Rietvlietsluis werd afgevoerd naar de havengeul en de Schelde. Deze sluis was met opzet zo ver mogelijk naar het noorden gelegd, omdat het zuidelijk deel van de geul in de loop der tijd steeds verder was opgeslibd. De bodem was hier zo hoog komen te liggen, dat afwatering vanuit de laaggelegen Dullaert niet meer mogelijk was. De naam Rietvlietsluis was terecht, omdat de hele evering, zowel ten noorden als ten zuiden van de Moervaart door deze sluis afwaterde. Hoe belangrijk de sluis en het afvoerkanaal in de Ser Pauluspolder voor de ingelanden van de Rietvliet waren, mag blijken uit het feit dat zij driekwart van de onderhoudskosten op zich namen.¹⁰

Terwijl de zestiende-eeuwse Moervaart of Lieve geheel is verdwenen, zijn er in onze tijd nog sporen te vinden van de watergang van de Rietvliet (afb. 5). Bijgaande foto is genomen vanaf de duiker onder de Zandstraat, op de plaats waar zich vroeger de hole bij Pahoucke bevond. Het lijkt moeilijk voor te stellen dat hier ooit het centrale afwateringskanaal van de Rietvliet was, maar er is sinds de zestiende eeuw het nodige veranderd. Toen werd hier water afgevoerd vanuit een veel groter gebied dan tegenwoordig. Bovendien moet de Dullaert vroeger veel 'natter' zijn geweest. Dat is bijvoorbeeld te zien aan de Pols-

¹⁰ Gottschalk, De Vier Ambachten, 323.



Afb. 5 Gezicht op de voormalige watergang van de Rietvliet vanaf de Zandstraat. Foto auteur.

vliet die in de loop van de eeuwen steeds minder open water is gaan bevatten. Het proces van verdroging van de polder is in de vorige eeuw nog versneld door bemaling (sinds 1927) en door drainagesloten die in de jaren zestig van de vorige eeuw zijn aangelegd in het kader van een ruilverkaveling.¹¹

Een tijdperk van stormrampen en inundaties

Tijdens de zestiende eeuw deden zich verscheidene stormrampen en overstromingen voor in het Hulsterambacht.¹² Een van de ernstigste watersnoden was de Allerheiligenvloed van 1570. Door een gat dat was ontstaan in de zeedijk bij Merlemont in het Land van Saeftinge stroomde het zeewater naar het zuidwesten, richting Hulst. Als gevolg hiervan werd de Lieve in Saeftinge waarschijnlijk uitgeschuurd en verwoest. Hulst en de Clinge bleven echter gespaard doordat de vloed werd tegengehouden door de tragel langs de Moervaart en de Oude Vaart. Hulsterlo was een hoger gelegen gebied en bleef eveneens ongedeerd. Tot hoe ver het zeewater kwam, is te zien op een van de Horenbault-kaarten. Daarop staat langs de Moervaart aangegeven: 'Het zaute water wiert hier wederstaen'.¹³

Enkele jaren later, nadat de schade aan dijken en landerijen was hersteld, maakte dezelfde Horenbault nog een kaart van deze omgeving (afb. 6). Hierop staat het conduit bij de Maelstede aangegeven (A). Verder oostelijk was nog een tweede duiker onder de vaart (B). Dit tweede conduit moet hebben gediend voor de afwatering van het zuidoostelijk deel van de Rietvliet. Tussen beide conduten is een brug over de vaart te zien. Hier ligt Loohoucke. Bij C is een splitsing waarvan de tak naar het noorden doodloopt, waarschijnlijk omdat het noordelijk deel van de Moervaart was verdwenen na de overstroming van 1570.

De ramp van 1570 had aangetoond hoe kwetsbaar de landinwaarts gelegen polders van het Hulsterambacht waren voor overstromingen. Door veenafravingen en inklinking was het land laag geworden en de binnendijken waren zwak. De geuzen wisten hier in 1584 profijt van te trekken. Om de Spaanse opmars naar de Westerschelde te stuiten, staken zij op verschillende plaatsen de dijken in Noord-Vlaanderen door. Gezien ervaringen van 1570 was het niet zo moeilijk om te bedenken dat het vernielen van de zeedijk bij Merlemont een maximaal effect teweeg zou brengen. Dit gebeurde dan ook, waardoor het zoute water zich opnieuw een weg naar het zuidwesten baande en de Rietvliet bereik-

¹¹ M.G.M. Jansen, *De Polsvliet van natuur- naar cultuurlandschap* (Hulst 1980) 20-27.

¹² A.M.J. de Kraker, *Landschap uit balans. De invloed van de natuur, de economie en de politiek op de ontwikkeling van het landschap van de Vier Ambachten en het Land van Saeftinge tussen 1488 en 1609* (Utrecht 1997) 20-171.

¹³ RAG, Kaarten, inv.nr. 1355: 16de -eeuwse kopie van een kaart van F. Horenbault uit 1571, anoniem.



Afb. 6 Uitsnede uit een kaart van B. Speelman uit 1695, kopie naar een kaart van Horenbault uit 1575. Te zien is de Moervaart van Hulst naar Hulsterlo. Voor de letters, zie de tekst hierboven. Rijksarchief Gent, België, Kaarten, inv.nr. 2454.

Afb. 7 Detail uit een nieuwsprent over het beleg van Hulst door de Spanjaarden in juli 1596. Atelier van Frans Hogenberg. Rijksmuseum Amsterdam, RP-P-OB-78.784-299.



te. Te Hulst was men zich bewust van het gevaar. De stad liet de trangel aan de Moervaart versterken, zodat men er in 1584 nog in slaagde om de vloed weg te houden van de stadswallen en ook de Clinge droog bleef.

In november 1585 ging het alsnog mis. In het jaar ervoor was de trangel versterkt tussen de IJzeren Hand en Loohoucke, maar de zwakke plekken verder oostelijk waren over het hoofd gezien. Tussen Loohoucke en de Opperstrate vielen nu enkele gaten.¹⁴ Het zeewater liep de Clinge in, vloeide naar de stad en dreigde de wallen weg te spoelen. De stroom vernielde ook de westelijke dijk van de Clinge – de zogenaamde Steense dijk – waarbij de achterliggende polders van Absdale en Sint-Jansteen onder water kwamen te staan. Omdat in 1584 de polder de Dullaert ten noorden van de stad eveneens was geïnundeerd, lag Hulst nu als een eiland te midden van de watervlakte.

Nadat men de dijk van de Moervaart had weten te dichten, brak deze weer door in 1586. Daarna liet men het er blijkbaar bij zitten, want in de navolgende jaren zijn er geen berichten over een eventuele poging tot herdijking. Wel was er aandacht voor het in goede staat brengen van de Steense dijk die nog de enige verbinding vormde met de Spaanse gebieden in het zuiden.

Geleidelijke wederopbouw van het landschap

Er volgde een intermezzo van 1591 tot 1596 waarbij Hulst in handen was gevallen van het Staatse leger. De nieuwe overheersers waren niet geïnteresseerd in betrekkingen met het zuiden en zagen de Clinge vooral als inundatiegebied. De aandacht verschoof naar het noorden. Reeds aan het begin van de jaren negentig was de Dullaert herdijkt. Het precieze moment van de herdijking is niet bekend, maar in 1592 verscheen er een everingboek van deze polder. Waarschijnlijk had de drooglegging kort daarvoor plaatsgevonden. Daarnaast probeerde men de scheepvaart met het noorden te bevorderen door bakens te plaatsen bij de oude havengeul. Een nieuwe vaarroute die was ontstaan door de inundaties en die liep van Hulst naar de doorgestoken zeedijk bij Saaftinge werd eveneens bebakend.¹⁵

De korte Staatse periode initieerde een andere belangrijke verandering in het landschap: de aanleg van de Linie van Communicatie. Dit was een militaire verdedigingsgordel die begon bij het fort Nassau ten westen van Hulst en die zich via de stad uitstreckte naar de forten Moerschans en Zandberg in het oosten. Hoe de omgeving van de Moervaart er in die tijd moet hebben uitgezien, kunnen we enigszins opmaken uit een nieuwsprent die de Spaanse herovering van Hulst in 1596 moet weergeven. De verhoudingen en

¹⁴ GAH, Stadsarchief, inv.nr. 189, Stadsrekeningen 1585/86, f. 73.

¹⁵ Jan Lockefeer, *De haven van Hulst vanaf de Middeleeuwen tot in de Franse tijd* (Hulst 2018) 43.

de plaats van de objecten in het landschap kloppen vaak niet en het is duidelijk dat de kaart is gebaseerd op ooggetuigenverslagen en niet op nauwkeurige opmetingen. Maar verschillende landschapselementen zijn toch te herkennen. Op het in Afb. 7 getoonde deel van de kaart zien we hoe het Spaanse leger de geul die van Hulst naar Saaftinge loopt oversteekt en aan de overkant de Linie van Communicatie passeert. Links van de soldaten zien we de doorgebroken trigel van de Moervaart. De stoet vertrekt vanaf een fort dat ‘De Clinge’ heet. Dit fort werd ook wel ‘De Blom’ genoemd en was door de Spanjaarden gebouwd op de plaats waar ooit Loohoucke lag. Het valt op dat de Clingepolder door het gat in de trigel weliswaar buitendijks gebied was geworden, maar dat het deel ten zuiden van het verdwenen Loohoucke niet permanent onder water stond. Verder zien we in de kreek de tekst ‘Morvaert’ staan. Dit wijst erop dat de naam ‘Moervaart’ van het verdwenen kanaal was overgegaan op de geul die evenwijdig liep aan de Linie van Communicatie.

Nadat de streek weer in Spaanse handen was gekomen, werden achtereenvolgens de Clinge (1616), de Absdalepolder (1617) en de polder van Langendam (1619) ingedijkt. De oostelijke dijk van de Clinge liep langs de trigel van de oude Moervaart tot aan het niet meer bestaande Loohoucke. Vandaar liep een nieuwe dijk naar het zuiden tot aan het Land van Waas (Afb. 8).

In de decennia die volgden bouwden de Spanjaarden de Linie verder uit. De stad en de forten waren onderling verbonden door een dijk die dwars door de voormalige evering van Rietvliet liep. Hierdoor werd de Rietvliet gesplitst in twee delen. Ten noorden van de Liniedijk lag de Dullaert. Deze polder waterde als vanouds af in de havengeul die een andere, meer westelijke loop had gekregen. De afwateringssluis lag nu in de polder van Stoppeldijk. Ten zuiden van de Liniedijk werd het binnenwater afgevoerd naar de geul van Saaftinge.

Ook aan de stad werd hard gewerkt. De fortificaties van Hulst ondergingen een aanzienlijke uitbreiding en versterking. De Bollewerckpoort, die zwaar was beschadigd tijdens het beleg van 1596, verdween onder de nieuw opgeworpen stadswallen. De binnenhaven raakte hierdoor afgesloten van de havengeul naar de Schelde en werd gedempt en bebouwd. De zuidoostelijke zijde van de stad werd extra versterkt met een tweede vestinggracht, de buitenvestgracht.

Een nieuw kanaal

In 1645 werd Hulst veroverd door Frederik Hendrik en werden stad en ambacht weer deel van de Republiek. Na het sluiten van de vrede in 1648 werd de polder van Staten Kieldrecht drooggelegd (Afb. 8). De nieuwe dijkage vormde – evenals de eerdere indijking van de Clinge – een ernstige belemmering voor het scheepvaartverkeer. De vaargeul tussen Hulst en Saaftinge werd door de nieuwe polders afgesneden. De eerder geciteerde Jacob van Lansberghe schrijft dat na de Reductie van Hulst – zo noemt men de Staatse herovering van de stad – de verbinding tussen Hulst en het Gat van Saaftinge weer werd hersteld. Er werd een nieuw kanaal gegraven langs de Linie van Communicatie vanaf de buitenvestgracht tot aan het fort Zandberg. Volgens Van Lansberghe werd dit kanaal ook



Afb. 8 De Clinge-, Dullaert en Staten Kieldrecht polders in 1653-1673. Voor verklaring van de kleuren, zie afb. 3. Tekening auteur.

'Moervaart' genoemd, hoewel er geen aanwijzingen zijn dat deze nieuwe vaart in officiële documenten zo heet. Meestal werd gesproken over 'de stadshaven' of 'de vaart naar de Moerschans en de Zandberg'. Maar ongetwijfeld was onder streekbewoners de herinnering aan een oude Moervaart naar Saaftinge blijven leven. Mogelijk werd het nieuwe kanaal in de volksmond ook zo genoemd en heeft Van Lansberghe dit overgenomen in zijn beschrijving van de stad Hulst. Feitelijk was deze naam niet meer van toepassing. 'Moer' betekent 'turf' en de nieuwe vaart diende niet om turf vanuit de veengebieden naar Hulst te vervoeren. Sinds de inundaties had de stad opgehouden een centrum van handel in turf en zout te zijn. De Republiek haalde het zout – onontbeerlijk voor het conserveren van haring, een belangrijk exportproduct – van overzee, bijvoorbeeld uit West-Frankrijk. De behoefte aan turf als brandstof bleef natuurlijk bestaan, maar de veenlagen in de omgeving waren ofwel uitgeput, of door overstromingen bedekt geraakt met een laag vruchtbare kleigrond. Dit laatste schiep gunstige voorwaarden voor het bedrijven van akkerbouw en het Hulsterambacht werd, net als de rest van Staats-Vlaanderen en Zeeland, een tweede belangrijke graanschuur voor Holland, naast het Oostzeegebied.¹⁶

Bij de forten Moerschans en Zandberg waren stenen sassen aangelegd, schutsluizen ten behoeve van de scheepvaart. Van Lansberghe noemt het nieuwe kanaal 'nu eygentlijk de Stadts Haven', waarmee hij bedoelt dat het de belangrijkste waterweg vanaf de Schelde naar de stad was geworden. Dit is wel te begrijpen, want de westelijke route via de havengeul was afgedamd bij de aanleg van het Nassaufort. Plannen om hier een sas (schutsluis) te maken zijn nooit ten uitvoer gebracht. Er was alleen een afwateringssluus waar de Absdalepolder zijn water op loosde.

Voor moderne begrippen lijkt het passeren van het kanaal een tijdrovend proces. Komend vanaf Saaftinge moest men eerst door een schutsluis, daarna moesten er paarden worden ingespannen om de boot verder te trekken en dan moest men nog door een tweede sluis. Maar tijd was voor het transport in de zeventiende eeuw minder een factor van belang dan tegenwoordig. Het kanaal bood ook voordelen: transport was niet afhankelijk van de wind en het risico van schipbreuk was minimaal. Het alternatief – het overladen van de goederen bij het Nassaufort – werd door de meeste schippers blijkbaar te omslachtig gevonden, en mogelijk ook te duur. Zij moesten immers niet alleen de kosten van het overladen betalen, maar ook het transport tussen het fort en de stad uitbesteden.

Als tevoren was er naar gestreefd om voorzieningen voor de scheepvaart zoveel mogelijk te scheiden van die voor de afwatering. De nieuwe vaart naar Saaftinge was voorzien van tragels en naast de stenen sassen waren er bij de beide forten houten afwateringssluizen aangelegd.¹⁷ De Clinge- en de Kieldrecht-polder loosden hun binnenwater via deze sluisen. Deze scheiding van twee soorten binnenwater was in overeenstemming met een besluit van de Raad van State. Dit bestuursorgaan, dat een speciale verantwoordelijkheid had voor de vestingwerken in Staats-Vlaanderen, had bepaald dat 's Lands fortificaties niet gebruikt mochten worden voor het afvoeren van water uit de omliggende polders.¹⁸ Blijkbaar werd het nieuwe kanaal niet alleen als een handelsroute gezien, maar ook als een deel van de verdedigingswerken. De sassen werden op staatskosten onderhouden, terwijl de afwateringssluizen werden gefinancierd door de ingelanden.

Na de vrede van Munster (1648) werd Hulst een schakel in het handelsverkeer tussen het noorden en Vlaanderen, met name het Land van Waas en Gent. Voor de verbinding met het zuiden was al in 1628 een kanaal gegraven, de Gentse vaart. Deze betragelde vaart lag aan de westkant van de Clinge en werd van de buitenvestgracht gescheiden door een dam. Schepen konden dus niet in een keer doorvaren van Saaftinge naar het Land van Waas of vice versa. Goederen moesten te Hulst overgeslagen worden. Dit betekende extra werkgelegenheid voor de stad en extra inkomsten voor de stadskas, want de schippers moesten kadegeld betalen.

¹⁶ P.R. Priester, *Geschiedenis van de Zeeuwse landbouw circa 1600-1910* ('t Goy / Houten 1998) 306-309.¹⁷ RAG, Kaarten, inv.nr. 714 (kaart van de Kieldrecht-polder door J. Baele, 1655).¹⁸ GAH, HA, inv.nr. 641, brief 28-1-1668.

De regulering van de waterstand

In het voorafgaande is betoogd dat de verschillende waterlopen in het zuidelijke Hulsterambacht fysiek van elkaar waren gescheiden op basis van een functionele scheiding: scheepvaart, afwatering en defensie. Maar we hebben ook gezien dat in de zeventiende eeuw de nieuwe Moervaart dienst deed als zowel vaarweg als verdedigingswerk. Deze twee functies vielen in zoverre gemakkelijk te combineren dat beide een constant waterpeil vereisten. Om dit te bereiken was het nodig om in voorkomende gevallen de fysieke scheiding van de waterlopen tijdelijk op te heffen: om de waterstand te verhogen moest water worden ingelaten en om deze te verlagen moest het weer kunnen worden afgevoerd. Windbemaling is in Staats-Vlaanderen nooit toegepast, dus maakte men gebruik van het simpele gegeven dat water van hoog naar laag stroomt. De – meestal geringe – hoogteverschillen in het terrein maakten het mogelijk om oppervlaktewater te verplaatsen met behulp van sluisen en stuwen.

Een voorbeeld hiervan treffen we reeds aan in de zestiende eeuw. Het water van de vestinggracht moest af en toe worden ververst. Dit gebeurde vanuit de binnenhaven. Op Afb. 1 is te zien hoe deze haven vanaf de Bollewerckpoort door de stad naar het zuiden liep en dan een hoek maakte naar het westen. Aan het einde van deze zijarm was een sluis die de haven verbond met de vestgracht.¹⁹ In de zeventiende eeuw kon het water in de binnenvestgracht worden ververst vanuit de buitenvestgracht door middel van twee buizen, voorzien van een schuif.²⁰

De buitenvestgracht en in het verlengde daarvan het kanaal langs de Linie van Communicatie konden hun overtollige water lozen via de sassen bij de Moerschans en de Zandberg. De toevoer kon geschieden vanuit een sluis in de dam aan het einde van de Gentse vaart. Dit blijkt uit een mededeling van afgevaardigden van de Raad van State uit maart 1669. Tijdens een inspectiebezoek lieten zij aan de sasmeester van het fort Zandberg weten dat het water in de Gentse vaart hoog stond. Daarom gaven zij opdracht om eens flink te spuien teneinde dichtslibben van de geul voor de sasdeuren te voorkomen.²¹

Problematischer werd het reguleren van de waterstand wanneer een vaarweg ook werd gebruikt om binnenwater te lozen. Dit was het geval met de Gentse vaart, die in eerste instantie was aangelegd als scheepvaartkanaal, maar ook de waterafvoer vanuit het Land van Waas moest verzorgen. Met name in de winter diende de vaart om de ‘meersen’ (drassige gebieden) bij Stekene te ontwateren. Hierdoor moet het niet eenvoudig zijn geweest om het waterpeil op constante hoogte te houden. Dit zou een van de redenen kunnen zijn waarom dit kanaal als scheepvaartroute altijd moeizaam dienst heeft gedaan. Weliswaar kon het water afvloeien via de eerdergenoemde sluis in de dam bij de buitenvestgracht, maar deze had een beperkte capaciteit. En wanneer bij hoog water de sluis dicht werd gezet, konden de tragels beschadigd raken.

In 1661 deden de ingelanden van de Clinge een poging om de situatie te verbeteren. De dam en de sluis bij de Gentse vaart werden beschouwd als deel van de vesting en vielen onder de verantwoordelijkheid van de landelijke overheid. Daarom richtten de ingelanden een verzoek aan de Raad van State om de capaciteit van de sluis te vergroten door deze te voorzien van een stortebed. Dit was een houten of stenen ‘vloer’ bij de uitmonding van de sluis, die moest voorkomen dat sterke stroming de bodem direct achter de sluis zou uitschuren. De Raad van State ging hier aanvankelijk mee akkoord. Enkele maanden later kwamen de raadsheren hier weer op terug, omdat zij vermoedden dat de ingelanden er vooral op uit waren om het water van hun eigen polder te lozen op de Gentse vaart. De Raad vond het niet nodig dat de Generaliteit – de landelijke overheid – hieraan zou bijdragen.²²

¹⁹ Lockefeër, *De haven van Hulst*, 19.20 Nationaal Archief, Den Haag (NA), 1.01.19, inv.nr. 1570, voorjaar 1657, f. 28-28v.

²¹ NA, 1.01.19, inv.nr. 1574, voorjaar 1669, f. 44-44v.

²² NA, 1.01.19, inv.nr. 82, f. 452; inv.nr. 1573, najaar 1661, f. 38-38v; inv.nr. 387, f. 245-245v.

De definitieve teloorgang van de Moervaart

Het einde van het kanaal tussen Hulst en de Zandberg kwam ook door een inundatie. In het kader van de Frans-Nederlandse oorlog werd in 1673 de zeedijk van Staten Kieldrecht doorgestoken. Hierdoor overstroonden zowel deze polder als de Clingepolder. Ook de Absdalepolder werd geïnundeerd. De hoge vloed die hierop volgde spoelde niet alleen het Nassaufort weg, maar ook het deel van de Linie van Communicatie tussen dit fort en Hulst. Absdale zou daarna nog vele jaren onbedijkt blijven en het fort Nassau werd niet meer opgebouwd.

Het kanaal tussen Hulst en de Zandberg was door de inundatie onbruikbaar geworden. De dijk van de Clinge kon spoedig weer worden gesloten, maar tot het herdijken van de Kieldrecht polder kwam het pas in 1680. Hiertoe hadden de bestuurders van Hulst en Hulsterambacht gezamenlijk een verzoek ingediend bij de Staten-Generaal. Een van de argumenten die werden genoemd om tot herdijking over te gaan, was dat het kanaal weer in zijn oude vorm hersteld zou kunnen worden. Sinds de inundatie gebruikten schippers het gat in de dam bij het verdwenen Nassaufort om bij de stad te komen, maar volgens de bestuurders was deze route gevaarlijk en waren er al diverse ongelukken gebeurd. Bovendien was deze toegang tot de stad door opslibbing bijna onmogelijk geworden.²³

Als de nieuwe vaart na de herdijking van de Kieldrecht polder in 1680 in gebruik is geweest, dan zal dat niet lang hebben geduurd. Op 26 augustus van hetzelfde jaar brak de dijk weer door. Het noordelijk deel van de Kieldrecht polder bleef met de zee gemeen liggen tot de bedijking van de Klein-Kieldrecht polder in 1688. Hierna zou de Moervaart niet meer worden hersteld. De doorgebroken tragels en de bedding van het verlande kanaal werden als akkerland in gebruik genomen. De muren van het sas bij de Zandberg waren los komen te staan doordat de grond erachter was gebruikt voor de nieuwe dijkage. De stenen zouden worden verkocht aan bewoners van de polder om nieuwe huizen mee te bouwen.²⁴

Na de herdijking van de Clinge in 1675 was de Gentse vaart blijven bestaan, maar de waterscheiding lag niet meer bij dit kanaal. Iets ten westen van de vaart was een nieuwe Steense dijk aangelegd die nu de grens van de Clingepolder vormde. Tussen kanaal en dijk lag een smalle strook land, de Oversprong, die deel ging uitmaken van de Clinge. De polder bleef lozen op de geul van Saaftinge via de afwateringssluis bij de Zandberg, waarbij de Gentse vaart deel uitmaakte van het afwateringssysteem. Op achttiende-eeuwse kaarten is te zien dat de tragels van de vaart deels waren afgegraven. Zoals eerder vermeld ondervond het scheepvaartverkeer veel problemen bij het gebruik van dit kanaal en het onderhoud was slecht. Als waterweg naar het zuiden functioneerde het in die tijd nauwelijks nog.²⁵

Besluit

In de zestiende en zeventiende eeuw waren er achtereenvolgens drie Moervaarten ten oosten van Hulst. In de eerste plaats was er een turfvaart die nog uit de middeleeuwen stamde. Na de inundaties van 1584-1586 ging de naam over op een vaargeul naar Saaftinge die langs de Linie van Communicatie voerde. Als gevolg van de inpoldering van de Clinge en Staten Kieldrecht verdween deze geul en werd een kanaal aangelegd dat min of meer langs dezelfde route voerde en dat door een geschiedschrijver uit deze streek, Jacob van Lansberghe, eveneens 'Moervaart' werd genoemd.

Als men de twee kanalen – de eerste en de derde Moervaart – met elkaar vergelijkt, dan volgt de conclusie dat beide vaarten op een andere plaats lagen en een andere rol speelden in de economie van Hulst. De overeenkomst was dat ze beide Hulst met Saaftinge verbonden en dat zij door tragels waren afgescheiden van het oppervlaktewater in hun omgeving.

²³ GAH, HA, Resoluties, inv.nr. 26, 24-2-1680.24

NA, 1.01.19, inv.nr. 1587, najaar 1689, f. 84v-85v.

²⁵ Lockefeër, *De haven van Hulst*, 61.

Vóór 1584 kunnen in de Rietvliet vier stelsels van watergangen worden onderscheiden, die op grond van hun functie (scheepvaart, afwatering of militaire verdediging) van elkaar waren gesepareerd: (1) het zoute water in de havengeul en de binnenhaven van Hulst; (2) de vestinggrachten; (3) de oude Moervaart die afwaterde door de Moersluis; en (4) alle overige waterlopen – waaronder de watergang van Rietvliet – die loosden via de Rietvliet-sluis in de Ser Pauluspolder

In ruwweg het derde kwart van de zeventiende eeuw was het watermanagement in deze omgeving een stuk gecompliceerder en verfijnder geworden. Er waren toen zes stelsels van watergangen:

- (1) De Dullaert waarvan de afwateringssluis in de Stoppeldijkpolder lag.
- (2) De polders van de Clinge en Staten Kieldrecht die loosden via de afwateringssluizen bij de forten Moerschans en Zandberg.
- (3) Het traject buitenvestgracht – nieuwe Moervaart met de sassen.
- (4) De Gentse vaart die door een sluis in verbinding stond met de buitenvestgracht.
- (5) De binnenvestgrachten.
- (6) De nieuwe havengeul tussen Hulst en het fort Nassau die samen met de Absdalepolder afwaterde door de sluis bij het genoemde fort.

Sommige van bovenvermelde waterlopen of groepen van waterlopen hadden meer dan één functie. Daarnaast was de fysieke scheiding tussen deze stelsels niet altijd volkomen. Indien nodig kon de waterstand worden gereguleerd door met sluizen, stuwen en buizen nieuwe verbindingen te leggen.

Er blijkt maar weinig continuïteit te zijn in de ontwikkeling van de waterstaatkundige infrastructuur in deze streek tijdens de overgang van de zestiende naar de zeventiende eeuw. Dit was niet uitsluitend het gevolg van de inundaties. Al eerder hadden zich hier overstromingen voorgedaan. Doorgaans werd ervoor gekozen om de gaten te dichten en de polders in hun oude gedaante weer op te bouwen. Omdat er geen kaarten beschikbaar waren, moest daarbij geheel worden afgegaan op de everingboeken en werd de oorspronkelijke indeling zoveel mogelijk in stand gehouden. Het waren politieke ontwikkelingen die ten grondslag lagen aan de aanzienlijke veranderingen in de waterstaatkundige inrichting van deze streek. Het Hulsterambacht was frontgebied en later grensgebied geworden. Een omvangrijke militaire infrastructuur met forten, verdedigingslinies en inundatiegebieden was over het Hulsterambacht heen geschoven en bepaalde daarmee in sterke mate de waterstaatkundige infrastructuur. Voor zover er sprake was van continuïteit bestond deze vooral uit de noodzaak om voorzieningen ten behoeve van scheepvaart, afwatering en militaire verdediging van elkaar gescheiden te houden. Dit systeem van waterbeheer beschikte over enige flexibiliteit om schommelingen van het waterpeil op te vangen.