

Keulse handelaars in het Zwin tijdens de twaalfde eeuw en de vroegste ontwikkeling van de Vlaamse zeehavens

A. Verhulst

In de economische geschiedenis van het graafschap Vlaanderen overheerst de voorstelling dat tijdens de twaalfde eeuw de internationale handel vanuit en naar het graafschap vooral door Vlaamse handelaars werd gedragen. Hans Van Werveke noemde dit de Vlaamse "actieve" handel, die verdween toen vanaf ca. 1200 meer vreemde handelaars naar Vlaanderen kwamen, nadat de Vlamingen in het buitenland vanaf het midden van de twaalfde eeuw steeds meer moeilijkheden in hun handelsbedrijvigheid hadden ondervonden¹. Het meest bekende voorbeeld van dergelijke moeilijkheden is de strijd tussen Gent en Keulen tijdens de tweede helft van de twaalfde eeuw. Aan de handelsbedrijvigheid van de Gentenaars in het Rijnland stroomopwaarts van Keulen, voornamelijk gericht op de aankoop van wijn, werden toen door de aartsbisschop en de handelaars van Keulen, voor één keer solidair, strenge beperkingen opgelegd die praktisch het einde van die "actieve" handel betekenden². Weldra, tegen het einde van de twaalfde eeuw, zo luidt de traditionele voorstelling, zouden Keulse handelaars zelf in Vlaanderen verschijnen³.

De ontdekking, identificatie en datering van een toltarief uit de jaren 1159-1163/1168 voor een tot nu toe onbekend gebleven getijdhaven aan het vijftiende jaar voordien ontstane Zwin, die onder de naam "Litterswerve" ("Littersuerua") de voorloper van Damme blijkt te zijn geweest, noopt ertoe de traditionele opvatting over de verschijning van Keulse handelaars in Vlaanderen te herzien. Dit toltarief, bewaard in een tot nu toe onuitgegeven oorkonde van de graaf van Vlaanderen Diederik van de Elzas (1128-1168), werd immers op schrift gesteld na een klacht van Keulse handelaars over onrechtmatige heffingen door de tollenaars van

¹ H. VAN WERVEKE, *Der flandrische Eigenhandel im Mittelalter*, in *Hansische Geschichtsblätter*, 61, 1936, p. 7-24, herdrukt (met bibliografische aanvulling) in ID., *Miscellanea Mediaevalia*, Gent, 1968, p. 45-59.

² ID., *Der flandrische Eigenhandel*, p. 12; ID., *Miscellanea*, p. 49; W. STEIN, *Der Streit zwischen Köln und Flandern um die Rheinschiffahrt im 12. Jahrhundert*, in *Hansische Geschichtsblätter*, 1911, p. 187-213; F. BLOCKMANS, *Het Gentsche Stadspatriciaat tot omstreeks 1302*, Antwerpen, 1938, p. 176-182; F. IRSIGLER, *Köln und die Staufer im letzten Drittel des 12. Jahrhunderts*, in W. HARTMANN, ed., *Europas Städte zwischen Zwang und Freiheit*, Regensburg, 1995, p. 83-96, inz. p. 86-92.

³ H. VAN WERVEKE, *Der flandrische Eigenhandel*, p. 17; ID., *Miscellanea*, p. 52; Ph. DOLLINGER, *De Hanze*, Utrecht, 1967, p. 59.

Litterswerve⁴. Gezien de tamelijk dichte nabijheid in de tijd tussen deze klacht en de eerste aanwijzingen over moeilijkheden tussen Gent en Keulen die, hoewel schriftelijk pas uit 1169 daterend, wel enkele jaren ouder zouden kunnen zijn⁵, is een zekere samenhang tussen de moeilijkheden te Keulen en die aan het Zwin wellicht niet helemaal uitgesloten. Beide getuigen zij in ieder geval van de aanspraken waarmee de Keulenaars toen reeds optraden, waaruit zou kunnen worden afgeleid dat zij niet meer aan het begin stonden van hun internationale handelsbedrijvigheid.

Rond 1154 waren zij trouwens reeds aanwezig te Londen en in 1157 werden zij er door koning Hendrik II van Engeland geprivilegieerd⁶. Toch plaatsten alle specialisten die zich met dit probleem hebben beziggehouden tot nu toe het optreden van de Keulse handelaars in Vlaanderen pas rond 1200, zij het vanwege sommigen met enige verwondering⁷. Die mening moet dus nu herzien worden, zodat hun aanwezigheid te Londen rond 1154/1157 en die in Vlaanderen rond 1160 met mekaar in verband kunnen worden gebracht. Hun buitenlandse activiteit in die jaren zou meteen de moeilijkheden met Gent beter helpen verklaren, al is er in het nieuw ontdekte toltarief van "Litterswerve" niet expliciet sprake van door de Keulenaars aangevoerde Rijnwijn, wel van wijn zondermeer, samen met honing, bier, pek, as en mede-producten die ook wel uit streken ten oosten van de Rijn afkomstig zouden kunnen zijn. Met grotere zekerheid kunnen een aantal metalen en meer bepaald een aantal afgewerkte producten in metaal die in het toltarief worden vermeld, aan import uit Keulen worden toegeschreven. Dit is haast zeker het geval voor de wapens - zwaarden en lansen - die hierin worden genoemd. De productie ervan was doorheen de hele verdere Middeleeuwen een specialiteit van de metropool aan de Rijn⁸.

De klacht van de Keulse handelaars over ongerechtvaardigde taken die ze moesten betalen te "Litterswerve", werd door de graaf - evenals, zoals we zullen zien, door de grote steden van Vlaanderen - ernstig genomen. De graaf riep "de schepen van zijn land" bijeen, waaronder "vooral die van Diksmuide", om van hen de juiste toedracht van de zaak - lees: de situatie inzake tolheffingen in het graafschap en in het bijzonder te Diksmuide - te vernemen, waarna hij het tarief van de grafelijke tol te "Litterswerve" dat hij in zijn oorkonde opnam, "naar vorm en hoeveelheid" met de tol van Diksmuide gelijkstelde. Deze bewoordingen van de oorkonde

⁴ Ondanks de vermelding van de enige bewaarde teksttraditie van deze oorkonde, een afschrift op papier uit de 15de eeuw (Rijssel, Archives départementales du Nord, B1321), in DEHAISNES-FINOT, *Inventaire sommaire des archives départementales. Nord, Série B, I, 2*, Rijssel, 1906, p. 302, ontsnapte deze oorkonde aan de uitgevers van de oorkonden van Diederik van de Elzas: TH. DE HEMPTINNE en A. VERHULST, eds., *De oorkonden der graven van Vlaanderen (juli 1128-september 1191), II. Uitgave, I. Regering van Diederik van de Elzas (juli 1128-17 Januari 1168)*, Brussel, 1988. Zij zal door hen worden uitgegeven in de *Handelingen van de Koninklijke Commissie voor Geschiedenis* (1998), met een uitvoerige inleidende studie van A. Verhulst onder de titel "Un tarif de tonlieu inconnu, institué par le comte de Flandre Thierry d'Alsace (1128-1168) pour un port du Zwin avant la fondation de la ville de Damme". In deze studie wordt de identificatie van "Litterswerve" in het kader van de geschiedenis van Damme en het Zwin toegelicht, die in onderhavig artikel niet wordt behandeld. Hiervoor wordt naar genoemde studie verwezen, evenals voor datering, verklaring en analyse van de oorkonde.

⁵ F. BLOCKMANS, *Stadspatriciaat*, p. 176; F. IRSIGLER, *Köln und die Staufer*, p. 92.

⁶ F. BLOCKMANS, *Stadspatriciaat*, 178; E. ENNEN, *Köln Wirtschaft im Früh- und Hochmittelalter*, in H. KELLENBENZ, *Zwei Jahrtausende Kölner Wirtschaft*, Keulen, 1975, p. 143.

⁷ Zie hoger n. 3.

⁸ E. ENNEN, *Köln Wirtschaft*, p. 137-138.

van graaf Diederik zijn zo belangrijk voor de handelsgeschiedenis van het graafschap Vlaanderen, dat enige commentaar en toelichting hierbij gewenst zijn.

In de eerste plaats geldt dit voor de convocatie van "de schepenen van zijn land". Uit de late Middeleeuwen is de grote rol bekend die de vertegenwoordigers van de grote Vlaamse steden, als raadgevers van de vorst, vooral in commerciële en monetaire aangelegenheden hebben gespeeld⁹. Hiervan zouden we hier wel een zeer vroeg, zoniet het vroegst bekende voorbeeld hebben. Nochtans zouden, volgens Warlop, met "scabini terrae" of "scabini Flandriae" in de 12de eeuw de schepenen zijn bedoeld van het Brugse Vrije, waartoe zowel Diksmuide als "Litterswerve" behoorden¹⁰. Ganshof daarentegen was van mening dat Filips van de Elzas, vanaf het ogenblik waarop hij in 1163 door zijn vader bij het bestuur van het graafschap werd betrokken, de consultatie heeft georganiseerd, als "scabini Flandriae", van de schepenen van de zeven grote steden van het graafschap (Gent, Brugge, Ieper, Atrecht, Sint-Omaars, Rijsel en Dowai)¹¹. Hoewel Dhondt als kenner van de representatieve instellingen de uitdrukking "scabini Flandriae" pas in 1241 voor het eerst schriftelijk geattesteerd vond, geloofde hij toch dat de praktijk van hun raadpleging in economische aangelegenheden opklom tot het einde van de 12de of het begin van de 13de eeuw¹². Omwille van de moeilijkheden op commercieel gebied met de Keulenaars, waarbij ook Gent misschien reeds op dat ogenblik betrokken was, geloven we dat met de "scabini terre mee" in de oorkonde van 1159-1163/1168 betreffende de tol van "Litterswerve" niet de schepenen van het Brugse Vrije, maar die van de grote steden van het graafschap zijn bedoeld.

Een tweede probleem dat hier onmiddellijk bij aansluit is, dat - "naast" of "onder" deze schepenen (de interpretatie hangt af van hetgeen volgt) - de graaf "vooral" ("precipue") de schepenen van Diksmuide convoceerde. De reden hiervan is formeel, volgens de oorkonde zelf, dat, naar het model van het toltarief van Diksmuide, het tarief van de tol van "Litterswerve" op schrift moest worden gesteld en zelfs ermede gelijkgesteld ("coequavi"), naar aard ("formam") en hoeveelheid ("quantitatem"). Een zekere gelijkheid tot stand te brengen tussen de verschillende tollën van hun gebied is inderdaad het streven geweest van de steden en van verschillende middeleeuwse vorsten¹³. Waarschijnlijk werd Diksmuide nochtans op dat ogenblik, evenmin als later, tot de "grote" steden van Vlaanderen gerekend, al was het na

⁹ J. DHONDT, *Les origines des Etats de Flandre*, in *Standen en Landen - Anciens Pays et Assemblées d'Etats*, 1, 1950, p. 3-52; herdrukt in W. BLOCKMANS, ed., *Estates or Powers. Essays in the parliamentary history of the southern Netherlands by Jan Dhondt*. (Standen en Landen - Anciens Pays et Assemblées d'Etats, 69), Heule, 1977, p. 73-74; F.L. GANSHOF, *La Flandre*, in F. LOT en R. FAWTIER, eds., *Histoire des institutions françaises au moyen âge*. 1, *Institutions seigneuriales*, Parijs, 1957, p. 375-376; W. PREVENIER, *De Leden en de Staten van Vlaanderen (1384-1405)*, Brussel, 1961, p. 32-34; C. WYFFELS, *Contribution à l'histoire monétaire de Flandre au XIIIe siècle*, in *BTFG*, 45, 1967, p. 1117-1120 en 1131-1135.

¹⁰ E. WARLOP, *De vorming van de grote schepenbank van het Brugse Vrije (11e-13e eeuw)*, in *Standen en Landen*, 44, 1968, p. 5.

¹¹ F.L. GANSHOF, *La Flandre*, p. 375.

¹² J. DHONDT, *Origines des Etats*, p. 74.

¹³ *Ibid.*, p. 63; G. DESPY, *Les tarifs de tonlieux*, Turnhout, 1976, p. 46.

Brugge en Ieper het derde belangrijkste lid van de Vlaamse Hanze van Londen¹⁴. De werkelijke reden voor de convocatie van de schepenen van Diksmuide en vooral voor het gebruik van hun toltarief als model voor dat van "Litterswerve" is waarschijnlijk het feit geweest dat tot aan het ontstaan van het Zwin (1134) en de daaraan gelegen oudste haven "Litterswerve", Diksmuide de enige belangrijke haven is geweest van het graafschap die, tegelijk als voorhaven van een grote stad, namelijk Ieper, voor grotere zeeschepen gemakkelijk bereikbaar is geweest en waar natuurlijk een tol bestond¹⁵. Of de Keulse handelaars rond die tijd Diksmuide aandeden is niet na te gaan, doch zeker niet uitgesloten, o.m. gezien hun aanwezigheid te Londen rond 1154/1157, op de vaarroute waarheen Diksmuide lag. We omschrijven deze uitzonderlijke positie van Diksmuide met enige omstandige nadruk, omdat op het eerste gezicht ook Gravelines, aan de monding van de Aa, op deze kwalificatie aanspraak zou kunnen maken. Reeds in het begin van de 12de eeuw bestond er te Gravelines een tol, waarvan de handelaars van Sint-Omaars, dieper in het binnenland aan de Aa gelegen, in 1127 door graaf Willem Clito werden vrijgesteld, terwijl ze in dezelfde keure ook van de tol te Diksmuide werden vrijgesteld¹⁶. Deze vrijstelling te Diksmuide is trouwens door graaf Diederik het jaar nadien niet meer gehandhaafd¹⁷. De geografische positie van Gravelines ten opzichte van Sint-Omaars was echter, tot de stichting van Gravelines als nieuwe stad naast het oude vissersplaatsje Sint-Willibrord aan de monding van de Aa door graaf Filips van de Elzas in 1163, veel minder gunstig dan die van Diksmuide ten opzichte van Ieper. Pas tegelijk met de stichting van Gravelines werd de Aa gekanaliseerd, waardoor de verbinding van Sint-Omaars met de zee voor grote schepen werd gerealiseerd¹⁸. De analogie met de stichting van Damme is in verschillende opzichten treffend: de nieuwe stad aan het Zwin werd door een kanaal, de Reie genoemd, verbonden met Brugge¹⁹. Hierdoor werd de oude getijdhaven "Litterswerve" overvleugeld en in Damme opgeslorpt, zoals hierna nog wordt uiteengezet.

Diksmuide daarentegen was als stad ouder dan Gravelines: in 1089 bestond er een kapel die weldra uit de landelijke parochie Esen werd geëximeerd²⁰. Het ont-

¹⁴ H. VAN WERVEKE, Hansa in Vlaanderen en aangrenzende gebieden, in *Handelingen van het Genootschap "Société d'Emulation" te Brugge*, 90, 1953, p. 13; herdrukt in ID., *Miscellanea Mediaevalia*, p. 65.

¹⁵ R. DEGRYSE, Oude en nieuwe havens van het Yzerbekken in de Middeleeuwen, in *Handelingen van het Genootschap "Société d'Emulation" te Brugge*, 84, 1947, p. 2-10; A. VERHULST, Ieper in de 11e en 12e eeuw, in E.S.C. ERKELENS-BUTTINGER, e.a., eds., *De kerk en de Nederlanden. Feestbundel C. Dekker*, Hilversum, 1997, p. 66-84.

¹⁶ F. VERCAUTEREN, ed., *Actes des comtes de Flandre 1071-1128*, Brussel, 1938, p. 295.

¹⁷ Th. DE HEMPTINNE en A. VERHULST, *Oorkonden der graven van Vlaanderen. Regering van Diederik van de Elzas*, p. 15.

¹⁸ A. VERHULST, Un exemple de la politique économique de Philippe d'Alsace: la fondation de Gravelines (1163), in *Cahiers de Civilisation médiévale*, 10, 1967, p. 15-28; A. DERVILLE, Les origines de Gravelines et de Calais, in *RN*, 56, 1984, p. 1051-1069; ID., *Saint-Omer des origines au début du XIVe siècle*, Rijsel, 1995, p. 69-73.

¹⁹ A. DE SMET, Het waterwegennet ten noordoosten van Brugge in de 13e eeuw, in *RBPH*, 13, 1934, p. 83-90, herdrukt in *Album Antoine De Smet*, Brussel, 1974, p. 27-32; ID., L'origine des ports du Zwin Damme, Mude, Monikerede, Hoeke et Sluis, in *Etudes d'Histoire dédiées à la Mémoire de Henri Pirenne par ses élèves*, Brussel, 1937, p. 125-132.

²⁰ M. GYSSELING en A.C.F. KOCH, eds., *Diplomata belgica ante annum 1100 scripta*, s.l., 1950, p. 297: "Aeclesia de Hesna, cum capellis sibi attinentibus, Dicasmutha et Clarc".

staan van Diksmuide en haar snelle ontwikkeling tot stad hangt samen met en wordt verklaard door twee factoren: de bedijking van de definitieve bedding van de IJzer, waarvan de oudste vermelding van de naam Diksmuide in 1089 en de betekenis van de naam zelf het eerste teken waren, anderzijds de razend snelle opgang van Ieper tijdens de tweede helft van de 11de eeuw. Het ontstaan van Ieper is zelf ook ten dele het gevolg van de geografische evolutie van het IJzerbekken²¹. Door grote overstromingen in 1014 en 1042 werd het zeewater opgestuwd tot de plaats waar de rivier de Ieper, weldra gekanaliseerd tot Ieperlee en bevaarbaar gemaakt door overtomen ("overdragen"), uitmondde in de arm van de IJzer, enkele kilometers stroomopwaarts van Diksmuide, die de definitieve bedding van deze rivier zou worden. De oudste vermelding van een grafelijke tol te Diksmuide dagteekent, zoals hoger reeds gezegd, van 1127, in de keure van graaf Willem Clito voor Sint-Omaars. Daarna verdwijnt hij uit de bronnen tot hij in 1187 verschijnt in de oudst bewaarde algemene rekening van het grafelijk domein, de zgn. "Grote Brief"²². Op dat ogenblik echter wordt de opbrengst ervan niet meer rechtstreeks in de grafelijke schatkist gestort, maar is hij waarschijnlijk reeds tegen een jaarlijkse vaste forfaitaire som afgestaan aan de heer van Diksmuide, die hem in de 13de eeuw blijkt te bezitten²³. Dit is ook het regime geweest van alle andere in de "Grote Brief" van 1187 vermelde tolleren, op één uitzondering na, terwijl de echt belangrijke tolleren buiten deze tot het "oude" domein beperkte rekening werden gehouden en later, in de 13de eeuw, met hun rechtstreekse inkomsten voor de graaf, verschijnen in een nieuwe soort rekening, de "renenghelle", waarin ook het "nieuwe" domein, waartoe deze tolleren worden gerekend, is opgenomen²⁴.

Deze wijziging in het statuut van de tol te Diksmuide tijdens de 12de eeuw, die waarschijnlijk ook verantwoordelijk is voor het ontbreken in het grafelijk archief van een toltarief voor Diksmuide²⁵, hangt wellicht samen met de oprichting van een nieuwe tol op de IJzer, stroomafwaarts van Diksmuide, namelijk te Nieuwpoort, tegelijk met de stichting van deze nieuwe stad door graaf Filips van de Elzas in 1163²⁶. Het toltarief van Nieuwpoort is trouwens in de keure van de stad uit dat jaar bewaard²⁷. Mochten Nieuwpoort en zijn toltarief reeds hebben bestaan toen het toltarief van "Litterswerve" door graaf Diederik van de Elzas schriftelijk werd vastgelegd, dan zouden in dit laatste document wellicht niet de schepenen van Diksmuide en de tol aldaar zijn vermeld, maar wel die van Nieuwpoort. Dit zou het voor-

²¹ Zie hoger n. 15.

²² A. VERHULST en M. GYSSELING, eds., *Le compte général de 1187, connu sous le nom de "Gros Brief" et les institutions financières du comté de Flandre au XIIe siècle*, Brussel, 1962, p. 142.

²³ R. DEGRYSE, *Oude en nieuwe havens*, p. 12, 19.

²⁴ Th. LUYKX, *De grafelijke financiële bestuursinstellingen en het grafelijk patrimonium in Vlaanderen tijdens de regering van Margareta van Constantinopel (1244-1278)*, Brussel, 1961, p. 48-52.

²⁵ R.H. BAUTIER en J. SORNAY, *Les sources de l'histoire économique et sociale du moyen âge. Les états de la maison de Bourgogne. I. Archives des principautés territoriales. 2. Les principautés du Nord*, Parijs, 1984, p. 124-138.

²⁶ R. DEGRYSE, *Oude en nieuwe havens*, p. 11-17; ID., *Nieuwpoort tot omstreeks 1302*, Nieuwpoort, 1987.

²⁷ Th. DE HEMPTINNE en A. VERHULST, *Oorkonden der graven van Vlaanderen. Regering van Diederik van de Elzas*, p. 344-348.

naamste argument kunnen zijn om het toltarief van "Litterswerve" eventueel vóór 1163 te dateren. Dat de tol van "Litterswerve" evenmin trouwens als die van Nieuwpoort niet in de "Grote Brief" van 1187 voorkomt, heeft, wat Nieuwpoort betreft, waarvan de tolinkomsten in de "reneghelle" van 1296 voorkomen²⁸, met de rechtstreekse inning ervan door de graaf te maken, maar kan, wat "Litterswerve" betreft, ook het gevolg zijn van de stichting van Damme kort vóór 1180.

Inderdaad, zoals we in een andere studie denken te hebben bewezen, was "Litterswerve" een getijdhaven die na de grote overstroming van 1134 en alleszins vóór 1163 is ontstaan aan de toen gevormde en voor zeeschepen toegankelijke Zwin-arm bij het latere Damme, dat pas enkele tientallen jaren later, kort vóór 1180, als stad door de graaf werd gesticht²⁹. Het centrum van "Litterswerve" was een in 1163 bestaande kapel die met de 13de-eeuwse, thans verdwenen kerk van Sint-Catharina-bij-Damme mag worden geïdentificeerd. Deze bevond zich aan de zuid-oostelijke rand van Damme, nog binnen de laat-13de-eeuwse omwalling van de stad, maar niet meer binnen de laat-middeleeuwse omwalling, waar ze buiten werd gelaten. Dit illustreert het verval van "Litterswerve" en verklaart de verdwijning van de naam, wellicht reeds in de 13de eeuw en zeker in de 14de eeuw, als gevolg van de stichting van Damme als een nieuwe, door sluizen geregelde en van kaaien voorzien haven die bovendien door een kanaal, Reie genoemd, met Brugge werd verbonden. Het zwaartepunt van deze nieuwe stad lag bij de sluizen waarlangs het kanaal uitmondde in het Zwin, naast het latere stadhuis, aan het noordelijke uiteinde van de voornaamste straat, de Hoogstraat, die de voortzetting vormde van de dwarsdijk tussen kanaal en Zwin-arm, waaraan Damme zijn naam dankt. Aan het andere, zuidelijke uiteinde van de Hoogstraat lag de Sint-Catharina-kerk, het vroegere centrum van "Litterswerve", in het begin van de 13de eeuw overvleugeld door de nieuwe O.L.V.-kerk van Damme, halverwege tussen Sint-Catharina en het stadhuis.

Hoe lang het toltarief van "Litterswerve" na de stichting van Damme in gebruik is gebleven, weten we niet. Het zeer bekende toltarief van Damme dagteekent van 1252 en vertoont in een eerste reeks van ongeveer twintig artikels zekere gelijkenissen met dat van "Litterswerve", terwijl de talrijke daaropvolgende artikels waarschijnlijk gedurende verschillende tientallen jaren vóór 1252 aan het oorspronkelijke tarief werden toegevoegd³⁰. In ieder geval werd het toltarief van "Litterswerve" in 1269 - en dus waarschijnlijk al sinds vele tientallen jaren - niet meer toegepast, want in dat jaar hechtten gravin Margareta en haar zoon Gwijde de oorkonde van graaf Diederik van de Elzas waarin het toltarief van "Litterswerve" was opgetekend, aan een oorkonde van hen waarin zij opdracht gaven aan de tollenaars van Grave-lines dit tarief toe te passen op de tol van hun stad³¹. Hoewel toltarieven in de Middeleeuwen vaak gedurende vele jaren onveranderd bleven, tenzij door de toe-

²⁸ R. MONIER, *Les institutions financières du comté de Flandre*, Parijs, 1948, p. 87.

²⁹ Zie n. 4.

³⁰ K. HÖHLBAUM, K. KUNZE en W. STEIN, eds., *Hansisches Urkundenbuch*, 11 vol., Halle, 1876-1916, dl. 1, nr. 432, p. 143-147.

³¹ Onuitgegeven oorkonde van 19 september 1269, bewaard in hetzelfde 15de-eeuwse afschrift als de oorkonde van Diederik van de Elzas en geanalyseerd samen met deze in DEHAISNES-FINOT, *Inventaire sommaire*: zie hoger n. 4 en Th. LUYKX, *Grafelijke financiële instellingen*, p. 194.

voeging van nieuwe artikels, wekt de werkwijze van gravin Margareta en haar zoon Gwijde toch enige verwondering. Wel is bekend dat Margareta, bezorgd om haar belabberde financiën, zich vaker met de tollën in haar graafschap heeft beziggehouden³². Wat Gravelines betreft, dat na het verlies van Artesië en van Sint-Omaars aan de Franse koning Vlaams was gebleven en daardoor in zijn functie van voorhaven van laatstgenoemde stad gehinderd werd, weet men dat de gravin in 1262 heeft gepoogd de stad als internationale haven een nieuwe impuls te geven³³. Dit alles verklaart echter nog niet meteen waarom zij precies het toen meer dan honderd jaar oude toltarief van "Litterswerve" daar toepasselijk wilde maken. Vele vragen kunnen in dit verband nog worden gesteld, o.m. ook wat de lotgevallen van de oorkonde van graaf Diederik gedurende die voorbije honderd jaar betreft. Vooralsnog lijkt een antwoord hierop niet mogelijk. Eén gegeven zou een aanwijzing in de richting van een oplossing kunnen vormen, namelijk het feit dat Gravelines, na het verlies van Sint-Omaars waarvan het als voorhaven had afgehangen, zoals Damme van Brugge, voortaan naar Diksmuide moest ten hoofde gaan³⁴, de stad waarvan het toltarief volgens de oorkonde van graaf Diederik model had gestaan voor dat van "Litterswerve"³⁵.

³² *Ibid.*, p. 192-194.

³³ H. PIRENNE, Un grand commerce d'exportation au moyen âge: les vins de France, in *Annales d'histoire économique et sociale*, 5, 1933, herdrukt in ID., *Histoire économique de l'Occident médiéval*, Brugge, 1951, p. 600-601.

³⁴ Rijsel, Arch. départementales du Nord, B219, f. 196v.

³⁵ Veel dank zijn wij verschuldigd aan Prof. Dr. G. Declercq, onze vroegere medewerker aan de Universiteit Gent en thans docent aan de Vrije Universiteit Brussel, die de oorkonde op het spoor kwam en de identificatie van "Litterswerve" voorstelde, evenals aan Mevr. Prof. dr. Th. de Hempinne en Mevr. G. De Mey van de Universiteit Gent, die de uitgave van de oorkonde voorbereidden.

Summary

Important and new data for the economic history of the county of Flanders during the twelfth century are provided by an unpublished charter of Thierry of Alsace, Count of Flanders (1128-1168), in which between 1159 and 1163/1168 he laid down the tariff of the toll of "Littersuerua", a hitherto unknown tidal harbour in the then newly formed Zwin gulf north-east of Bruges*. This port preceded by several decades the foundation of the port of Damme shortly before 1180, but was soon absorbed by the latter. Like its successor the port of "Littersuerua" had an international character. It was visited by merchants of Cologne around 1160, this is forty to fifty years earlier than was accepted until now. Their complaints about unjust taxation which gave cause to the charter of Count Thierry and to the stipulation of the tariff in it, were investigated by aldermen of the Flemish towns summoned by the count. It is a very early if not the earliest example of such a procedure, which from the end of the twelfth century onwards became normal in economic matters. Among the summoned aldermen those of Diksmuide held a special role. The count had indeed decided that the tariff of the "Littersuerua" toll had to be modelled on that of Diksmuide. The reason for the choice of Diksmuide probably was that until about 1163 it was the only seaport in the county of Flanders functioning as the outport of a big town, in this case Ypres. Gravelines, situated at the mouth of the River Aa, had still to be founded as a town in 1163 and was linked to Saint-Omer as its outport only after the canalisation and embanking of the River Aa during the seventies of the twelfth century. Nieuwpoort, at the mouth of the River Yzer downstream Diksmuide, took the place of the latter town and its toll after it was founded as a new town by Count Philippe of Alsace in 1163. Finally Damme, founded by the same count shortly before 1180, only became the outport of Bruges after the digging about that time of the Reie Canal from Damme to Bruges. The toll tariff of "Littersuerua" gradually lost its purpose until it was probably integrated in a new toll tariff for Damme of which the oldest written version dates from 1252. This was the occasion for Countess Marguerite of Flanders (1244-1278), who for financial reasons was much interested in the tolls of her county, to hand over Count Thierry's charter, materially attached to hers, to the authorities of Gravelines. In her charter she ordered the latter to apply the old tariff of "Littersuerua" to the toll of Gravelines. This was probably part of her policy to promote the latter port, which had remained Flemish in 1212 when Artois and the town of Saint-Omer were ceded to the king of France.

*A fifteenth century copy of this charter is preserved in the Archives départementales du Nord at Lille, B1321 and mentioned in abbé DEHAISNES and J. FINOT, *Inventaire sommaire des Archives départementales Nord. Série B*, I, 2, (Lille, 1906), p. 302. It will be published with an introduction in French, including the identification and history of "Littersuerua" and Damme and an extended version of the present article in *Bulletin de la Commission Royale d'Histoire*, Brussels (1998).