

De maritieme aspecten van de keure van Nieuwpoort van 1163

door Roger DEGRYSE

5 februari 1968

DE keure van Nieuwpoort dagtekent van 1163, ogenblik waarop die gemeente, als nieuwe haven- en handelsstad, door de toen nog jonge graaf van Vlaanderen, Filips van de Elzas, in het leven geroepen werd ⁽¹⁾. Op het actief van dezelfde vorst stonden voordien of nadien nog de stichting van Grevelinge (Gravelines) ⁽²⁾, Mardijk (Mardyck), Duinkerke (Dunkerque), Damme ⁽³⁾ en Biervliet ⁽⁴⁾. De broer van Filips, namelijk Matheus, graaf van Boulogne, stichtte bovendien Calais ⁽⁵⁾. Door de oprichting van deze gordel van havens wilden de twee graven van het geslacht van de Elzas de Vlaamse en Artezische polderstreek, die toen nog kolonisatiegebied was, va-

-
- (1) R. DEGRYSE, *'s Graven domein te Nieuwpoort* (in de middeleeuwen) (HANDELINGEN « SOCIÉTÉ D'EMULATION », Brugge, dl LXXXV (1948), blz. 70-111. Zie blz. 73.
 - (2) A. VERHULST, *Un exemple de la politique économique de Philippe d'Alsace: la fondation de Gravelines (1163)* (CAHIERS DE CIVILISATION MÉDÉVALE, Xe année, n° 1 (janv.-mars 1967), blz. 15-28.
 - (3) A. DE SMET, *L'origine des ports du Zwin, Damme, Mude, Monikerede, Hoeke et Sluis*, (ÉTUDES D'HISTOIRE DEDIEES A LA MÉMOIRE DE HENRI PIRENNE), Brussel, 1937.
 - (4) H. VAN WERVEKE, *De economische politiek van Filips van de Elzas (1157-68 tot 1191)* (MEDEDELINGEN V.D. KON. VL. AC. VOOR WETENSCHAPPEN, LETTEREN EN SCH. KUNSTEN VAN BELGIE, KLASSE DER LETTEREN, jg. XIV, 1952, nr 3), blz. 1 tot 7.
A. VERHULST, *Initiative comtale et développement économique en Flandre au XIIIe siècle: le rôle de Thierry et de Philippe d'Alsace (1128-1191)* (MISCELLANEA MEDIAEVALIA IN MEMORIAM JAN FREDERIK NIERMEYER (STUDIA HISTORICA GANDENSIA, nr. 42), Gent, 1967, blz. 227-240.
 - (5) P. BOUGARD ET C. WYFFELS, *Les finances de Calais au XIIIe siècle* (PRO CIVITATE, COLLECTION HISTOIRE, série in - 8°, n° 8, 1966), Brussel, 1966, blz. 9.

loriseren en tevens de opkomende economische en maritieme expansie van hun beider graafschappen stimuleren. Vooral voor dit laatste oogmerk was de tijd gunstig wegens de goede betrekkingen, die toen met Engeland bestonden, sedert in 1154, met Hendrik II, het geslacht Plantagenet er op de troon gekomen was ⁽⁶⁾. Van gans deze nieuwe conjunctuur vinden we een weerklank in de Nieuwpoortse keure, die tegelijk de rechtspraak, het bestuur en de grafelijke tolheffing in de nieuwe stad regelde.

Opvallend en typisch in dit handvest, het enige stuk van die aard dat tot ons kwam voor een nieuwe stad in Vlaanderen, is de tegenstelling tussen oud en nieuw in de juridische bepalingen. Archaisch in de strafrechtelijke procedure en de rechtspraak zijn o.a. de bechtigingseed, de onschuldseed, de eedhelpers en het godsoordeel, maar ook de expeditieve bestraffing onder de vorm van verminking in geval van scheepsdelicten. Dit laatste althans is af te leiden uit het artikel 9 van de keure, waar sprake is van de « *lastinga navium* ». De « *justiciarius* » of officier van justitie, die te Nieuwpoort in zake deze « *lastinga* » of rechtsvervolging met arrestatie optrad, mocht de schuldigen bestraffen door hen de ogen uit te rukken of de handen af te hakken en, als het dieven gold, hen te hangen ⁽⁷⁾. Beide laatste bestraffingen blijken van oudsher eigen te zijn geweest aan het scheepvaartrecht, dat evenwel in de keure zelf niet voorkomt, wat blijkt uit de onvolledige formulering van het artikel, evenals uit het gebruik van de Middelnederlandse term « *lastinga* », samen met de genitief meervoud van het Latijn « *navis* », in de betekenis van rechtsmacht over de schepen met hun bemanning. Voor zover we konden nagaan, komt de uitdrukking « *lastinga navium* » als dusdanig in de middeleeuwse teksten maar éénmaal voor. Dit verklaart dan ook waarom men somtijds gedacht heeft, wegens de analogie met termen als « *las-*

(6) G.G.DEPT, *Les marchands flamands et le roi d'Angleterre* (1154-1216) (REVUE DU NORD, dl. XII), Lille, 1926, blz. 303-324. Zie blz. 306.

(7) « *Lastinga navium iusticiarii est et qui eam habuerit, fures suspendet, manus abscedet, oculos eruet* ». L. GILLIODTS - VAN SEVEREN, *Coutumes de la ville et du port de Nieuport* (COUTUMES DES PAYS ET COMTE DE FLANDRE, QUARTIER DE FURNES, dl.V), Brussel, 1901, blz. 142-148, nr. II, tekst van de keure. Zie blz. 143.

(8) « Auf der Lastadie, einem noch heute in den meisten Hansestädten bekannten, groszen, freien Platze, der direct am Wasser lag und eine schräge Ablauffläche bot, wurden die hansischen Koggen auf Stapel gelegt, von « *Timberluden* » und « *Werkluden* » gebaut und repariert ». PAUL HEINSIUS, *Das Schiff der hansischen Frühzeit*, (QUELLEN UND DARSTELLUNGEN ZUR HANSISCHEN GESCHICHTE, NEUE FOLGE, Band XII), Weimar, 1956, blz. 151. Zie ook blz. 198.

tadie » ⁽⁸⁾, « hleasstinge » ⁽⁹⁾ en « lestagium » ⁽¹⁰⁾, haar te moeten vertalen door laad- en losplaats voor schepen ⁽¹¹⁾ of zelfs door belasting op het vervoer of het laden en lossen van scheepsladingen. Wat vaststaat is dat we naderhand de baljuw van Nieuwpoort in zijn hoedanigheid van « bailli de l'eeuwe » of waterbaljuw ⁽¹²⁾ in de haven op de aangekomen schepen arrestaties zien verrichten ⁽¹³⁾.

-
- (9) Koning Edward de Belijder verleende in 1044 aan de Sint-Pietersabdij op de Blandinus te Gent vrijstelling van « hleastinge » in Engeland. JULES DE SAINT-GENOIS, *Précis analytique des documents historiques, concernant les relations de l'ancien comté de Flandre avec l'Angleterre, conservés aux archives de la Flandre orientale, de 918 à 1299* (LE MESSENGER DES SCIENCES HISTORIQUES of LE MESSENGER DES SCIENCES ET DES ARTS), 1842, blz. 238-261, zie blz. 243.
- (10) Voor het hof van de Engelse koning greep in 1220-'21 een proces plaats in verband met een geschil nopens het « lestagium de Winchelse » (Winchelsea, Sussex). *Curia Regis Roll*, dl. X, blz. 120-121, Zie ook dl. IX, blz. 214.
« Lestage » betekende te Calais ballast uit de schepen. Dit blijkt uit twee stedelijke verordeningen van 5 juni 1293: « Quod nullus accipiat lestage de sabulone, nisi capiat ante castellum infra murum. Emenda XX s. qualibet vice per respectores... » en « Quod nullus jaceat lestage, quin jaceat super viseiden (Frans « visée » of uitkijk) vel plus nord. Emenda XX s. ». M. GYSSELING EN C. WYFFELS, *Diets in schepenverordeningen van Calais uit het einde der XIIIde eeuw* (STUDIA GERMANICA GANDENSIA, dl. IV 1962, blz. 16 en 17 (tekst I, artt. 2 en 16) en 26 (glossarium).
- (11) De laad- en losplaats voor de schepen werd te Calais, volgens de stedelijke voorgelaten van 1293 en volgende jaren, « stade » genoemd « Quod nullus extraneus ferat arma prohibita... infra Stas Bone et stade... Emenda 3 lb., exeptis illis qui sunt ad legem et eorum familie et naute, euntes et redeuntes ad naves suas ». GYSSELING EN C. WYFFELS, *a.w.*, blz. 17 (tekst I, art. 13) en 21 (tekst II, art. 3). — Ook te Duinkerke vonden we de term « stade » in dezelfde betekenis, zodat we mogen veronderstellen dat het Nederduits « lastadie » van « last-stade » afgeleid is.
- (12) In 1334 diende de baljuw van Nieuwpoort, Jacob Reyfin, als « bailli de l'eeuwe », bij zijn meesteres, de vrouwe van Kassel, een reeks klachten in nopens overtredingen, waaraan de baljuw van Lombardsijde zich in de IJzerhaven schuldig zou hebben gemaakt. Brussel, Alg. Rijksarchief, Thesaurie van de charters van Vlaanderen, nr. 866, 3de stuk, 4de klacht.
- (13) « Wy Lodewyc, etc., doen te wetene allen lieden, dat, als onse baillius ende officyers van der Nieuwerpoort ende van Lombardien, elc maintainende den palen van sine (baljuwschap) toebehorende te arresteere ende te wesene in de name van ons, up een scip dat ancommen was in de havene ter Nieuwerpoort, van de zide van Lombardien... om tarreest ende te wesene up tscip vorseid, elc anderen vanghen wilden, deromme worstelende, drommende, elc anderen ter aerden werpenden, so dat int ende Clais Colin... (wonende?) ter Nieuwerpoort van den bailli van Lombardien word ghevaen ende gheleet te Lombardien in vanghessen... ». Uitspraak van de grafelijke audientie in het geschil tussen de baljuws van Nieuwpoort en Lombardsijde nopens de arrestatie van een zeeman in de IJzerhaven door laatstgenoemde officier, die in het ongelijk gesteld wordt. Sentencie van 1 okt. 1352. TH. DE LIMBURG-STIRUM, *Cartulaire de Louis de Male* (1348-1359, Brugge, 1893-1901, 2 delen), zie dl. II, blz. 315, nr. MCCXXXVI.

We mogen dan ook aannemen, dat « lastinga navium » zoveel betekent als beslaglegging op de schepen met arrestatie van personen ⁽¹⁴⁾.

Dat de Nieuwpoortse « justiciarius » van 1163, evenals naderhand zijn opvolger, de baljuw, in maritieme zaken bevoegd was, blijkt onrechtstreeks ook uit het artikel 11 van de keure. Dit artikel bepaalt dat de officier van justitie, die de maner of voorzitter van de stedelijke schepenbank was, het recht of de plicht had de Nieuwpoortenaars te verwittigen, indien hij het gepast vond een najaarsrechtszitting te houden tijdens dewelke gedurende drie dagen recht zou worden gesproken. Deze verwittiging moest tot de burgers na Sint-Maartensdag of 11 november, toenmaals zowat de einddatum van het jaar zowel voor de koopvaardij, als voor de haringvisserij, gericht worden ⁽¹⁵⁾. Van die datum af inderdaad gingen de vaartuigen op « winterzate ». Die datum betekende bovendien vooral het einde van de aangegane contracten tussen de « meester » en zijn « schiplieden » of « vennoten ». Voor de Nieuwpoortse zeelui betekende dit artikel dan ook een belangrijke rechterlijke waarborg, vermits tot aan genoemde najaarszitting geen recht mocht worden gesproken over degenen, die nog op zee waren ⁽¹⁶⁾. Aan de kust was dit in de eerste plaats van belang voor de haringvissers, wat eveneens uit de keuze van het Brugse Vrije van 1324 blijkt ⁽¹⁷⁾. Overigens genoten vreemde zeelieden, die tijdens het haringseizoen te Nieuwpoort gevangen gezet geworden waren, van hetzelfde voorrecht, hetgeen we o.a. nog in 1412 zien gebeuren. Dit laat ons dan ook toe de Nieuwpoortse « justiciarius » van 1163 veeleer met een amman, die we inderdaad later nog aantref~~fen~~, dan met een prae-baljuw te vereenzelvigen ⁽¹⁸⁾.

(14) In september 1477 werd aldus te Sluis op een Oostends oorlogsschip beslag gelegd, beslaglegging waartegen de Oostendse wethouders te Gent bij de Vier Ledan van Vlaanderen « provisie » gingen nemen: « Jacop Ghizelin te Ghend den 13e van septembre om provisie van eenen arreste ghedaen in t watre ter Sluus up onse vreidscip... ». Brussel, Alg. Rijksarchief, Rekenkamer, nr. 37.304, Oostendse stadsrekening van 1477, f^o 7 r^o.

(15) « Post diem Sancti Martini precipiet iusticiarius opidanis, si voluerit placitare diebus tribus ». L. Gilliodts-Van Severen, Coutumes de... Nieuwpoort, a.w., blz. 143. — « Tempus allecium durat octo diebus post festum beati Martini hyemalis ». Ibidem, blz. 158, nr. X, arbitrale uitspraak van de Nieuwpoortse schepenen van 1247.

(16) R. DEGRYSE, *Het artikel 11 van de Nieuwpoortse keure* (1163) (HANDELINGEN « SOCIETE D'EMULATION » BRUGGE, dl XCV III (1961), blz. 219-221.

(17) « et ou temps de harenguions l en ne porra faire nulle loy sur ceux qui seront aus harens ». L. GILLIODTS-VAN SEVEREN, *Inventaire des archives de la ville de Bruges*, Brugge, 1871-'78, dl. I, blz. 346.

(18) « Item, van 9 Inghelschen, die hier ghevanghen laghen, dewelke mijn here de souverain (= souverain-baljuw) zoude hebben ghedaen justicieren

Naast de beide besproken artikels in verband met het maritiem recht, bevat de keure van Nieuwpoort nog een derde artikel betreffende het stadsrecht in de haven en de grafelijke tolheffing aldaar. Volgens artikel 29 mocht niemand, op straf van een boete van drie pond, in een schip, dat pas aangekomen was, iets kopen, vooraleer het in een « zate » had aangelegd en dus zategeld of tol betaald had ⁽¹⁹⁾. Bovendien genoten de Nieuwpoortenaars bij de aankomst van dergelijk schip, geladen met koopwaar, voorrang op de vreemdelingen bij de aankoop, zodat ze ook het eerst de aangevoerde goederen mochten gaan bekijken. Tenslotte mochten de Nieuwpoortse schepenen van hun medeburgers, die in een aangekomen schip iets gekocht hadden, een « pars » of deel te vragen, zo ze dit wensten. Van dit voorrecht mochten ook de twee « testes » of getuigen van de twaalf schepenen gebruik maken ⁽²⁰⁾. Naderhand blijkt de inning van dit aandeel door de schepenen met hun twee getuigen als een soort heffing of belasting op de handelsverrichtingen in de haven beschouwd

ende omme dat voor eene haringtijd was ende onze porters ende ghebueren daer voor tland varen moeten, zo baeden de goede lieden van der wet, dat men ze van der justice verdraghen wilde tote Zinte Maertinsmesse, t welke gheconsenteerd was...». Brussel, Alg. Rijksarchief, Rekenkamen nr. 36.717, Nieuwpoortse stadsrekening van 1413, rubriek « van diverschen costen ». Zie ook nr. 36.716, stadsrekening van 1412, rubriek « presentwijnen » en rubriek « van ridene ».

R. DEGRYSE, *De « justiciarius » van 1163 en het erfelijk ammanschap te Nieuwpoort* » (HANDELINGEN DER MAATSCH. VOOR GESCH. EN OUDHEIDKUNDE TE GENT, NIEUWE REEKS, dl. XXI (1967), blz. 1-40.

(19) « Si navis intraverit, nullus inde aliquid emet, donec navis sedeat, forisfactum inde tres libras ». L. GILLIODTS-VAN SEVEREN, *Coutumes de... Nieuport, a.w.*, blz. 145, art. 29 van de keure van 1163.

(20) « Si navis advenerit pecuniam portans, non licet alicui extraneo quicquam in ea emere de his que adducit, antequam viderint burgenses, et emerint si voluerint. Si vero opidani hoc modo aliquas res emerint, scabini inde partem habebunt si voluerint, etiam si presentes non fuerint. Similiter et duo testes inde partem habebunt si voluerint. Et sciendum quod scabini omnes et prescripti duo testes huius opidi ex toto liberi sunt ». Ibidem, blz. 147-148, art. 29, laatste paragraaf.

Soortgelijk prerogatief genoten de schepenen van Grevelinge (Gravelines) ten overstaan van de kooplui van Sint-Omaars (Saint-Omer) en Broekburg (Bourbourg), die in gildeverband in hun havenstad goederen aankochten: « Si forte Audomarenses et Burburgenses ghildam habentes, Graveningis super aliquam mercaturam venderint communiterque eam emerint, Audomarenses duas partes habeant, Burburgenses terciam. Scabini vero de novo burgo Graveningis, qui justicie mee conservande ibidem curam gerunt, illius mercature participes fiant, etiam absentes, si interim negotio meo impliciti fuerint ». A GIRY, *Histoire de la ville de Saint-Omer et de ses institutions jusqu'au XIVe siècle*, Parijs, 1877, blz. 383. Charter van Filips van de Elzas van 21 februari 1164. Mededeling van Professor Hans Van Werveke.

te zijn geworden. Daar de Nieuwpoortenaars volgens de keure zelf volledige tolvrijdom genoten ⁽²¹⁾, lokte dit verzet uit. Op 28 februari 1325 (n.s.), op een ogenblik dat Nieuwpoort in de opstand van de Kerels van Vlaanderen meegesleurd werd, schaften de schepenen volledig de heffing van het « part des eschevins » in de haven af ⁽²²⁾.

Belangrijk in de Nieuwpoortse keure is de opsomming van de verschillende scheepstypes met de tol, welke die vaartuigen, zo zij aan vreemden behoorden, als « gategeld » te betalen hadden. Interessant is daarbij de vergelijking met hetgeen we daarover in het toltarief van Damme van 1252 vinden. Hier volgt dan die vergelijking :

KEURE VAN NIEUWPOORT (1163) ⁽²³⁾	TOLTARIEF VAN DAMME (1252) ⁽²⁴⁾
« scuta » (« si non est bordata ») 1 d.	« scuta » (« si vero bordo careat ») 1 d.
« envara » 4 d.	« scuta » (« que bordem habet ») 2 d.
	« envare » (« que habet remex retro pendens ») 4 d.
	« envare » (« si vero remex in latere navis pendeat ») 2 d.
« buza » (« adducens recens allec ») 8 d.	
« cogga » 8 d.	
« losboiat » 8 d.	« navis que habet lose boynghe » 8 d.
« clincaboiat » 12 d.	« magna navis trabeata » 12 d.

(21) « Concessi etiam opidanis meis de novo opido, quod quicumque ibi manserit, ab omni teloneo... liber erit... ». L. GILLIODTS-VAN SEVEREN, *Coutumes de... Nieuport, a.w.*, blz. 144, art. 15 van de keure.

(22) « Nulli detur, nisi presentibus duobus scabinis de Novoportu — de theloneo ». Tekst op de rug van een oorkonde van 2 oktober 1860, waarin gravin Margaretha Nieuwpoorts voorrecht van tolvrijdom in Vlaanderen van 1168 vidimeert en bekrachtigt. Nieuwpoort, Oud archief, charter nr. 3 (inventaris nr. 403).

(23) « que le dite part des eschevins et tiesmoingz ne soet plus levee ne rechute, mes que cascuns vendeche et accateche ses denreies a son pourfit sanz enpechement et part donner de ce jour en avant annulluy et que nus eschevins ne tiesmoingz lieveche ne ayt part de nule marcandise oy port de Nuefport ». Rijsel (Lille), Arch. dép. du Nord, B. 1374 (568), Nieuwpoortse schepenbrief van 28 februari 1325 (n.s.). Kopie. Zie de tekst hieronder in bijlage.

(24) « De nave, que vocatur scuta, unum denarium... De nave que est clincaboiat, duodecim denarios. De nave que dicitur losboiat, octo denarios. De nave, que dicitur envara, quatuor denarios. De cogga, octo denarios ». « De buza adducente recens allec, octo denarios ». L. GILLIODTS-VAN SEVEREN, *Coutumes de... Nieuport, a.w.*, blz. 145 en 147, art. 29, waar de « buza » niet bij de schepen, maar bij de vis gerangschikt staat.

(24) « Magna navis trabeata debet comiti duodecim denarios pro theoloneo et feodatis quatuor denarios Flandrensis monete. Navis, que habet lose

De Nieuwpoortse keure somt dus niet alleen oude en nieuwe, maar, ook naar hun oorsprong en kenmerken, zeer verscheiden scheeps-types op. De « scuta » of schuit, waarvan de naam aan het bekende snelschip van de Noormannen doet denken⁽²⁵⁾, betaalde te Nieuwpoort in 1163 als tol, indien zij geen of althans geen hoogstaande boord had, slechts één penning⁽²⁶⁾. Naderhand had de « scuta » er, zoals te Damme, ~~te~~ penningen te betalen, tol, die in 1241 door de graaf afgeschaft zou worden⁽²⁷⁾. Uit de vergelijking met het toltarief van Damme van 1252 zou dus kunnen blijken, dat in de IJzerhaven tussen 1163 en 1241 de schuit zonder boord geleidelijk door die met hoogstaande boord verdrongen werd⁽²⁸⁾. De Vlaamse « scuta » was inderdaad en binnenschip, dat voor de vrachtaart op de kanalen en rivieren aangewend werd en dus met het kleine, maar snelle en zee-

boynghē debet comiti octo denarios et feodatis quatuor denarios. Navis, qui dicitur envare, que habet remex retro pendens, debet comiti 4, denarios et feodatis quatuor denarios, si vero remex in latere navis pendeat, navis debet comiti duos denarios et feodatis duos denarios. Scuta, que bordum habet, debet comiti duos denarios, si vero bordo careat, debet comiti unum denarium. Navis vacua nichil debet. Navis, dicta scarpoise, debet comiti quatuor denarios et feodatis 4 denarios... Navis adducens a mari retia madida debet sedem. Si sicca retia adduxerit, nichil debet. L. MACQUET, *Histoire de la ville de Damme*, Brugge, 1856, blz. 211. — *Hamisches Urkundenbuch*, I, 432. Met de « feodatis » werd de geïnfedeerde of « leenknecht » bedoeld.

- (25) « Unter einer Schute können wir uns heute kaum noch ein wirkliches Hochseeschiff vorstellen. Der Name Schute ist einem Sammelbegriff für verschiedene kleine Binnen- und Lastfahrzeuge geworden. Doch damals war eine Schute ein Hochseeschiff. Der altnordische Name « skūta » bezeichnete ein schnellsegelndes kleines Fahrzeug. Er ist vielleicht mit dem entsprechenden Fahrzeugtyp sehr früh von den Nordmännern aus dem niederdeutschen Bereich entlehnt. Die Tragfähigkeit einer Schute gab ... (man) mit 12-15 last an... Die Schuten wurden in hansischer Zeit als Leichtfahrzeuge, Ostseefischerboote und auch als Flussschiffe benutzt ». P. HEINSIUS, a.w., blz. 205.
- (26) De « scuta » wordt tweemaal in de keure vernoemd. De tweede maal luidt het : « de nave, que vocatur scuta, si non est bordata, unum denarium ». L. GILLIODTS-VAN SEVEREN, *Coutumes de... Nieuport*, a.w., blz. 146, art. 29. Voor de andere soortgelijke vermelding, zie noot 23. In beide gevallen is het niet zeker dat met de tol « zategeld » bedoeld werd. Het is ook mogelijk dat de tol drukte op de aankoop door de vreemdeling van een « scuta ».
- (27) « Preterea cum apud Novumportum... de scutis afferentibus bona illorum de Novoportu ibidem duo denarii exigantur. Nos intelligentes hoc esse pocius exactionem quam debitum, ipsos... de duobus denarios de scutis in perpetuum quitamus et absolvimus... ». Oorkonde van graaf Thomas en gravin Johanna van september 1241, uitgegeven in R. DEGRYSE, *'s Graven domein te Nieuwpoort*, a.w., blz. 107.
- (28) « Die Bezeichnung « eine Schute, die Bord hat » (« scuta que bordum habet »), erinnert an den niederdeutschen Flussschiffnamen « Bordscip » und an den... « Bording ». P. HEINSIUS, a.w., blz. 205, noot 6.

waardige Noordse vaartuig van die naam van drie eeuwen voordien weinig of niets meer te maken had ⁽²⁹⁾.

De keure van Nieuwpoort vernoemt evenwel ook de « buza », die, zo ze verse haring aanvoerde, als tol acht penningen verschuldigd was. We mogen ons dan ook afvragen of dit vaartuig, dat voor de haringvangst geschikt en dus zeewaardig was, niet beter dan de « cuta » de Noordse kenmerken bewaard had. De « skûta » en de « buza » waren inderdaad bij de Noormannen twee met elkaar verwante snelschepen ⁽³⁰⁾. Onzes inziens kan de Vlaamse « buza » met het snelle roefschip van de Vikingen nog iets gemeens gehad hebben en dit dan als grote roeiboot, die ook kon zeilen, en als laatste overblijfsel van een verre, maar toch uitstervende traditie ⁽³¹⁾. Als gevolg van het in gebruik nemen door de vissers van de vleet, die de haringsvangst op grote schaal toeliet, blijkt de « buza » de plaats te hebben moeten ruimen voor schepen van grotere omvang en van het « nef »-type ⁽³²⁾. In 1247 wordt inderdaad te Nieuwpoort gewag gemaakt van de « magna navis », die,

(29) Tijdens de winter van 1296-'97 zouden, naar de Ieperse stadsrekening van 1297, gedurende een periode van 122 dagen, niet minder dan 3.250 schuiten en 87 marktschepen door de Ieperse overdrags gevaren en er de tollën betaald hebben. G. DES MAREZ et E. DE SAGHER, *Comptes de la ville d'Ypres de 1267 à 1329*, Brussel, 1909-1913, dl. I, blz. 127. — Nieuwpoort was zoveel als de voorhaven van Ieper, Diksmuide en Veurne.

(30) « Ein... Fahrzeugtyp, dessen Bedeutung immer mehr herabsank, war die « Busse » (altnordisch « buza »). Ihr Name mag noch heute in dem « Heringbüser » der holländisch-friesischen Küste und in den englischen « hering busses » fortleben. Der Name « bussa » scheint nach der Meinung vieler Forscher ursprünglich aus den Süden zu stammen (buza, bucia, bucius, bussus), und zwar aus dem Griechischen. Der Name hat als Bezeichnung einis Schiffstyps einen vielfachen Wandel schon in Mittelalter durchgemacht. Vielleicht sind sogar ähñ klingende Wörter aus verschiedenen Sprachen in ihm zusammengefallen... Im Altnordischen schien mit « buza », wie in unserem Glossar (Althochdeutschen Glossen zum Isidor), ein Kriegsschiff bezeichnet zu werden ». P. HEINSIUS, *a.w.*, blz. 207.

(31) De boten, die voor de vangst van verse haring gebruikt werden, waren roeiboten, voorzien van een zeker aantal banken. Te Duinkerke, volgens een stedelijke ordonantie van 1254, werden ze in twee categorieën ingedeeld, namelijk boven en beneden de tien en een halve bank. De kleinste boot heette « virbanket ». Zie daarover de tekst gepubliceerd in BULL. DE LA COMM. ROYALE D'HISTOIRE DE BELGIQUE, 4e série, dl. II, blz. 198.

(32) De Nieuwpoortse schepen voor de haringvangst werden ingedeeld in drie categorieën, namelijk die met dertien koppen bemanning of meer, die met een bemanning van elf koppen of minder tot zeven en die met een bemanning van zeven koppen of minder. L. GILLIODTS-VAN SEVEREN, *Coutumes de... Nieuwpoort, a.w.*, blz. 158, r. X, Nieuwpoortse schepenbrief van mei 1247 met de voet waarop voortaan het haringtiend, verschuldigd aan de kerk, betaald moest worden.

voorzien van een « parva navicula » of « slabbert », een bemanning van meer dan dertien koppen en van talrijke netten en ander visgerief, als haken, de visvangst beoefende ⁽³³⁾. Toch bleef de term « buza » in de zeevisserij voortleven, aangezien ze vanaf het midden van de 15de eeuw opnieuw opduikt in de naam « buis » voor een klein vrachtschip en in de naam « haringbuis » voor een geheel nieuw type van vaartuig, waarop de haring aan boord zelf geakaat kon worden ⁽³⁴⁾. Met de tijdens de kruistochten in de Middellandse Zee gebruikte « buza », een zwaar lastschip, was er integendeel geen enkel verband ⁽³⁵⁾.

Naast de « scuta » en de « buza » vinden we in de Nieuwpoortse keure nog twee andere vaartuigen met een lange traditie vermeld, maar dan waarschijnlijk van het Atlantische « nef »-type, namelijk de « clincaboiat » en de « losboiat » ⁽³⁶⁾. Beide waren, voortgaande op hun naam, niet alleen, zoals de « scuta » en de « buza », in klink- of zoomwerk, d.i. overnaads, gebouwd ⁽³⁷⁾, maar bovendien ook

(33) « Si etiam quinque homines vel inferius, qui collocati sunt cum alliis sodalibus in navibus ad piscaturam allecium, ascendunt in parvis naviculis ante tempus piscandi, ad probandum et capiendum si possint, quitquit illi capiunt, nullam exinde partem dare debent, quia magna navis quitat parvam, iste recte vocantur slabberts... Lex navium talis est. Navis cum tredecim hominibus et supra, dabit integram partem unius hominis, sicut possidet in navi, cum duobus retibus et labore suo... Hoc addito qui navigant cum natandis retibus in piscaturam allecium. Sed qui hamo vel aliis instrumentis piscantur, nichil dare debent. » Ibidem.

(34) R. DEGRYSE, *De laatmiddeleeuwse haringvisserij* (BIJDR. VOOR DE GESCH. DER NEDERLANDEN, dl XXI (1966-1967), nr. 2), blz. 82-121, zie blz. 110-112.

(35) Zie noot 30.

(36) De etymologie van de term boot is niet duidelijk. Te Calais in de 13e eeuw vindt men de vorm « baet », die fonetisch Engels aandoet. M. GYSSELING EN C. WYFFELS, *Diets in schepenverordeningen van Calais uit het einde der XIIIde eeuw*, a.w., blz. 15.

(37) « Fassen wir für den Nef-Typ gewonnene Beschreibung kurz zuzammen, so können wir sagen, dasz es sich um grosze, breite, mäszig gerundete längliche, auf Kiel gebaute Fahrzeuge mit Klinkerbeplankung handelte. Der oberste Plankengang verlief meist ziemlich gerade und zeigte an den Enden zu den hoch auftragenden Steven hin einen starken Sprung. Die Fahrzeuge führten an einer annähernd in Längsschiffsrichtung waagrecht stehenden Rah ein unten zu einem Bunsch zusammengefasztes Segel. Aufbauten und Kastelle wachsen mit der Zeit immer mehr mit diesem Schiffskörper zusammen. Den Typ des Nefs finden wir auf Bildern, vor allem Siegel, in den Kanalhäfen, an der Biskaja und in Spanien, auszerdem... aber auch in Kopenhagen und... auf Island in Miniatur dargestellt... Er scheint über den gesamten vorher von norwegischen und dänischen Wikingen befahren Seeraum verbreitet gewesen zu sein und ist offenbar jahrhundertelang beibehalten worden ». H. HENSIUS, a.w., blz. 45.

voorzien van dwarsbalken, waarop het dek rustte ⁽³⁸⁾. De « clincaboiat » betaalde, zoals de in het Dams toltarief vernoemde « magna navis trabeata » of groot doorbalkt schip, met wie zij te vereenzelvigen zou zijn, als zategeld, een tol van twaalf penningen. Aangezien dit de hoogste heffing op een schip, voorkomend in de toltarieven van Nieuwpoort en Damme is, mogen we veronderstellen, dat de « clincaboiat » in 1163 en ook nog in 1252 tot het type van de grote schepen behoorde.

De « losboiat », die in het Dams tarief als « navis, que habet lose boynge », d.i. schip met losse boeisel, omschreven wordt, had als tol telkens maar acht penningen te betalen. Zij moet dus van kleinere omvang dan de « clincaboiat » geweest zijn. Volgens de heer J. Van Beylen was het boeisel een verhoging van het boord van een schip boven het berghout, bestaande, in ruimere zin, uit de opstaande zijplanken van een scheepsromp. Een losse boeijing kan dus een zetboord geweest zijn om het boord tijdelijk te verhogen.

Naderhand, in 1383, werd te Nieuwpoort, voor wat de vissersboten aanging, duidelijk onderscheid gemaakt tussen het « schip dat balken heift » en dat « sonder balken ». Het eerste had een grotere tol dan het tweede te betalen, namelijk 9 s. 4 d., tegenover 4 s. 9 d., dus bijna het dubbel ⁽³⁹⁾. Het is dan ook mogelijk dat de « clincaboiat » van 1163 is blijven voortleven in de Nieuwpoortse « magna navis » of grote vissersboot van 1247 en in het haringschip

(38) « Nun wurde W. Vogels Meinung, dasz es sich auch bei diesen klingerbauten Schiffen um Querbalken handelt, in den letzten Jahren durch Bodenfunde und durch das Modell des 15. Jahrhunderts bestätigt... Es ist aber zum mindesten sehr wahrscheinlich, dasz bei einem Fahrzeug mit durchgehenden waagerechten Balken auch mit einem auf diesem Balken lagernden Bodenbelag als Deck zu rechnen ist... Im 13. Jahrhundert waren durchgehende Decksbalken, gleichgültig ob sie von auszen zu erkennen waren oder nicht, sicherlich allgemein gebräulich. Sie dienten, ähnlich wie die verschiedenen Rudereinrichtungen zur Klassifizierung der Schiffe. Die Dammer Zollrolle 1252 unterscheidet zwischen « magna navis trabeata » und dem « navis que habet lose boynge ». Ibidem blz. 42, 43 en 130.

(39) « Ontfaen van myns heren haringhe, die men heet sgraven harinc dan of dat elc scip dat balken heift ende harinc of visch brinct, die te quinte varen, ghelt 9 s. 4 d. Ende die te quinte ende te hoeke varen ende sonder balken siin ende harinc of visch bringhen, ghelden elc 4 s. 9 d. ». Brussel, Alg. Rijksarchief, Rekenkamer van Vlaanderen en Brabant, nr. 1551 (of 689), rekening van de baljuw van Nieuwpoort, Martin Trioool, over de periode 30 okt. 1383 tot 2 maart 1384. Deze heffing was wellicht de voortzetting van de vroegere belasting op de « buza », die verse haring aanvoerde. « Te quinte varen » betekende ongetwijfeld haring vangen op de Kwintebank nabij Nieuwpoort. « Te hoeke varen » sloeg op de hoekwantvisserij op kabeljauw.

met uitstekende of doorgaande balken van 1383. Volgens de heer J. Van Beylen is een « scip dat balken heift » een vaartuig met dwarsscheepse balken, die als dwarsverband bedoeld waren of dienden om er een los dek op te leggen. Deze dwarsbalken werden daarom in meerdere lagen gelegd ⁽⁴⁰⁾. Het vissersvaartuig zonder zulke doorbalking en dus zonder dek, dat « te quinte ende te hoeke » vaarde, had een veel kleiner vermogen. Soortgelijk onderscheid tussen de verschillende scheepstypen vinden we ook in het Dams toltarief van 1376 ⁽⁴¹⁾. Het werd eerst opgeheven in de loop van de 15de eeuw met de verschijning van nieuwe scheepstypes als de haringbuis en het karveel.

Twee scheepstypes, die te Nieuwpoort in 1163 wel nieuw kunnen geweest zijn en trouwens ook als laatste onder de aan de tol onderworpen vaartuigen opgesomd worden, waren de « envara » en de « cogga ». De « envara », waarvan de naam, die etymologisch nog onvoldoende verklaard is, aan « varen » en « ferry » doet denken ⁽⁴²⁾, was ongetwijfeld een niet al te groot last- of handelsschip, dat zowel in de kustvaart als in de binnenscheepvaart gebruikt werd. Volgens het Nieuwpoorts toltarief had dit vaartuig, als « zategeld », vier penningen te betalen. Te Damme, een eeuw later, maakte men evenwel onderscheid tussen de « envare » met stevenroer, die eveneens vier penningen als tol te betalen had, en de « envare » met zijroer, die slechts twee penningen verschuldigd was. Daaruit blijkt dat er zich in de constructie van genoemd schip een evolutie aan gang was, namelijk de over-

(40) Zie OLAF OLSEN & OLE CRUMLIN-PEDERSEN, *The Skudelev Ships*. (ACTA ARCHAEOLOGICA, XXXVIII), 1967, blz. 73-174 en *De Kalmar-schepen*, in SKEPPSBYGGNADSKONST, Statens Sjöhistoriska Museum, Stockholm, 1960, fig. 14. Wij danken de heer J. Van Beylen, die ons op deze publikaties atteint maakte.

(41) Een pleyte of scoude, kogghescip, zeylscoude, barke, vloscip, naveil, koghe of hule van upvaerne te Brucghewaerd... alle dese voorseide scepe als si huut comen (d.i. terugkeren), updat si negheene doorgaende balken en hebben, es elc voorseit scip sculdich 8 d. par., dat es te wetene 4 d. par, der toolne ende 4 d. par. den leenknecht... Voort alrande scepe, kogghen, hulke, eeuers, torfscepe of navueele met doorgaenden balken sijn sculdich elc scip 12 d. par. der toolne ende den leenknechten 4 d. « J.H. VAN DALE, *Reglement voor de scheepvaart en de heffing der tollén op het Zwin van den jare 1252*. (BIJDRAGEN GESCH. ZEEUWSCH VLAANDEREN, dl. V (1860)), blz. 22-54, tekst van de Nederlandse versie van het tarief, opgetekend omstreeks 1376. Zie blz. 25.

(42) « Das Wort erscheint zuerst 1252 in der Form « navis », qui dicitur envare ». Die häufigste Deutung des Wortes ist die, es als Einfahrer zu interpretieren... Das klingt wenig wahrscheinlich... Das Wort « var », « vare », begegnet uns in den verschiedenen hansischen Quellen in der Bedeutung einer bestimmten in ein Schiff verladenen Warenmenge, der Last entsprechend. Ein « en vare » wäre dann ein Fahrzeug, das diese Warenmenge gerade landen kann ». P. HEINSIUS, a.w., blz. 210-211.

gang van vaartuig met zijroer, naar dit met stevenroer. Dit was ook zo voor een ander in het Damse tarief vernoemd vaartuig, namelijk de « hegboth », die, zo ze achteraan ijzeren oogringen droeg, waaraan het roer bevestigd kon worden, vier penningen als tol te betalen had en zonder zulke ringen slechts twee penningen ⁽⁴³⁾. Of de Nieuwpoortse « envara » van 1163 ook reeds van een stevenroer voorzien was, is evenwel niet na te gaan. Wat er ook van zij de term « envara » in de keure van 1163 is wellicht de oudste vermelding van dit scheepstype.

Het best van al kent men de « cogga » of kogge, dank zij de studie, die de Duitser Paul Heinsius er aan gewijd heeft. Toch is men er nog altijd niet over eens of dit scheepstype nu van Nederlandse, meer bepaald Friese, dan wel Nederduitse of zelf Noordse herkomst kan geweest zijn. De terminologie van het vaartuig is, onzes inziens, niet zo moeilijk om te verklaren. De term « cogga » of kogge staat ongetwijfeld in verband met « kopen », vermits men in het Middelnederlands van Calais in de 13de eeuw de uitdrukkingen als « viscoigh » voor vishandelaar, « kempkochigge » voor handelaarster in hennep aantreft ⁽⁴⁴⁾. Het woord betekent dus zoveel als « koopman », « koopvaardijship » of « koopvaarder ». Heinsius wijst er trouwens terloops op dat omstreeks 1200 de kroniekschrijver Heinrich von Lettland de Latijnse uitdrukking « navis enim mercatorum » in de plaats van « coggo » kan gebruikt hebben ⁽⁴⁵⁾. Van de vermelding van dit scheeps-

(43) « Als das neue Heckruder dann im Jahre 1252 zum ersten Male direct in einer schriftlichen Quelle erscheint, wird es schon nicht mehr allein an den grössten Schiffen, den Koggen verwendet, sondern es dient in der Damme Zollrolle bereits als Erkennungsmerkmal für die Grösze von anderen mittleren Fahrzeugen... Auch die Oesen des eingehängten Ruders werden in der gleichen Quelle genannt und dienen ebenfalls dazu, die Grösze der Schiffe eines anderen Fahrzeugentypes zu erkennen: « Navis qui dicitur hegboth, que habet retro anulos ferreos, debet comiti 4 d. et feodatis 4 d., si vero retro anulos ferreos non habuerit debet comiti 2 d. et feodatis 2d. ». Sonderbarerweise wird « anulos » in einer späteren flämischen Wiedergabe (1376) dieser Zollrolle « yserne vingerlinge » übersetzt, woraus hervorgeht, dasz man im 14. Jahrhundert nicht mehr die Oesen fest am Schiff anbrachte, sondern am Ruder. Statt dessen befestigte man die Fingerlinge am Steven ».

P. HEINSIUS, a.w., blz. 123, naar het Damse toltarief van 1252 en dit van 1276. Zie ook noot 24.

(44) M. GYSSELING EN C. WYFFELS, a.w., blz. 29. Glossarium, verbo « viscoigh ». Zie ook blz. 14. Waarschijnlijk is de « ch » in « kogghe » herkomstig uit het praeteritum « kocht » en het participium passivum « gekocht » van « kopen ».

(45) « Da Heinrich (von Lettland) die Vokabel « coggo » und « navis » gleichzeitig für dieselben Fahrzeuge deutscher Pilger gebraucht, ist es sogar wahrscheinlich, dasz bei ihm vorher zum mindesten die Umschreibung

type in 1163 in de Nieuwpoortse keure maakt de heer Heinsius evenwel geen gewag. Een oudere gedateerde aanhaling van de term « coggo » in een ambtelijk stuk is er, voor zover we konden nagaan, niet. Wel vond de heer Heinsius de uitdrukkingen « kôgcho » en « cogcho », onder de vorm van glossen, in een niet gedateerde Latijnse tekst uit de 12de eeuw, ter vertaling van die termen uit de zeemanstaal in het Latijn. Daaruit vernemen wij dat de kogge gelijkgesteld werd met de « musculus » (brevis navis) en de oorlogskogge (« herichôhun », « hericochum ») met de « celebra » (snelboot, roofschip) ⁽⁴⁶⁾, wat neerkwam op een onderscheid tussen twee verschillende soorten vaartuigen ⁽⁴⁷⁾. Wat er ook van zij, de kogge blijkt na 1200 bij uitstek het koopvaardijship van de Nederduitse handelaars of hanzeaten te zijn geweest ⁽⁴⁸⁾. Te Nieuwpoort betaalde zij, als « zategeld », een tol van acht penningen, dus dubbel zoveel als de « envara » en even veel als de « buza » en de « losboiat », maar minder dan de « clin-caboiat ». Moeten we er uit afleiden, dat, met de kogge, te Nieuwpoort en elders in Vlaanderen, ook de Nederduitse kooplui reeds regelmatig verschenen om handel te drijven? Of was de kogge als scheepstype een Atlantische schepping, die, langs Vlaanderen om, door de Nederduitse en Friezen werd overgenomen?

Naast de gewone kogge vinden we in Vlaanderen, meer bepaald in het Land van de Vier Ambachten, in 1242 de « hercoghe » vermeld. Het blijkt wel dat, sedert de regering van graaf Filips van de Elzas (1157/68 - 1191), in tijd van oorlog, de ambachten Assenede en Aksel gezamenlijk twee zulke oorlogsschepen uit te rusten hadden en de ambachten Boechoute en Hulst elk één. De plaats Botersande moest daarnaast, evenals het ambacht Hulst, nog een « zeilscoude » leveren ⁽⁴⁹⁾. Filips van de Elzas had inderdaad in het begin

« navis enim mercatorum » für das Jahr 1204 und vielleicht auch schon... über das Jahr 1191 der Ausdruck « mercatorum naves » mit dem Worte Koggen übersetzt werden müssen ». P. HEINSIUS, a.w., blz. 75-76, naar de kroniekschrijver Heinrich von Lettland.

(46) Ibidem, blz. 71-72, naar de Oudhoogduitse glossen van Isidor (12de eeuw), in E. STEINMEYER UND SIEVERS, *Die althochdeutschen Glossen*, dl. III, Berlijn, 1895, blz. 163.

(47) « Das Wort « kôgcho » scheint hier bereits zwei verschiedene Schilffsorten zu bezeichnen ». P. HEINSIUS, a.w., blz. 72.

(48) Aan dit onderwerp is de studie van P. Heinsius, a.w., gewijd.

(49) « Quatuor officia debent comiti expeditionem et castellanus debet ducere populus, officium de Hassnede debet servire comiti in expeditione navali cum duabus hercogghen, officium de Bochaute cum una hercogghen, Botersande cum una zeilscoude... ». L.A. WARNKONIG, *Flandrische Staats- und Rechtsgeschiede bis zum Jahre 1305, Tübingen, 1835-1842, 3 delen*. Zie dl. II, 2, blz. 187. Keure van de Vier Ambachten, paragr. 2.

van zijn regering in de Zeeuwse wateren tegen de zeeschuimers en tegen de graaf van Holland op te treden⁽⁵⁰⁾. We mogen ons dan ook afvragen of de stichting van nieuwe havensteden aan de kust ook niet gedeeltelijk moet worden verklaard door de maritieme en militaire politiek van de graaf van Vlaanderen. In dat verband zou de « *lastinga navium* », die Filips van de Elzas te Nieuwpoort instelde, als een expeditieve repressie en afschrikkingsmiddel tegen de toenmalige zeeroverij kunnen begrepen worden.

De kogge moet als koopvaardijship in de 12de en 13de eeuw in de actieve Vlaamse handel een belangrijke rol gespeeld hebben, maar daarover zijn we nog onvoldoende ingelicht. Wel kunnen we een voorbeeld aanhalen: zo beveelt, in een oorkonde van 1226, Hendrik III, de koning van Engeland, de vrijlating van een Vlaamse vloot bestaande uit zes koggen (« *cogae* »), zeven « *nefs* » (« *naves* ») en nog twee andere vaartuigen⁽⁵¹⁾. Eigenaardig genoeg, de kogge wordt in het Damse toltarief van 1252 niet vernoemd, althans niet uitdrukkelijk, want volgens sommige historici moet dit schip onder de « *magna navis trabeata* » begrepen worden of er toch mee worden gelijkgesteld⁽⁵²⁾. Zeker is het, dat in het toltarief van het Zwin van 1376 onderscheid gemaakt wordt tussen « *alrande scepe, koghen, hulke, eeuers, torfscepe of navueele met doorgaenden balken* », die elk twaalf penningen als tol te betalen hadden, en nagenoeg dezelfde vaartuigen, waaronder ook de koggen, zonder zulke balken, die slechts acht penningen verschuldigd waren⁽⁵³⁾.

Volgens Heinsius is de kogge als scheepstype volledig onafhankelijk van het Middellandse Zee-type, het Noordse type en de Westfranse « *nef* » van het Atlantisch type ontstaan. Wel werd ze door

(50) In 1158 greep er een expeditie plaats en in 1167 dwong Filips van de Elzas Floris III, graaf van Holland, tot een nadelige vrede. In 1186 blijkt de graaf van Vlaanderen zelfs een deel van zijn vloot voor een expeditie tegen de zeerovers te Duinkerke te hebben laten uitrusten. J.F. VERBRUGGEN, *Het leger en de vloot van de graven van Vlaanderen vanaf het ontstaan tot in 1305*. (VERH. V.D. KON. VL. AC. VOOR WETENSCHAPPEN, LETTEREN EN SCHONE KUNSTEN VAN BELGIE, KLASSE DER LETTEREN, nr. 38), Brussel, 1960, blz. 22-23 en 122. - L.A. WARNKOENIG, *a.w.*, dl. II, 2, blz. 89.

Voor de militaire verplichtingen van de stad Gent in de maritieme expedities van de graaf in 1191, zie de keure gegeven door Mathilde van Portugal, *ibidem*, dl. II, 1, Urk., blz. 14-15.

(51) P. HEINSIUS, *a.w.*, blz. 69, naar HANS URKUNDENBUCH, dl I, blz. 201.

(52) P. DE VREE, *Geschiedenis van het schip* (Reeks « DE SEIZOENEN », nr. 28), blz. 37, noot.

(53) Zie noot 41 — « *torfscepe* » moet misschien « *corfscepe* » gelezen worden.

de historici met dit laatste type zeer dikwijls verward⁽⁵⁴⁾. Volgens Paul de Vree, die ook een geschiedenis van het schip heeft geschreven, was de Westfranse « nef » lang, breed, op kiel, doorbalkt of dwars versterkt en in klinkwerk gebouwd, met gebogen steven en een lang-scheeps in slang van onderen samengetrokken zeil⁽⁵⁵⁾. Verwant met deze « nef » zijn de sloopstypes afgebeeld op het zegel van Nieuwpoort van 1237 en het zegel van Grevelinge (Gravelines) van 1244⁽⁵⁶⁾. Het zegel van de Engelse havenstad Sandwich uit de 13de eeuw toont ons bovendien een op kiel gebouwde « nef », die zo breed was, dat op de doorgaande dekbalken, naast de mast, nog plaats was voor een kleine boot, wat overeenkomt met de Nieuwpoortse « magna navis » van 1247⁽⁵⁷⁾. De kogge daarentegen, alhoewel op rechte kiel en in klinkwerk gebouwd, had rechte, zelfs tamelijk stijle stevens, een hoge boordwand, een gedrongen vorm en een vierhoekig zeil aan een beweeglijke ra. Alhoewel de kogge zich dus alleen uiterlijk door de vorm van zijn steven van de « nef » onderscheidde, toch was zij, zoals Heinsius en de Vree opmerken, technisch een nieuwe creatie. Vóór de kogge was het inderdaad de gewoonte de spanten in het schip na de bouw van de romp aan te brengen. In de constructie van de kogge gebeurde de opstelling van de spanten vóór de beplanking van de romp. Deze nieuwe methode verklaart dan ook, dat naast vaartuigen van ten hoogste 12 last (d.i. 24 ton), nu schepen tot 100 last (d.i. 200 ton) in de vaart konden worden gebracht, wat vooral de groei van de Duitse hanze in de Oostzee en de Noordzee in de hand zou werken. De kogge zou een maximum lengte van 29 meter en een maximum breedte van 7 meter gehad hebben⁽⁵⁸⁾.

De Vlaamse kogge is door professor J. F. Verbruggen in verband met de slag bij Zierikzee van 1304 bestudeerd geworden,

(54) P. HEINSIUS, a.w., blz. 69 en vlg. ID. *Dimensions et caractéristiques des « koggen » hanséatiques dans le commerce baltique*, in *Le navire et l'économie maritime du Nord de l'Europe du moyen âge au XVIIIe siècle* (TRAVAUX DU TROISIEME COLLOQUE INTERNATIONAL D'HISTOIRE MARITIME), Parijs 1960, blz. 7-23.

(55) P. DE VREE, recensie van het werk van P. HEINSIUS, *Das Schiff der hansischen Frühzeit* (BELGISCH TIJDSCHRIFT VOOR FILOLOGIE EN GESCHIEDENIS), dl. XXXVI, 2) blz. 570-571.

(56) VICOMTE DE GHELLINCK VAERNEWYCK, *Sceaux et armoiries des villes, communes, échevinages, châtellenies, métiers et seigneuries de la Flandre ancienne et moderne*, Parijs, 1935, blz. 271-274 en 182.

(57) LA ROERIE ET VIVIELLE, *Navires et marins, de la rame à l'hélice*, dl I, blz. 192, pl. 3. Dezelfde illustratie in P. HEINSIUS, *Dimensions etc.*, blz. 23, pl. IIIa.

(58) P. HEINSIUS, *ib.*, blz. 10-17. - P. DE VREE, recensie (zie noot 55).

daarbij steunend op een studie van deze zeeslag door J. Sabbe. Volgens J.F. Verbruggen bestond de Vlaams-Zeeuwse vloot, die aan de strijd deelnam, uit zowat 144 kleine vaartuigen met een totale tonnenmaat van zowat 3.600 vaten en 31 à 36 grote schepen, waaronder 10 Vlaamse koggen. Deze laatste droegen een bemanning van 40 tot 80 koppen en zouden een tonnenmaat van 100 tot 150 vaten gehad hebben. Een ervan kon tot 206 vaten wijn uit Poitou vervoeren. Tot de Franse vloot, die de zege behaalde, behoorden 43 koggen en 11 galleien. Deze overwinning op de Vlamingen was dan ook te danken aan het Frans-Hollands overwicht inzake grotere schepen, waaronder koggen en galleien. Zowat 18 grote schepen door Brugge uitgerust zouden verloren gegaan zijn. Van de kleine vaartuigen kwamen er 56 niet terug. Deze zware nederlaag illustreert op treffende wijze het verval van de Vlaamse actieve handel, aangezien de Vlamingen onvoldoende koggen en andere grote schepen voor de strijd hadden kunnen samenbrengen en inzetten⁽⁵⁹⁾. Ze beschikten alleen nog over kleinere vaartuigen uit de kusthavens, die toenmaals voor de binnenscheepvaart, de vrachtvaart en de zeevisserij gebruikt werden. Brugge zelf, dat het centrum van de Vlaamse passieve handel geworden was, zou in 1304, vóór de slag bij Zierikzee, slechts één enkele kogge gehad hebben. De verdwijning van de actieve handel betekende voor Vlaanderen, volgens J.F. Verbruggen, zoveel als het einde van de Vlaamse kogge⁽⁶⁰⁾. We mogen dan ook aanvaarden, dat de in de Nieuwpoortse keure vernoemde schepen meestal aan steden als Veurne, Dikmuide, Ieper en Brugge, die omstreeks 1163 aan actieve handel deden, behoorden⁽⁶¹⁾.

De keure van Nieuwpoort van 1163 somt ook de verschillende soorten zeevis op, waarop bij de aanvoer, de aankoop of de verkoop door niet-ingezetenen tol te betalen was. Haring en makreel werden belast per hoeveelheden van 1.000 stuks, zeebot, pladijs, schelvis, kabel-

(59) J. SABBE. *De vijandelijkheden tussen de Avesnes en de Dampierres in Zeeland, Holland en Utrecht van 1303 tot 1305* (HANDELINGEN MAATSCH. VOOR GESCH. EN OUDHEIDKUNDE VAN GENT, NIEUWE REEKS, dl. V (1951), blz. 225-303. Zie blz. 278 en vlg. F. VERBRUGGEN, *De Vlaamse vloot in 1304* (STANDEN EN LANDEN, IV), Leuven, 1952, blz. 51-76.

(60) F. VERBRUGGEN, *a.w.*, blz. 76.

(61) R. DEGRYSE, *Oude en nieuwe havens van het IJzerbekken in de middeleeuwen* (HANDELINGEN « SOCIÉTÉ D'EMULATION », BRUGGE, dl. LXXXIV (1947), blz. 1 - 36, zie blz. 12-13.

jauw en zal per hoeveelheden van 100 stuks en paling per « pisa » (62). Ook op de verkoop van walvisvlees en walvispek per stuk of portie werd een tol geheven, die uitsluitend door de vreemde koper te betalen was (63), wat er op wijst, dat de Nieuwpoortenaars in die tijd, zo de gelegenheid zich voordeed, nog op walvis- en vetvisvangst trokken. Het heiligenleven van Sint Arnoldus, patroon van de abdij van Oudenburg, vermeldt overigens onder het jaar 1116 de vangst van een walvis door een groep Vlaamse vissers (64). Haring, pladijs en paling blijken tot de meest aangevoerde vissoorten behoord te hebben, vermits ze in 1187 ook voorkomen onder de produkten, die te Veurne en Sint-Winnoksbergen in het grafelijk « lardarium », naast allerlei landbouwproducten, als domaniale inkomsten, geïnd en opgeslagen werden. Zo zien we dat jaar het grafelijk lardarium te Veurne twee last haring, 750 stuks pladijs en 14 « pisae » paling, benevens 120 « berdeling » zout, nodig voor het inzouten van vis en vlees, in ontvangst nemen (65). Nog belangrijker was de opbrengst aan haring dat jaar in het grafelijk domein te Mardijk, afhankelijk van het « lardarium » te Sint-Winnoksbergen, namelijk dertien last haring, waarvan één last als « decima » of haringtiend aan de kerk afgestaan werd (66). Filips van de Elzas had inderdaad het zijne bijgedragen, opdat vanaf 1180 de abdijen en de parochiën gelegen aan de kust van Vlaanderen in het bisdom Terwaan, d.i. tussen de IJzer en Boulogne, jaarlijks, in natura of in geld, hun deel mochten eisen van de vissers, die verse haring aanvoerden in de plaatsen, die onder hun zielzorg ressorteerden.

(62) « Mille allecia recentia, unum denarium. De buza adducente recens allec, octo denarios. Centum salmones, quatuor denarios. Mille macarelli, duos denarios. Centum cabellauri, duos denarios. Centum scelvisse, unum denarium. Centum plathiz, unum denarium. Centum de zebuttis, unum obolum. De pensa anguillarum, quatuor denarios ». L. GILLIOTDS-VAN SEVEREN, *Coutumes de... Nieuport, a.w.*, blz. 147, keure van 1163, art. 29, paragraaf over de vis.

(63) « Quicumque extraneus partem ceti (id est walvisse) emerit, de marca una sex denarios dabit ». *Ib.*, blz. 147. De hier vermelde tolheffing is er een « ad valorem ».

(64) Vangst van een door lanssen en speren gekwetste « balena » na aanroeping van de heilige Arnulf. HARIULF, *Miracula Sancti Arnulfi* (MONUMENTA GERMANIAE HISTORICA, SCRIPTORES, dl. 15,2), blz. 872-904. Zie blz. 901 onder het jaar 1116.

(65) A. VERHULST ET M. GYSSELING, *Le compte général de 1187, connu sous le nom de « Gros Brief », et les institutions financières du comte de Flandre au XIIe siècle* (UITGEVERIJ VAN DE KON. BELG. ACAD. KON. COMM. VOOR GESCHIEDENIS), Brussel 1962, blz. 88 en 181. Een « pisa » paling bedroeg 2.400 stuks. « Berdeling »: een zekere hoeveelheid zout.

(66) *Ibidem*, blz. 129 en 190.

teerden ⁽⁶⁷⁾. Te Nieuwpoort, waar de vissersbevolking reeds meer dan dertig jaar vóór de stichting van de stad, onder de vorm van een vrijwillige gift, dergelijk tiend aan de parochiale geestelijkheid van Oostduinkerke en de abdij Sint-Niklaas van Veurne betaalde ⁽⁶⁸⁾, werd deze heffing officieel in 1183 door de graaf erkend ⁽⁶⁹⁾.

Te oordelen naar hetgene de toenmalige kroniekschrijvers ons daarover weten mede te delen, moet in de 12de eeuw de zee vóór de Vlaamse kust en de riviermondingen als het Zwin, de IJzer en de Aa nog zeer rijk aan allerlei soorten vis geweest zijn ⁽⁷⁰⁾. Dit blijkt niet alleen uit het toltarief van Nieuwpoort van 1163, maar ook uit de Damse toltarieven van 1252 en 1376, die de aangevoerde vis steeds met dezelfde grote hoeveelheden van duizend of van honderd stuks takseren ⁽⁷¹⁾. In de 12de eeuw moet er dan ook niet alleen aan strand- en kustvisserij gedaan geweest zijn. Van juni tot september kon makreel worden « getraapt » en dit in grote hoeveelheden; van oktober tot november werd haring gevangen en gans het jaar door bleef men allerlei ronde en platte vissoorten vangen ⁽⁷²⁾. Aldus wordt in oktober 1262 in de kroniek van de abdij ter Duinen gewag gemaakt van een natuurwonder, namelijk de verschijning van een vuurbol in de hemel, die door de lekebroeders op visvangst met de zegen (« sagena »), in gezelschap van andere vissers uit de streek van Oostduinkerke, aan-

(67) R. DEGRYSE, *Vlaanderens haringvisserij in de Middeleeuwen* (HANDEDELINGEN « SOCIÉTÉ D'ÉMULATION », Brugge, dl. LXXXII (1939), 1945, blz. 185-204. Zie blz. 191.

(68) Brief van de parochianen van Nieuwpoort aan de paus van 1183. Vidimus van 1235. L. GILLIODTS-VAN SEVEREN, *Coutumes de... Nieuport, a.w.*, blz. 153, nr. VI.

(69) Oorkonde van Filips van de Elzas van 1183. *Ibidem*, blz. 154, nr. VII.

(70) De kroniekschrijver Walter van Terwaan heeft het in verband met de gebeurtenissen, die zich te Ieper bij de moord op graaf Karel de Goede in 1127 afspeelden, over de « marinorum piscium, qui illis in partibus admodum grandes capiuntur ». H. PIRENNE, *Galbert de Bruges. Passio Karoli boni cimitis Flandriae*, Parijs, 1891, blz. 57, noot 1, naar WALTER, *Vita Karoli comitis Flandriae*, paragraaf 38. M.G.H., SS., dl. XII, blz. 537.

(71) « Vas balene transiens, quatuor denarios, si extra vas fuerit, pisa unum denarium. Si vendatur de ponderatione pise, unum denarium... Millenum anguillarum, duos denarios... Porcus marinus, 4 denarios... Millenum megaram duos denarios. Centum mullonem, hoc est hardres, duos denarios. Centrum murenarum, 4 denarios. Centenum piscium, qui teutonice dicuntur scelvisch, duos denarios. Centum alosarum, 4 denarios. Centum stocvisch, duos denarios... Centum salmonum, 4 denarios. Millenum allecium, unum denarium. Rumbus, quod est sture, 4 denarios ». Tarief van 1252 in L. MACQUET, a.w., blz. 219.- « Mega » betekent makreel, « mullus » barbeel en « murena » prik of lamprei. Voor het tarief van 1376, zie J.H. VAN DALE, a.w. blz. 37.

(72) J. FILLIAERT, *Makreeltrape* (BACHTEN DE KUPE, HEEMKUNDIG TIJDSCHRIFT, 5de jaargang (1963)), nr. 6, blz. 178-180.

schouwd werden tot diep in het binnenland en ver langs de kust zichtbaar was ⁽⁷³⁾.

Dank zij het ontstaan van de steden moet de kust- en zeevisserij op allerlei vissoorten al in de 12de eeuw een grote vlucht genomen hebben. Reeds in 1127 wordt er van de Ieperse vismarkt melding gemaakt. De mensen trokken er heen met ijzeren haken, waaraan de gekochte vis gehangen werd en dit van in de maand april ⁽⁷⁴⁾. Het ligt voor de hand dat steden als Diksmuide, Ieper, Lo en Veurne door Nieuwpoort aan vis bevoorraad werden. Deze nieuwe stad verkreeg trouwens in 1168, d.i. pas vijf jaar na haar stichting, van Filips van de Elzas volledige tolvrijdom doorheen gans Vlaanderen, alsmede vrijstelling van betaling van de hanzerechten in haar betrekkingen met het buitenland ⁽⁷⁵⁾. Dit voorrecht was zeer belangrijk voor de vishandel langs stromen en kanalen, evenals langs de wegen in het graafschap, omdat het alle belemmeringen voor een snel vervoer van de zo bederfbare vis ophief. De vrijstelling van de betaling van het hanzerecht wijst er bovendien op, dat de Nieuwpoortenaars ook handel dreven met het buitenland, waaronder Engeland, waar zij ongetwijfeld ook reeds hun vis en andere waren als zout losten, allerlei goederen en handelsartikelen, waaronder kaas, wol en garen en ongetwijfeld ook zalm inlaadden of voor rekening van Vlaamse kooplui aan import van laken deden. De opsomming van de talrijke handelsproducten, die te Nieuwpoort in 1163 aan de tolheffing onderworpen waren, waaronder ook metalen en zelfs specerijen, duidt voldoende het belang van deze actieve handel aan ⁽⁷⁶⁾.

De keure van Nieuwpoort van 1163 is dus voor de geschiedenis van het maritiem recht, van de Vlaamse actieve handel, scheepvaart en zeevisserij en vooral van de scheepstypes, die toen in gebruik waren, van belang. Omgekeerd kan men de inhoud en de betekenis van dit handvest slechts voldoende begrijpen en interpreteren, indien men op de hoogte van de maritieme en economische ontwikkeling van die tijd op de hoogte is.

(73) « Tam fratres conversi cum sagena, quam vicini super captura piscium » zagen het wonderbaar licht in de hemel. (F. VANDE PUTTE), *Chronica et cartularium monasterii de Dunis, Brugge*, 1864, blz. 46.

(74) « Et ecce, qui pro piscibus emendis in foro (te Ieper) convenerant, uncis ferreis, fustibus et sudibus corpus viri dissipabant ». GALBERT DE BRUGES, uitgave H. PIRENNE, *a.w.*, blz. 93, paragraaf 57, 11 april 1127.

(75) L. GILLIODTS-VAN SEVEREN, *Coutume de... Nieuport*, blz. 151, nr. IV.

(76) R. DEGRYSE, *Oude en nieuwe havens van het IJzerbekken in de middeleeuwen*, *a.w.*, blz. 12-17.

BIJLAGE

Nieuwpoort, 28 februari 1325 (n.s.).

De burgemeesters, schepenen en raden van de stad Nieuwpoort maken bekend, dat zij, teneinde verdere misbruiken te voorkomen en de gelijkheid onder alien te bevorderen, overgegaan zijn tot de afschaffing van het recht van de wethouders met hun twee getuigen in de haven van een ieder, die er koopt of verkoopt, een deel in de zaak te eisen. Dit recht klom op tot 1163.

Origineel: waarschijnlijk verdwenen.

Kopie: Rijsel, Archives départementales du Nord, B. 1374 (568).

Nota op de rug: « Plusseurs privileges de Nuefport. Copiie des lettres de ceulx de Neufport, qui mettent a neant le par(t) des echevins, est assavoir une exaction, qui se lievot sur les denrees vendus et achetees. Copiie des privileges de Neufport ».

Gecollationneerd voor ons door de heer conservator P. de Saint Aubin.

A tous ceaus que ces presentes lettres verront ou orront, nous, burchmaistre, eschevins, consails et tous li communs de le ville de Nuefport, salut en celui qui tout ghouverne et par qui toutes choses sont meneies a boene prospere fin, ens oy quel ghouvernement il de sa douche misericorde nous voelle rechevoer et plaise savoir as tous, car cose cognute et notoire ce est as tous, que droeptz communs doit prevaloir et estre essauchies devant droept singhuleur, et il ensi soet, que le ville de Neufport fust a heriteze de un droep commun, auquel de droept commun cascuns droepturies et rasonnavles deust avoer part, quant il venroet a le volente du singneur a l'eschevinage et il ensi soet que cieus droeptz fust specificisies et deputeis appartener as douse eschevins et deus tiesmoingz de le dite ville de Nuefport. Cest a savoir une droipture oy port c on appiele part des eschevins et cele part fust et ayt estei meneye, si comme il nous samble, contre droept commun ou grief et detriement du commun tant de priveis que d'estrainges et ce soit cose notoire a cascun. Si sommes nous tout ensamble et cascuns aper lui et en singhuleir de boene et meure pourveanche tout de un accort, que le dite part des eschevins et tiesmoingz ne soet plus levee ne rechute, mes que cascuns vendeche et accateche ses denrees a son pourfit sanz emphechement et part donner. De ce jour en avant anulluy et que nus eschevins ne tiesmoingz lieveche ne ayt part de nule marcandise oy port de Nuefport. Et ce nous avons fait et ordinei pour le droept commun, tant pour nous que pour ceaus qui apres nous venront, de ce jour en avant perpetuielement et ce nous avons creance par le foy de nos cors et jurei as saintz tout ensamble et cascuns aper luy, tant pour nous, que pour ceaus qui apres nous venront, perpetuielement bien et fermement tenir, a teile fin que quiconques le dite part des eschevins lieveche oy vaura lever oy ay che ayde et consuilg en repost oy en apert par quoy il eit leves, que on le tenra pour parjure et jamais dingne de foy, car cascuns parjures doet estre privs de toute boene et loyale assamblee de quicunque estaet ce soet. Et en tiesmong de ce commun et singhulleur accort, fait et ordene de nous tous a perpetuele fermete, ramembranche et seurtanche, avons fait faire ces lettres pendans et saeller de no commun grant saiel del dite ville de Nuefport, faites et saellees le dairenier jour du moys de fevrier 1 an de grace M. CCC. vint et quatre.