

# Een economisch contrast in de Nederlanden. Noord en Zuid in de twaalfde eeuw\*

H. P. H. JANSEN

Koning Willem I meende zeker te weten hoe hij op economisch gebied de vereniging van Noord en Zuid tot een succes moest maken: het Noorden zou zijn traditionele taak van vrachtvaart met een stapelmarkt weer moeten opvatten, in het Zuiden zou de industrie verder tot ontwikkeling komen en de produkten daarvan zouden door schepen van het Noorden onder andere naar de koloniën gebracht worden, waaruit als tegenprestatie de koloniale waren naar de Amsterdamse markt zouden komen<sup>1</sup>. Hij zal zich daarbij wel niet al te zeer op zijn kennis van de historie hebben gebaseerd, maar hij had daarin argumenten voor zijn stelling kunnen vinden. Immers én van de zevende tot de elfde eeuw én in de zeventiende en achttiende eeuw was het huidige Nederland in de eerste plaats een handelsland geweest, terwijl de Belgen zich meer met landbouw en industrie bezig hielden. Zelfs tijdens de bloeiperiode van Antwerpen in de vijftiende en zestiende eeuw was deze stad zelf gedeeltelijk afhankelijk van de vrachtvaart der Noord-Nederlanders<sup>2</sup>. In de twaalfde eeuw echter stagneerde de handelsactiviteit der Noord-Nederlanders of ging zelfs achteruit, terwijl deze in de voorgaande eeuwen als Friese handel nog van internationale betekenis was geweest; juist toen was in het Zuiden een structurele verandering in de industrie te constateren, die tot een duidelijke bloei en een opleving van de handel heeft geleid. Voor deze anomalie wil ik uw aandacht vragen in de nu volgende lezing, waarvan de titel een respectvolle buiging is naar het beroemde artikel van Pirenne uit 1923 met de titel: 'Un contraste économique. Mérovingiens et Carolingiens'<sup>3</sup>.

Ik sprak zojuist over de anomalie van dit economisch contrast. Ik meen daartoe gerechtigd te zijn, omdat de geografische toestand van het Noorden veel geschikt

\* Als voordracht gehouden op de jaarvergadering van het NHG op 30 oktober 1981.

1. E.H. Kossmann, *De Lage Landen, 1780-1940. Anderhalve eeuw Nederland en België* (Amsterdam-Brussel, 1976) 89.

2. G. Asaert, e.a., ed., *Maritieme geschiedenis der Nederlanden*, I (Bussum, 1976) 274.

3. Voor het eerst verschenen in de *Revue Belge de philologie et d'histoire*, II (1923) 223-235, ondermeer herdrukt in P.E. Hübinger, ed., *Bedeutung und Rolle des Islam beim Übergang vom Altertum zum Mittelalter* (Darmstadt, 1968) 10-23.

ter is voor handel dan die van het Zuiden. De delta van de Rijn, die ook toen reeds de drukst bevaren rivier van Noord-West-Europa was, biedt uitstekende mogelijkheden. De brede trechtermond in Zuid-Holland van Vlaardingen tot Dordrecht is geschikt voor havens en voert langs brede rivierarmen ver Duitsland in dat in de elfde en twaalfde eeuw economisch bloeide; via Vecht en IJssel kon het verkeer uit Noord-Europa onmiddellijk worden opgevangen en verder waren er nog inhammen als het IJ en de Zeeuwse zeegaten die eveneens als gemaakt schenen voor schepen; in België daarentegen waren er slechts wat kleinere stromen als Dijle en Dender, met daarnaast natuurlijk de Schelde, die echter een veel minder groot achterland bezat dan de Rijn en de Maas, die in zijn middenloop overigens in sommige jaargetijden van een twijfelachtige bevaarbaarheid was en bovendien uitmondde in het noordelijk deltagebied. Het is dan ook niet verwonderlijk dat van de achtste tot de elfde eeuw de handel der Friezen één van de weinige commerciële brandpunten vormde in het overigens nagenoeg uitsluitend agrarische Europa. Friezen woonden langs de hele Noordzeekust van het Zwin tot de Wezer en ook in het Nederlands rivierengebied waar Dorestad hun centrum was. Zij beoefenden de handel als nevenbedrijf naast veeveelt en vervoerden hun waren naar Engeland en Scandinavië, maar ook diep Duitsland en Frankrijk in. In de voornaamste Duitse Rijnsteden waren Friezen-wijken en hun aanwezigheid wordt vermeld op de jaarmarkten van St. Denis bij Parijs. Deze Friese handel is niet teloor gegaan door de Noormannenaanvallen zoals vroeger werd aangenomen<sup>4</sup>, maar bestond ook nog in de elfde eeuw naar blijkt uit massale muntvondsten in de streken die bespoeld worden door de Oostzee en zelfs tot in Rusland toe<sup>5</sup>. Alleen in de twaalfde eeuw lijkt de Friese handel ingezakt te zijn en dat is de eerste anomalie, want de loop der rivieren was niet gewijzigd en de fysisch-geografische omstandigheden ogenschijnlijk evenmin. En de tweede anomalie is, dat de Friese handel relatief is achtergebleven juist in een tijd dat in heel Europa een economische opleving te constateren valt. Overal ontstonden nieuwe steden, behalve in de Noordelijke Nederlanden, waar alleen op het eind van de eeuw schuchter plaatsen als 's-Hertogenbosch en Zutphen de kop opstaken. De Zuidelijke Nederlanden daarentegen beleefden de algemene Europese economische bloei in verhevigde mate en vervulden een voortrekkersfunctie. Ik wil u allereerst bewijzen dat dit economisch contrast bestaan heeft en vervolgens pogen enkele oorzaken daarvoor aan te geven. In zekere zin zal het beeld wat overdre-

4. Dit is de visie van H.A. Poelman, *Geschiedenis van den handel van Noord-Nederland gedurende het merovingisch en karolingisch tijdperk* (Dissertatie Amsterdam, 1908).

5. Zie de tabellen bij G. Albrecht, *Das Münzwesen im niederlothringischen und friesischen Raum vom 10. bis zum beginnenden 12. Jahrhundert* (2 dln.; Hamburg, 1959). Uit dit werk heeft onder anderen geput B.H. Slicher van Bath, 'The Economic and Social Conditions in the Frisian Districts from 900 to 1500', *A.A.G. Bijdragen*, XIII (Wageningen, 1965) 97-133, met name voor Table VI op bladzijde 123.

ven zijn, daar de landbouw niet in de vergelijking meespeelt en deze het voornaamste middel van bestaan was voor het merendeel van de bevolking in Noord en Zuid. Het lijkt me echter verantwoord de aandacht allereerst te richten op die economische krachten die de meeste beloften voor de toekomst inhielden, dat wil zeggen handel en industrie.

België is niet bijzonder rijk aan delfstoffen. Er zit weliswaar heel wat steenkool in de bodem, maar die werd in de middeleeuwen nauwelijks geëxploiteerd<sup>6</sup>. Walonië heeft wat ijzererts<sup>7</sup> en waarschijnlijk is daaruit al in de Karolingische tijd op de domeinen ijzer vervaardigd. Veel belangrijker voor de ontwikkeling in de twaalfde eeuw zijn de grondstoffen geweest waaruit zink kon worden gemaakt, namelijk galmeiaarde in de Vieille Montagne bij Moresnet ten zuiden van het beroemde Vierlandenpunt en zinkblende op een aantal vindplaatsen tussen Namen en Luik. Het was de mensen niet zozeer om het zink als zodanig te doen, maar met koper vormde dit een legering die messing of geelkoper opleverde en daardoor kregen de steden van de Maasstreek van Luik tot Dinant een Europese vermaardheid. Een gebruikelijke verhouding is ruim 30% zink en bijna 70% koper, waarbij men in de Maasstreek nog kleine hoeveelheden tin aan de alliage toevoegde. Dat koper kon gekocht worden op de markt van Keulen; in 1203 waren kooplieden uit Dinant aanwezig te Goslar, die zijn het koper dus direct in het produktiegebied de Harz gaan halen en waarschijnlijk hebben ze dat al veel eerder gedaan<sup>8</sup>; tin was in Engeland te krijgen en omstreeks 1000 worden in een Londens toltarief dan ook al inwoners van Luik, Dinant en Hoei genoemd. Uiteraard konden zij daar ook komen om de produkten van messing te exporteren. Het is van belang te constateren dat het hier een bij uitstek stedelijke industrie betrof en dat deze alleen maar mogelijk was als de handel de grondstoffen daarvoor importeerde. De Maasstreek was uitermate geschikt voor de opkomst van een dergelijke industrie. Reeds in de Karolingische tijd telde de streek vele grote, waarschijnlijk dichtbevolkte koninklijke domeinen waardoor hier mede veel legendarische herinneringen aan Karel de Grote gesitueerd zijn. In de tiende en elfde eeuw genoot de streek de hoge bescherming van de Duitse koningen en keizers, in Luik, Maastricht en elders waren belangrijke kerkelijke middelpunten en er waren ook al vroeg grotere bewoningskernen. Het staat wel vast dat veel van de eerste stadsbewoners van de domeinen geïmmigreerd zijn. In het beroemde stadsrecht van Hoei van 1066, het oudste stadsrecht van West-Europa, wordt

6. Onder het jaar 1213 schrijft de Luikse monnik Renerus uit de abdij St. Jacques weliswaar, dat er 'zwarte aarde gelijkend op houtskool wordt gevonden, die uiterst nuttig is om vuur te maken voor smeden, andere handwerkers en arme mensen' (M.G.H. SS. XVI, 670) maar dit wijst niet op het gebruik voor een exportindustrie.

7. Zie een kaartje 'Erzvorkommen im Maasgebiet' bij A. Joris, 'Probleme der mittelalterlichen Metallindustrie im Maasgebiet', *Hansische Geschichtsblätter*, LXXXVII (1969) 60.

8. W. Hillebrand, 'Der Goslarer Metallhandel im Mittelalter', *ibidem*, 36-37.

met de mogelijkheid rekening gehouden dat onvrije hofhorigen in de stad immigrerden en dan later door hun heer werden opgeëist. Bij die immigranten kunnen ook specialisten in de metaalfabricage geweest zijn en in de steden van de Maas heeft hun industrie dan in de twaalfde eeuw een hoge vlucht genomen. We kennen deze Maaslandse industrie in de eerste plaats door de produkten die ervan bewaard zijn gebleven, waarvan het belangrijkste is de doopvont die thans in St. Barthélémy te Luik staat en vervaardigd is door Reinier van Hoei. Daarnaast zijn er veel meer crucifixen, kleine reliekhouders en alle mogelijke gebruiksvoorwerpen geproduceerd die eigenlijk nog niet goed geïnventariseerd zijn. De messingindustrie stimuleerde ook tot andere industriële activiteiten waarbij die der goudsmeden nog steeds zichtbaar is in de reliekschrijnen van de vele Maaslandse kerken. Het zeven meter hoge kruis van abt Suger van St. Denis voor zijn abdijkerk was het werk van goudsmeden uit Lotharingen, ongetwijfeld Maaslandse kunstenaars<sup>9</sup>, terwijl een ander verspreidingsgebied van de Maaslandse industrie blijkt uit de plaatsen waar het aardewerk van Andenne is teruggevonden: voornamelijk in de rest van de Nederlanden tot in Friesland toe.

Er zijn daarnaast niet eens zo veel schriftelijke gegevens over het handelsverkeer van de Maaslandse kooplieden, waarbij we moeten beseffen dat onlangs nog eens is onderstreept dat twee daarvan, het toltarief van Koblenz uit 1104 en de oorkonde van 1103, waardoor aartsbisschop Frederik van Keulen de oude tolrechten van Luik en Hoei herstelde, vervalsingen zijn<sup>10</sup>. De berichten daarin zijn overigens wel geldig voor de tweede helft van de eeuw, we mogen rustig aannemen dat de kooplieden van Maastricht, van Luik, van Hoei, van Namen en van Dinant tussen 1100 en 1200 handel gedreven hebben langs de Rijn, dat ze frequent de Keulse jaarmarkten hebben bezocht en ondanks een Keuls verbod zijn ze vandaar verder langs de rivier opgedrongen. Te Koblenz moesten die van Hoei en de andere Maaslandse metaalsteden als tol een koperen ketel leveren. Het is verder onmiskenbaar dat ze op hun handelstochten ook andere streken: de rest van de Nederlanden, Engeland, Noord-Frankrijk hebben bezocht en dat in de Maaslandse steden een intern dynamisme op gang is gekomen, waarbij handel en industrie elkaar wederkerig stimuleerden en waarbij, als de kans zich voordeed, ook andere industrieën dan de metaalnijverheid binnen haar muren tot ontwikkeling kwamen: de leerbewerking bijvoorbeeld en vooral de linnen- en lakenfabricage. Bij deze laatste heeft waarschijnlijk de Vlaamse lakenindustrie als voorbeeld gediend en daaraan zou ik nu enige aandacht willen besteden.

9. J.J.M. Timmers, *De kunst van het Maasland* (Assen, 1971) 333.

10. G. Despy, 'Pour un corps des tarifs de tonlieux de l'Europe occidentale au moyen-âge, Ve-XIIIe siècle', *Acta historica Bruxellensia*, II (1970) 253-287, met name 255-266 en G. Despy en C. Billen, 'Les marchands mosans aux foires de Cologne pendant le XIIe siècle', *ibidem*, III (1974) 31-61, met name 48 vlg.

In Vlaanderen, waarbij we in de vroege en hoge middeleeuwen ook het Franse Vlaanderen moeten rekenen met de steden Atrecht, Dowaaï, Rijssel en Sint-Omaars, bestond een haast analoge uitgangspositie als in de Maasstreek. Ook daar lagen grote koninklijke en kerkelijke domeinen, ook daar was een relatief grote bevolkingsdichtheid, die al vroeg prestedelijke bewoningsagglomeraties had doen ontstaan, ook daar was één grondstof voor de industrie aanwezig, die op zich niet zo belangrijk was, maar mits intelligent gebruikt, het uitgangspunt kon zijn voor een grootse industriële ontwikkeling. In de Maasstreek was dit zinkerts, in Vlaanderen wol. Deze was afkomstig van schapen die op de kwelders aan de kust graasden en al in de Romeinse tijd waren de birri en sagae uit Doornik, Atrecht en uit andere plaatsen in Zuid-Vlaanderen beroemd. In de Karolingische tijd zullen er op de vele domeinen ook weefsels vervaardigd zijn en het is niet onmogelijk dat een deel van de zogenaamde Friese lakens, die door schippers van die stam vervoerd werden, in werkelijkheid uit Vlaanderen kwamen. De Friezen zelf weefden overigens ook, in Dorestad en elders zijn delen van weefgetouwen teruggevonden, honderden stenen gewichten, die de scheringdraden strak moesten houden<sup>11</sup> en landerijen van de kloosters Fulda en Werden waren verplicht als deel van de pachtsom pallia (= doeken) te leveren. Dat is niet verwonderlijk, ook in het noorden waren veel kweldergronden waarop schapen graasden en het laat zich horen dat identieke geografische omstandigheden eenzelfde soort nijverheidsprodukten tot gevolg hebben.

Fulda en Werden kregen overigens pallia en ook de Friese lakens heten in het Latijn nadrukkelijk 'pallia fesonica' en niet panni. Pallia – doeken, zou ik willen vertalen –, waren het werk van vrouwen die op de domeinen in de gynoecea, dat wil zeggen de vrouwenvertrekken werkten en in het vrije Friesland waarschijnlijk op de eigen boerderij. Daarbij gebruikten ze een verticaal weefgetouw, waarbij in principe de schering op een raam werd gespannen dat dezelfde afmetingen had als de lap die het eindprodukt moest zijn. In de meest primitieve vorm werd de inslagdraad daarbij met een naald of een pen moeizaam tussen de scheringdraden gevlochten, vandaar dat in de Odyssee Penelope en Circe langs het weefgetouw lopen *ἴστον ἐπιχομένη μεγάλην*. Er waren wel andere uitvoeringen, er werden stenen gebruikt om de scheringdraden te spannen, met één of meer stokken kon tussen alle scheringdraden een opening worden gemaakt zodat men een spoel gemakkelijk door de hele breedte van het weefsel kon trekken, het principe bleef dat de grootte van het getouw gelijk was met die van het eindprodukt en dat het

11. Zie een zeer instructieve tekening bij W.A. van Es en W.J.H. Verwers, *Excavations at Dorestad I. The Harbour: Hoogstraat 1* (Nederlandse oudheden IX; Amersfoort, 1980) 261.

een moeizaam werk was de inslagdraad door de schering te halen<sup>12</sup>. Weven bleef zo een tijdrovend geduldwerk dat aan vrouwen werd overgelaten. Tevens was het een typische plattelandsindustrie met weinig arbeidsverdeling. De vrouwen, die de draden weefden, zullen ook de ruwe wol gewassen en tot draden gesponnen hebben. Alleen het verven was misschien het werk van specialisten.

In China bestond echter al in de tweede eeuw na Christus een horizontale weefstoel met pedalen en via Byzantium en de Islamitische wereld is die tegen het jaar 1100 ook in het westen bekend geworden en naar mijn vaste overtuiging al heel vroeg in Vlaanderen zodat de opmerkelijke transformatie van de lakennijverheid van een plattelandsbedrijf van vrouwen tot een stedelijke industrie van mannen, alles te maken heeft met de introductie van de horizontale weefstoel met pedalen, 'voeten', zei men in Vlaanderen. Daarbij zit de wever op een bankje met vóór zich de scheringdraden die rondom twee rondhouten gespannen zijn. Door één pedaal in te drukken licht hij een deel van de scheringdraden met een paar haken op, de schachten, en door de zo ontstane opening kan hij de spoel met de inslagdraad, het weversbootje, gooien, trekt met de kam deze draad strak naast de reeds geweven stof, heft dan met het andere pedaal de overige scheringdraden op en brengt dan opnieuw in omgekeerde richting een inslagdraad aan. Op die manier gaat het weven veel vlugger en het is mogelijk zeer lange weefsels te maken van 50 en meer ellen lang. De scheringdraden zitten namelijk aanvankelijk alle in hun volle lengte om het achterste rondhout gewonden, de zogenaamde kettingboom, terwijl de geweven stof geleidelijk om het voorste rondhout, het dichtst bij de wever werd gedraaid, de zogenaamde lakenboom. Het spannen van deze schering-of kettingdraden, vaak meer dan duizend in getal, was een nauwkeurig werk, waarvoor al gauw specialisten zullen zijn aangetrokken. Trouwens er zal vrijwel onmiddellijk arbeidsverdeling zijn toegepast. De vrouwen moesten al het voorbereidende werk blijven doen tot en met het spinnen, waarna de mannen pas optraden bij het weven, daarna hebben andere mannen het vollen, verven, op ramen spannen, het droogscheren en het opvouwen voor hun rekening genomen.

Strikt genomen valt niet te bewijzen dat de nieuwe weefstoel aan de basis staat van de stedelijke lakenindustrie in Vlaanderen. Er zijn uit de twaalfde eeuw geen resten van weefstoelen over, geen afbeeldingen, geen gildekeuren ook waarin op het technisch proces wordt gezinspeeld. De eerste beschrijving in Europa van een weefstoel met pedalen is van de hand van de Engelsman Alexander Neckam die schreef op het eind van de twaalfde eeuw. Maar deze weefstoel moet al veel eer-

12. Over de oude en de nieuwe techniek van het weven zie men W. Endrei, *L'évolution des techniques du filage et du tissage du moyen-âge à la révolution industrielle* (Parijs-Den Haag, 1968) en P. Vaczy, 'La transformation de la technique et de l'organisation de l'industrie textile en Flandre aux XIe-XIIIe siècles', *Studia Historica Academiae Scientiarum Hungaricae*, XLVIII (Boedapest, 1960).

der bekend geweest zijn want hoe is anders een zin te verklaren als die van de grote joodse godgeleerde, Rasji, die leefde van 1040-1105 en rabbijn was in Troyes: 'Mannen weven met hun voeten, terwijl vrouwen daarentegen bij het weven een stok gebruiken die op en neer gaat'<sup>13</sup>. Hij moet beide manieren van weven: op het verticale weefgetouw en op de horizontale weefstoel met pedalen in de praktijk gezien hebben. Dat de nieuwe manier van weven de hele twaalfde eeuw door in Vlaanderen moet zijn gebruikt, valt af te leiden uit het feit dat nu voor het eerst gesproken wordt van *panni* (= lange lakens) die vervoerd worden in pakken die zorgvuldig zijn opgevouwen. Ook worden ze genoemd naar hun stad van herkomst: lakens van Ieper, lakens van Gent, lakens van Atrecht en dergelijke. Voor de kenners waren ze dus te onderscheiden als lakens van een bepaalde stad, bijvoorbeeld door de lengte. De stedelijke overheid of de vereniging van lakenproducenten zorgde kennelijk voor een zekere standaardisatie, hetgeen met de oude *pallia* niet goed mogelijk was. Dat kennen we ook uit de dertiende en later eeuwen, als er wel gegevens zijn over het produktieproces waarbij toen algemeen weefstoelen met pedalen in gebruik waren. Is het te vermetel te veronderstellen dat die omstreeks 1100 zijn ingevoerd en dat daaraan de structurele wijziging in de Vlaamse lakenindustrie te danken is?

Pas sinds de laatste jaren hebben de historici in België en Nederland oog gekregen voor het belang van de innovaties in het technisch proces. Tevoren was de mening van Pirenne en Espinas algemeen aanvaard, dat niet het technisch proces, maar de handel de stoot had gegeven tot de opbloei van de Vlaamse nijverheid. In het begin van de twaalfde eeuw – zo betogen zij – zijn de handelaars Engelse wol gaan importeren en die was van zo uitstekende kwaliteit dat sindsdien de Vlaamse lakens alle overige op de buitenlandse markten wegconcurrerden<sup>14</sup>. Dat is in overeenstemming met hun overtuiging dat niet de industrie, maar de handel en de handelaars primair waren bij de herleving van het economisch leven en het ontstaan van de steden na 1100. Maar dat lijkt me in dit geval toch niet goed houdbaar. Allereerst is de export van Engelse wol pas te bewijzen voor na het jaar 1100, terwijl de veranderingen in de Vlaamse lakenindustrie al wel eerder op gang zijn gekomen. Verder vraag ik me af, waarom de nieuwe lakenindustrie niet in Engeland zelf is ontstaan, als een superieure grondstof automatisch tot een grote bloei van de industrie moet leiden. Veeleer stel ik me de gang van zaken zo voor. In het dicht bevolkte oosten en zuiden van Vlaanderen heeft men in de be-

13. Aangehaald bij Agnes Geijer, 'Technical Viewpoints on Textile Design. Continuity and Evolution especially during the First Millennium A.D.', *Settimane di Studio ... Spoleto*, XVIII (1971) 695.

14. 'Les progrès du commerce amenèrent naturellement ceux de l'industrie', citaat van H. Pirenne, *Histoire de Belgique*, I (2e dr.; Brussel, 1902) 165. Ditzelfde thema klinkt door in het grote boek van G. Espinas, *La draperie dans la Flandre française au moyen âge* (2 dln.; Parijs, 1923).

volkingsagglomeraties als Gent, Ieper, Atrecht en dergelijke de nieuwe weeftechniek met een horizontale weefstoel ingevoerd aanvankelijk met als grondstof de inlandse wol van de schapen op de kwelderweiden, die traditioneel in de Vlaamse textielproductie gebruikt werd. Door de nieuwe produktietechniek nam evenwel de behoefte aan wol geweldig toe en dat juist in een tijd toen door de voortgaande inpolderingen en indijkingen de oppervlakte aan kwelderweiden begon te vermindern. Vandaar dat Vlaamse kooplieden, toen de nieuwe industrie al bestond, overal naar wol gingen speuren en in het begin van de twaalfde eeuw de Engelse wol begonnen te importeren. Toen de uitstekende kwaliteit daarvan bleek, zijn sommige stadsbesturen en gildekeuren het gebruik van Engelse wol bindend gaan voorschrijven. Daarnaast is in Vlaanderen inlandse wol altijd in gebruik gebleven<sup>15</sup>, terwijl de grondstof ook wel uit andere landen dan Engeland werd betrokken, Schotland of Ierland, in de dertiende eeuw zelfs al uit Spanje.

Net als in het Maasland heeft de industrie in Vlaanderen dus tot handel geleid om de grondstoffen aan te voeren. Ook de noodzaak om de produkten elders te slijten heeft de handel bevorderd; voor de uitvoer naar Duitsland werd Keulen de grote markt, die men veelal bereikte via de landweg door Brabant. Bekend is de strijd die de Gentenaren tot vóór het keizerlijk hof hebben gevoerd om het recht te behouden hun waren ook voorbij die stad te vervoeren, een strijd die ze in hoofdzaak wel gewonnen hebben. Uitvoer naar Noordduitse steden kwam al in de twaalfde eeuw op gang en voerde grotendeels over de binnenwateren van de Noordelijke Nederlanden en via deze streken waren de Ieperse lakens tussen 1130 en 1136 al bekend geworden in het verre Novgorod, terwijl lakens van Atrecht weer al vroeg Italië bereikten. Op de jaarmarkten van Champagne ontmoetten kooplui uit Italië al in de twaalfde eeuw hun Vlaamse collega's en ze wisselden daar goederen uit: specerijen, kleurstoffen en luxe-waren uit het Middellandse-Zeegebied tegen Vlaamse textiel. De jaarmarkten sloten daar aardig op elkaar aan en begonnen een zekere cyclus te vormen en er kwamen interessante experimenten op met koopmanskrediet, waarop we hier niet behoeven in te gaan. Wel moet worden onderstreept dat ook in Vlaanderen zelf een cyclus van jaarmarkten ontstond waar kooplieden uit vreemde landen hun waren te koop kwamen aanbieden en waar kleine wevers of ververs de grondstof wol voor de lakenindustrie konden kopen. Het is daarom geenszins zeker dat degenen die het produktieproces in de lakenindustrie leidden, de zogenaamde drapiers, doorgaans grote

15. Adriaan Verhulst, 'De inlandse wol in de textielnijverheid van de Nederlanden van de 12e tot de 17e eeuw: produktie, handel en verwerking', *BMGN*, LXXXV (1970) 6-18, met name bladzijde 8.



kooplieden geweest zijn, zoals Pirenne en Espinas hebben betoogd<sup>16</sup>. Voor kleinere baasjes, die zelf ook één van de deelbewerkingen konden uitvoeren, was er eveneens de mogelijkheid als drapier op te treden, maar ook dat behoeft ons hier niet bezig te houden.

Waarop ik echter wel zou willen insisteren is op de voorbeeldfunctie die de Vlaamse lakenindustrie voor andere landen heeft gehad. In de twaalfde eeuw al is in Maastricht en in Hoei en elders in het Maasland naast de metaalnijverheid een lakenindustrie opgekomen die ook voor de export werkte, waarvan de *panni* = lakens ook naar hun stad van herkomst werden genoemd en dus aan de lengte of aan de kwaliteit herkenbaar waren – Hoei bijvoorbeeld had vrij korte lakens van slechts 19 of 29 el lang – en de conclusie lijkt me niet te gewaagd dat ook hier de weefstoel met pedalen is ingevoerd en wel naar Vlaams voorbeeld. Zelfs het wat achtergebleven Brabant ontwaakte uit zijn economische dommelen nu de landweg naar Keulen over zijn territorium liep en tegen het jaar 1200 ontstond in steden als Leuven en Brussel en het abdijstadsje Sint-Truiden een voorzichtige imitatie van de techniek en de organisatie van de Vlaamse industrie. Trouwens ook buiten de Nederlanden wekte de Vlaamse succes-story lust tot navolging en koning Hendrik I van Engeland (1100-1135) heeft al een kolonie van Vlamingen gevestigd in Pembrokeshire in het zuiden van Wales. Volgens Giraldus Cambrensis waren die Vlamingen zeer bekwaam in het vervaardigen van wollen stoffen, hoewel in die uithoek niet zo gauw een lakenindustrie tot bloei is gekomen.

De uitstraling van de nieuwe Vlaamse industrie had echter geen enkel effect op de Noordelijke Nederlanden. Daar waren toch in de Karolingische tijd de Friese lakens vervaardigd, daar lagen vóór het jaar 1100 zeker niet minder kwelderweiden geschikt voor schapenteelt dan in Vlaanderen, daarvandaan plachten in de elfde eeuw kooplieden uit Tiel en Utrecht en misschien ook wel uit de noordelijkste gewesten naar Engeland te varen. Ook als Engelse wol nodig zou zijn geweest om de nieuwe lakenindustrie levensvatbaar te maken, dan waren de Noordelijke Nederlanden niet in een slechte positie. Desondanks is er zelfs geen enkele vage aanduiding, dat op enige plaats daar in de twaalfde eeuw een exportindustrie heeft bestaan, geen lakenindustrie maar ook geen enkele andere. Het enige dat misschien in die richting zou kunnen gaan is het darincdelven of *cornecotten* waarbij men zouthoudend veen verbrandt en de as vervolgens vermengd met zeewater laat verdampen boven een vuur van weer nieuwe zoute turf; op die ma-

16. G. Espinas, *Les origines du capitalisme. Sire Jehan Boinebroke, patricien et drapier douaisien (?-1286 environ)* (Bibliothèque Soc. Hist. du droit pays flam. pic. et wall. VII; Rijssel, 1933). Hij is bestreden door A. Derville, 'Les draperies flamandes et artésiennes vers 1250-1330. Quelques considérations critiques et problématiques', *Revue du Nord*, LIV (1972) 353-370 en door Ch. Verlinden, 'Marchands ou tisserands? A propos des origines urbaines', *Annales. Economies. Sociétés. Civilisations*, XXVII (1972) 396-406.

nier wordt zezout verkregen en dat kan inderdaad geëxporteerd zijn, hoewel het darincdelven natuurlijk allerminst een stedelijke industrie was.

U zult me tegenwerpen dat ik zelf begonnen ben met het huidige Nederland door zijn geografische ligging voor de koophandel geëigend te verklaren en dat ik dan ook niet moet zeuren als industrie daar niet wil aanslaan. Maar die koophandel zelf is in de versukkeling geraakt en is alleen nog maar te bespeuren binnen de traditionele plaatsen waar men nog een tijd lang in het geijkte patroon bleef voortwerken, waarbij soms wel achteruitgang te constateren is. In Tiel bijvoorbeeld. Dat was in de elfde eeuw volgens Alpertus van Metz een plaats geweest vol ruwe kooplieden wier zeden hem als monnik absoluut niet aanstonden. Ze vormden een gilde dat zich kon beroepen op voorrechten verleend door de keizer in een oorkonde. De keizer was ook financieel bij de handel der Tielenaars geïnteresseerd, want hier was een van de belangrijkste rijkstollen gevestigd. Zou het de kooplieden uit Tiel onmogelijk gemaakt worden naar Groot-Britannië te varen, dan zou de keizer dat gevoelig in zijn inkomsten bemerken<sup>17</sup>. In de elfde eeuw tenslotte werden te Tiel munten geslagen waarvan meer dan 1200 exemplaren in Oost- en Noord-Europa zijn teruggevonden<sup>18</sup>. Maar in de twaalfde eeuw moet de neergang zijn ingezet. De muntslag stakte. De tol is vóór 1174 verplaatst naar Kaiserswerth bij Düsseldorf<sup>19</sup>, kennelijk omdat het niet meer gebruikelijk was dat schepen die de grote rivieren kwamen opvaren nog in Tiel aanlegden, zij zullen met ongebroken last, dat wil zeggen zonder iets uit te laden tot bij Keulen zijn doorgevaren dat geleidelijk de plaats werd waar alle Rijnhandel zich begon te concentreren. Weliswaar kregen 'cil de Tiesle' nog in de tweede helft van de twaalfde eeuw te Londen een aparte vermelding als bijzonder bevoorrechten<sup>20</sup>, maar ik vermoed dat deze en andere soortgelijke mededelingen meer relicten waren uit een actiever verleden dan dat zij de actuele toestand weergaven. Deventer is waarschijnlijk een dergelijk geval; al in de Karolingische tijd wordt Deventer portus genoemd als enige plaats aan de Gelderse IJssel, in 1046 was er een munt, tol en een gerecht gevestigd en inderdaad zijn grote hoeveelheden munten uit de elfde eeuw uit Deventer, namelijk 1639 stuks, in Noord- en Oost-Europa terug gevonden<sup>21</sup>. In de twaalfde eeuw wordt Deventers handel of industrie niet eens meer vermeld, behalve dan in het vervalste toltarief van Koblenz. Misschien is de muntslag nog wel doorgegaan, maar we hebben er geen enkel bericht over en in

17. Alpertus van Metz, *De diversitate temporum*, vertaald en uitgegeven door Hans van Rij (Amsterdam, 1980) 80.

18. Slicher van Bath, 'Economic and Social Conditions', 123.

19. S. Muller en A.C. Bouman, ed., *Oorkondenboek van het Sticht Utrecht*, I (Utrecht, 1920) nr. 479.

20. Zie over de betrekkingen van Tiel met Engeland J. de Sturler, *Les relations politiques et les échanges commerciaux entre le duché de Brabant et l'Angleterre au moyen âge* (Parijs, 1936) 135-141.

21. Slicher van Bath, 'Economic and Social Conditions', 123.

muntvondsten uit de twaalfde eeuw zijn ook nauwelijks of geen Deventer penningen terug gevonden. Pas in de dertiende eeuw is de stad weer wat ontwaakt, als gevolg van een algemene opleving van het IJsselgebied.

Gegevens uit de twaalfde eeuw over de echte kuststreken, over de huidige provincies Groningen en Friesland, Holland en Zeeland ontbreken nagenoeg. Men kan in een zeker lokaal-patriottisme minieme aanwijzingen opblazen tot bewijzen van grootscheepse commerciële activiteit, men kan Friese wetsteksten uit de twaalfde eeuw interpreteren als uitingen van een maatschappij die op handel gebouwd was, het plaatsje Alkmaar, dat inderdaad tol- en muntrecht had, kan men overdreven voorstellen als een eersterangs handelsstad in plaats van de minuscule nederzetting met 77 huizen in de schaduw van het tweederangs-klooster Egmond, hetgeen mijns inziens meer in overeenstemming met de werkelijkheid is<sup>22</sup>, echte bewijzen voor een continue bloei van de Friese handel zijn dat niet. Het is natuurlijk altijd moeilijk aan te tonen dat iets er niet geweest is, de sterkste aanwijzing voor de commerciële malaise in de Noordelijke Nederlanden levert het inzakken van de muntslag. De elfde eeuw was zeer rijk geweest aan begravingen van muntschatten van Friese en 'Nederlandse' munten in het buitenland, in de twaalfde eeuw houdt die bron volledig op. In het binnenland is er eigenlijk maar één bruikbare muntvondst, namelijk de muntvondst te Arnhem gedaan in 1950. Deze moet tegen 1190 begraven zijn en omvatte 285 zilveren munten plus wat sieraden; 152 daarvan, meer dan de helft van het aantal bestond uit Keulse penningen, waaruit blijkt dat althans in numismatisch opzicht Keulen in de Noordelijke Nederlanden de hegemonie had. Ik hoop u straks aan te tonen dat dit ook in economisch opzicht het geval was. De overige munten bestonden uit lichte Utrechtse penningen, nu juist de enige plaats in Nederland over wier commerciële activiteit wat meer bekend is. Verder zijn er nauwelijks vondsten van identificeerbare twaalfde-eeuwse munten in Nederland gedaan. Enno van Gelder spreekt dan ook over 'de muntarme twaalfde eeuw' en wijst op het contrast met België en het Duitse Rijnland, waar veel meer munt geslagen is<sup>23</sup>.

De enige plaats in de Noordelijke Nederlanden, waar vermoedelijk continue munt is geslagen was Utrecht en dit was dan juist ook de plaats met de meeste commerciële betekenis in de twaalfde eeuw. Ook hier moeten de voornaamste gegevens over de eigenlijke handel komen uit een vervalst toltarief, namelijk dat van 1122, vermoedelijk vervaardigd omstreeks 1179. Daarin staan als bezoekers van de Utrechtse markten vermeld: Saksen, Denen, Noren, Friezen met zout,

22. De 77 gezinshoofden met name genoemd in een oorkonde van 16 juli 1116 bij A.C.F. Koch, ed., *Oorkondenboek van Holland en Zeeland tot 1299*, I (Den Haag, 1970) nr. 99 en E.H.P. Cordfunke, *Alkmaar in prehistorie en middeleeuwen* (Alkmaars historische reeks II; Zutphen, 1978) 52-58.

23. H. Enno van Gelder en J.S. Boersma, *Munten in muntvondsten* (Fibulareeks XXXV; Bussum, 1967) 43-46.

Friezen uit Osterlant en kooplieden met wijn en brons, die vermoedelijk uit Duitsland afkomstig waren. Zij kwamen te Utrecht vis kopen en dat is in overeenstemming met een beschrijving door Godfried van Viterbo uit omstreeks 1186, die vermeldt dat 'te Utrecht de zee-schepen af en aan voeren en dat men er zo grote hoeveelheden haring en andere vis ving, dat de netten scheurden'<sup>24</sup>. Godfried spreekt over de Angelen die de goederen van hun land te Utrecht aanvoerden; het is best mogelijk dat die de stad eveneens regelmatig bezochten, er waren in de stad tenslotte vier jaarmarkten per jaar. Dit was alles passieve handel, maar de Utrechtse burgers trokken er ook zelf op uit, althans in de richting van Duitsland. Er bestond een gilde van Rijnschippers, die op het eind van de eeuw met de stad Keulen in conflict kwamen, omdat deze hen wilde beletten goederen voorbij de stad verder stroomopwaarts te voeren. In 1196 is zelfs Keuls goed in Utrecht in beslag genomen en waarschijnlijk heeft Utrecht niet helemaal bakzeil gehaald. Utrecht heeft dus ongetwijfeld in de twaalfde eeuw aan handel gedaan, hetgeen overigens niet wil zeggen dat het belang van de plaats was toegenomen in vergelijking met voorgaande eeuwen.

Ik meen na dit overzicht te mogen concluderen dat er sprake was van een economisch contrast in de Nederlanden in de twaalfde eeuw, omdat de volgende punten mij onweerlegbaar lijken: Berichten over handelsactiviteiten in de Noordelijke Nederlanden worden zeer schaars, met mogelijk uitzondering van die te Utrecht. Vondsten van Noord-Nederlandse munten, die vrij frequent zijn uit de voorgaande eeuwen, verdwijnen in het buitenland geheel, in het binnenland nagenoeg, vandaar dat men kan spreken van de 'muntarme twaalfde eeuw'. De enige goed bruikbare vondst van twaalfde-eeuwse munten in Nederland, die van Arnhem, wijst op een overheersende positie van de Keulse penning. Er zijn in de twaalfde eeuw in het Noorden geen handelsplaatsen of steden bijgekomen, behalve dan in 1185 's-Hertogenbosch, een kunstmatige hertogelijke stichting en Zutphen in 1190, waarbij de echtheid van het stadsrecht zeer omstreden is. Bestaande handelsplaatsen als Tiel waren aantoonbaar in verval. Er is in het Noorden geen nieuwe industrie ontstaan, ook het voorbeeld van de Vlaamse lakenindustrie dat in de Zuidelijke Nederlanden (Brabant, de Maasstreek) zeer werkzaam was, vond in het Noorden geen enkele weerklank.

In het Zuiden daarentegen komen juist in de twaalfde eeuw veel meer gegevens beschikbaar over handel en industrie, er kwamen veel nieuwe steden, met name in Brabant en de bestaande steden groeiden; de muntslag bleef op peil, er zijn een behoorlijk aantal muntvondsten gedaan en de heerschappij van de Keulse penning is daarin lang niet zo evident als in het Noorden. De messingindustrie in de

24. Citaat ontleend aan J.F. Niermeyer, *De wording van onze volkshuishouding* (Den Haag, 1946) 41.

Maasstreek en de lakennijverheid in Vlaanderen hebben Europese betekenis gehad en de Vlaamse lakennijverheid heeft bevruchtend gewerkt op de Maasstreek en op Brabant.

Er zijn tenslotte nog een paar bewijzen van de economische ondergeschiktheid van het Noorden aan het Zuiden en wel enkele regelingen over de tollën. De bekendste is die van het verdrag van Brugge uit 1167 tussen Holland en Vlaanderen. Na een verloren oorlog moest de Hollandse graaf het volgende toestaan: In het vervolg zou hij van de Vlaamse kooplui geen heffing meer eisen die 'geleidgeld' heette. Verder moest alles, wat reeds betaald was, worden teruggegeven of dit nu tol of roof, heffing, geleidgeld of bede heette en tenslotte:

Als een koopman van de graaf van Vlaanderen door het land van de graaf van Holland trekt en iemand hem aanspreekt voor een of andere schuld, dan mag de koopman, als hij het bestaan van die schuld ontkent, zich daarvan, staande in zijn schip om geen opont-houd te krijgen, door een simpele eed onverplicht verklaren, zonder dat iemand daar be-zwaar tegen mag maken. Mocht de Hollander daarmee geen genoegen nemen, dan moet hij de koopman maar volgen naar de stad of het dorp, waar deze verblijft en daar zal door het oordeel van de schepenen van die stad of dat dorp de rechtszaak tussen hen beslecht worden<sup>25</sup>.

Het is alsof de Vlaming exterritoriale rechten geniet in een koloniaal gebied. Er is nog niet voldoende de aandacht op gericht, dat deze bepaling niet op zichzelf staat. In 1197 werd een vredesverdrag gesloten tussen de hertog van Brabant en de graaf van Gelre. De kooplieden van Brabant zouden te Arnhem tolvrij zijn voor hun eigen goederen; meende de tolgaarder dat ze goederen voor anderen vervoerden, dan kon de koopman door een eed de onwaarheid daarvan aantonen. Onmiddellijk moesten daarvoor relieken van heiligen worden aangedragen, staat in een soortgelijke bepaling<sup>26</sup>. In 1200 werd tussen Brabant en Holland bepaald, dat 'als een onderdaan van één land een vordering had op iemand uit het andere, dan mocht de schuldeiser geen pand nemen, alvorens hij de schuldenaar in diens woonplaats in rechten heeft aangesproken'<sup>27</sup>. Officieel geldt deze laatste bepaling wederkerig, maar zal alleen voor Brabantse kooplui in Holland van belang zijn geweest. Hollanders kwamen niet in Brabant.

Ik meen aangetoond te hebben dat het economisch contrast tussen Noord en Zuid bestond, het is de vraag of er ook een aanvaardbare verklaring voor te vinden is. Ik wil een poging daartoe doen, zonder dat het resultaat in alle opzichten overtuigend zal zijn. Het lijkt wel of het noorden der Nederlanden de structurele

25. Koch, *Oorkondenboek Holland*, nr. 160.

26. J.F. Niermeyer, ed., *Bronnen voor de economische geschiedenis van het Beneden-Maasgebied*, I (RGP, grote serie CXXVII; Den Haag, 1968) nr. 9; vgl. *Oorkondenboek Utrecht*, I, nr. 494.

27. Koch, *Oorkondenboek Holland*, I, nr. 245.

wijziging in de economie van de twaalfde eeuw niet heeft kunnen volgen en het zuiden wel. In het zuiden werd in de steden geconcentreerde handel en industrie een integrerend deel van het economisch leven, het noorden bleef veel meer agrarisch al zal men de scheepvaart als nevenbedrijf zijn blijven beoefenen net als vroeger. Waarschijnlijk heeft de bevolkingsdichtheid er ook iets mee te maken. In Oost-Vlaanderen, in de Maasstreek bestonden al bevolkingsagglomeraties die voortdurend aanvulling kregen van het platteland, in het noorden is de bevolking ook wel iets toegenomen<sup>28</sup>, maar het surplus kon voldoende emplot vinden bij de ontginning van de uitgestrekte laagveengebieden overal in het alluviale Nederland. En daardoor verminderde de noodzaak tot handel drijven ook voor de bevolking die ter plaatse bleef. Op de kwelderweiden in het Fries-Groningse terpengebied was weinig graanbouw mogelijk. Wilden de Friezen uit de Karolingische tijd brood eten, dan moesten zij het graan eerst elders gaan halen en dat dreef hen ook tot andere handel. Op het laagveen daarentegen was vóórdat de grond door inklinking daalde, graanbouw heel gebruikelijk, hetgeen onder meer wordt bewezen door de korentienden die nog in de veertiende eeuw geheven werden in de Hollandse laagveengebieden; trouwens ook de Groningse wolden produceerden veel graan in de dertiende eeuw. Buitenlandse handel was dus veel minder noodzakelijk geworden om in de eerste levensbehoeften te voorzien.

De scheepstypen van de twaalfde eeuw hebben ook niet gewerkt ten voordele van de handelsactiviteiten der Noordelijke Nederlanden. In het algemeen zijn in deze eeuw de oude, beproefde, kleine schepen in de vaart gebleven. Die stamden nog uit de Noormannentijd en er waren in principe drie soorten te onderscheiden: de knarr, het vrachtschip van de Vikingen, de kleine platbodemige kogge, een schip geëigend voor de ondiepe kustwateren en de hulk, die tamelijk rond van vorm was. Dit waren kleine schepen met slechts 10 of hoogstens 20 ton laadvermogen, die weinig diepgang hadden, de hoge zee bevoeren, maar ook ver landinwaarts de rivieren op konden varen; ze werden dan gezeild, geroeid of aan een jaaglijn voortgesleept. Ze hadden bijvoorbeeld geen enkele moeite om Keulen te bereiken en deze plaats is dan ook in de twaalfde eeuw 'de ware zeehaven van het Duitse Rijk' genoemd<sup>29</sup>. Pas daar was het zinvol dat de knarrs, kleine koggen en hulken hun waren aan land brachten omdat de vaart langs de middenloop van de Rijn tussen de gebergten en de vele stroomversnellingen en de Lorelei een aangepast scheepstype vereiste. Keulens pretentie dat dit ook een wettelijke verplichting was en dat geen schip met ongebroken last de stad voorbij mocht varen, berustte dan ook op reële verkeersgeografische omstandigheden. De twaalfde eeuw

28. L.P. Louwe Kooymans, *The Rhine/Meuse Delta. Four Studies on its Prehistoric Occupation and Holocene Geology* (Leiden, 1974) 46 en de tabel op bladzijde 49.

29. A. Joris, *La ville de Huy au moyen âge. Des origines à la fin du XIVe siècle* (Bibl. de la Faculté de philosophie et lettres de l'université de Liège, CLII; Parijs, 1959) 234.

is de tijd geweest van Keulens meest spectaculaire groei. Er zijn toen twee grote stadsuitleggingen geweest, de eerste in 1106 en de tweede in 1180<sup>30</sup>. De laatste uitbreiding, waarna de oppervlakte van het stadsgebied meer dan 200 hectare bedroeg, is tot in de negentiende eeuw voldoende gebleken. De stad telde op het eind van de twaalfde eeuw, volgens een serieuze schatting, meer dan 20.000 inwoners en het is niet te verwonderen dat een dergelijke plaats alle handelsverkeer uit het huidige Nederland tot zich kon trekken: De Friezen op hun terpen, de Tiele-naren met hun koopmansgilde, de Hollanders en Zeeuwen met hun vestigingen aan de rand der duinen waren geen partij voor de grote Keulse kooplieden. Het is dan ook veelzeggend dat vele burgers van Keulen, blijkens hun herkomstnamen in de Kölner Schreinskarten, in de twaalfde eeuw vanuit de Noordelijke Nederlanden geïmmigreerd waren<sup>31</sup>. Wie van hen een beroepskoopman nieuwe stijl wilde worden, moest zich wel metterwoon gaan vestigen in de 'ware zeehaven van het Duitse Rijk'.

Op het eind van de twaalfde eeuw is er echter een zeer belangrijke verandering in de scheepsbouw gekomen door invoering van de grote koggen<sup>32</sup>. Maritieme historici zorgen voor heilloze verwarring door dezelfde naam te gebruiken voor kleine schepen met platte bodem en weinig diepgang en de grote schepen van 100-200 ton die zo'n drie meter diepgang hadden, een hoge boordwand, een groot zeil aan een neervierbare ra en een hekroer voerden. We kennen dat laatste type van verschillende stadszegels en ook van de Bremer kogge, die in 1962 aan de oppervlakte is gekomen. Die grote koggen hadden misschien wel enkele vormen en lijnen gemeenschappelijk met hun kleine naamgenoten, in veel opzichten waren het totaal nieuwe schepen. Ze konden niet ergens op een achtererf gebouwd worden, maar vereisten een werf met gespecialiseerde sloopstimmerlieden, je kon ze niet roeien en in het algemeen waren ze ongeschikt om er ver de rivieren mee op te varen, bijvoorbeeld tot Keulen. Naarmate de grote koggen in gebruik kwamen, werden dan ook havensteden dicht bij zee noodzakelijk en dit was de kans voor de Noordelijke Nederlanden. We zien dan ook dat juist na het eind van de twaalfde eeuw, na het in gebruik nemen van de grote koggen, in Noord-Nederland aan de grote rivieren weer havensteden genoemd worden. Dordrecht in Holland, Middelburg in Zeeland en vooral aan de IJssel Kampen, Zwolle en het aloude Deventer en nog meer steden daar in de buurt als Arnhem en Harderwijk. Utrecht had geen baat bij de nieuwe ontwikkelingen. De waterwegen naar die stad waren

30. E. Ennen, 'Kölner Wirtschaft im Früh- und Hochmittelalter', in: H. Kellenbenz, ed., *Zwei Jahrtausende Kölner Wirtschaft* (Keulen, 1975) 123.

31. Rudolf Schützeichel, *Köln und das Niederland. Zur sprachgeographischen-sprachhistorischen Stellung Kölns im Mittelalter* (Groningen, 1963).

32. Ik volg hier de opvatting van Paul Heinsius, *Das Schiff der hansischen Frühzeit* (Weimar, 1956) *passim*, met name bladzijde 69 vlg.

niet altijd geschikt voor grote koggen en we zien dan ook dat juist in de dertiende eeuw het verval van Utrecht als grote havenstad begint. Erg vlot is de opleving van de handel der Noordelijke Nederlanden na 1200 overigens niet gegaan, nog eeuwen bleven zij in de handel in de schaduw staan van de Zuidelijke Nederlanden. Maar dat is een ander verhaal. Ik hoop echter aannemelijk gemaakt te hebben dat het economisch contrast tussen de Noordelijke en Zuidelijke Nederlanden, waarvan de titel spreekt, inderdaad bestaan heeft, waarbij ik u graag wil bekenen dat de mogelijke oorzaken van dit contrast best nog wat verder uitgediept zouden kunnen worden.



# Het Engelse kroniekje van Walter Morgan en een onbekende reeks historieprenten (1572-1574)

S. GROENVELD

## I

April 1572. De watergeuzen van Lumey maken zich meester van Den Briel; enkele dagen later krijgen zij Vlissingen in hun greep door medewerking van een deel der burgerij; een tegenactie van de Hollandse stadhouder Bossu wordt door hen met succes gekeerd. Al in diezelfde maand worden in Engeland troepen geworven om de opstandelingen te helpen, betaald door Nederlandse ballingen aldaar. Voor koningin Elisabeth en haar naaste medewerker Lord Burghley, die dit met oogluiking toelaten, is de overtocht van Engelsen naar de Lage Landen een uitstekend middel om te voorkomen dat vooral het belangrijke Vlissingen in handen van ongewenste machten zal vallen. Op 6 juni arriveren de eerste Engelse eenheden in de Walcherse stad, aangevoerd door kolonel Thomas Morgan<sup>1</sup>.

Het is aannemelijk, dat zich onder de Engelse soldaten die toen in Vlissingen aankwamen Walter Morgan bevond, een man op wie enige aandacht is gevallen vanwege een geïllustreerd kroniekje over de eerste jaren van effectieve opstand in Holland en Zeeland, dat hij heeft nagelaten<sup>2</sup>. Weinig is van deze krijgsman bekend. Hij zal wel afkomstig geweest zijn uit Wales, evenals talrijke van zijn naamgenoten; mogelijk was hij aan zijn kolonel verwant. Van zichzelf vertelt hij – het is dan 1574 – ‘that my yeres be not greate, my welthe for maynteynaunce of my travell mooche’<sup>3</sup>. Als beroepsmilitair hoopte hij, schrijft hij, zich nuttig te maken voor zijn vaderland. Kennelijk wilde hij dat ook voor de zaak van het protestantisme, ook al zegt hij dit met zoveel woorden niet. Duidelijk blijkt zijn sym-

1 De datum van aankomst: *Calendar of State Papers, Foreign 1572-1574* (Londen, 1876) 130: 16 juni 1572, Walter Morgan aan Burghley.

2. W. Morgan, *The Expedition in Holland 1572-1574. From the Manuscript of –*, D.N. Caldecott-Baird, ed. (Londen, 1976). De kroniek is in het Nederlands vertaald onder de titel *Huurling in de Lage Landen 1572-1574* (Haarlem, 1977). Deze vertaling laat ik hier, mede door het grote aantal slordigheden en onjuistheden erin, buiten beschouwing; zie mijn bespreking ervan: ‘Een tijdgenoot over de Nederlandse opstand, 1572-1574’, *TvG*, XCII (1979) 99-100.

3. Inleiding op de kroniek, in handschrift afgedrukt bij Caldecott-Baird, ed., *Expedition*, in frontispice. Vergelijk hierna, afbeelding 1.