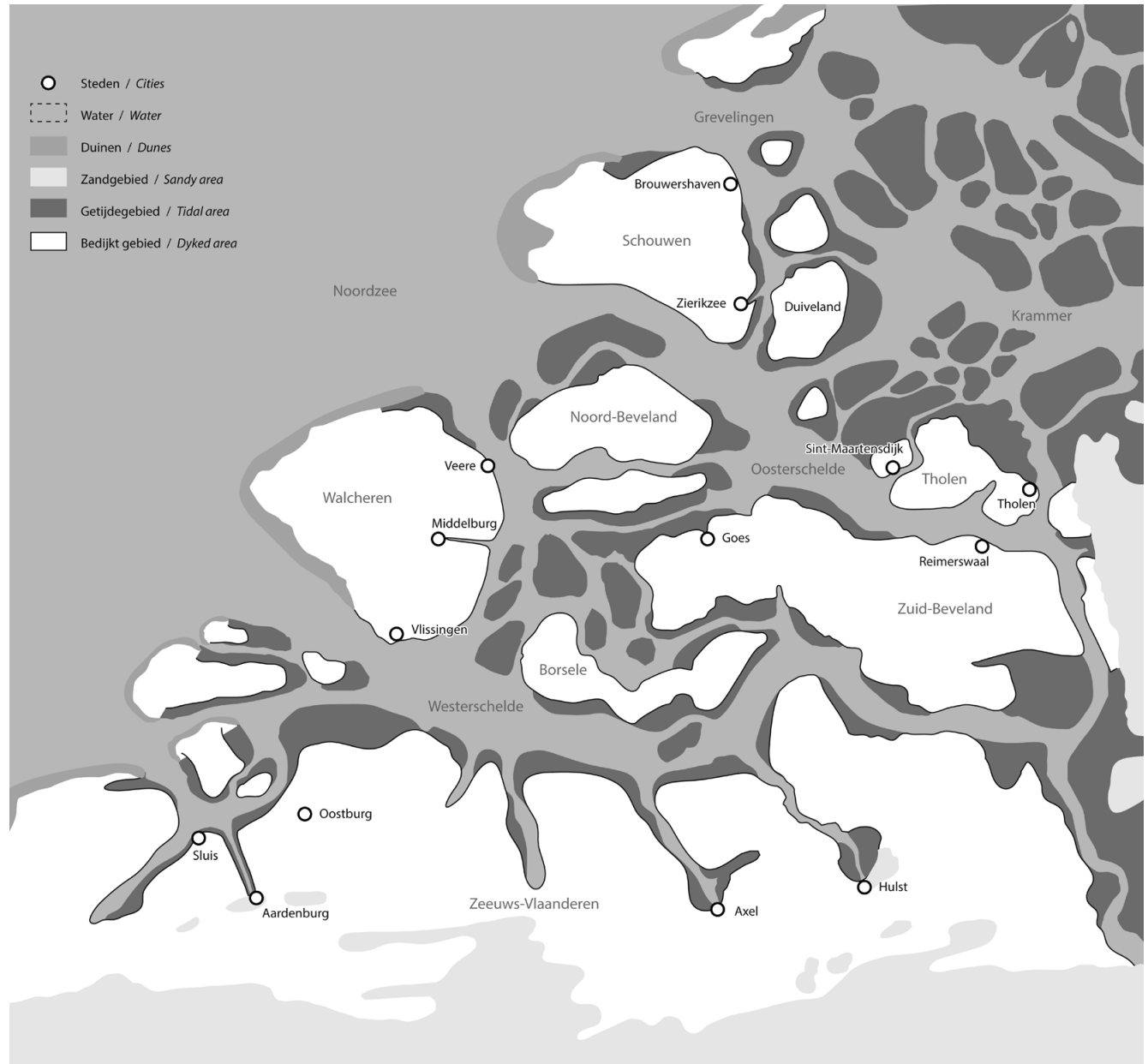


001

Kaart met steden in het  
landschap van de Schelde-  
delta. Zie noot 7 voor de  
bronvermelding.

001

Map of towns in the Scheldt  
delta landscape (for  
sources, see note 7).



# Vierhonderd jaar stadswording in het mondingsgebied van de Schelde

## Ruimtelijke patronen en handelsstromen in de zuidwestelijke delta<sup>1</sup>

Reinout Rutte

De provincie Zeeland is bijzonder rijk aan steden en stadjes, zoals Zierikzee, Brouwershaven, Veere, Middelburg, Vlissingen, Goes, Tholen, Hulst, Axel, Oostburg, Sluis en Aardenburg. Deze ontstonden in een periode van ongeveer vierhonderd jaar, van de elfde tot en met de veertiende eeuw. Omdat in een groot aantal van deze plaatsen na de middeleeuwen de economie stagneerde, zijn ze voor een deel vrij gaaf bewaard gebleven en voor een ander deel teruggelaten tot bescheiden streekcentrum. Het vergt enige verbeeldingskracht om een provincie die tegenwoordig dikwijls als overwegend agrarisch en perifeer wordt weggezet, te beschouwen als een van de meest verstedelijkte gebieden van de Noordelijke Nederlanden. Hoe was het mogelijk dat daar zoveel steden tot stand kwamen? En wat voor steden waren het eigenlijk?

### Onderzoek naar steden in de Scheldedelta

Natuurlijk werden historici al eerder getroffen door dat aanzienlijke aantal steden in het mondingsgebied van de Schelde. In het bijzonder Peter Henderikx en Ad Beenhakker schreven er kleine maar fijne vergelijkende studies over.<sup>2</sup> Henderikx bekijkt de ontwikkelingen aan de hand van overgeleverde schriftelijke bronnen, Beenhakker beschouwt ze in het licht van de landschappelijke transformatie. Volgens beiden gaat het om steden in verschillende soorten en maten die in de loop van een aantal eeuwen ontstonden in een dynamisch landschap. Dat landschap in de Scheldedelta veranderde onder invloed van het water en door bedijking, wat op een aantal momenten resulteerde in gunstige omstandigheden voor stadswording. Zij leggen de nadruk op de functie als centrale plaats, bijvoorbeeld van Zierikzee en Middelburg, of als haven, zoals Vlissingen, Veere en Brouwershaven. Tevens benadrukken ze de samenhang met de handel in de zuidwestelijke delta. Henderikx behandelt daarbij ook het verband tussen de rol van de heer, de graaf van

<sup>1</sup> Met dank aan Kim Zweerink en Nikki Brand voor de sleutel die zij mij voor dit artikel aanreikten door hun beider promotieonderzoeken. Zie: K. Zweerink, 'De ruimtelijke volwassenwording van de Hollandse stad (1200-1450). Een vergelijkende analyse van het ontstaan van de contouren van de Randstad aan de hand van stadsplattegronden', *OverHolland 10/11*. Amsterdam (SUN) 2011, pp. 148-171; N. Brand, 'Waterwegen en stedelijke belangen. De invloed van infrastructuur op het Hollandse stedenpatroon (1200-1560)', idem, pp. 126-147. Peter Henderikx, Adrie de Kraker en Marcel IJsselstijn dank ik voor hun kritische commentaar op en goede suggesties voor dit artikel. De onzin die erin staat komt vanzelfsprekend voor mijn rekening. Mijn dank gaat tevens uit naar Iskandar Pané, Otto Diesfeldt en Arnoud de Waaijer die de kaarten maakten.

# Four hundred years of urban development in the Scheldt estuary

## Spatial patterns and trade flows in the south-western delta<sup>1</sup>

Reinout Rutte

The Dutch province of Zeeland has an unusually large number of large and small towns, including Zierikzee, Brouwershaven, Veere, Middelburg, Vlissingen (formerly known in English as Flushing), Goes, Tholen, Hulst, Axel, Oostburg, Sluis and Aardenburg. These developed over a period of some four hundred years, from the eleventh to fourteenth centuries. Since most of these towns declined economically at the end of the Middle Ages, some are fairly well preserved, while others are now just modest local centres. It takes some imagination to realise that what is now often considered a peripheral, largely agricultural province was once one of the most urbanised parts of the Northern Netherlands. How did so many towns develop there, and what kind of towns were they?

### Studies of towns in the Scheldt delta

Of course, historians have been struck before by the considerable number of towns in the Scheldt estuary. In particular, Peter Henderikx and Ad Beenhakker have written small but impressive comparative studies on the subject.<sup>2</sup> Henderikx discusses local developments in the light of extant written sources, while Beenhakker examines them in relation to changes in the landscape. According to both authors, these were towns of various types and sizes that developed in a dynamic landscape over a number of centuries. This landscape in the Scheldt delta changed under the influence of water and dyke-building, which at various points in time created favourable conditions for urbanisation. The authors emphasise the towns' function as local centres (e.g. Zierikzee and Middelburg) or as ports (e.g. Vlissingen, Veere and Brouwershaven). They also emphasise the connection with trade in the south-western delta. In this connection Henderikx also examines links with the role of rulers (the Counts of Flanders and Holland), the development of ports and flows of trade in certain goods.

<sup>1</sup> I would like to thank Kim Zweerink and Nikki Brand for their PhD studies that provided the key to this article. See K. Zweerink, 'The spatial maturity of Dutch towns (1200-1450): a comparative analysis of the emergence of the outlines of the Randstad, with reference to town maps', *OverHolland 10/11*, Amsterdam, SUN, 2011, pp. 148-171; N. Brand, 'Waterways and towns' interests: the influence of infrastructure on the urban pattern in Holland (1200-1560)', *ibid.*, pp. 126-147. I am also grateful to Peter Henderikx, Adrie de Kraker and Marcel IJsselstijn for their critical commentary and valuable suggestions for this article. Any remaining nonsense in it is of course entirely my own responsibility! Finally my thanks are due to Iskandar Pané, Otto Diesfeldt and Arnoud de Waaijer, who produced the maps.

Vlaanderen of die van Holland, de havenontwikkeling en de handelsstromen van bepaalde goederen.

Deze thema's sluiten goed aan bij tendensen in recent onderzoek naar de stadswording in het aangrenzende Holland. Om greep te krijgen op het complexe fenomeen stadswording wordt ten eerste gewezen op de centrale rol van economische processen, ten tweede bijzondere aandacht geschonken aan de wisselwerking tussen stadsheer en bewoners, en ten derde nadruk gelegd op het belang van geografie en infrastructuur.<sup>3</sup> Deze aspecten komen ook duidelijk naar voren in de recente synthese van Wim Blockmans, *Metropolen aan de Noordzee*, waarin niet alleen de stadswording in Holland en Zeeland aan bod komt, maar ook die in Vlaanderen en Brabant.<sup>4</sup> Verbind je de drie tendensen met elkaar, dan komt de trits handelsstromen – handelaren – havens tevoorschijn. Hoewel net zoals in de Scheldedelta bij bepaalde plaatsen wordt gewezen op de centrale functie als regionaal markt- en bestuurscentrum, blijkt voor het ontstaan van de meeste Hollandse steden de handel over langere afstand doorslaggevend te zijn geweest.<sup>5</sup> Dit is terug te vinden in de situering in het landschap in samenhang met handelsroutes – de ligging op een knooppunt en/of een plek waar overslag nodig is – en in de havens als centraal element in de plattegrond.<sup>6</sup>

Veranderingen in de plattegronden en verschuivingen in handelsroutes en handelsstromen maken het mogelijk om tot een periodisering, groepering en categorisering van de steden te komen. Ik doel hier op een ruimtelijke categorisering. Dat is namelijk de invalshoek van dit artikel. Het is mijn bedoeling om een overzicht in hoofdlijnen te schetsen van de stadswording in Zeeland, waarbij de studies van Henderikx en Beenhakker het uitgangspunt vormen en de genoemde tendensen als leidraad dienen. De vorm van de stadsplattegronden, het verspreidingspatroon en de ligging van de steden in het landschap staan centraal. Door deze als bron te benutten en gericht te analyseren en te vergelijken, wat tot nog toe niet is gedaan, en te kijken naar de overeenkomsten en verschillen in de wordingsgeschiedenis hoop ik de volgende hoofdvragen te beantwoorden. Wat voor vormen namen de stadsplattegronden en het verspreidingspatroon van de steden in het landschap aan en in hoeverre hangen deze en de opkomst en stagnatie van steden in de Scheldedelta samen met in de loop van de eeuwen verschuivende handelsroutes en handelsstromen?

## Steden in het landschap

Voordat we overgaan tot nadere plattegrondstudie en vergelijking van ligging en verspreidingspatro-

nen, is het noodzakelijk om het materiaal te presenteren: de steden in het landschap. Bekijkken we de kaart van het mondingsgebied van de Schelde in de late middeleeuwen (afb. 1), dan zien we een indrukwekkend eilandrijk in de delta met de Westerschelde, Oosterschelde, Grevelingen en Krammer.<sup>7</sup> Daarın zijn de volgende grotere eilanden goed te herkennen: Schouwen, Walcheren en Zuid-Beveland. Daarnaast zijn er kleinere, waaronder Duiveland, Noord-Beveland, Tholen en Borsele. Ten zuiden van de Westerschelde ligt het gebied dat tegenwoordig Zeeuws-Vlaanderen heet en grenst aan Belgisch Vlaanderen. Hoewel dit in de middeleeuwen niet tot Zeeland behoorde maar tot Vlaanderen, wordt het hier toch behandeld, niet alleen omdat zonder dit gebied de stadswording in de Scheldedelta niet kan worden begrepen, maar ook omdat aan de hand van de steden daar de samenhang met de verstedelijking in Vlaanderen, in de eerste plaats die van Brugge en Gent, kan worden geschetst. Ten oosten van Zeeland ligt het vasteland van Brabant, in het noorden Holland.<sup>8</sup>

Zoals gezegd betreft het een dynamisch landschap. Rond het begin van de jaartelling bestond Zeeland uit een uitgestrekt moerassig veenlandschap. Vijfhonderd jaar later was dat ingrijpend veranderd onder invloed van de opkomende zee: aan de zee-kusten lagen duinen, daarachter lag een getijdegebied met kreken, slikken, schorren en platen, opgeslibd met zand- en klei-afzettingen. Daardoorheen sneed een aantal grote rivierarmen. Er woonden weinig mensen, maar vanaf ongeveer het jaar 1000, toen steeds meer schorren en platen bruikbaar werden voor veeteelt en akkerbouw en natuurlijke hoogtes bewoonbaar werden, nam de bevolking snel toe. In het bijzonder op kreekruggen verschenen langzamerhand nederzettingen en kerken. In 1134 teisterde evenwel een stormvloed het land, waarna op grote schaal de bedijking van bovengenoemde eilanden en het gebied ten zuiden van de Westerschelde werd aangepakt. Hiermee zette een periode van economische bloei in, die op de meeste eilanden duurde tot de zestiende eeuw. Op de vruchtbare omdijkte kleigronden werden dorpen aangelegd en kerken gebouwd. Op strategische plekken aan goed bevaarbaar water ontstonden steden: Zierikzee en Brouwershaven op Schouwen, Middelburg, Vlissingen en Veere op Walcheren, Goes en Reimerswaal op Zuid-Beveland, Tholen en Sint-Maartensdijk op Tholen, en Sluis, Aardenburg, Oostburg, Axel en Hulst ten zuiden van de Westerschelde.

Behalve de genoemde steden ontstonden er nog meer havenplaatsen, bijvoorbeeld Hugovliet, Biervliet en IJzendijke ten zuiden van de Westerschelde, en Kortgene en Kats op Noord-Beve-

2

P.A. Henderikx, 'Havenplaatsen in Zeeland in de derditiende eeuw', in: idem, *Land, water en bewoning. Waterstaats- en nederzettingsgeschiedenis in de Zeeuwse en Hollandse delta in de Middeleeuwen*. Hilversum (Verloren) 2001, pp. 68-80; A.J. Beenhakker, 'Zeeland 0-2000', in: *Begrotingsbrief Provincie Zeeland 2000*. Middelburg 1999, pp. 41-49, en A.J. Beenhakker, 'Het water als bondgenoot. Militair-geografische aspecten van de ontwikkelingsgeschiedenis van Zeeland', in: T. de Kruijff e.a. (red.), *Atlas van historische vestingwerken in Nederland*. Zeeland. Utrecht (Stichting Menno van Coehoorn) 2004, pp. 13-20. Zoals gebruikelijk bij het onderzoek naar stadswording en stadsontwikkeling in Nederland, bestaat er een gebrek aan vergelijkende studies over de Zeeuwse steden, maar zijn over de meeste van die steden wel uiteenlopende monografische werken verschenen. Een aantal daarvan is te vinden in navolgende noten en als een mooi voorbeeld, al meer dan vijftig jaar oud maar toch nog steeds aardig bruikbaar, noem ik hier vast: W.S. Unger en J.J. Westendorp Boerma, 'De steden van Zeeland', *Archief Zeeuwisch Genootschap der Wetenschappen*, eerste stuk: Inleiding en Walcheren, 1954, pp. 1-87; tweede stuk: Walcheren, 1955, pp. 1-70; derde stuk: Schouwen, 1956, pp. 1-33; vierde stuk: De Bevelanden en Tholen, 1957, pp. 1-42. Zie over het gebrek aan syntheses: E. Beukers (red.), *Erfgoedbalans 2009. Archeologie, monumenten en cultuurlandschap in Nederland*. Amersfoort (Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed) 2009, pp. 123-124; J.E. Abrahamse, H. Baas en R. Rutte, 'Hollands erfgoed. De stand van het onderzoek naar de geschiedenis van architectuur, stedenbouw en cultuurlandschap'. *Over Holland 8*. Amsterdam

(SUN) 2009, pp. 86-114.

3

R. Rutte en K. Zweerink, 'Stadswording in Holland (12de – 14de eeuw). Ligging in het landschap en vroege ruimtelijke inrichting van de steden in het westen van Nederland', in: *Randstad*, themanummer van *Holland*, 41 (2009), nr. 3, pp. 149-167. Hierin wordt in de eerste paragraaf, pp. 149-152, een korte historiografie gegeven van het onderzoek naar stadswording in Holland; bovendien wordt duidelijk gemaakt waarom het weinig zin heeft om een definitie te geven van het begrip stad of stadswording: omdat het een complex fenomeen betreft dat slechts door middel van analyse en vergelijking ontrafeld kan worden. De volgende centrale studies mogen hier niet ongenoemd blijven omdat daarin de drie genoemde tendensen te vinden zijn: P.C.M. Hoppenbrouwers, 'Van waterland tot stedenland. De Hollandse economie ca. 975-1570', in: T. de Nijs en E. Beukers (red.), *Geschiedenis van Holland*. Deel I, *Tot 1572*. Hilversum (Verloren) 2002, pp. 103-148; P. Henderikx, 'Graaf en stad in Holland en Zeeland in de twaalfde en vroege dertiende eeuw', in: R. Rutte en H. van Engen (red.), *Stadswording in de Nederlanden. Op zoek naar overzichten*. Hilversum (Verloren) 2005, pp. 47-62; R. de Neve en A. van Heezik, 'Verbonden door het water. Binnenvaart en zeehavens in Holland', in: E. Beukers (red.), *Hollanders en het water. Twintig eeuwen strijd en profijt I*. Hilversum (Verloren) 2007, pp. 169-273.

4

W. Blockmans: *Metropolen aan de Noordzee. De geschiedenis van Nederland, 1100-1560*. Amsterdam (Bert Bakker) 2010, zie bijvoorbeeld in de Inleiding pp. 15-22.

5

Zie de studies in noot 3. Vergelijk: J.P. Sigmund, *Nederlandse zeehavens tussen 1500 en 1800*. Dis-

These topics are in keeping with trends in recent research into urbanisation in neighbouring Holland. In an attempt to grasp the complex phenomenon of urbanisation, authors have pointed to (1) the key role of economic processes, (2) interactions between rulers and local inhabitants and (3) the importance of geography and infrastructure.<sup>3</sup> These aspects are also clearly emphasised in Wim Blockmans's recent summary *Metropolen aan de Noordzee* ('Metropolises on the North Sea'), which examines urbanisation not only in Holland and Zeeland but also in Flanders and Brabant.<sup>4</sup> If the three trends are put together, we can see three recurring factors: trade flows, merchants and ports. Although, just as in the Scheldt delta, researchers point to the central function of certain places as regional market or administrative centres, the decisive factor in the emergence of most towns and cities in Holland was long-distance trade.<sup>5</sup> This is reflected in their situation in their landscape in relation to trading routes – location at a hub and/or a place where goods had to be transhipped – and in ports as key features of the ground plan.<sup>6</sup>

Changes in ground plans and shifts in trading routes and trade flows allow us to assign the various towns to periods, groups and categories. By this I mean spatial categories, which are the main focus of this article. My intention is to provide a general outline of urbanisation in Zeeland, based on the studies by Henderikx and Beenhakker and the aforementioned trends. The focus is on the shape of urban ground plans, the distribution pattern and the location of the towns in the landscape. By using these as sources and analysing and comparing them in specific detail – something that has never been done before – and examining the similarities and differences in development, I hope to answer the following main questions. What forms did the ground plans and the distribution pattern of the towns assume in the landscape? And to what extent are these, and the rise and stagnation of towns in the Scheldt delta, associated with the shifts in trading routes and trade flows over the centuries?

## Towns in the landscape

Before examining ground plans in more detail and comparing location and the distribution pattern, it is necessary to present the raw material: the towns in the landscape. If we look at the map of the Scheldt estuary in the late Middle Ages (fig. 1), we can see an impressive archipelago in the delta formed by the Western Scheldt, the Eastern Scheldt, the Grevelingen and the Krammer,<sup>7</sup> with the islands of Schouwen, Walcheren and South Beveland clearly identifiable, as well as smaller

ones such as Duiveland, North Beveland, Tholen and Borsele. South of the Western Scheldt is the area that is now known as Zeeland Flanders and adjoins Flanders proper (the northern half of Belgium). Although in the Middle Ages this was part of Flanders rather than Zeeland, it is discussed here not just because urbanisation in the Scheldt delta cannot be properly understood without reference to it, but also because the towns there shed light on the urbanisation of Flanders, above all Bruges and Ghent. To the east of Zeeland is the mainland of Brabant, and to the north is Holland.<sup>8</sup>

As already mentioned, this was a dynamic landscape. Around the beginning of our era, Zeeland was an extensive, marshy peat landscape. Five hundred years later this had changed dramatically because of rising sea levels: the coasts now consisted of dunes, behind which was a tidal area full of creeks, mudflats, salt marshes and sandbanks, with deposits of sand and clay. This was intersected by a large number of river branches. Few people lived there; but from around the year 1000, as more and more salt marshes and sandbanks became usable for livestock breeding and arable farming and people started to live on natural rises, the population rapidly increased. Settlements and churches gradually developed, especially on creek ridges. In 1134, however, the area was ravaged by a storm surge, and dykes began to be built extensively on the aforementioned islands and in the area south of the Western Scheldt. This was followed by a period of prosperity which, on most of the islands, lasted until the sixteenth century. Villages developed and churches were built on the fertile, dyked clay soil. Towns grew up at strategic points on readily navigable waterways: Zierikzee and Brouwershaven on the island of Schouwen, Middelburg, Vlissingen and Veere on Walcheren, Goes and Reimerswaal on South Beveland, Tholen and Sint-Maartensdijk on Tholen, and Sluis, Aardenburg, Oostburg, Axel and Hulst to the south of the Western Scheldt.

Other ports such as Hugovliet, Biervliet and IJzendijke developed to the south of the Western Scheldt, as well as Kortgene and Kats on the island of North Beveland.<sup>9</sup> However, these were all destroyed by major flooding from the last quarter of the fourteenth century onwards, and so do not appear on the maps drawn by Jacob van Deventer around 1560. Indeed, changes in the landscape of the Scheldt estuary did not cease at the end of the Middle Ages, but have continued right up to the present day. Other factors affecting urbanisation in the region are the floods that engulfed much of the dyked area south of the Western Scheldt in 1375 and the storm surge that swept away North Beveland and large parts of South

2  
P. A. Henderikx, 'Havenplaatsen in Zeeland in de dertiende eeuw', in *id.*, *Land, water en bewoning: waterstaats- en nederzettingsgeschiedenis in de Zeeuwse en Hollandse delta in de Middeleeuwen*, Hilversum, Verloren, 2001, pp. 68-80; A. J. Beenhakker, 'Zeeland 0-2000', in *Begrotingsbrief Provincie Zeeland 2000*, Middelburg, 1999, pp. 41-49; A. J. Beenhakker, 'Het water als bondgenoot: militair-geografische aspecten van de ontwikkelingsgeschiedenis van Zeeland', in T. de Kruijf *et al.* (eds), *Atlas van historische vestingwerken in Nederland: Zeeland*, Utrecht, Stichting Menno van Coehoorn, 2004, pp. 13-20. As usual when studying urbanisation and urban development in the Netherlands, there is a lack of comparative studies on towns in Zeeland, but a variety of monographic works have been published on most of them; some can be found in the following notes. One good example, now over fifty years old but still fairly useful, is W. S. Unger and J. J. Westendorp Boerma, 'De steden van Zeeland', *Archief Zeeuwisch Genootschap der Wetenschappen*, first part: Inleiding en Walcheren, 1954, pp. 1-87; second part: Walcheren, 1955, pp. 1-70; third part: Schouwen, 1956, pp. 1-33; fourth part: De Bevelanden en Tholen, 1957, pp. 1-42. For more on the lack of syntheses, see E. Beukers (ed.), *Erfgoedbalans 2009: archeologie, monumenten en cultuurlandschap in Nederland*, Amersfoort, Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, 2009, pp. 123-124; J. E. Abrahamse, H. Baas and R. Rutte, 'Dutch Heritage. Current State of Research on the History of Architecture, Urban Development and the Man-made Landscape', *OverHolland 8*, Amsterdam, SUN, 2009, pp. 86-113.

3  
R. Rutte and K. Zweerink, 'Stadswording in Holland

4  
W. Blockmans: *Metropolen aan de Noordzee: de geschiedenis van Nederland, 1100-1560*, Amsterdam, Bert Bakker, 2010; see, for example, the introduction, pp. 15-22.

5  
See the studies in note 3. Cf. J. P. Sigmond, *Nederlandse zeehavens tussen 1500 en 1800*, Dissertation at Leiden University, Amsterdam, De Bataafsche Leeuw, 1989.

6  
For more on this, see Zweerink, 'Spatial maturity' (note 1); Brand, 'Waterways

7  
(12de – 14de eeuw): ligging in het landschap en vroege ruimtelijke inrichting van de steden in het westen van Nederland', in *Randstad*, thematic issue of *Holland*, 41 (2009), no. 3, pp. 149-167. The first section, pp. 149-152, includes a brief historiography of research into urbanisation in Holland, and also makes clear how little point there is in trying to define the concept of towns/cities or urbanisation, for these are complex phenomena that can only be unraveled by analysis and comparison. The following key studies should be mentioned here, for they typify the three above-mentioned approaches: P. C. M. Hoppenbrouwers, 'Van waterland tot stedenland: de Hollandse economie ca. 975-1570', in T. de Nijs and E. Beukers (eds), *Geschiedenis van Holland*, Vol. 1, *Tot 1572*, Hilversum, Verloren, 2002, pp. 103-148; P. Henderikx, 'Graaf en stad in Holland en Zeeland in de twaalfde en vroege dertiende eeuw', in R. Rutte and H. van Engen (eds), *Stadswording in de Nederlanden: op zoek naar overzicht*, Hilversum, Verloren, 2005, pp. 47-62; R. de Neve and A. van Heezik, 'Verbonden door het water: binnenvaart en zeehavens in Holland', in E. Beukers (ed.), *Hollanders en het water: twintig eeuwen strijd en profijt I*, Hilversum, Verloren, 2007, pp. 169-273.

8  
W. Blockmans: *Metropolen aan de Noordzee: de geschiedenis van Nederland, 1100-1560*, Amsterdam, Bert Bakker, 2010; see, for example, the introduction, pp. 15-22.

9  
See the studies in note 3. Cf. J. P. Sigmond, *Nederlandse zeehavens tussen 1500 en 1800*, Dissertation at Leiden University, Amsterdam, De Bataafsche Leeuw, 1989.

3  
R. Rutte and K. Zweerink, 'Stadswording in Holland

land.<sup>9</sup> Deze zijn echter door grote overstromingen vanaf het laatste kwart van de veertiende eeuw verwoest en werden daarom door Jacob van Deventer omstreeks 1560 niet in kaart gebracht. De dynamiek van het landschap in het mondingsgebied van de Schelde hield namelijk niet op tegen het einde van de middeleeuwen, maar gaat tot op heden door. Voor een goed begrip van de stadsontwikkeling is nog van belang te wijzen op de grote overstromingen die aanzienlijke delen van de eerder bedijkte gebieden bezuiden de Westerschelde in 1375 wegvaagden, en op de stormvloed van 1530, waarbij Noord-Beveland en grote stukken van Zuid-Beveland, zoals het Land van Reimerswaal, en Borsele verdwenen.

De stadsplattegronden van Jacob van Deventer zijn onmisbaar voor de kaartanalyse, omdat ze een vrij betrouwbaar beeld geven van de laatmiddeleeuwse situatie en daarom bij uitstek geschikt zijn als onderlegger waarop de bepalende geologische, infrastructurele en ruimtelijk-functionele hoofdelementen bij benadering kunnen worden ingetekend op basis van divers bronmateriaal.<sup>10</sup> Hoewel dus niet alle stedelijke nederzettingen in beschouwing worden genomen, denk ik dat aan de hand van de door Van Deventer in kaart gebrachte steden een representatief beeld kan worden geschetst van vierhonderd jaar stadswording in de Scheldedelta.<sup>11</sup>

## Oudste steden

Volgen we Henderikx, dan moeten Middelburg en Zierikzee worden beschouwd als de plaatsen waar de stadswording het vroegst inzette, in de loop van de elfde en twaalfde eeuw. Volgens hem waren het de centrale plaatsen op respectievelijk Walcheren en Schouwen, die fungeerden als kerkelijk en bestuurlijk centrum, bovendien als haven- en handelsplaats.<sup>12</sup> Lokaliseren we deze functies op de kaart van Jacob van Deventer, dan zien we het volgende (afb. 2 en 4). De haven steekt in beide plaatsen vanuit het oosten de stad in. Voor deze havens is gebruikgemaakt van kreknen, waarin een dam werd gelegd, in Middelburg vermoedelijk reeds in de late tiende eeuw, in Zierikzee iets later. Bij de samenkomst van twee kreekruigen was in Middelburg omstreeks 890 een ronde vluchtburg tegen de Noormannen opgetrokken, op grond die oorspronkelijk van de Duitse koning was, maar in 1012 in leen was gegeven aan de graaf van Vlaanderen en rond 1075 of 1130 door de Vlaamse graaf was doorgegeven aan die van Holland. Waarschijnlijk werd de burg sinds de aanleg bewoond. Ten zuidwesten van die burg, op een van de twee kreekruigen, stichtte de Duitse koning in de tiende eeuw een kerk, de Westmonster of Sint-Maarten, de moederkerk van vermoed-

delijk alle parochiekerken van Zeeland Bewesten Schelde (de eilanden tussen de Ooster- en de Westerschelde). Naast die kerk ontstond een markt. Er vallen dus vier gebieden te onderscheiden: de haven, het grafelijke gebied, het gebied met de kerk en dat met de markt.

In Zierikzee zijn deze vier gebieden eveneens te vinden: in het verlengde van de haven lagen achtereenvolgens op een kreekkrug markt, kerk en grafelijk hof. Het marktgebied lag daar dus bij de dam, grenzend aan de haven. Daarnaast stond de Sint-Lievensmonster, vermoedelijk gesticht in de loop van de tiende eeuw door de Gentse Sint-Baafsabdij, en moederkerk van veel parochiekerken op Schouwen. De Lievensmonster werd rond 1150 ingrijpend vergroot, naar alle waarschijnlijkheid in opdracht van de Hollandse graaf. Naast de kerk lag het grafelijke gebied, dat oorspronkelijk van de Gentse Sint-Baafsabdij was geweest, maar in de eerste helft van de twaalfde eeuw aan de graaf van Holland werd overgedragen. Toen de stadswording in de loop van de twaalfde en dertiende eeuw doorzette, breidde de nederzetting zich ook buiten de slurf van de haven en de hoger gelegen kreekkrug uit, op de lagere gronden aan zowel de noord- als de zuidkant ervan. Tegelijkertijd lijkt het onderscheid tussen de gebieden met de verschillende functies binnen de stad gedeeltelijk te zijn vervaagd: niet alleen in het marktgebied bij de dam en haven, maar ook bij de kerk verschenen gebouwen met belangrijke stedelijke functies, zoals het stadhuis, de vleeshal en de lakenhal. Het geheel werd ergens halverwege de dertiende eeuw voorzien van vestingwerken. Stadsrechten waren reeds omstreeks 1200 vastgelegd. Dit waren voorrechten die in de loop van het stadswordingsproces door de bewoners waren verworven en in onderhandeling met de Hollandse graaf op schrift werden gesteld en bezegeld.<sup>13</sup>

Middelburg maakte in de loop van de twaalfde en dertiende eeuw in een aantal opzichten vergelijkbare ontwikkelingen door als Zierikzee. Nadat in de late elfde eeuw op de tweede kreekkrug aan de noordwestkant buiten de burg nog een tweede kerk was gesticht, de Noordmonster of Sint-Pieter, en binnen de burg in 1123 de Onze-Lieve-Vrouwe-abdij, begon de stad rondom te expanderen, in het bijzonder langs de toegangswegen, maar ook op de lagere gronden naast de kreekruigen. Omstreeks 1250 werd het geheel van vestingwerken en grachten voorzien. Toen was het niet meer nodig om de verdedigingswerken van de burg te behouden, waardoor de oude ringwalburg onderdeel werd van de stad. Inmiddels waren vooral aan en in de buurt van de markt gebouwen met belangrijke stedelijke functies verzezen, zoals het stadhuis, de lakenhal en

sertatie RU Leiden, Amsterdam (De Bataafsche Leeuw) 1989.

6

Zie daarover: Zweerink, 'Ruimtelijke volwassenswording' (noot 1); Brand, 'Waterwegen en stedelijke belangen' (noot 1); G. Borger e.a., 'Twaalf eeuwen ruimtelijke informatie in het westen van Nederland in zes kaartbeelden: landschap, bewoning en infrastructuur in 800, 1200, 1500, 1700, 1900 en 2000', *OverHolland 10/11*. Amsterdam (SUN) 2011, pp. 4-124, i.h.b. 25-52.

7

De kaart en de tekst van deze paragraaf zijn gebaseerd op: Beenhakker, 'Zeeland 0-2000' (noot 2); R.M. van Heeringen en P.C. Vos, 'Holocene geology and occupation history of the Province of Zeeland', in: M.M. Fischer (red.), *Holocene evolution of Zeeland (SW Netherlands)*. Mededelingen Nederlands Instituut voor Toegepaste Geowetenschappen 59, Haarlem 1997, pp. 5-110; P. Henderikx, 'Jkpunt 400', 'Vroege middeleeuwen', 'Jkpunt 950' en 'Landschap, bewoning, sociale structuren', in: P. Brusse en P. Henderikx (red.), *Geschiedenis van Zeeland*. Deel 1: *Prehistorie – 1550*. Utrecht/Zwolle (W Books) 2012, pp. 56-57, 61-79, 85-87 en 91-106. Omdat op de kaart de steden zijn geplaatst die ontstonden van de elfde tot en met de veertiende eeuw, maar het landschap in die periode veranderde, is het onmogelijk om een kloppend kaartbeeld te geven. Er is getracht om bij benadering een representatief beeld te schetsen. In het navolgende betoog wordt nader ingegaan op de landschappelijke veranderingen, voor zover van belang voor de stadswording en stadsontwikkeling in grote lijnen.

8

De huidige Zuid-Hollandse eilanden maakten in landschappelijk opzicht deel uit van het Zeeuwse eilandennet, maar moesten, afgezien

van West-Voorne (nu Goeree) en Voorne, grotendeels nog (her)bedijkt worden, wat van de vijftiende tot en met de zeventiende eeuw gebeurde. Zie daarover: R. Rutte, 'Wording en vorm van de dorpen in de bedijkingen van Voorne-Putten en de Hoekse Waard (13e-17e eeuw)', *Historisch-Geografisch Tijdschrift*, 26 (2008), nr. 2, pp. 53-66; R. Rutte, 'Nieuw land – nieuwe samenleving – knappe nederzetting. Dorpen in de vijftiende- en zestiende-eeuwse bedijkingen in de zuidwestelijke delta', in: H. Baas e.a. (red.), *Historisch cultuurlandschap in Nederland. Vijf bijdragen*. Thema-nummer van *Historisch-Geografisch Tijdschrift*, 28 (2010), nr. 3, pp. 71-95.

9

Henderikx, 'Havenplaatsen' (noot 2); Beenhakker, 'Het water als bondgenoot' (noot 2).

10

Zie over de betrouwbaarheid van Van Deventers kaarten: *De stadsplattegronden van Jacob van Deventer*. Voorwoord van C. Koeman en een inleiding van J.C. Visser, Weesp (Robas) 1992. Zie over de functie en betekenis van deze kaarten verder: L. Vollenbronck, 'De stadsplattegronden van Jacob van Deventer. Geen militaire maar een territoriaal-politieke functie', *Historisch-Geografisch Tijdschrift*, 27 (2009), nr. 2, pp. 73-83; E. Heere, P. van der Krogt, F. Ormeling en M. Storms, 'De functie van de stadsplattegronden van Van Deventer', *Historisch-Geografisch Tijdschrift*, 28 (2010), nr. 4, pp. 140-145; B. Vannieuwenhuize, 'De stadsplannen van Jacob van Deventer: staatsgeheim, koffietafelboek, handelswaar of beleidsinstrument?', *Historisch-Geografisch Tijdschrift*, 29 (2011), nr. 3, pp. 130-135. Voor het lokaliseren van geologische structuren zoals kreekruigen en dekzandgruigen is mede gebruikgemaakt van de *Geologische kaart van*

Beveland, including the 'Drowned Land of Reimerswaal' and Borsele, in 1530.

Jacob van Deventer's urban maps are essential for cartographic analysis, for they provide a fairly reliable picture of the situation in the late Middle Ages and hence are very suitable as underlying geometry for key geographical, infrastructural and spatial/functional features can be approximately drawn in on the basis of various source materials.<sup>10</sup> Although they do not include all the urban settlements, I believe they enable us to draw a satisfactory picture of four hundred years of urbanisation in the Scheldt delta.<sup>11</sup>

## The oldest towns

According to Henderikx, Middelburg and Zierikzee were the places where urbanisation began earliest, during the eleventh and twelfth centuries. He says they were the main localities on their respective islands, Walcheren and Schouwen, where they served not only as ecclesiastical and administrative centres but also as ports and trading towns.<sup>12</sup> If we locate these various functions on Jacob van Deventer's map, we can see the following (figs. 2 and 4). In both places the harbour protrudes into the town from the east. The harbours were created by building dams across creeks, probably by the late tenth century in Middelburg, and somewhat later in Zierikzee. In Middelburg around 890 a round keep was built as a defence against the Vikings at the point where two creek ridges met, on land that originally belonged to the German king but in 1012 became a fief of the Count of Flanders, who transferred it to the Count of Holland around 1075 or 1130. The keep was probably inhabited from the very outset. South-west of it, on one of the two creek ridges, the German king founded a church in the tenth century: the West Minster (*Westmonster*) or St Martin's, the mother church of probably all the parish churches on the islands between the Eastern and Western Scheldt. A market developed next to the church. The town can thus be divided into four areas: the harbour area, the count's ('comital') area, the church area and the market area.

The same four areas can be found in Zierikzee: on a creek ridge extending from the harbour we see in succession the market, the church and the comital court. There the market area was located by the dam, adjoining the harbour. Next to the market was St Livinus's Minster (*Sint-Lievenmonster*), probably founded by St Bavo's Abbey (*Sint-Baafsabdij*) in Ghent, and the mother church of many parish churches on the island of Schouwen. Around 1150 the church was considerably enlarged, most probably on the instructions of the Count of Holland. Next to it was the comital area,

which had originally belonged to St Bavo's Abbey but was transferred to the Count of Holland in the first half of the twelfth century. As urbanisation proceeded during the twelfth and thirteenth centuries, the settlement expanded beyond the serpentine harbour and the higher creek ridge onto the lower land to the north and south. At the same time the distinction between the various areas of the town appears to have become rather blurred. Buildings with major urban functions, such as the town hall, the indoor meat market and the cloth exchange, were erected not just in the market area by the dam and the harbour, but also by the church. Some time around the mid-thirteenth century the entire town was fortified. By about 1200 it had been granted town privileges: these were obtained by the inhabitants in the course of the urbanisation process, and laid down in writing and sealed in negotiation with the Count of Holland.<sup>13</sup>

During the twelfth and thirteenth centuries Middelburg developed in a largely similar manner to Zierikzee. After a second church, the North Minster (*Noordmonster*) or St Peter's, was founded on the second creek ridge to the north-west outside the keep and Our Lady's Abbey (*Onze-Lieve-Vrouwe-abdij*) was built inside the keep in 1123, the town began to expand in all directions, especially along the access roads, as well as onto the lower land next to the creek ridges. Around 1250 the whole place was fortified and moats were dug. There was then no longer any need for the keep, which was incorporated into the town. Buildings with major urban functions (such as the town hall, the cloth exchange and the indoor meat market) had meanwhile made their appearance, mainly on and near the marketplace. In comparison with Zierikzee, the harbour was a long way from the market. The inhabitants of Middelburg were granted town privileges in much the same way as those of Zierikzee, but somewhat earlier, in the second half of the twelfth century.

If we look at the location of the two towns on their respective islands, we can see that it is not central but on the eastern side, where geographical conditions were suitable for dwelling on natural rises and for a harbour that was sheltered from sea winds and flooding. There were several roads into the settlements from the surrounding countryside. Their function as ecclesiastical and administrative centres is apparent from the early, major churches and royal and comital areas, but nothing is known for certain about their role as regional market towns. We know rather more about the role of the ports and the merchants. During the twelfth century the towns certainly traded in salt and fish, and somewhat later in wine and cloth. There were trading links with Flanders, England, Brabant, North Germany, Westphalia and

and towns' interests' (note 1); G. Borger *et al.*, 'Twelve centuries of spatial transformation in the western Netherlands, in six maps: landscape, habitation and infrastructure in 800, 1200, 1500, 1700, 1900 and 2000', *OverHolland 10/11*, Amsterdam, SUN, 2011, pp. 4-124, especially pp. 25-52.

7

The map and the text of this section are based on Beenhakker, 'Zeeland 0-2000' (note 2); R. M. van Heerlingen and P. C. Vos, 'Holocene geology and occupation history of the Province of Zeeland', in M. M. Fischer (ed.), *Holocene evolution of Zeeland (SW Netherlands)*, Mededelingen Nederlands Instituut voor Toegepaste Geowetenschappen 59, Haarlem 1997, pp. 5-110; P. Henderikx, 'IJKpunt 400', 'Vroege middeleeuwen', 'IJKpunt 950' and 'Landschap, bewoning, sociale structuren', in P. Brusse and P. Henderikx (eds), *Geschiedenis van Zeeland*, Vol. 1, *Prehistorie – 1550*, Utrecht and Zwolle, W Books, 2012, pp. 56-57, 61-79, 85-87 and 91-106. Since the map shows the towns that emerged from the eleventh to fourteenth centuries but the landscape changed during that period, a completely accurate picture cannot be given; however, an attempt has been made to provide one that is at least approximately correct. The changes in the landscape are discussed in more detail below, insofar as they are of relevance to urbanisation and urban development in general.

8

Today's South Holland islands were, in landscape terms, part of the Zeeland archipelago, but apart from West Voorne (now Goeree) and Voorne they had yet to be dyked (or re-dyked); this was done in the fifteenth to seventeenth centuries. For more on this, see R. Rutte, 'Wording en vorm van de dorpen in de bedijkingen van Voorne-Putten en de Hoekse Waard (13e - 17e

eeuw)', *Historisch-Geografisch Tijdschrift*, 26 (2008), no. 2, pp. 53-66; R. Rutte, 'Nieuw land – nieuwe samenleving – knappe nederzetting: dorpen in de vijftiende- en zestiende-eeuwse bedijkingen in de zuidwestelijke delta', in H. Baas *et al.* (eds), *Historisch cultuurlandschap in Nederland: vijf bijdragen*, thematic issue of *Historisch-Geografisch Tijdschrift*, 28 (2010), no. 3, pp. 71-95.

9

Henderikx, 'Havenplaatsen' (note 2); Beenhakker, 'Het water' (note 2).

10

For more on the reliability of Van Deventer's maps, see *De stadsplattegronden van Jacob van Deventer*, with a foreword by C. Koeman and an introduction by J. C. Visser, Weesp, Robas, 1992. For more on the function and significance of these maps, see also L. Vollenbronck, 'De stadsplattegronden van Jacob van Deventer: geen militaire maar een territoriaal-politieke functie', *Historisch-Geografisch Tijdschrift*, 27 (2009), no. 2, pp. 73-83; E. Heere, P. van der Krogt, F. Ormeling and M. Storms, 'De functie van de stadsplattegronden van Van Deventer', *Historisch-Geografisch Tijdschrift*, 28 (2010), no. 4, pp. 140-145; B. Vannieuwenhuyze, 'De stadsplannen van Jacob van Deventer: staatsgeheim, koffietafelboek, handelswaar of beleidsinstrument?', *Historisch-Geografisch Tijdschrift*, 29 (2011), no. 3, pp. 130-135. In locating geological structures such as creek ridges and sand ridges, use has been made of, *inter alia*, the *Geologische kaart van Nederland 1:50:000*, published by the Geological Survey of the Netherlands in Haarlem: F. F. F. E. van Rummelen, Blad Walcheren (1972), Bladen Zeeuwsch-Vlaanderen West en Oost (1977), Blad Beveland (1978).

11

Jacob van Deventer also produced a map of Westka-

de vleeshal. In vergelijking met Zierikzee lag de haven ver van de markt. Stadsrechten verwierven de inwoners van Middelburg op een vergelijkbare manier als die van Zierikzee, maar al iets eerder, in de tweede helft van de twaalfde eeuw.

Bezien we de ligging van Middelburg en Zierikzee op de eilanden, op Walcheren en Schouwen, dan valt op dat ze niet centraal op die eilanden liggen, maar zijn gesitueerd aan de oostkant, waar de geografische omstandigheden gunstig waren voor bewoning op natuurlijke hoogten en voor een haven in de luwte van de zeewinden en vloed. Vanuit het land liepen verschillende wegen de nederzetting in. De functie als kerkelijk en bestuurlijk centrum spreekt uit de vroege, belangrijke kerken en koninklijke en grafelijke gebieden, maar over de betekenis als regionaal marktcentrum is niets met zekerheid bekend. Over de rol van de havens en de handelaren weten we iets meer. In ieder geval in de loop van de twaalfde eeuw wordt er gehandeld in zout en vis. Iets later is er tevens sprake van wijn en laken. Er bestaan handelscontacten met Vlaanderen, Engeland, Brabant, Noord-Duitsland, Westfalen en het Rijnland. De graven trachtten deze handel te stimuleren door het sluiten van verdragen, het verkrijgen van tolvrijdommen en het verlenen van voorrechten. Het blijft echter moeilijk om goed zicht te krijgen op de plaats van Middelburg en Zierikzee binnen de handelsstromen over de langere afstand ten tijde van de stadswording – de schaarse schriftelijke bronnen zijn daarover niet eenduidig – en om te duiden in hoeverre deze doorslaggevend was voor die wording.

## Noord-Vlaamse havens

Hoewel er minder bekend is over de wording van de hier te behandelen steden ten zuiden van de Westerschelde, te weten Oostburg, Aardenburg, Axel en Hulst, lijkt het voor deze groep gemakkelijker om het verband met de handel over de langere afstand aan te geven. Dit komt door de uitgesproken situering in het landschap en de ligging ten opzichte van de grote steden in Vlaanderen, in het bijzonder Brugge en Gent, die reeds in de tiende en elfde eeuw opkwamen en vanaf de twaalfde eeuw met een enorme lakennijverheid tot de grootste steden van West-Europa gingen behoren.<sup>14</sup> Bovendien biedt vergelijking van de plattegrondopbouw met die van Middelburg en Zierikzee aanknopingspunten waarmee de schaarste aan schriftelijke bronnen en onderzoek deels kan worden overwonnen.<sup>15</sup>

In Oostburg werd evenals in Middelburg omstreeks 890 een ringwalburg tegen de Noordmannen gebouwd bij een kreek (afb. 6).<sup>16</sup> Naar alle waarschijnlijkheid gebeurde dit in opdracht

van de graaf van Vlaanderen. Eveneens werd juist buiten dit grafelijke gebied van de burg, aan de zuidoostkant, een kerk gesticht, in opdracht van de Vlaamse graaf, vermoedelijk aan het begin van de elfde eeuw. Deze kerk, gewijd aan Sint-Eloy ofwel Sint-Eligius, was de moederkerk van de parochiekerken ten oosten van Oostburg. De kreek die aan de zuid- en de westkant van Oostburg liep, fungeerde als haven. Langzamerhand ontwikkelde zich naast de kerk een markt, waaraan later het stadhuis werd gebouwd. In de loop van de twaalfde eeuw werd een tweede kerk toegevoegd ten zuidwesten van de burg: de Sint-Baafs ofwel Sint-Bavo. In de dertiende eeuw had Oostburg stadsrechten. Naar het zich laat aanzien zette het stadswordingproces later in dan in Middelburg en op een bescheidener schaal. Afgezien van de geringe hoeveelheid gegevens over Oostburg wordt een helder zicht op de stadswording vertroebeld doordat de stad na een bloeiperiode in de dertiende eeuw gedurende de navolgende eeuwen dramatisch kromp en terugviel. Dit proces verkeerde al in een vergaand stadium toen Jacob van Deventer Oostburg rond 1560 in kaart bracht. Had Oostburg oorspronkelijk een uitermate gunstige ligging voor de handel – met zijn haven had het immers aansluiting op de waterlopen die Brugge verbonden met de Noordzee, het Zwin en het Zwarte Gat –, verzanding en bedijking van deze waterverbindingen vanaf de veertiende eeuw deden die positie teniet.<sup>17</sup>

Aardenburg, op ongeveer zes kilometer ten zuidwesten van Oostburg, profiteerde van een vergelijkbare ligging als Oostburg, tussen Brugge en de zee, maar ging eveneens teloor door het verdwijnen van de waterverbindingen en de handel, die klaarblijkelijk doorslaggevend was voor de stadswording en -ontwikkeling. Aardenburg gaat terug op een Romeins legerkamp (*castellum*), waar vanaf ongeveer 170 tot 270 n.C. soldaten lagen. Dat legerkamp was gesitueerd op een oost-west gelegen dekzandrug en aan een zuid-noord lopend riviertje, de Ee, dat uitmondde in het Zwin (afb. 7). Na de invallen van de Noordmannen, tegen het einde van de negende eeuw, nam de graaf van Vlaanderen bezit van de resten van het Romeinse kamp en het gebied daaromheen. Even ten oosten van de plek van het kamp stichtte de Vlaamse graaf in de eerste helft van de tiende eeuw de Maria- of Onze-Lieve-Vrouwe-kerk, moederkerk van onder andere de Sint-Eligius in Oostburg. Omstreeks 950 schonk de graaf deze kerk aan de Gentse Sint-Baafsabdij. Wat later deed hij dat ook met het gebied van het Romeinse legerkamp, waar de abdij omstreeks 1000 een kapel stichtte gewijd aan Sint-Baafs, die in de dertiende eeuw uitgroeide tot de Sint-Bavokerk.<sup>18</sup>

Misschien vanaf de late elfde eeuw, maar

*Nederland 1:50.000*, uitgegeven door de Rijks Geologische Dienst te Haarlem: F.F.F.E. van Rummelen, Blad Walcheren (1972), Bladen Zeeuwsch-Vlaanderen West en Oost (1977), Blad Beveland (1978).

11

Jacob van Deventer maakte ook van Westkapelle een kaart, maar het is onduidelijk in hoeverre deze een beeld geeft van de situatie in de dertiende en veertiende eeuw, toen de stadswording plaatsvond. Bovendien lijkt het stadswordingproces in een vroeg stadium te zijn stilgevallen, wat eveneens geldt voor het even verderop gelegen Domburg, dat soms ook wordt genoemd als stad. Zie: A.P. de Klerk, 'Westkapelle', in: *De stadsplattegronden van Jacob van Deventer – Map 7: Zeeland, Kaartbeschrijvingen*. Alphen aan den Rijn (Canaletto) 1995.

12

P.A. Henderikx, 'Ontstaan en ruimtelijke ontwikkeling van Middelburg (9e-14e eeuw)', in: P.J. Woltering, W.J.H. Verwers en G.H. Scheepstra (red.), *Middel-eeuwse toestanden. Archeologie, geschiedenis en monumentenzorg. Aangeboden aan Herbert Sarfatij bij zijn 65e verjaardag*. Amersfoort/Hilversum (ROB/Verloren) 2002, pp. 241-267; P.A. Henderikx, 'Het ontstaan en de vroegste ontwikkeling van Zierikzee tot circa 1300', in: idem, *Land, water en bewoning* (noot 2), pp. 81-103; Henderikx, 'Graaf en stad' (noot 3).

13

J.G. Kruisheer, 'Het ontstaan van de oudste Zeeuwse stadsrechteroorkonden', in: C.M. Cappon e.a. (red.), *Ad fontes. Opstellen aangeboden aan prof. dr. C. van de Kieft ter gelegenheid van zijn afscheid als hoogleeraar in de middeleeuwse geschiedenis aan de Universiteit van Amsterdam*. Amsterdam (Verloren) 1984, pp. 275-304.

14

A. Verhulst, *The Rise of*

*Cities in North-West Europe*. Cambridge (Cambridge University Press) 1999, pp. 75-92 over de opkomst van Brugge en Gent, en pp. 135-148 over de enorme omvang en impact van de lakenindustrie in de Vlaamse steden vanaf de twaalfde eeuw.

15

Naar de wording van de steden in het tegenwoordige Zeeuws-Vlaanderen is bijzonder weinig onderzoek gedaan; zowel de meeste Nederlandse als de Belgische onderzoekers laten deze steden links liggen. Vergelijk wel: J. De Meulemeester, 'Kardolingische castra en stadontwikkeling: enkele archeo-topografische suggesties', in: *La genèse et les premiers siècles des villes médiévales dans les Pays-Bas méridionaux / Ontstaan en vroegste geschiedenis van de middeleeuwse steden in de Zuidelijke Nederlanden*. Z.p. 1990, pp. 117-149.

16

P.A. Henderikx, 'De ringwalburgen in het mondingsgebied van de Schelde in historisch perspectief', in: R.M. van Heeringen, P.A. Henderikx en A. Mars (red.), *Vroeg-Middeleeuwse ringwalburgen in Zeeland*. Goes/Amersfoort (De Koperen Tuin/ROB) 1995, pp. 71-112, i.h.b. 96-97 en 104 over Oostburg; O.W. Hoogerhuis, 'Oostburg', in: *De stadsplattegronden van Jacob van Deventer* (noot 11).

17

Hoogerhuis, 'Oostburg' (noot 16).

18

Het is verleidelijk om in de tweede kerk die in Oostburg werd gesticht, eveneens gewijd aan Sint-Bavo, een parallel te zien met Aardenburg: zou de tweede kerk ook daar in opdracht van de Gentse abdij zijn gebouwd op eigen grond? Zie over Aardenburg, de stad in Zeeuws-Vlaanderen waarvan de wording het grondigst is onderzocht: B.R. de Melker, *De ontwikkeling van de stad Aardenburg en haar*

the Rhineland. The counts attempted to promote this trade by signing treaties, obtaining exemptions from tolls and granting privileges. However, it is still hard to determine Middelburg and Zierikzee's role in long-distance trade during the urbanisation process – the few extant written sources are unclear on the subject – or how important this was for that process.

## North Flemish ports

Although less is known about the development of the towns to the south of the Western Scheldt that are discussed here – Oostburg, Aardenburg, Axel and Hulst – the link with long-distance trade seems clearer. This is due to their prominent position in the landscape and their location in relation to cities in Flanders, especially Bruges and Ghent, which first emerged back in the tenth and eleventh centuries and whose cloth industries made them some of the largest cities in Western Europe from the twelfth century onwards.<sup>14</sup> Comparison of their ground plans with those of Middelburg and Zierikzee also provides information that helps compensate for the paucity of written sources and research.<sup>15</sup>

In Oostburg, just as in Middelburg, a keep was built by a creek as a defence against the Vikings around 890 (fig. 6).<sup>16</sup> This was most probably done on the instructions of the Count of Flanders. He also founded a church just outside the comital area of the keep, to the south-east, probably in the early eleventh century. The church, dedicated to St Eligius (or St Eloy), was the mother church of the parish churches to the east of Oostburg. The creek to the south and west of Oostburg served as a harbour. A market gradually developed next to the church, and the town hall was later built there. A second church, St Bavo's, was added south-west of the keep in the course of the twelfth century. By the thirteenth century Oostburg had town privileges. Urbanisation appears to have got under way there later than in Middelburg, and on a more modest scale. Apart from the small amount of information about Oostburg, a picture of the urbanisation process there is obscured by the fact that, after prospering in the thirteenth century, the town shrank and declined dramatically in the centuries that followed. This process was already far advanced by the time Jacob van Deventer produced his map of Oostburg around 1560. Although the town originally had an outstanding location for trade – its harbour was linked to the Zwin and the Zwarte Gat estuaries between Bruges and the North Sea – this privileged status was destroyed as the two waterways silted up and were dyked from the fourteenth century onwards.<sup>17</sup>

Aardenburg, some six kilometres to the south-west, enjoyed a similar location to Oostburg between Bruges and the sea, but also declined with the loss of its waterways and trade, which were evidently a decisive factor in urbanisation and urban development. The town began as a Roman army camp (*castellum*), where soldiers were stationed from about 170 to 270 CE. The camp was located on an east-west sand ridge and a small north-south river, the Ee, which flowed into the Zwin (fig. 7). Following the Viking attacks in the late ninth century, the Count of Flanders took over the remains of the Roman camp and the surrounding area. Just east of the site he founded St Mary's (or Our Lady's) Church, the mother church of such churches as St Eligius's in Oostburg, in the first half of the tenth century. Around 950 the count gave the church to St Bavo's Abbey in Ghent. Somewhat later he did the same with the site of the Roman army camp, where the abbey founded a chapel dedicated to St Bavo around 1000; in the thirteenth century this would develop into St Bavo's Church.<sup>18</sup>

Perhaps from the late eleventh century onwards, but in any case during the twelfth, the town mainly grew in the area just north of the land owned by the abbey. Following the natural height of the sand ridge, a serpentine development reminiscent of Zierikzee could be seen from east to west: Our Lady's parish church, to the north of the former army camp the marketplace where the town council took up residence and an indoor market and town hall would develop during the thirteenth century, and finally the harbour on the Ee. The oldest harbour appears to have been located north of the marketplace, on a waterway that flowed into the Ee, but by the twelfth century it was directly on the river. The harbour moved again in 1244, when the Ee Canal was dug to the west of the river to improve navigation links with the Zwin.<sup>19</sup> The prosperity that Aardenburg experienced during the thirteenth century caused the town to expand onto the lower land north and south of the sand ridge. Just as we have seen in Middelburg and Zierikzee, the distinction between the various functions must have largely disappeared and the area of the former army camp, including St Bavo's, must have been incorporated into the town. Around 1300, wide double moats were built round the town. However, it began to decline during the fourteenth century as the waterways silted up. The town privileges that were granted in 1187, and renewed in 1330, would make little difference.

Axel and Hulst seem to have younger roots than Middelburg, Zierikzee, Oostburg and Aardenburg – the churches date back no further than about 1100<sup>20</sup> – and they emerged somewhat later,

but it is not clear to what extent this provides a picture of the situation in the thirteenth and fourteenth centuries, when urbanisation took place. Moreover, the urbanisation process appears to have come to a halt at an early stage, which is also true of nearby Domburg, sometimes also referred to as a town. See A. P. de Klerk, 'Westkapelle', in *De stadsplattegronden van Jacob van Deventer* – file 7: *Zeeland, Kaartbeschrijvingen*, Alphen aan den Rijn, Canaletto, 1995.

12

P. A. Henderikx, 'Ontstaan en ruimtelijke ontwikkeling van Middelburg (9e-14e eeuw)', in P. J. Woltering, W. J. H. Verwers and G. H. Scheepstra (eds), *Middel-eeuwse toestanden: archeologie, geschiedenis en monumentenzorg – Aangeboden aan Herbert Sarfatij bij zijn 65e verjaardag*, Amersfoort and Hilversum, ROB/Verloren, 2002, pp. 241-267; P. A. Henderikx, 'Het ontstaan en de vroegste ontwikkeling van Zierikzee tot circa 1300', in *id.*, *Land, water en bewoning* (note 2), pp. 81-103; Henderikx, 'Graaf en stad' (note 3).

13

J. G. Kruisheer, 'Het ontstaan van de oudste Zeeuwse stadsrechtsoorkonden', in C. M. Cappon *et al.* (ed.), *Ad fontes: opstellen aangeboden aan prof. dr. C. van de Kieft ter gelegenheid van zijn afscheid als hoogleeraar in de middeleeuwse geschiedenis aan de Universiteit van Amsterdam*, Amsterdam, Verloren, 1984, pp. 275-304.

14

A. Verhulst, *The Rise of Cities in North-West Europe*, Cambridge, Cambridge University Press, 1999 (pp. 75-92 on the rise of Bruges and Ghent, and pp. 135-148 on the huge scale and impact of the cloth industry in Flemish cities from the twelfth century onwards).

15

There has been very little

research into the development of the towns in Zeeland Flanders, which are largely ignored by both Dutch and Belgian researchers. However, see J. De Meulemeester, 'Karolingische castra en stadsontwikkeling: enkele archeo-topografische suggesties', in *La genèse et les premiers siècles des villes médiévales dans les Pays-Bas méridionaux / Ontstaan en vroegste geschiedenis van de middeleeuwse steden in de Zuidelijke Nederlanden*, s.l. 1990, pp. 117-149.

16

P. A. Henderikx, 'De ringwalburgen in het mondingsgebied van de Schelde in historisch perspectief', in R. M. van Heeringen, P. A. Henderikx and A. Mars (eds), *Vroeg-Middeleeuwse ringwalburgen in Zeeland*, Goes and Amersfoort, De Koperen Tuin/ROB, 1995, pp. 71-112, especially pp. 96-97 and 104 on Oostburg; O. W. Hoogerhuis, 'Oostburg', in *De stadsplattegronden van Jacob van Deventer* (note 11).

17

Hoogerhuis, 'Oostburg' (note 16).

18

It is tempting to see a parallel with Aardenburg in the second church that was founded in Oostburg and was likewise dedicated to St Bavo. Was the second church also commissioned by the abbey in Ghent, on land owned by the abbey? For more on Aardenburg, the town in Zeeland Flanders whose development has been most thoroughly researched, see B. R. de Melker, *De ontwikkeling van de stad Aardenburg en haar bestuurlijke instellingen in de Middeleeuwen*, Scriptierreeks Commissie Regionale Geschiedbeoefening Zeeland 3, Middelburg, 1988; B. R. de Melker, 'Het oudste stadsrecht van Aardenburg', *Archief Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen*, 1990, pp. 1-44, especially pp. 1-2; J. A. Trimpe Burger, 'Aardenburg – Rodanburg – Burg aan de



zeker gedurende de twaalfde eeuw groeide de stad voornamelijk in het gebied juist ten noorden van de gronden van de Gentse abdij. De natuurlijke hoogte van de dekzandrug volgend, waren in een slurf die associaties opwekt met Zierikzee, van oost naar west te vinden: de parochiekerk van Onze Lieve Vrouw, benoorden het oude legerkamp de markt waar het stadsbestuur ging zetelen en in de dertiende eeuw een halle en schepenhuis verschenen, en ten derde de haven aan de Ee. De oudste haven schijnt ten noorden van de markt gelegen te hebben, in een waterloop die in de Ee uitkwam, maar in de twaalfde eeuw lag de haven dus aan de Ee. De haven verschoof nogmaals in 1244, toen ten westen van de Ee het Eekanaal werd gegraven ter verbetering van de scheepvaartverbinding met het Zwin.<sup>19</sup> De bloei die Aardenburg gedurende de dertiende eeuw doormaakte, resulteerde in uitbreidingen op de lagere gronden ten noorden en zuiden van de dekzandrug. Net zoals we zagen in Middelburg en Zierikzee, zal in die periode het onderscheid tussen de verschillende gebieden voor een groot deel zijn verdwenen, zal dus ook de grond van het voormalige legerkamp met daarop de Sint-Bavo onderdeel van de stad zijn geworden. Het geheel werd rond 1300 voorzien van een ruime dubbele omgrachting. In de loop van de veertiende eeuw zette het verval echter in door de verzanding van de waterlopen. De in 1187 verkregen en in 1330 vernieuwde stadsrechten konden daar niets meer aan veranderen.

Axel en Hulst schijnen minder oude wortels te hebben dan Middelburg, Zierikzee, Oostburg en Aardenburg – de kerken gaan niet verder terug dan omstreeks 1100<sup>20</sup> – en kwamen ook iets later op, maar in de opbouw van de plattegronden zijn wel opvallende parallellen te vinden en de situatie doet denken aan die van Aardenburg. Zowel Axel als Hulst zijn gesitueerd op de meest noordelijk gelegen dekzandruggen, precies bij een plek waar van zuid naar noord een waterloop door de rug sneed, respectievelijk de Blijde en de Saxhaven geheten, die uitmondde in de Westerschelde en landinwaarts in verbinding stond met Gent. Ze lagen dus op handelsroutes van de grote Vlaamse stad Gent naar de Noordzee, op de plek waar vermoedelijk overslag nodig was: tot daar konden vanaf de Schelde grote schepen varen, terwijl kleinere bootjes het transport van en naar Gent uitvoerden. In ieder geval vanaf de dertiende eeuw, de grote bloeiperiode van Axel en Hulst, werd het nodig om vaarten te graven richting Gent omdat de oude waterlopen steeds verder verzanden. Verzanding, in het bijzonder ook van de waterverbindingen met de Westerschelde, deed uiteindelijk ook Axel en Hulst de das om. Weliswaar zette het verval later in dan in Oostburg en

Aardenburg, maar het kon niet worden gekeerd.<sup>21</sup>

Toen Jacob van Deventer zijn stadsplattegronden tekende, ging het de steden zeker niet meer voor de wind, maar de oude havens zijn nog goed te lokaliseren (afb. 8 en 9). In Hulst lag de haven aan de noordwestkant. Naast de haven zijn op de dekzandrug kunstmatige ophogingen uit de elfde eeuw gevonden, waarvan wordt verondersteld dat deze deel uitmaakten van een versterking, de zogenoemde Guldenberch.<sup>22</sup> Misschien betreft het een grafelijke versterking, niet alleen omdat de Vlaamse graaf het gebied waarin Hulst en Axel liggen in 1012 in leen kreeg van de Duitse koning, waarbij valt te verwachten dat hij tevens grond in handen wist te krijgen op de strategisch gelegen plek te Hulst – overigens vond de overdracht van de burg in Middelburg aan de graaf tegelijkertijd plaats – maar ook wegens opvallende overeenkomsten met de plattegrondopbouw van de andere steden, in het bijzonder Middelburg. Juist buiten de versterking in Hulst, aan de zuidoostkant, staat namelijk de kerk, daarnaast ligt de markt. En de overeenkomsten gaan verder: in de loop van de dertiende eeuw breidde de stad zich rondom deze vier onderscheiden gebieden uit, werd de vermoedelijk grafelijke versterking onderdeel van de stad en werd het geheel voorzien van vestingwerken. Stadsrechten verwierf Hulst in de laatste decennia van de twaalfde eeuw.<sup>23</sup>

In Axel lag de haven aan de oostkant van de nederzetting op de dekzandrug, waarbij bedacht moet worden dat de waterloop daar vroeger een stuk breder zal zijn geweest, iets wat wellicht eveneens geldt voor ten minste een deel van de havens in de eerder behandelde steden. Een eind naar het westen is de markt te vinden, ten zuiden daarvan de kerk.<sup>24</sup> Het vierde element, een al dan niet versterkt grafelijk gebied, is tot op heden niet gelokaliseerd. Wel wordt ervan uitgegaan dat er een oude versterking is geweest, mogelijk in een vroeg stadium door de graven van Vlaanderen in leen gegeven aan plaatselijke lieden, de latere heren van Axel.<sup>25</sup> Gezien de opbouw van de andere steden, in het bijzonder Hulst, ligt het voor de hand om dat oude grafelijke gebied te zoeken tussen de markt en de haven. Tijdens de bloeiperiode van de stad, die evenals Hulst in de laatste decennia van de twaalfde eeuw stadsrechten kreeg,<sup>26</sup> zal het zijn geïntegreerd in de zich uitbreidende stad. Van die uitbreiding is op de kaart van Jacob van Deventer nog iets terug te vinden langs de westoever van de Blijde en ten westen van de markt. Toen deze kaart werd getekend, omstreeks 1560, had de krimp van de stad echter al ingezet.

Uit schriftelijke bronnen blijkt dat tijdens de bloeiperiode van Axel, Hulst, Aardenburg en Oostburg in de dertiende eeuw via deze steden intensief handel werd gedreven in onder meer wol,

*bestuurlijke instellingen in de Middeleeuwen*. Scriptie-reeks Commissie Regionale Geschiedbeoefening Zeeland 3, Middelburg 1988; B.R. de Melker, 'Het oudste stadsrecht van Aardenburg', *Archief Koninklijk Zeeuwisch Genootschap der Wetenschappen*, 1990, pp. 1-44, i.h.b. 1-2; J.A. Trimpe Burger, 'Aardenburg – Rodenburg – Burg aan de Rudanna', *Naamkunde* 17 (1986), pp. 335-346; D. de Vries, 'The early history of Aardenburg to 1200', *Berichten van de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek* 18 (1968), pp. 227-260; D. de Vries, 'Aardenburg', in: *De stadsplattegronden van Jacob van Deventer* (noot 11).

19

M.K.E. Gottschalk, *Historische geografie van westelijk Zeeuws-Vlaanderen*. Deel I, *Tot de Sint-Elisabethsvloed van 1404*. Assen (Van Gorcum) 1955, pp. 40-43.

20

P.J. Brand, *De geschiedenis van Hulst*. Hulst 1972, pp. 1-22; J. Wesseling, *De geschiedenis van Axel*. Groningen (Niemeyer) 1966, pp. 1-14.

21

Zie over de terugval van Hulst en Axel: P. Stabel, *De kleine stad in Vlaanderen. Bevolkingsdynamiek en economische functies van kleine en secundaire centra in het Gentse kwartier (14de-16de eeuw)*. Brussel 1995, pp. 19-21.

22

A.J.H.M. Prinsen m.m.v. P.E.M. Stockman, 'Hulst', in: *De stadsplattegronden van Jacob van Deventer* (noot 11); J. De Meulemeester, 'Aarden versterkingen in Noord-Vlaanderen', in: A.M.J. de Kraker, H. Van Royen en M.E.E. De Smit (red.), 'Over den Vier Ambachten'. 750 jaar Keure. 500 jaar Graaf Jansdijk. Kloosterzande 1993, pp. 137-148, i.h.b. 138-139. Vergelijk: De Meulemeester, 'Karolingische castra en stadsontwikkeling' (noot 15).

23

P. Henderikx, 'Politieke

geschiedenis en bestuurlijke instellingen', in: Brusse en Henderikx (red.), *Geschiedenis van Zeeland* (noot 7), pp. 107-124, i.h.b. 124.

24

A.J.H.M. Prinsen, 'Axel', in: *De stadsplattegronden van Jacob van Deventer* (noot 11).

25

J.A. Trimpe Burger, 'Opgravingen in de oude stad van Axel (Steentijd, Romeinse tijd, Middeleeuwen)', *Berichten van de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek*, 17 (1967), pp. 35-52.

26

Henderikx, 'Politieke geschiedenis' (noot 23), p. 124.

but the ground plans show striking parallels and the situation is reminiscent of Aardenburg. Both Axel and Hulst are located on the most northerly sand ridges, at the exact point where waterways intersected the ridge from south to north – the Blijde and the Saxhaven, which flowed into the Western Scheldt and were connected inland to Ghent. They were thus located on trading routes between the major Flemish city of Ghent and the North Sea, at a point where transshipment was probably required – larger vessels could get that far from the Scheldt, and smaller ones provided transport to and from Ghent. In any case, from the thirteenth century onwards, when Axel and Hulst were at the height of their prosperity, canals had to be dug towards Ghent because the old waterways were silting up. This process – especially in the waterways linking Axel and Hulst to the Western Scheldt – was what caused the decline of the two towns; it began later than in Oostburg and Aardenburg, but it could not be reversed.<sup>21</sup>

By the time Jacob van Deventer drew his maps the towns were no longer prospering, but the old harbours can still be identified (figs. 8 and 9). In Hulst the harbour was located to the northwest. Next to the harbour, artificial heights from the eleventh century have been found on the sand ridge; these are assumed to have been part of fortifications known as the Guldenberch.<sup>22</sup> It seems likely that these were built by the count, not just because the Count of Flanders had been given the Hulst and Axel area as a fief by the German king in 1012 and probably also managed to gain possession of strategically important land in Hulst (the keep in Middelburg was transferred to the count around the same time), but also because of striking similarities to the ground plans of the other towns, especially Middelburg. The church is located just outside the fortifications of Hulst, to the south-east, and next to it is the market. And there are other similarities: in the thirteenth century the town expanded around these four separate areas, the presumably comital fortifications became part of the town and the whole town was further fortified. Hulst was granted town privileges in the closing decades of the twelfth century.<sup>23</sup>

In Axel, the harbour was to the east of the settlement on the sand ridge; it should be remembered that the waterway there must formerly have been a good deal wider, which may also have been true of at least some of the harbours in the aforementioned towns. Some way to the west is the market, with the church to the south of it.<sup>24</sup> The fourth feature, which may or may not have been a fortified comital area, has so far not been identified. However, it is assumed that there were old fortifications, which the Counts of Flanders

may have granted as fiefs to local people, the later Lords of Axel.<sup>25</sup> Given the structure of the other towns, especially Hulst, it seems likely that the old comital area was located between the market and the harbour. When the town (which like Hulst was granted town privileges in the closing decades of the twelfth century)<sup>26</sup> was flourishing, the area must have been integrated into the expanding town. Traces of this can be seen on Jacob van Deventer's map, along the western bank of the Blijde and to the west of the market. But by the time the map was drawn, around 1560, the town had already begun to decline.

Written sources reveal that, when Axel, Hulst, Aardenburg and Oostburg were flourishing in the thirteenth century, they were intensively trading in wool, grain, wine, beer, salt, peat, livestock and other products.<sup>27</sup> They served as outports and transshipment points for Ghent and Bruges. Merchants travelled back and forth to the two Flemish cities (which were among western Europe's leading industrial and commercial centres) and transported goods to ports in England and France, as well as Holland, north Germany and the Rhineland. In the thirteenth century Aardenburg and Oostburg were members of the London Hanseatic League. The Counts of Flanders encouraged trade, not just by granting various privileges (including exemptions from tolls) but also by helping to dig the navigation routes that kept the various towns accessible. Unfortunately these efforts were unsuccessful, and the towns began to decline from around 1300 onwards. Another cause of the decline, besides the silting-up of navigation routes and harbours, was the major flooding from 1375 onwards, followed by a combination of warfare, inundation and devastation during the fifteenth and sixteenth centuries. The literature often mentions the importance of the north Flemish towns, especially Hulst and Axel, as regional centres.<sup>28</sup> This was certainly true; but the decline that began with the reduction in long-distance trade and eventually the end of the towns' function as transshipment centres for goods to and from the Flemish cities shows that these international flows of commodities were probably of crucial importance to urbanisation and urban development.

## New ports

After the emergence of the first two groups of towns, other towns did not develop until the late thirteenth century. The new ports of Vlissingen, Veere and Brouwershaven were established in the decades round 1300.<sup>29</sup> Their spatial structure and development was very different from those of the older towns. They were favourably located close

Rudanna', *Naamkunde* 17 (1986), pp. 335-346; D. de Vries, 'The early history of Aardenburg to 1200', *Berichten van de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek* 18 (1968), pp. 227-260; D. de Vries, 'Aardenburg', in *De stadsplattegronden van Jacob van Deventer* (note 11).

19

M. K. E. Gottschalk, *Historische geografie van westelijk Zeeuws-Vlaanderen*. Vol. I, *Tot de Sint-Elisabethsvloed van 1404*, Assen, Van Gorcum, 1955, pp. 40-43.

20

P. J. Brand, *De geschiedenis van Hulst, Hulst*, 1972, pp. 1-22; J. Wesseling, *De geschiedenis van Axel*, Groningen, Niemeijer, 1966, pp. 1-14.

21

For more on the decline of Hulst and Axel, see P. Stabel, *De kleine stad in Vlaanderen: bevolkingsdynamiek en economische functies van kleine en secundaire centra in het Gentse kwartier (14de – 16de eeuw)*, Brussels, 1995, pp. 19-21.

22

A. J. H. M. Prinsen, with P. E. M. Stockman, 'Hulst', in *De stadsplattegronden van Jacob van Deventer* (note 11); J. De Meulemeester, 'Aarden versterkingen in Noord-Vlaanderen', in A. M. J. de Kraker, H. Van Royen and M. E. E. De Smit (eds), *'Over den Vier Ambachten': 750 jaar Keure: 500 jaar Graaf Jansdijk, Kloosterzande*, 1993, pp. 137-148, especially pp. 138-139. Cf. De Meulemeester, 'Karolingische castra en stadsontwikkeling' (note 15).

23

P. Henderixx, 'Politieke geschiedenis en bestuurlijke instellingen', in Brusse and Henderixx (eds), *Geschiedenis van Zeeland* (note 7), pp. 107-124, especially p. 124.

24

A. J. H. M. Prinsen, 'Axel', in *De stadsplattegronden van Jacob van Deventer* (note 11).

25

J. A. Trimpe Burger, 'Opgra-

vingen in de oude stad van Axel (Steen Tijd, Romeinse tijd, Middeleeuwen)', *Berichten van de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek*, 17 (1967), pp. 35-52.

26

Henderixx, 'Politieke geschiedenis' (note 23), p. 124.

27

Gottschalk, *Westelijk Zeeuws-Vlaanderen* (note 19), pp. 39-51; M. K. E. Gottschalk, *De Vier Ambachten en het Land van Saafinge in de Middeleeuwen: een historisch-geografisch onderzoek betreffende Oost Zeeuws-Vlaanderen*. Assen, Van Gorcum, 1984, pp. 96-99. Biervliet is also regularly mentioned in the sources; given its location and development, which resemble those of Axel and Hulst, it could well have had a similar ground plan structure. However, little is known for certain about this; Van Deventer did not produce a map of the town around 1560, for it had not only suffered flood damage, but had also declined in importance.

28

See, for example, Prinsen, 'Hulst' (note 22) and Prinsen, 'Axel' (note 24).

29

Henderixx, 'Havenplaatsen' (note 2).

graan, wijn, bier, zout, turf en vee.<sup>27</sup> Ze fungeerden als voor- en overslaghavens van Gent en Brugge. Handelaren voeren af en aan naar deze twee grote Vlaamse steden, die behoorden tot de grootste industrie- en handelscentra van West-Europa, en verzorgden het transport van de goederen over de langere afstand op Engelse en Franse havensteden, alsmede op Holland, Noord-Duitsland en het Rijnland. Aardenburg en Oostburg waren in de dertiende eeuw lid van de Londense Hanze. De graven van Vlaanderen stimuleerden de handel, niet alleen door het verlenen van diverse voorrechten, waaronder tolvrjdommen, maar ook door bemoeienis met het graven van vaarwegen die de steden bereikbaar moesten houden. Helaas mocht dit niet baten. De geleidelijke terugval begon reeds omstreeks 1300. Behalve door de genoemde verzanding van scheepvaartroutes en de havens werd deze terugval mede veroorzaakt door grote overstromingen vanaf 1375 en gedurende de vijftiende en zestiende eeuw vooral ook door oorlogsgewoel, inundaties en verwoestingen. In de literatuur wordt dikwijls gewezen op de betekenis van de Noord-Vlaamse steden als streekcentrum, in de eerste plaats Hulst en Axel.<sup>28</sup> Die functie vervulden ze zeker, maar het verval dat intrad met de terugval van de handel over de langere afstand en uiteindelijk het verdwijnen van de overslagfunctie voor goederen van en naar de grote Vlaamse steden, wijst erop dat deze internationale goederenstromen naar alle waarschijnlijkheid doorslaggevend waren voor de stadswording en -ontwikkeling.

## Nieuwe havensteden

Na de opkomst van de eerste twee groepen steden kwamen er pas aan het einde van de dertiende eeuw weer steden bij. In de decennia rond 1300 werden binnen korte tijd de nieuwe havensteden Vlissingen, Veere en Brouwershaven aangelegd.<sup>29</sup> Deze hebben een ruimtelijke opbouw en wordingsgeschiedenis die sterk afwijkt van die van de oudere steden. Op uitermate gunstig gelegen plekken direct aan de kust en dicht bij de Noordzee, maar juist in de luwte van de zeewind en stormen, werden Brouwershaven en Veere aan de noordkant van respectievelijk Schouwen en Walcheren gesitueerd, Vlissingen aan de zuidkant van Walcheren. Daar werden langwerpige havens gegraven, die het centrale en bepalende element gingen vormen van de nieuwe handelsnederzettingen (afb. 11, 12 en 14). Deze werden aangelegd naast de havens en hadden regelmatig opgebouwde stratenplannen die werden ingepast in de landschappelijke situatie ter plaatse, waarbij de loop van de zeedijk een belangrijk element was. Alle drie de nieuwe havens verschenen op een

plek waar tot dan toe geen nederzetting had gelegen. Ze ontstonden op enige afstand van een bestaande oudere nederzetting en in de parochie daarvan: Vlissingen in de buurt van een dorp dat met de aanleg van de nieuwe havenstad Oud-Vlissingen ging heten, Veere een kilometer benoorden Zanddijk, Brouwershaven op twee en een halve kilometer ten oosten van Brijdorp.

Bij de totstandkoming van zowel Brouwershaven als Vlissingen waren de graven van Holland zeer nauw betrokken, al werd Vlissingen geïnitieerd door heer Wisse van Koudekerke.<sup>30</sup> Graaf Floris V liet in de jaren tachtig en negentig van de dertiende eeuw de havens aanleggen: hij verwierf de grond waarop ze werden gebouwd, bereidde de aanleg voor en maakte zich sterk voor privileges. Na de dood van Floris in 1296 zette Willem III zijn werk voort aan het begin van de veertiende eeuw. Willem liet de havenaanleg voltooiën en verleende in 1315 stadsrechten aan Vlissingen, nadat het even eerder een eigen parochiekerk had gekregen. Ook Brouwershaven kwam onder zijn bewind tot volle wasdom. De parochiekerk verrees daar rond 1325, omstreeks 1330 kwamen de graaf en de inwoners bijzondere voorrechten overeen. Het ontstaan van Veere is te danken aan het invloedrijke Zeeuwse geslacht Van Borselen.<sup>31</sup> Wat de graven van Holland deden, konden bepaalde andere heren net zo goed. Op initiatief van Wolfert van Borselen werd omstreeks 1280 de haven gegraven in een oude kreek, waarna de stad in een paar decennia werd gebouwd. Deze lag in de parochie Zanddijk, waar Wolfert de baas was en resideerde in kasteel Zandenburg – allemaal nog prachtig te herkennen op de kaart van Jacob van Deventer en het panorama door Antoon van den Wijngaerde (circa 1550) van ongeveer tweehonderdvijftig jaar later (afb. 12 en 13). In 1348 werd de aanleg van de nieuwe havenstad bekroond met de bouw van een eigen parochiekerk, zodat de burgers niet meer ter kerke hoefden in het dorp Zanddijk. De situering van de kerk in een uithoek van de stad springt in het oog. Ook in Brouwershaven en Vlissingen valt de weinig prominente ligging van de kerk op, respectievelijk terzijde aan de voet van de dijk en achter de bebouwing aan de haven. Zoals gezegd stonden de havens centraal, al het andere was daaraan secundair. Prominente marktpleinen zoals in veel van de oudere steden ontbraken; de handel speelde zich voornamelijk af op de lange kades langs de havens. Wel is in alle drie de nieuwe havensteden op de kaarten van Jacob van Deventer een centrale plek bij de haven aan te wijzen, waar de stadhuizen kwamen te staan: in Vlissingen halverwege bij de brug, in Veere even naast het midden en in Brouwershaven op de kop van de haven waar deze raakte aan de oude zeedijk.

27

Gottschalk, *Westelijk Zeeuws-Vlaanderen* (noot 19), pp. 39-51; M.K.E. Gottschalk, *De Vier Ambachten en het Land van Saaffinge in de Middeleeuwen. Een historisch-geografisch onderzoek betreffende Oost Zeeuws-Vlaanderen*. Assen (Van Gorcum) 1984, pp. 96-99. Ook Bier-vliet komt regelmatig voor in de bronnen en zou gezien de ligging en wordingsgeschiedenis, die doen denken aan die van Axel en Hulst, best eens een vergelijkbare plattegrondopbouw kunnen hebben gehad. Daarvan valt echter niets met zekerheid te zeggen omdat het niet door Van Deventer in kaart werd gebracht, daar het omstreeks 1560 niet alleen door overstromingen was beschadigd, maar ook aan betekenis had ingeboet.

28

Zie bijvoorbeeld Prinsen, 'Hulst' (noot 22) en Prinsen, 'Axel' (noot 24).

29

Henderikx, 'Havenplaatsen' (noot 2).

30

P.K. Domisse, 'De ambachtshoofdelijkheid van Oud Vlissingen en de wording van Nieuw Vlissingen', *Archief. Vroegere en latere mededeelingen voornamelijk in betrekking tot Zeeland uitgegeven door het Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen* (1910), pp. 1-263; A.P. de Klerk, 'Vlissingen', in: *De stadsplattegronden van Jacob van Deventer* (noot 11); C.M. Cappon en H. van Engen, "... bider kore vanden dorpe ...". Het stadsrecht van Brouwershaven (1403)', *Pro Memorie. Bijdragen tot de rechtsgeschiedenis der Nederlanden*, 4 (2002), pp. 230-255; C.M. Cappon en H. van Engen, 'Het stadsrecht van Brouwershaven', *Kroniek van het land van de zeemeermin (Schouwen-Duiveland)*, 27 (2002), pp. 5-24; H. Uil, 'Brouwershaven', in: *De stadsplattegronden van Jacob van Deventer* (noot 11). Naar het schijnt had Floris V tevens plannen

om te Arnemuiden een nieuwe stad aan te leggen, maar naar het zich laat aanzien kwam het daar niet van. Overigens is Arnemuiden afgebeeld door Jacob van Deventer op de kaart van Middelburg, maar het Arnemuiden dat hij omstreeks 1560 karteerde, was een ander dan dat uit de middeleeuwen, dat toen inmiddels was verdwenen. Vandaar dat het hier buiten beschouwing blijft. Zie: A.P. de Klerk, 'Middelburg en Arnemuiden', in: *De stadsplattegronden van Jacob van Deventer* (noot 11).

31

P.A. Henderikx, 'Het ontstaan en de ruimtelijke ontwikkeling van Veere tot circa 1400', in: idem, *Land, water en bewoning* (noot 2), pp. 104-116; A.P. de Klerk, 'Veere', in: *De stadsplattegronden van Jacob van Deventer* (noot 11).



002

Plattegrond van Middelburg door Jacob van Deventer (circa 1560), met daarop bij benadering ingetekend de bepalende elementen voor de stadswording. In geel de kreekruiggen, in oranje de belangrijkste wegen, in blauw de kreek en de haven (H), die eindigt bij de dam (D). Daarnaast liggen de ringwalburg (G), goed herkenbaar in het stratenpatroon en al vroeg grafelijk gebied, de Westmonsterkerk (K1), de markt (M) en de Noordmonsterkerk (K2).

002

Map of Middelburg by Jacob van Deventer (c. 1560), with the key features of urbanisation roughly drawn in. The creek ridges are in yellow, the main roads in orange, the creek and the harbour (H), which ends by the dam (D), in blue. Next to these are the keep (G) (which is easy to identify in the street pattern and was a comital area early on), the West Minster (K1), the marketplace (M) and the North Minster (K2).



003

Luchtfoto van Middelburg, waarop de ring van de burg in het oog springt. Rechtsonder valt de gedempte haven te herkennen. Linksboven staat het stadhuis, waarvoor de markt gaande is. Vroeger stond daar de Westmonsterkerk.

003

Aerial photograph of Middelburg, with the conspicuous ring of the keep. The filled-in harbour can be identified at the bottom right. At the top left the town hall, with the market being held outside it. The West Minster previously stood here.



004

Plattegrond van Zierikzee door Jacob van Deventer (circa 1560), met daarop bij benadering ingetekend de bepalende elementen voor de stadswording. In geel de kreekrug, in oranje de belangrijkste wegen, in blauw de kreek en de haven (H), die eindigt bij de dam (D). Daarnaast liggen op de kreekrug achtereenvolgens het marktgebied (M), de Sint-Lievensmonsterkerk (K) en het grafelijke gebied (G).

004

Map of Zierikzee by Jacob van Deventer (c. 1560), with the key features of urbanisation roughly drawn in. The creek ridge is in yellow, the main roads in orange, the creek and the harbour (H), which ends by the dam (D), in blue. Next to this, on the creek ridge, we can see in succession the market area (M), St Livinus's Minster (K) and the comital area (G).



005

Luchtfoto van Zierikzee, waarop we over de haven heen de stad in kijken.

005

Aerial photograph of Zierikzee, looking into the town across the harbour.



006

Plattegrond van Oostburg door Jacob van Deventer (circa 1560), met daarop bij benadering ingetekend de bepalende elementen voor de stadswording. In blauw de kreek waarin de oude haven moet hebben gelegen; het kanaal aan de onderzijde, de Brugsche Vaart, is pas veel later gegraven, tussen 1502 en 1505. De ringwalburg (G), tevens grafelijk gebied, valt redelijk te herkennen in het stratenpatroon. Aan de zuidoostkant van de burg staat de Sint-Eligiuskerk (K) en daarnaast ligt de markt (M). De andere kerk, dicht bij de kreek, is de Sint-Bavo. De belangrijkste wegen zijn oranje.

006

Map of Oostburg by Jacob van Deventer (c. 1560), with the key features of urbanisation roughly drawn in. The creek where the former harbour must have been located is in blue; the canal at the bottom, the Brugsche Vaart, was not dug until much later, between 1502 and 1505. The keep (G), also part of the comital area, is fairly easy to identify in the street pattern. To the south-east of the keep is St Eligius's church (K), with the marketplace (M) next to it. The other church, near the creek, is St Bavo's. The main roads are in orange.

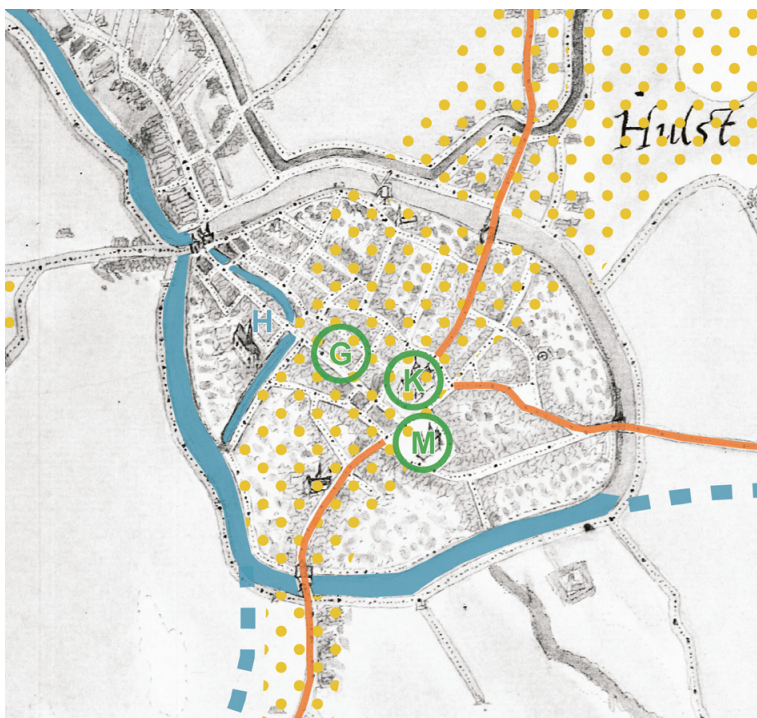


007

Plattegrond van Aardenburg door Jacob van Deventer (circa 1560), met daarop bij benadering ingetekend de bepalende elementen voor de stadswording. In geel de dekzandrug, waarop het rechthoekje de ligging weergeeft van het Romeinse legerkamp (L), waar later de Sint-Bavokerk werd gebouwd. Aan de oostkant is de Onze-Lieve-Vrouwe-kerk (K) te vinden en boven het voormalige legerkamp ligt de voormalige markt (M). In de waterloop benoorden de markt is de plek aangegeven waar de oudste haven (H1) zou hebben gelegen, aan de westkant de situering van de tweede haven (H2) bij de oude loop van de Ee, die gestippeld is weergegeven, en nog westelijker de plaats van de derde haven (H3) aan het Eekanaal, dat in 1244 werd gegraven. De belangrijkste wegen zijn oranje.

007

Map of Aardenburg by Jacob van Deventer (c. 1560), with the key features of urbanisation roughly drawn in. The sand ridge, with a small rectangle showing where the Roman army camp (L) was located and St Bavo's was later built, is in yellow. To the east is Our Lady's church (K), and above the former army camp is the marketplace (M). In the waterway to the north of the marketplace is the place where the oldest harbour (H1) is supposed to have been, to the west the site of the second harbour (H2) by the former course of the Ee (shown by a dotted line) and further west the site of the third harbour (H3) on the Ee canal, which was dug in 1244. The main roads are in orange.



008

Plattegrond van Hulst door Jacob van Deventer (circa 1560), met daarop bij benadering ingetekend de bepalende elementen voor de stadswording. In geel de dekzandrug en in blauw de waterlopen, waarvan de vermoedelijke routes gestippeld zijn weergegeven. De precieze locatie van de oude haven is onduidelijk, maar moet in de buurt van de H worden gezocht. Daarnaast ligt het grafelijke gebied (G) op de ophoging: de Guldenberch. Ten zuidoosten daarvan zijn de kerk (K) en de markt (M) te vinden. De belangrijkste wegen zijn oranje.

008

Map of Hulst by Jacob van Deventer (c. 1560), with the key features of urbanisation roughly drawn in. The sand ridge is in yellow and the waterways, whose likely routes are shown by dotted lines, in blue. The exact location of the former harbour is not clear, but must have been somewhere near H. Next to this, on the rise, is the comital area, the Guldenberch (G). To the south-east of this are the church (K) and the marketplace (M). The main roads are in orange.



009

Plattegrond van Axle door Jacob van Deventer (circa 1560), met daarop bij benadering ingetekend de bepalende elementen voor de stadswording. In geel de dekzandrug, in blauw de Blijde en de haven (H) bij de kruising van beide. De markt (M) en de kerk (K) liggen op enige afstand van de haven. Tussen de haven en de markt heeft mogelijk een grafelijk gebied gelegen. De belangrijkste wegen zijn in oranje weergegeven, deels gestippeld omdat de oude lopen onduidelijk zijn.

009

Map of Axle by Jacob van Deventer (c. 1560), with the key features of urbanisation roughly drawn in. The sand ridge is in yellow, the Blijde in blue and the harbour at the point where they intersect (H). The marketplace (M) and the church (K) are some way away from the harbour. There may have been a comital area between the harbour and the marketplace. The main roads (partly shown by dotted lines because their former routes are not clear) are in orange.

to the North Sea, but sheltered from sea winds and storms – Brouwershaven and Veere on the north coasts of Schouwen and Walcheren, and Vlissingen on the south coast of Walcheren. The rectangular harbours that were dug there became the key features of the new trading settlements (figs. 11, 12 and 14). The settlements developed next to the harbours, with regular street plans that were fitted into the local landscape, the course of the sea dyke being an important factor. All three new harbours were built at places where there had previously been no settlements, some distance from an existing older settlement and within its parish: Vlissingen near a village that was renamed 'Old Vlissingen' when the new port was founded, Veere a kilometre north of Zanddijk, and Brouwershaven two and a half kilometres east of Brijdorp.

The Counts of Holland were closely involved with the development of both Brouwershaven and Vlissingen, although Vlissingen was initiated by Lord Wisse of Koudekerke.<sup>30</sup> Count Floris V built the harbours in the final two decades of the thirteenth century, purchasing the land, preparing the construction work and encouraging town privileges. After Floris's death in 1296, William III continued his work in the early fourteenth century. William completed the construction of the harbours, and in 1315 granted town privileges to Vlissingen, just after it had acquired a parish church of its own. Brouwershaven also flourished under his rule. The parish church there was built around 1325, and around 1330 the count and the townspeople reached agreement on special privileges. The emergence of Veere is due to Zeeland's influential Van Borselen family.<sup>31</sup> What the Counts of Holland did could be done just as well by some other rulers. Around 1280, on the initiative of Wolfert van Borselen, the harbour of Veere was dug in an old creek, and the town was built in a matter of decades. It was located in the parish of Zanddijk, where Wolfert ruled from Zandenburg Castle – all readily recognisable some two hundred and fifty years later on Jacob van Deventer's map and Antoon van den Wijngaerde's panorama from around 1550 (figs. 12 and 13). In 1348 the development of the new port was rounded off with the construction of its own parish church, so that local people no longer had to go to church in Zanddijk. The location of the church (in a corner of the town) is remarkable, as is the inconspicuous siting of the churches in Brouwershaven (to one side at the foot of the dyke) and Vlissingen (behind the harbour buildings). As we have seen, the harbours were of crucial importance – everything else was subordinate to them. Unlike in many older towns, there were no prominent marketplaces – the long waterfronts were the focus of trade. However,

Jacob van Deventer's maps of all three new ports show a central place near the harbour where the town halls were located: in Vlissingen halfway along the harbour by the bridge, in Veere just beside the centre, and in Brouwershaven at the head of the harbour where it met the old sea dyke.

For these younger towns (unlike the older ones) there are written sources from the very start of the urbanisation process on the activities of local inhabitants, merchants and sailors.<sup>32</sup> From the last decade of the thirteenth century onwards, ships trading in wool, fleeces and hides sailed to such English ports as Ipswich, Great Yarmouth, King's Lynn, Boston, Hull and Newcastle. Other important sectors were fisheries and trade in salt-water fish, salt, beer and wine. Vessels also sailed to ports in Flanders, Brabant, the Liège area, the Rhineland, France and the Baltic, often for foreign clients. Brouwershaven (literally Brewers' Port) was a major centre for the import of beer from Holland. Given that Vlissingen, Veere and Brouwershaven flourished in the fourteenth century, both the merchants and the ports evidently prospered; yet it must be wondered why the three ports developed simultaneously during that brief period around 1300. The Counts of Holland and the lords of Borselen undoubtedly had their reasons. Of course they benefited from the income generated by a flourishing port, such as harbour tolls, building plots let out and taxes paid by local citizens. But there was more to it than that. The rulers evidently saw potential in these harbour and trading activities, and were sufficiently sure of themselves to invest a great deal of effort and money in such prominent centres on the coasts of Walcheren and Schouwen. However, before discussing all this in more detail, we must look at a final group of towns.

## The Eastern Scheldt harbours

Other ports emerged during the fourteenth century: Goes, Reimerswaal, Tholen and Sint-Maartensdijk. These were not as close to the North Sea as Brouwershaven, Veere and Vlissingen, but were all connected to the Eastern Scheldt. Another striking difference is that these places did not develop within a few decades, but over a longer period – basically from the late thirteenth to the early fifteenth century, starting out from an old centre that was favourably located close to navigable water.<sup>33</sup> Goes, Reimerswaal and Sint-Maartensdijk developed from villages in the vicinity of natural waterways that were connected to the Eastern Scheldt, and Tholen from a place where tolls were levied along the Eendracht, a tidal branch running north from the Eastern Scheldt.<sup>34</sup>

P. K. Domisse, 'De ambachtsheerlijkheid van Oud Vlissingen en de wording van Nieuw Vlissingen', *Archief: vroegere en latere mededeelingen voornamelijk in betrekking tot Zeeland uitgegeven door het Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen* (1910), pp. 1-263; A. P. de Klerk, 'Vlissingen', in *De stadsplattegronden van Jacob van Deventer* (noot 11); C. M. Cappon and H. van Engen, "'... bider kore vanden dorpe ...": het stadsrecht van Brouwershaven (1403)', *Pro Memorie: bijdragen tot de rechtsgeschiedenis der Nederlanden*, 4 (2002), pp. 230-255; C. M. Cappon and H. van Engen, 'Het stadsrecht van Brouwershaven', *Kroniek van het land van de zeemeermin (Schouwen-Duiveland)*, 27 (2002), pp. 5-24; H. Uil, 'Brouwershaven', in *De stadsplattegronden van Jacob van Deventer* (note 11). Floris V seemingly also had plans to build a new town at Arnemuiden, but nothing appears to have come of them. Arnemuiden does appear on Van Deventer's map of Middelburg around 1560; but the Arnemuiden shown there was not the mediaeval town (which had been swallowed up by the sea), so it is not discussed here. See A. P. de Klerk, 'Middelburg en Arnemuiden', in *De stadsplattegronden van Jacob van Deventer* (note 11).

P. A. Henderikx, 'Het ontstaan en de ruimtelijke ontwikkeling van Veere tot circa 1400', in *id., Land, water en bewoning* (note 2), pp. 104-116; A. P. de Klerk, 'Veere', in *De stadsplattegronden van Jacob van Deventer* (note 11).

Henderikx, 'Havenplaatsen' (note 2). See also D. E. H. de Boer, 'Florerend vanuit de delta: de handelsbetrekkingen van Holland en Zeeland in de tweede helft van de dertiende eeuw', in D. E. H. de Boer, E. H. P. Cordfunke and H. Sarfatij (eds), *Wi*

*Florens: de Hollandse graaf Floris V in de samenleving van de dertiende eeuw*, Utrecht, Matrijds, 1996, pp. 126-152.

C. Dekker, *Een schamele landstede: geschiedenis van Goes tot aan de Satisfactie in 1577*, Goes, De Koperen Tuin, 2002, pp. 85-135; C. Hollestelle, 'De voormalige stad Reymerswale', *Sinte Geertruydsbronnen*, 9-11 (1932-1934); C. Veltenaar, *De geschiedenis van Tholen*, Middelburg, 1943, pp. 5-12; J. P. B. Zuurdeeg, *Sint-Maartensdijk, stad aan de Pluimpot*, Sint-Maartensdijk 1985.

The urbanisation of Tholen is sometimes described as very similar to that of Vlissingen, Veere and Brouwershaven: a new harbour in an older parish. Yet the process was different, and so was the spatial result. Tholen developed in the parish of Schakerlo, the centre of a polder older than the one where Tholen is located. Originally the toll was to the west of the Schakerlo dyke on the Striene. The situation changed in the opening decades of the thirteenth century, for the Eendracht replaced the Striene as the navigable northward waterway. An area to the north and east of Schakerlo, known as the Vijftienhonderdgemetenpolder or 'Fifteen Hundred Acre Polder', was dyked, and a place where tolls were levied developed on the dyke at the north-eastern tip. This formed the heart of the village of Tholen, which later grew into a town. See K. A. H. W. Leenders, *Van Turnhoutervoerde tot Strienemonde: ontginnings- en nedertzittingsgeschiedenis van het noordwesten van het Maas-Schelde-Demergebied, 400-1350 – een poging tot synthese*, Zutphen, Walburg Pers, 1996, pp. 307, 452-454 and 633-634. Cf. Henderikx, 'Landschap, bewoning en sociale structuren' (note 7), p. 101.



Anders dan bij de oudere steden zijn voor deze jongere vanaf het begin van de stadswording schriftelijke bronnen beschikbaar over de activiteiten van de inwoners, de handelaren en de schippers.<sup>32</sup> Dezen blijken vanaf het laatste decennium van de dertiende eeuw Engelse havenplaatsen aan te doen, zoals Ipswich, Great Yarmouth, King's Lynn, Boston, Hull en Newcastle. Het gaat dan om de handel in wol, wolvellen en huiden. Daarnaast zijn de visserij en de handel in zeevis, zout, bier en wijn van belang. Ook wordt gevaren op havens in Vlaanderen, in Brabant, het Luikse, het Rijnland, in Frankrijk en aan de Oostzee, dikwijls voor buitenlandse opdrachtgevers. Brouwershaven was belangrijk voor de invoer van bier uit Holland. Gezien de bloei die Vlissingen, Veere en Brouwershaven gedurende de veertiende eeuw doormaakten, ging het de handelaren en de havens voor de wind, maar de vraag blijft waarom de drie nieuwe havensteden juist in die korte periode rond 1300 en precies tegelijkertijd werden aangelegd. Het is aannemelijk dat de graven van Holland en de heren van Borselen daar duidelijke redenen voor hebben gehad. Natuurlijk waren zij gebaat bij de inkomsten die een bloeiende havenstad genereerde, zoals de gelden uit haventollen, in cijns gegeven bouwpercelen en belasting afgedragen door de burgers. Maar er was meer: kennelijk zagen de heren potentie voor deze haven- en handelsactiviteiten en waren zij zo zeker van hun zaak dat ze bereid waren tot grote inspanningen en investeringen in die uitgesproken plekken aan zee op Walcheren en Schouwen. Voordat we hier nader op in kunnen gaan, moet eerst nog worden gekeken naar een laatste groep steden.

## Oosterschelde-havens

In de loop van de veertiende eeuw ontstonden er nog meer havensteden: Goes, Reimerswaal, Tholen en Sint-Maartensdijk. Deze lagen niet zo dicht bij de Noordzee als Brouwershaven, Veere en Vlissingen, maar stonden wel allemaal in verbinding met de Oosterschelde. Een ander opvallend verschil is dat de stadswording van deze plaatsen juist niet binnen korte tijd plaatsvond, en de stadsaanleg niet in een paar decennia, maar zich geleidelijk voltrok, in de loop van een langere periode, globaal tussen het einde van de dertiende eeuw en het begin van de vijftiende eeuw, met als uitgangspunt een gunstig, want dicht bij bevaarbaar water gelegen oudere kern.<sup>33</sup> Goes, Reimerswaal en Sint-Maartensdijk ontwikkelden zich uit dorpen in de nabijheid van natuurlijke waterlopen die in verbinding stonden met de Oosterschelde, Tholen bij een plek waar tol werd geheven, langs de Eendracht, die vanaf de Oosterschelde in noordelijke richting liep.<sup>34</sup>

Het dorp Goes en zijn kerk dateren naar alle waarschijnlijkheid uit de tweede helft van de twaalfde eeuw en werden gebouwd op een kreekrug. Reimerswaal werd voor het eerst genoemd in 1214; niet lang daarna werd bij de plek waar later Tholen ontstond een tol gevestigd. Het dorp Haestinge, waaruit Sint-Maartensdijk zich ontwikkelde, stamt uit de dertiende eeuw. Het zijn dus allemaal kernen van na de grote stormvloed van 1134. De kiemen van Goes en Reimerswaal ontstonden na de grootschalige bedijking van Zuid-Beveland, die van Tholen en Sint-Maartensdijk verschenen tijdens de stapsgewijze bedijking van het gebied ten noorden van de Oosterschelde. Goes, Reimerswaal en Tholen ontwikkelden zich gedurende de veertiende eeuw langzamerhand tot handelshavens, kleine nijverheidsplaatsen en marktcentra voor de omgeving. Pas na 1350 zette dit proces ook in Sint-Maartensdijk in, maar het bleef daar in een vroeg stadium steken, waardoor de omvang en betekenis beperkter waren dan die van de andere drie. Daar werden stap voor stap steeds meer bijzondere voorrechten door de inwoners verworven en door verschillende heren verleend, zoals tolvrijdommen en toestemming om markten te houden, die uiteindelijk in Tholen in 1366, in Reimerswaal in 1380 en in Goes in 1405 resulteerden in min of meer volwaardige stadsrechten.<sup>35</sup> Ze waren toen ook voorzien van verdedigingswerken.

Verder resulteerde dit proces in ruimtelijke zin in de stadsplattegronden zoals die op de kaarten van Jacob van Deventer zijn te zien (afb. 15, 16, 17 en 18).<sup>36</sup> In Goes en Reimerswaal zijn de oude dorpskernen goed te lokaliseren ter plaatse van de parochiekerk, aan één kant van de stad. Aan de andere kant liggen de havens, waarvoor gebruik is gemaakt van natuurlijke waterlopen. Tussen de dorpskernen en de havens in is als derde element de markt te vinden, met daaraan het stadhuis, dat in Goes evenals de dorpskern gesitueerd is op de kreekrug. In Sint-Maartensdijk valt deze driedieledig opzet in miniatuur te herkennen. In Tholen zal na de bedijking in de eerste helft van de dertiende eeuw even achter de dijk niet ver van de tol een kleine nederzetting zijn ontstaan met een kerk. Toen de stadswording was ingezet, kwam naast dat kerkdorp een markt te liggen. In de jaren rond de stadsrechtverlening in 1366 werd de nederzetting aan de noordkant uitgebreid: het noordwestelijke deel in een zojuist bedijkte polder, het noordoostelijke deel op een buitendijkse ophoging, met aan de Eendracht een havenkom. Hoewel de wordingsgeschiedenis afwijkt van die van de andere drie, zien we in de plattegrond van Tholen wel dezelfde drie hoofdelementen terug: dorpskern met kerk, marktplein en haven.

32

Henderikx, 'Havenplaatsen' (noot 2). Zie ook: D.E.H. de Boer, 'Florerend vanuit de delta. De handelsbetrekkings van Holland en Zeeland in de tweede helft van de dertiende eeuw', in: D.E.H. de Boer, E.H.P. Cordfunke en H. Sarfatij (red.), *Wi Florens. De Hollandse graaf Floris V in de samenleving van de dertiende eeuw*. Utrecht (Matrijs) 1996, pp. 126-152.

33

C. Dekker, *Een schamele landstede. Geschiedenis van Goes tot aan de Satisfactie in 1577*. Goes (De Koperen Tuin) 2002, pp. 85-135; C. Hollestelle, 'De voormalige stad Reimerswale', *Sinte Geertruydsbronnen*, 9-11 (1932-1934); C. Veltenaar, *De geschiedenis van Tholen*. Middelburg 1943, pp. 5-12; J.P.B. Zuurdeeg, *Sint-Maartensdijk, stad aan de Pluimpot*. Sint-Maartensdijk 1985.

34

Soms wordt de stadswording van Tholen getypeerd als zeer vergelijkbaar met die van Vlissingen, Veere en Brouwershaven: een nieuwe haven in een oudere parochie. Het proces verliep evenwel anders en het ruimtelijke resultaat verschilt. Tholen ontstond in de parochie van Schakerlo, de kern van een oudere bedijking dan die waarin Tholen ligt. Oorspronkelijk lag de tol aan de westkant van de Schakerlose bedijking aan de Striene. In de eerste decennia van de dertiende eeuw veranderde de situatie doordat in plaats van de Striene de Eendracht de bevaarbare waterloop naar het noorden werd. Een gebied benoorden en ten oosten van Schakerlo werd bedijkt, de Vijftienhonderdgemetenpolder, en op de dijk in de noordoostpunt kwam een plek voor het heffen van tol. Deze vormde de kiem voor het dorp Tholen, dat zich later tot stad ontwikkelde. Zie: K.A.H.W. Leenders, *Van Turnhoutvoorde tot Strienemonde. Ontginnings- en nederzettingsgeschiedenis van het*

noordwesten van het Maas-Schelde-Demergebied, 400-1350. Een poging tot synthese. Zutphen (Walburg Pers) 1996, pp. 307, 452-454 en 633-634. Vergelijk: Henderikx, 'Landschap, bewoning en sociale structuren' (noot 7), p. 101.

35

J.C.M. Cox, 'Hebbende privilege van stede'. *De verlening van stadsrechtprivileges in Holland en Zeeland (13de – 15de eeuw)*. Dissertatie RU Leiden, 2011, pp. 98-99, 113-115, 150-154.

36

Dekker, Goes (noot 33), pp. 101-106; F.H. de Klerk, 'Goes', en J.P.B. Zuurdeeg, 'Reimerswaal', 'Sint-Maartensdijk' en 'Tholen', in: *De stadsplattegronden van Jacob van Deventer* (noot 11).

37

Dekker, Goes (noot 33), p. 132.

The village of Goes and its church most probably date from the second half of the twelfth century and were built on a creek ridge. Reimerswaal was first mentioned in 1214, and not long afterwards a toll began to be levied at the place where Tholen eventually developed. The village of Haestinge, from which Sint-Maartensdijk emerged, dates back to the thirteenth century. So these are all settlements that grew up after the great storm surge of 1134. Goes and Reimerswaal began to develop after extensive dykes were built round the island of South Beveland; Tholen and Sint-Maartensdijk emerged as dykes were built in stages to the north of the Eastern Scheldt. In the course of the fourteenth century Goes, Reimerswaal and Tholen gradually developed into trading ports, small industrial centres and local markets. In Sint-Maartensdijk this process did not begin until after 1350, and it soon came to a halt. The scale and significance of the changes were therefore more limited there than in the other three towns, where the inhabitants were granted more and more special privileges by various rulers, such as toll exemptions and permission to hold markets; eventually this resulted in more or less full town privileges (in 1366 for Tholen, 1380 for Reimerswaal and 1405 for Goes).<sup>35</sup> The towns were then also fortified.

Spatially, this process resulted in the ground plans shown on Jacob van Deventer's maps (figs. 15, 16, 17 and 18).<sup>36</sup> In Goes and Reimerswaal the old town centres are still easy to identify, at the site of the parish church, to one side of the town. On the other side are the harbours, for which use was made of natural waterways. Between the town centres and the harbours is a third element, the marketplace, with the town hall (which in Goes is situated on the creek ridge, like the centre). In Sint-Maartensdijk the same three-part structure can be seen in miniature. As for Tholen, after the dyke was built in the first half of the thirteenth century a small settlement with a church must have developed just behind the dyke, not far from the toll. Once urbanisation had got under way, a marketplace developed next to the village's church. Around the time when the town privileges were granted in 1366 the settlement was expanded northwards: to the north-west in a recently reclaimed polder, and to the north-east on a rise beyond the dyke, with a harbour basin on the Eendracht. Although Tholen developed differently from the other three towns, we can still see the same three main elements on the ground plan: a centre with a church, a marketplace and a harbour.

Compared with the three ports that rapidly emerged around 1300, the harbours in the four towns on the Eastern Scheldt played a less cen-

tral, prominent role. This is in keeping with the towns' economic activities. Merchants and sailors from Goes, Reimerswaal, Tholen and Sint-Maartensdijk seem to have been less actively involved in long-distance trade than their counterparts from Vlissingen, Veere and Brouwershaven. Although written sources mention names of, say, merchants from Tholen or Goes who sailed to English ports, maritime trade in the direction of Flanders, Brabant and Holland appears to have been more important, with the Eastern Scheldt harbours serving as transshipment points; this is apparent from a privilege granted by the Count of Holland in 1315, requiring merchants who transported goods between Brabant and Holland to offer them at the market held in Reimerswaal on Thursdays.<sup>37</sup> They also served as market centres for local agricultural produce. Grain grown on the islands of South Beveland and Tholen must have been transported to towns in Flanders, Brabant and Holland via the markets and harbours of Goes, Reimerswaal, Tholen and Sint-Maartensdijk.<sup>38</sup> Industrial production of commodities such as cloth, madder (a dye for cloth) and salt also developed in the Eastern Scheldt towns in the second half of the fourteenth and during the fifteenth century.<sup>39</sup> It was in the fifteenth century that these towns reached the height of their prosperity. In the course of the sixteenth century their economies stagnated, and they went into decline; in the seventeenth century, Reimerswaal was actually engulfed by the sea.

## Findings and statements

In the light of their urbanisation process, their location and distribution pattern in the landscape and the structure of their ground plans, four different types of town can be identified in the Scheldt delta: (1) the oldest towns, (2) the North Flemish ports, (3) the new ports and (4) the Eastern Scheldt ports (fig. 20). The only important town that was shown on a map by Jacob van Deventer and does not fit into this grouping or spatial categorisation is Sluis. Although like Vlissingen, Veere and Brouwershaven it was built rapidly in the decades around 1300, its ground plan and location (on the Zwin estuary between Bruges and the sea) are different.<sup>40</sup> Sluis may be considered the exception that proves the rule. The question now is to what extent changes in the urbanisation process and the spatial patterns seen in the four groups of towns can be explained in terms of shifting trade flows and the associated port functions.

If we consider and compare how urbanisation proceeded, the following overall picture emerges. Whereas the oldest towns, Middelburg

35  
J. C. M. Cox, *'Hebbende privilege van stede': de verlening van stadsrechtprivileges in Holland en Zeeland (13de – 15de eeuw)*. Dissertation at Leiden University, 2011, pp. 98-99, 113-115 and 150-154.

36  
Dekker, Goes (note 33), pp. 101-106; F. H. de Klerk, 'Goes' and J. P. B. Zuurdeeg, 'Reimerswaal', 'Sint-Maartensdijk' and 'Tholen', in *De stadsplattegronden van Jacob van Deventer* (note 11).

37  
Dekker, Goes (note 33), p. 132.

38  
D. P. Blok, 'Slotbeschouwing', *Zeeland: Tijdschrift van het Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen*, 9 (2000), no. 1, pp. 25-28.

39  
Dekker, Goes (note 33), pp. 131-135; A. Geluk, *Beschrijving der stad Reimerswaal, Middelburg, 1877*. For more on salt, see A. M. J. de Kraker, 'De centra van zoutproductie in Brabant, Vlaanderen en Zeeland tussen 1400 en 1600', in A. M. J. de Kraker and G. J. Borger (eds), *Veen – Vis – Zout: landschappelijke dynamiek in de zuidwestelijke delta van de Lage Landen*, thematic issue of *Geoarchaeological and Bioarchaeological Studies*, 8 (2007), pp. 81-111.

40  
Gottschalk, *Westelijk Zeeuws-Vlaanderen* (note 19), pp. 44-45 and 53-55; O. W. Hoogerhuis, 'Sluis', in *De stadsplattegronden van Jacob van Deventer* (note 11). Sint-Anna ter Muiden and Damme may be seen as predecessors of Sluis: they all served as outports for Bruges, with varying degrees of success. A separate article should be written on this, and the author of this article may perhaps do so. For the broader context in which Damme emerged, see R. Rutte, *Stedenpolitiek en stadsplanning in de Lage Landen (12de - 13de eeuw)*, Zut-

phen, Walburg Pers, 2002, especially pp. 59-65. Cf. W. Leloup and B. Vannieuwenhuyze, 'Damme en Sluis: de oorsprong en primitieve stadsontwikkeling van twee middeleeuwse Zwinstadjes', in *Handelingen van het Genootschap voor Geschiedenis*, 2013 (in press).

In vergelijking met de drie havensteden die in korte tijd rond 1300 tot stand kwamen, neemt de haven in de vier Oosterschelde-steden een minder centrale en prominente plaats in. Dit spoort met de economische activiteiten. De kooplieden en schippers uit Goes, Reimerswaal, Tholen en Sint-Maartensdijk lijken namelijk minder actief te zijn geweest in de handel over de lange afstand dan die uit Vlissingen, Veere en Brouwershaven. Weliswaar komen in schriftelijke bronnen namen voor van bijvoorbeeld handelaren uit Tholen of Goes die op Engelse havensteden varen, maar de scheepvaart richting Vlaanderen, Brabant en Holland lijkt belangrijker te zijn geweest, en daarvoor dienden de Oosterschelde-havens ook als overslagpunten, wat mooi blijkt uit een privilege dat de Hollandse graaf in 1315 verleende: kooplieden die tussen Brabant en Holland waren vervoerd, moesten die op de donderdagse weekmarkt in Reimerswaal brengen.<sup>37</sup> Bovendien fungeerden ze als marktcentra voor agrarische producten uit de omgeving. Graan verbouwd op Zuid-Beveland en Tholen moet via de markten en havens van Goes, Reimerswaal, Tholen en Sint-Maartensdijk zijn getransporteerd naar steden in Vlaanderen, Brabant en Holland.<sup>38</sup> Daarnaast ontwikkelde zich in de Oosterschelde-steden in de tweede helft van de veertiende en gedurende de vijftiende eeuw nijverheid, bijvoorbeeld in laken, meekrap (kleurstof voor textiel) en zout.<sup>39</sup> Tijdens de vijftiende eeuw maakten deze steden de grootste bloei door. In de loop van de zestiende eeuw stagneerde de economie en vielen ze terug. Reimerswaal werd in de zeventiende eeuw zelfs verzwolgen door het water.

## Bevindingen en verklaringen

Op basis van de aard van het wordingsproces, de ligging en het verspreidingspatroon in het landschap en de opbouw van de plattegronden kunnen in de Scheldedelta vier soorten steden worden onderscheiden: de oudste steden, de Noord-Vlaamse havens, de nieuwe havensteden en de Oosterschelde-havens (afb. 20). De enige door Jacob van Deventer gekarteerde belangrijke stad die niet in deze groepering én ruimtelijke categorisering past, is Sluis. Wel werd Sluis net zoals Vlissingen, Veere en Brouwershaven in korte tijd in de decennia rond 1300 aangelegd, maar de plattegrondopbouw en de ligging, aan het Zwin tussen Brugge en de zee, wijken af.<sup>40</sup> Sluis kan worden beschouwd als de uitzondering op de regel. De vraag is nu in hoeverre veranderingen in het stadswordingsproces en de ruimtelijke patronen die vallen te herkennen in de vier groepen steden, verklaard kunnen worden aan de hand van verschuivende handelsstromen en

de daarmee samenhangende havenfuncties.

Bekijken en vergelijken we de ontwikkeling van de stadswording, dan kan in grote lijnen het volgende beeld worden geschetst. Waar de oudste steden Middelburg en Zierikzee zich in de elfde en twaalfde eeuw primair ontwikkelden als centrale plaats waarvan de haven deel uitmaakte, stond bij de tweede groep, ten zuiden van de Westerschelde, de havenfunctie centraal en was deze voor de stadswording doorslaggevend. Aardenburg, Oostburg, Axel en Hulst ontwikkelden zich gedurende de twaalfde en dertiende eeuw tot bloeiende havensteden dankzij hun ligging aan belangrijke scheepvaartroutes, halverwege de Noordzee/Westerschelde en Brugge en Gent, waarvoor zij als voor- en overslaghavens fungeerden. Daarbij kan niet genoeg worden benadrukt dat deze Vlaamse steden toen tot de allerbelangrijkste van West-Europa behoorden: Gent vooral als industriestad, Brugge als metropool van het noorden, waar vele functies en internationale netwerken samenkwamen.<sup>41</sup> De grote goederenstromen die dit genereerde, maakte de opbloei van de voorhavens mogelijk. Toen de terugval van deze Noord-Vlaamse havens omstreeks 1300 inzette door verzanding van de waterlopen, trad een opvallende verschuiving op in het verspreidingspatroon. Veel dichterbij de Noordzee, op strategische plekken direct aan de kusten van Schouwen en Walcheren werden in korte tijd Vlissingen, Veere en Brouwershaven aangelegd, waarbij de hoofdfunctie als handelshaven zeer in het oog springt. In de loop van de veertiende eeuw zette de verschuiving van het zwaartepunt van de stadswording in noordelijke richting door met de geleidelijke opbloei van de plaatsen aan beide kanten van de Oosterschelde. In Goes, Reimerswaal, Tholen en Sint-Maartensdijk was de opbloei evenwel niet alleen te danken aan de gunstige ligging als haven, maar ook aan de functie als marktcentrum voor de omgeving.

Tussen de wordingsgeschiedenis en de plattegrondopbouw van de eerste twee groepen bestaan parallellen, maar het verschil zit 'm in de ligging ten opzichte van de handelsstromen en de oudere steden. Dit is in de Noord-Vlaamse havens Aardenburg, Axel en Hulst goed te zien aan de situering aan een doorgaande waterloop, in de ene richting naar Gent of Brugge en in de andere naar de Schelde en de Noordzee, terwijl de havens in Middelburg en Zierikzee doodlopen en als het ware door de achterdeur de stad in komen: 'termini oude stad'. Ten opzichte van de eerste twee groepen steden zijn de twee jongere van een andere, nieuwe generatie, waarin vroege wortels en rechtsverhoudingen van voor de twaalfde eeuw ontbreken. Kenmerkend is dat de havens hier zagezegd juist door de voordeur de stad binnen-

38

D.P. Blok, 'Slotbeschouwing', *Zeeland. Tijdschrift van het Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen*, 9 (2000), nr. 1, pp. 25-28.

39

Dekker, Goes (noot 33), pp. 131-135; A. Geluk, *Beschrijving der stad Reimerswaal. Middelburg 1877*. Zie over zout: A.M.J. de Kraker, 'De centra van zoutproductie in Brabant, Vlaanderen en Zeeland tussen 1400 en 1600', in: A.M.J. de Kraker en G.J. Borger (red.), *Veen – Vis – Zout. Landschappelijke dynamiek in de zuid-westelijke delta van de Lage Landen*. Themanummer van *Geoarchaeological and Bioarchaeological Studies*, 8 (2007), pp. 81-111.

40

Gottschalk, *Westelijk Zeeuws-Vlaanderen* (noot 19), pp. 44-45 en 53-55; O.W. Hoogerhuis, 'Sluis', in: *De stadsplattegronden van Jacob van Deventer* (noot 11). Sint-Anna ter Muiden en Damme kunnen als voorgangers van Sluis worden beschouwd: het waren stuk voor stuk voorhavens van Brugge, met wisselend succes. Hieraan zou eens een apart artikel gewijd moeten worden, wat auteur dezes misschien gaat doen. Zie over de bredere context waarin Damme tot stand kwam: R. Rutte, *Stedenpolitiek en stadsplanning in de Lage Landen (12de-13de eeuw)*. Zutphen (Walburg Pers) 2002, i.h.b. pp. 59-65. Vergelijk: W. Leloup en B. Vannieuwenhuyze, 'Damme en Sluis: de oorsprong en primitieve stadsontwikkeling van twee middeleeuwse Zwinstadjes', in: *Handelingen van het Genootschap voor Geschiedenis*, 2013, ter perse.

41

Verhulst, *Rise of Cities* (noot 14), pp. 75-92 en 135-148; Blockmans, *Metro-polen aan de Noordzee* (noot 4), pp. 98-124 en 249-258. Vergelijk: Hendriks, 'Landschap, bewoning en sociale structuren' (noot 7), pp. 98-103.

and Zierikzee, primarily developed in the eleventh and twelfth centuries as central localities that included a harbour, in the second group, to the south of the Western Scheldt, the port function was crucial to urbanisation. Aardenburg, Oostburg, Axel and Hulst emerged as flourishing ports during the twelfth and thirteenth centuries thanks to their location on major shipping routes, midway between the North Sea and the Western Scheldt and the cities of Bruges and Ghent, for which they served as outports and transshipment points. It cannot be overemphasised that these two Flemish cities were then among the most important in Western Europe: Ghent mainly as an industrial centre, and Bruges as the metropolis of the north and a crossroads for numerous functions and international networks.<sup>41</sup> This generated major flows of goods that enabled the outports to flourish. When the waterways silted up and the North Flemish ports began to decline from about 1300 onwards, there was a striking shift in the distribution pattern. Vlissingen, Veere and Brouwershaven were rapidly built at strategic points on the coasts of Schouwen and Walcheren, much closer to the North Sea, and their main function was quite clearly as trading ports. During the fourteenth century the focus of urbanisation continued to shift northwards, and the places on either side of the Eastern Scheldt slowly prospered. In the case of Goes, Reimerswaal, Tholen and Sint-Maartensdijk, however, this was due not only to their favourable positions as harbours, but also to their function as market centres for the surrounding areas.

There are parallels between the development and the ground plans of the first two groups, but the difference is their location in relation to trade flows and the older towns. In the North Flemish ports of Aardenburg, Axel and Hulst this is clear from their location on a through waterway from Ghent and Bruges to the Scheldt and the North Sea. In contrast, the harbours in Middelburg and Zierikzee were dead ends and, so to speak, entered the towns by the back door. Compared with the first two groups of towns, the two younger ones belong to a new, different generation with no early roots or legal status prior to the twelfth century. Here, to use the same metaphor, the harbours entered the towns by the *front* door: in the three new ports built around 1300 they were the central, predominant element, and in the four built in the fourteenth century they were the main artery around which the town centres revolved. Yet there are also major differences between the two younger groups, in terms of origin, structure and function. One reason for the differences is that the islands where Brouwershaven, Veere and Vlissingen were built already had the old towns of Middelburg and Zierikzee as important market

centres, whereas there were no towns on South Beveland until Goes and Reimerswaal developed there in the fourteenth century. The same applies to Tholen and Sint-Maartensdijk on the other side of the Eastern Scheldt. The new ports built in the decades around 1300 were not marketplaces for the surrounding area, but depended entirely on their function as ports. Yet the four youngest ones might easily have been both, especially as grain was grown inland and salt produced on the coast.

So why exactly did these shifts occur? The importance of the Flemish cities of Bruges and Ghent has been mentioned several times. Flanders started to become urbanised at a very early stage, from the tenth century onwards. Together with Northern Italy it was one of the first, and most, urbanised regions in Western Europe. After Bruges and Ghent, Antwerp also grew in importance, and from the thirteenth century onwards other towns in Brabant likewise flourished, including Bergen op Zoom, Steenberg and Breda, all close to Zeeland.<sup>42</sup> In the north of the Low Countries urbanisation did not get under way until later, but during the fourteenth century Holland made up the leeway. Following the emergence of Dordrecht, Delft, Leiden and Haarlem in the thirteenth century, a large number of ports such as Enkhuizen, Hoorn, Amsterdam, Gouda, Rotterdam, Schiedam, Brielle (formerly known in English as Brill) and Goedereede developed from around 1300 and on into the fourteenth century.<sup>43</sup> Meanwhile the creation of the trading route through the interior of Holland ('inside the dunes') increasingly boosted trade with northern Europe, including the Baltic, in the second half of the thirteenth century. Holland was beginning to grow in importance compared with Flanders and Brabant. Zeeland must have done well out of all this, for it was now at the crossroads of north-south trade (which was expanding) and east-west trade flows (which were gradually shifting northwards).<sup>44</sup>

It was not until Antwerp fell to the Spaniards in 1585 (during the Dutch War of Independence) that the focus shifted permanently from the south to the north; but the developments that took place in the Scheldt delta can only be understood in the context of this Late Mediaeval wave of urbanisation from Flanders through Brabant to Holland. The growing importance of Antwerp from the fourteenth century onwards must have benefited the towns along the Eastern Scheldt, for at the time the eastern part of the Western Scheldt was still barely navigable and so transport took place along the eastern branch.<sup>45</sup> With Brabant's towns flourishing and Holland's beginning to emerge, the Eastern Scheldt ports were ideal transshipment points between Antwerp and these two areas. During the fifteenth century the Western Scheldt

41  
Verhulst, *Rise of Cities* (note 14), pp. 75-92 and 135-148; Blockmans, *Metropolen aan de Noordzee* (note 4), pp. 98-124 and 249-258. Cf. Henderikx, 'Landschap, bewoning en sociale structuren' (note 7), pp. 98-103.

42  
Blockmans, *Metropolen aan de Noordzee* (note 4), pp. 22, 98-124, 195-200 and 545-583; R. van Uytven, 'Stadsgeschiedenis in het Noorden en Zuiden', in *Algemene Geschiedenis der Nederlanden*, Vol. 2, Haarlem 1982, pp. 188-253; R. van Uytven, 'Economische en stedelijke groei in het hertogdom Brabant tijdens de dertiende eeuw', *De Brabantse Folklore*, 253 (1987), pp. 31-43; W. A. van Ham, *Historische stedenatlas van Nederland*, Instalment 7, *Bergen op Zoom*, Delft 2003; Leenders, *Van Turnhoutervoerde* (note 34), pp. 252-254, 342-360 and 452-454.

43  
Hoppenbrouwers, 'Van waterland tot stedenland' (note 3); Rutte and Zweerink, 'Stadswording in Holland' (note 3).

44  
Cf. B. Loopier, 'De Nederlandse Hanzesteden: scharnieren in de Europese economie 1250-1550', in H. Brand and E. Knol (eds), *Koggen, kooplieden en kantoren: de Hanze, een praktisch netwerk*, Hilversum and Groningen, Verloren, 2009, pp. 109-123, and J. Weststrate, *In het kielzog van moderne markten: handel en scheepvaart op Rijn, Waal en IJssel, ca. 1360-1560*, Hilversum, Verloren, 2008, especially pp. 269-279; P. Henderikx, 'Economische geschiedenis' en 'IJKpunt 1300', in Brusse and Henderikx (eds), *Geschiedenis van Zeeland* (note 7), pp. 125-145 and 183-187; A. Neele, 'De economie van de stad en de stedelingen', *ibid.*, pp. 277-294.

45  
Van Heeringen and Vos, *Holocene evolution of Zeeland* (note 7), p. 76; F. Beek-

man, 'Land en water', in Brusse and Henderikx (eds), *Geschiedenis van Zeeland* (note 7), pp. 191-210, especially pp. 198-200.

komen: zij vormen in de drie nieuwe havensteden van rond 1300 het centrale, alles bepalende element; in de vier uit de veertiende eeuw de levensader waar de dorpskernen naartoe groeiden. Tussen de steden van deze twee jongere groepen bestaan echter ook belangrijke verschillen in oorsprong, opbouw en functie. Deze verschillen kunnen onder meer in verband worden gebracht met het gegeven dat op de eilanden waar Brouwershaven, Veere en Vlissingen verzezen al de oude centra Zierikzee en Middelburg lagen, die een belangrijke marktfunctie vervulden, terwijl het op Zuid-Beveland ontbrak aan steden toen Goes en Reimerswaal daar in de veertiende eeuw tot stad werden. Hetzelfde geldt voor Tholen en Sint-Maartensdijk aan de andere kant van de Oosterschelde. Voor de nieuwe havensteden uit de decennia rond 1300 was de rol van marktplaats voor de omgeving niet aan de orde; zij moesten het geheel hebben van de functie als havenplaats. Voor de jongste vier was zo'n dubbelrol juist wel weggelegd, zeker ook gezien de graanopbrengsten in het achterland en de zoutproductie.

Blijft over de vraag waarom die verschuivingen opraden. Het belang van de grote Vlaamse steden Brugge en Gent is al een aantal keer benadrukt. De verstedelijking in Vlaanderen vond al vroeg plaats, vanaf de tiende eeuw. Samen met Noord-Italië behoorde het tot de eerste en meest verstedelijkte gebieden van West-Europa. Na Brugge en Gent werd ook Antwerpen steeds belangrijker en vanaf de dertiende eeuw bloeiden andere steden in Brabant eveneens op, waaronder Bergen op Zoom, Steenberg en Breda in de buurt van Zeeland.<sup>42</sup> De verstedelijking in het noorden van de Lage Landen zette later in, maar gedurende de veertiende eeuw haalde Holland de achterstand in. Na de opkomst van Dordrecht, Delft, Leiden en Haarlem in de dertiende eeuw ontstond vanaf de decennia rond 1300 en gedurende de veertiende eeuw een groot aantal havensteden, zoals Enkhuizen, Hoorn, Amsterdam, Gouda, Rotterdam, Schiedam, Brielle en Goedereede.<sup>43</sup> Bovendien nam na het ontstaan van de handelsroute binnendoor Holland, de zogenoemde vaart 'binnen dunen', in de tweede helft van de dertiende eeuw de handel op het noorden, naar het Oostzeegebied, almaar toe. Geleidelijk begon het belang van Holland ten opzichte van Vlaanderen en Brabant toe te nemen. Daar zal Zeeland wel bij hebben gevaren, aangezien ze het kruispunt ging vormen van de toenemende handelsstromen in de richting noord-zuid en de langzamerhand naar het noorden verschuivende handelsstromen in de richting oost-west.<sup>44</sup>

Het zou nog tot de val van Antwerpen in 1585 duren tot het zwaartepunt definitief verschoof van het zuiden naar het noorden, maar de

ontwikkeling die in de Scheldedelta valt waar te nemen, kan alleen worden begrepen binnen de context van deze laatmiddeleeuwse verstedelingsgolf van Vlaanderen, via Brabant naar Holland. Het toenemende belang van Antwerpen vanaf de veertiende eeuw zal in het voordeel hebben gewerkt van de plaatsen langs de Oosterschelde, aangezien het oostelijke deel van de Westerschelde toen niet of slecht bevaarbaar was, dus vond het transport plaats over de Oosterschelde.<sup>45</sup> Tegelijkertijd bloeiden de steden in Brabant op en ontstonden die in Holland. Tussen Antwerpen en die gebieden konden de Oosterschelde-havens uitstekend dienstdoen als overslagpunten. Gedurende de vijftiende eeuw werd de Westerschelde naar Antwerpen beter bevaarbaar, maar de Oosterschelde bleef de belangrijkste route. De Westerschelde werd pas de hoofdroute in de zestiende eeuw, wat het aannemelijk maakt dat de terugval van de Oosterscheldesteden gedurende die periode in belangrijke mate samenhangt met de verschuivende handelsstromen.

Eerder zagen we al dat bij de Noord-Vlaamse havens de functie als overslagpunt cruciaal was, zowel voor de stadswording als voor de terugval. De ligging op een knooppunt van verschillende handelsroutes waar overslag noodzakelijk was, bleek ook doorslaggevend voor het ontstaan van veel havensteden in Holland tijdens de decennia rond 1300. Zouden Vlissingen, Veere en Brouwershaven eveneens hebben gediend als overslagpunten? De uitgesproken ligging doet dan vermoeden dat dit overslag betrof van grote zeeschepen op kleinere schepen die de binnenwateren goed konden bevaren.<sup>46</sup> Helaas bestaat er nog geen uitsluitsel over de vraag wanneer de introductie plaatsvond van grotere schepen, waarmee meer goederen over grotere afstanden konden worden getransporteerd, maar die minder geschikt waren voor varen op bijvoorbeeld het Zwin of de Oosterschelde.<sup>47</sup> Het binnen korte tijd ontstaan van zowel de nieuwe havensteden in Zeeland als Goedereede en Brielle in Holland doet vermoeden dat dit best eens rond 1300 geweest zou kunnen zijn.<sup>48</sup> Nochtans is het niet ondenkbaar dat de Hollandse graven de toenemende problemen met de bereikbaarheid van de Noord-Vlaamse havens rond dezelfde tijd zagen als een uitgelezen moment om de zuiderburen een hak te zetten door de creatie van deze nieuwe havensteden als concurrenten. Dit past ook goed in het beeld van Floris V, die er veel aan gelegen was om kooplieden naar Dordrecht te trekken en meer bedrijvigheid en handel naar Holland in het algemeen.<sup>49</sup> Toen dat maar matig lukte, zette hij kennelijk zijn zinnen op middelen in de nabijheid van de grote Vlaamse concurrenten. De zeer actieve

42

Blockmans, *Metropolen aan de Noordzee* (noot 4), pp. 22, 98-124, 195-200 en 545-583; R. van Uytven, 'Stadsgeschiedenis in het Noorden en Zuiden', in: *Algemene Geschiedenis der Nederlanden*. Deel 2, Haarlem 1982, pp. 188-253; R. van Uytven, 'Economische en stedelijke groei in het hertogdom Brabant tijdens de dertiende eeuw', *De Brabantse Folklore*, 253 (1987), pp. 31-43. W.A. van Ham, *Historische stedenatlas van Nederland*. Afl. 7: *Bergen op Zoom*. Delft 2003; Leenders, *Van Turnhoutervoorde* (noot 34), pp. 252-254, 342-360 en 452-454.

43

Hoppenbrouwers, 'Van waterland tot stedenland' (noot 3); Rutte en Zweerink, 'Stadswording in Holland' (noot 3).

44

Zie en vergelijk: B. Looper, 'De Nederlandse Hanzesteden: scharnieren in de Europese economie 1250-1550', in: H. Brand en E. Knol (red.), *Koggen, kooplieden en kantoren. De Hanze, een praktisch netwerk*. Hilversum/Groningen (Verloren) 2009, pp. 109-123, en J. Weststrate, *In het kielzog van moderne markten. Handel en scheepvaart op Rijn, Waal en IJssel, ca. 1360-1560*. Hilversum (Verloren) 2008, i.h.b. pp. 269-279; P. Henderikx, 'Economische geschiedenis' en 'IJKpunt 1300', in: Brusse en Henderikx (red.), *Geschiedenis van Zeeland* (noot 7), pp. 125-145 en 183-187; A. Neele, 'De economie van de stad en de stedelingen', in: idem, pp. 277-294.

45

Van Heeringen en Vos, *Holocene evolution of Zeeland* (noot 7), p. 76; F. Beekman, 'Land en water', in: Brusse en Henderikx (red.), *Geschiedenis van Zeeland* (noot 7), pp. 191-210, i.h.b. 198-200.

46

Volgens De Boer, 'Florerend vanuit de delta' (noot 32), p. 127, was voor de rol die de

Zeeuwen en Hollanders verwierven als transporteurs en bevrachters de introductie van grotere schepen cruciaal: daardoor ontstond een verschil tussen zeeschepen en rivierschuiten.

47

Uit de literatuur over scheepstypen, in het bijzonder de kogge, komt geen eenduidig beeld naar voren van het moment van de introductie van grotere schepen. Zie bijvoorbeeld: R.W. Unger (red.), *Cogs, Caravels and Galeons. The sailing ship 1000-1600*. Londen 1994; R.A. Hulst, 'Item van der Kogge', in: R. Reinders (red.), *Bouwtraditie en scheepstype. Inleidingen gehouden tijdens het vierde Glavimas symposium*. Groningen 1991, pp. 17-24; A.F.L. van Holk, 'Maritieme archeologie van de kogge', in: Brand en Knol (red.), *Koggen, kooplieden en kantoren* (noot 44), pp. 124-143. Vergelijk: H.P.H. Jansen, 'Scheepvaart van het noorden tot 1400', in: *Maritieme geschiedenis der Nederlanden I*. Bussum 1976, pp. 75-106.

48

Volgens Blockmans, *Metropolen aan de Noordzee* (noot 4), p. 17, is dit het geval.

49

Idem, p. 276; Vergelijk Cox, *Hebbende privilege van stede* (noot 35), pp. 97-101.

became more navigable as far as Antwerp, but the Eastern Scheldt remained the most important route. It was not until the sixteenth century that the Western Scheldt became the main route, strongly suggesting that the decline of the Eastern Scheldt ports during that period was largely due to shifts in trade flows.

As we have seen, the North Flemish ports' function as transshipment points was a key element in both their urbanisation and their decline. Being located at the intersection of various trading routes where transshipment was necessary also proved crucial to the emergence of many of Holland's ports in the decades around 1300. Did Vlissingen, Veere and Brouwershaven also serve as transshipment ports? If so, their locations suggest that they would have been used to tranship goods from large seagoing vessels to smaller ones that could negotiate inland waterways.<sup>46</sup> Unfortunately it is not clear when bigger ships capable of transporting larger quantities of goods over longer distances, but less suitable for waterways such as the Zwin or the Eastern Scheldt, first came into service.<sup>47</sup> The rapid emergence of the new ports in Zeeland, as well as Goedereede and Brielle in Holland, suggests that this may well have happened around 1300.<sup>48</sup> Yet the Counts of Holland may conceivably have used the growing lack of access to the North Flemish ports to discomfit their southern neighbours by building these new, competing harbours. This is very much in keeping with what we know of Count Floris V, who was eager to attract merchants to Dordrecht, and business and trade to Holland in general.<sup>49</sup> When these efforts failed to bear the desired fruit, he evidently decided to concentrate his fire on his major Flemish competitors. This makes the Count's keen involvement in the development of these ports all the more comprehensible. The inhabitants of the other three groups of towns – above all the merchants in the North Flemish and Eastern Scheldt ports – appear to have played a greater role in their development; they could see the potential of these commercially well-located places and were able to take advantage of emerging, shifting and expanding trade flows.

These conclusions are illustrated in fig. 20. Of course, I am well aware how hypothetical they are; but I believe they can teach us more about the origins and development of urbanisation processes in space and time, as well as possible explanations for them.

In conclusion, let me comment on the development of the towns in the Scheldt delta in later centuries, to back up the findings on the previous four hundred years of urbanisation. The fate of the North Flemish ports as trade declined from the

fourteenth century onwards also overtook the Eastern Scheldt ports two centuries later. Veere and Brouwershaven prospered somewhat longer thanks to their special trading links with Scotland and Holland respectively; but only Vlissingen and Middelburg truly benefited from Antwerp's Golden Age in the sixteenth century and Holland's in the seventeenth, as links in these economic superpowers' maritime trade networks. Indeed, they are the only two of Zeeland's towns that seriously expanded after the Middle Ages, with large harbours and housing districts. Despite Holland's dramatic decline after its Golden Age, as well as that of Flanders (which had begun to stagnate more than a century earlier), Middelburg would still experience a 'Silver Age'. It was not until 1780 that the town's prosperity finally came to an end, and Zeeland became the peripheral rural province it is known as today.<sup>50</sup>

46

According to De Boer, 'Florerend vanuit de delta' (note 32), p. 127, the introduction of larger ships was crucial to the Zeelanders' and Hollanders' future role as transporters and shippers, for it created a difference between seagoing vessels and river barges.

47

The literature on types of ships, especially the cog (Dutch *kogge*), gives no clear indication of when larger ships came into service. See, for example, R. W. Unger (ed.), *Cogs, Caravels and Galleons: the sailing ship 1000-1600*, London, 1994; R. A. Hulst, 'Item van den Kogge', in R. Reinders (ed.), *Bouwtraditie en scheepstype: inleidingen gehouden tijdens het vierde Glavimans symposium*, Groningen, 1991, pp. 17-24; A. F. L. van Holk, 'Maritieme archeologie van de kogge', in Brand and Knol (eds), *Koggen, kooplieden en kantoren* (note 44), pp. 124-143. Cf. H. P. H. Jansen, 'Scheepvaart van het noorden tot 1400', in *Maritieme geschiedenis der Nederlanden I*, Bussum, 1976, pp. 75-106.

48

According to Blockmans, *Metropolen aan de Noordzee* (note 4), p. 17, this was indeed the case.

49

*Ibid.*, p. 276; cf. Cox, *Hebbende privilege van stede* (note 35), pp. 97-101.

50

See P. Brusse and W. van den Broeke, *Provincie in de periferie: de economische geschiedenis van Zeeland 1800-2000*, Utrecht, Matrijs, 2005, pp. 19-73.

betrokkenheid van de graaf bij de totstandkoming van de havens wordt hierdoor eveneens begrijpelijker. Naar het zich laat aanzien speelden bij de wording van de andere drie groepen steden de inwoners juist een grotere rol, bij de Noord-Vlaamse en de Oosterschelde-havens vooral de handelaren; zij zagen de potentie in van deze voor de handel gunstig gelegen plaatsen en wisten te profiteren van opkomende, verschuivende en toenemende handelsstromen.

De bovengeschetste lijnen zijn in afb. 20 in beeld gebracht. Vanzelfsprekend ben ik mij ten volle bewust van het hypothetische gehalte van dit verhaal, maar ik denk dat het ons een stap verder kan brengen in de zoektocht naar de oorsprong en ontwikkeling van verstedelijkingsprocessen in ruimte en tijd, en naar mogelijke verklaringen daarvoor.

Maak ik tot slot nog een paar opmerkingen over de ontwikkeling van de steden in de Scheldedelta in later eeuwen, die de bevindingen over de vierhonderd jaar stadswording daarvoor versterken. Het tragische lot dat zich in de Noord-Vlaamse havens vanaf de veertiende eeuw voltrok door afnemend handelsverkeer, viel de Oosterschelde-havens vanaf de zestiende eeuw te beurt. Veere en Brouwershaven hielden het wat langer vol door bijzondere handelscontacten met respectievelijk Schotland en Holland, maar alleen Vlissingen en Middelburg wisten echt te profiteren van de Gouden Eeuw van Antwerpen in de zestiende en die van Holland in de zeventiende eeuw, als schakels in de zeehandelsnetwerken van deze economische grootmachten. Dat zijn dan ook de enige twee steden in Zeeland die na de middeleeuwen op grote schaal werden uitgebreid met aanzienlijke havens en stadswijken. Ondanks de dramatische terugval van Holland na de Gouden Eeuw – en Vlaanderen, waar de stagnatie al meer dan honderd jaar eerder was ingetreden – maakte Middelburg nog een zogenaemde Zilveren Eeuw door. Pas na 1780 is het helemaal gedaan met de stedelijke welvaart en wordt Zeeland dat agrarische gebied in de periferie.<sup>50</sup>



010

Gezicht op Vlissingen vanuit het zuidoosten, door Petrus Segaers, 1669, olieverf op doek, Collectie Zeeuws maritiem muZEEum, Vlissingen. De schilder heeft erg zijn best gedaan om Vlissingen zo fraai en gunstig mogelijk neer te zetten als uitstekende haven direct aan de Westerschelde. Het schilderij kan worden beschouwd als een uitgelezen verbeelding van de bedoelingen bij de aanleg in de decennia rond 1300.

010

View of Vlissingen from the south-east, by Petrus Segaers, 1669, oil on canvas, Zeeland Maritime Museum collection, Vlissingen. The painter did his best to portray Vlissingen as attractively and favourably as possible, as an excellent port with direct access to the Western Scheldt. The painting is a clear reflection of what was intended when the port was first built in the decades round 1300.





011

Plattegrond van Vlissingen door Jacob van Deventer (circa 1560), met daarop bij benadering ingetekend de bepalende elementen voor de stadswording. In blauw de gegraven haven die het centrale element van de nieuwe stad vormt. Ten noordwesten van de stad ligt het dorp Oud-Vlissingen, groen omcirkeld. De zeedijk en de belangrijkste straten in de stad, het geraamte van havenkades en dwarsstraten, zijn in oranje weergegeven. Bij de K staat de kerk, bij de S het stadhuis.

011

Map of Vlissingen by Jacob van Deventer (c. 1560), with the key features of urbanisation roughly drawn in. The man-made harbour that was the main feature of the new town is in blue, and circled in green to the north-west of the town is the village of Old Vlissingen. The sea dyke, the main streets and cross streets are in orange. K marks the church, and S the town hall.



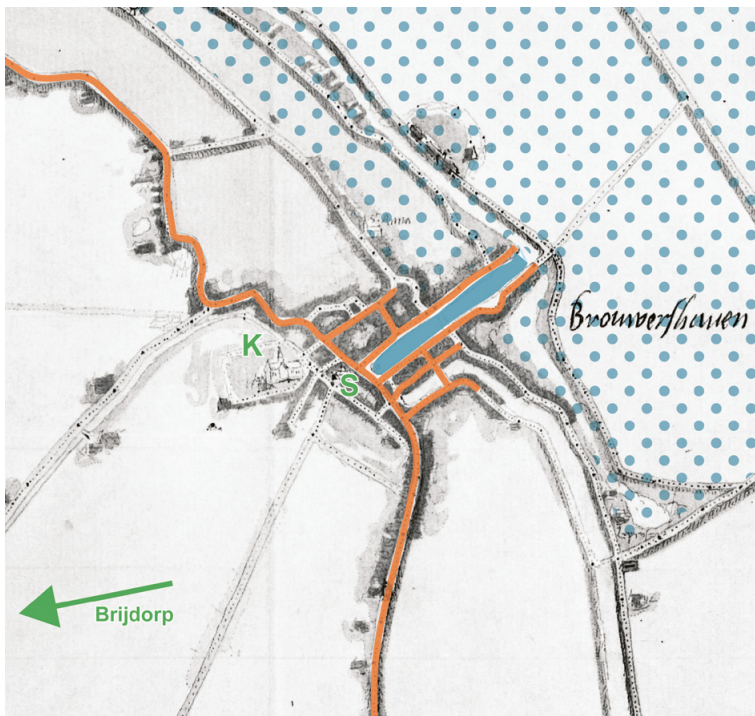
012

Plattegrond van Veere door Jacob van Deventer (circa 1560), met daarop bij benadering ingetekend de bepalende elementen voor de stadswording. In blauw de gegraven haven die het centrale element van de nieuwe stad vormt. Ten zuiden van de stad ligt het dorp Zanddijk, groen omcirkeld, daar links boven kasteel Zandenburg, waar de familie Van Borselen woonde. De zeedijk en de belangrijkste straten in de stad, het geraamte van havenkades en dwarsstraten, zijn in oranje weergegeven. Bij de K staat de kerk, bij de S het stadhuis.

012

Map of Veere by Jacob van Deventer (c. 1560), with the key features of urbanisation roughly drawn in. The man-made harbour that was the main feature of the new town is in blue. South of the town is the village of Zanddijk, circled in green; to the top left of it is Zandenburg Castle, where the Van Borselen family lived. The sea dyke, the main streets and the grid of quays and cross streets are in orange. K marks the church, and S the town hall.





014

Plattegrond van Brouwershaven door Jacob van Deventer (circa 1560), met daarop bij benadering ingetekend de bepalende elementen voor de stadswording. In blauw de gegraven haven die het centrale element van de nieuwe stad vormt. Ten westen van de stad, buiten de kaart, ligt Brijdorp. De zeedijk en de belangrijkste straten in de stad, het geraamte van havenkades en dwars- en parallelstraten, zijn in oranje weergegeven. De nederzetting werd dus grotendeels buitendijks aangelegd, op opgehoogd terrein ter weerszijden van de haven. Vermoedelijk lag er ten tijde van de aanleg een getijdengebied (blauw gearceerd) met schorren en slikken en een goed bevaarbare kreek die werd gebruikt voor de haven. Bij de S staat het stadhuis, bij de K de kerk, in de laagte aan de voet van de dijk.

014

Map of Brouwershaven by Jacob van Deventer (c. 1560), with the key features of urbanisation roughly drawn in. The man-made harbour that was the main feature of the new town is in blue. To the west of the town, off the map, is Brijdorp. The sea dyke, the main streets and the grid of quays and cross and parallel streets are in orange. The settlement was thus mainly built outside the dyke, on raised land to either side of the harbour. At the time it was built there was probably a tidal area (blue hatching) with mudflats and salt marshes, and a navigable creek that was used for the harbour. S marks the town hall and K the church, low down at the foot of the dyke.

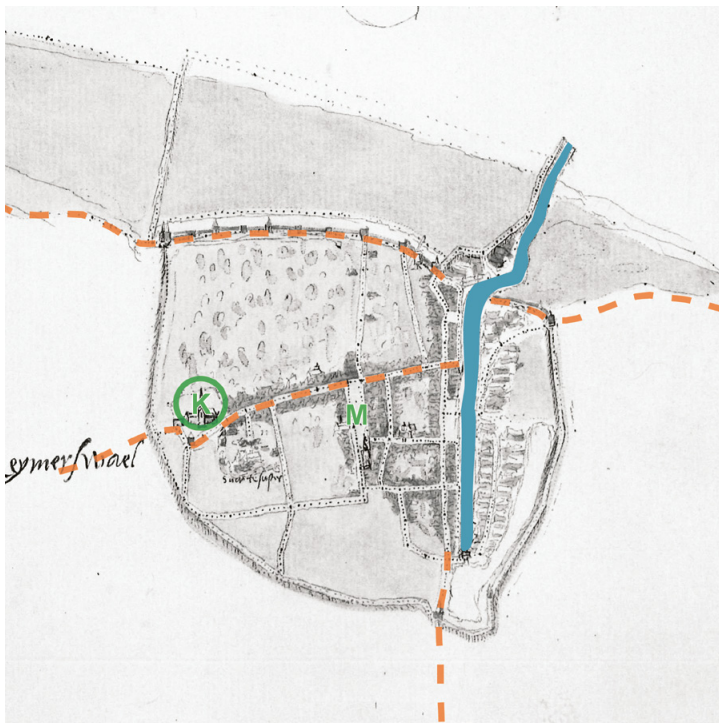


015

Plattegrond van Goes door Jacob van Deventer (circa 1560), met daarop bij benadering ingetekend de bepalende elementen voor de stadswording. In geel de kreekrug, waarop de dorpskern met de kerk (K) is omcirkeld. Ten noorden daarvan liggen eerst de markt (M) en dan de haven, die via de waterloop in noordelijke richting in verbinding staat met de Oosterschelde. De belangrijkste wegen zijn oranje.

015

Map of Goes by Jacob van Deventer (c. 1560), with the key features of urbanisation roughly drawn in. The creek ridge is in yellow, with the centre of the village and the church (K) circled. To the north of this are the marketplace (M) and then the harbour, which is connected to the Eastern Scheldt via the waterway leading north. The main roads are in orange.



016

Plattegrond van Reimerswaal door Jacob van Deventer (circa 1560), met daarop bij benadering ingetekend de bepalende elementen voor de stadswording. De stad oogt als een eiland aan de Oosterschelde, die aan de noordkant stroomt. Toen Jacob van Deventer Reimerswaal in kaart bracht, was het omliggende land namelijk al grotendeels verzwoegen door het water. Vandaar dat de Oosterscheldedijk en de vermoedelijk belangrijkste wegen oranje gestippeld zijn weergegeven. Aan de westkant van de stad is de dorpskern met de kerk (K) omcirkeld. Ten oosten daarvan liggen eerst de markt (M) en dan de haven.

016

Map of Reimerswaal by Jacob van Deventer (c. 1560), with the key features of urbanisation roughly drawn in. The town looks like an island on the Eastern Scheldt (which flows to the north of it), for by the time Van Deventer drew his map most of the surrounding land had been swallowed up by the waves. The Eastern Scheldt dyke and what were presumably the main roads are therefore shown by dotted lines. Circled to the west of the town are the centre of the village and the church (K). To the east are the marketplace (M) and then the harbour.

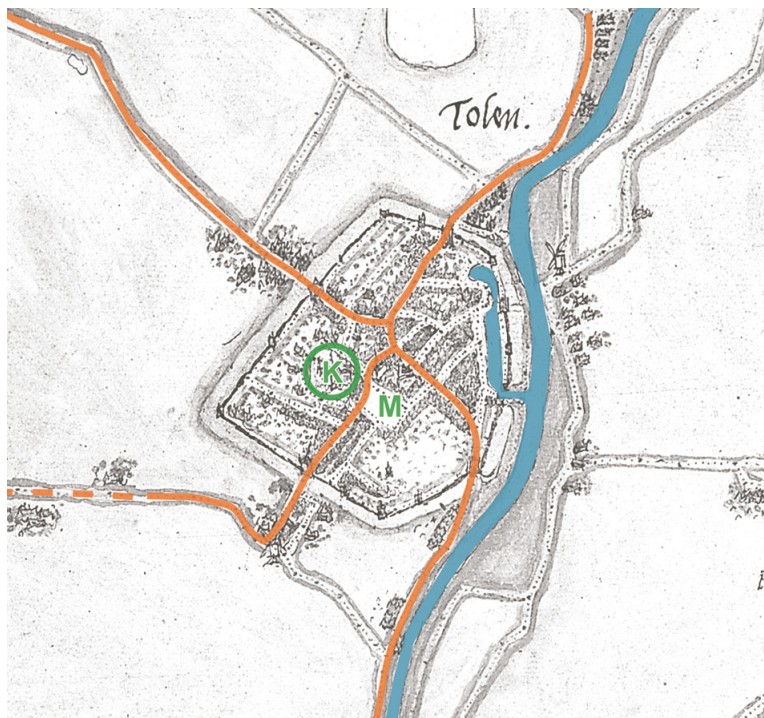


017

Plattegrond van Sint-Maartensdijk door Jacob van Deventer (circa 1560), met daarop bij benadering ingetekend de bepalende elementen voor de stadswording. De dorpskern met de kerk (K) is omcirkeld. Daarnaast liggen de markt (M) en de haven aan de Pluimpot, die in het zuiden uitmondt in de Oosterschelde. De belangrijkste wegen zijn oranje.

017

Map of Sint-Maartensdijk by Jacob van Deventer (c. 1560), with the key features of urbanisation roughly drawn in. The centre of the village and the church (K) are circled. Next to these are the marketplace (M) and the harbour on the Pluimpot, which flows into the Eastern Scheldt to the south. The main roads are in orange.



016

Plattegrond van Tholen door Jacob van Deventer (circa 1560), met daarop bij benadering ingetekend de bepalende elementen voor de stadswording. De dorpskern met de kerk (K) is omcirkeld. Daarnaast ligt de markt (M). De oranje route die even ten noorden van de dorpskern ligt, uit het westen komt en langs de rivier de Eendracht naar het zuiden afbuigt, volgt de dijk van de polder waarin Tholen ontstond en waar ergens in de nabijheid van de dorpskern tol moet zijn geheven. Ten noorden daarvan ligt aan de westkant een stadsdeel in een latere bedijking, aan de oostkant buitendijks op een opgehoogd gebied de havenbuurt met een havenkom die in verbinding staat met de Eendracht.

016

Map of Tholen by Jacob van Deventer (c. 1560), with the key features of urbanisation roughly drawn in. The centre of the village and the church (K) are circled. Next to these is the marketplace (M). The orange route just north of the centre of the village, which comes from the west and turns off southwards along the Eendracht, follows the dyke surrounding the polder in which Tholen first developed and a toll must have been levied somewhere near the centre of the village. To the north-west is a part of the town built inside a later dyke; to the north-east, on a raised area outside the dyke, is the harbour area with a harbour basin connected to the Eendracht.

019

Luchtfoto van Tholen, met binnen de vestingwerken uit de zeventiende eeuw op de voorgrond de kerk, die de plek van de dorpskern markeert, rechts daarvan het marktplein en daarboven de havenbuurt en havenkom. De Eendracht wordt botweg gepasseerd door het Schelde-Rijnkanaal.

019

Aerial photograph of Tholen. In the foreground, inside the seventeenth-century fortifications, is the church marking the centre of the village, to the right of it the marketplace, and above that the harbour area and harbour basin. The Eendracht is now simply by-passed by the Scheldt-Rhine canal.

Overzichtskaart van vier groepen steden en handelsstromen. Zie noot 7 voor de bronvermelding.

General map of the four groups of towns and trade flows (for sources, see note 7)

