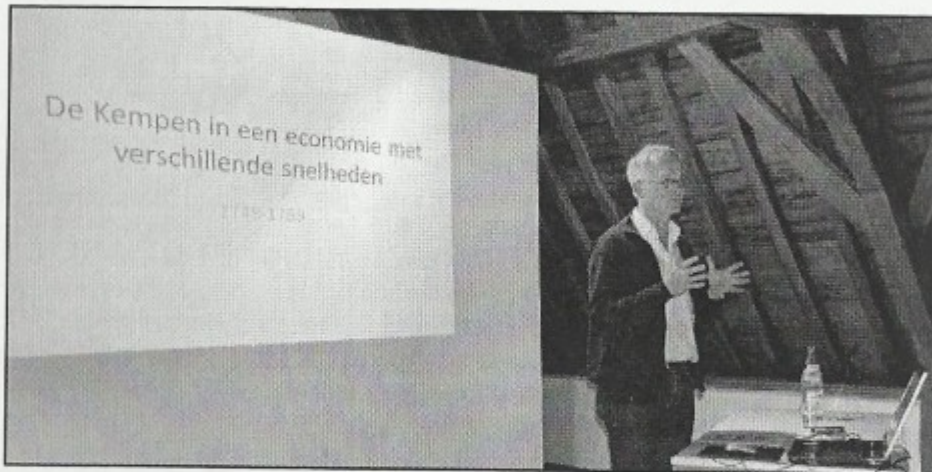


Verlag lezing door prof. dr. Bruno Blondé 'De Kempen in een economie met verschillende snelheden, 1748-1789'

Op dinsdag 16 april sprak Bruno Blondé, hoogleraar aan de Universiteit Antwerpen en verbonden aan het Centrum voor Stadsgeschiedenis, op de zolder van het Taxandriamuseum over de economische geschiedenis van Brabant tijdens de Oostenrijkse tijd. Hierover publiceerde hij in 1999 immers een uitvoerige studie, waarbij de Kempen overigens vooral diende als 'controlegroep'.¹



De Oostenrijkse tijd (1748-1789) geldt vanaf het aantreden van keizerin Maria-Theresia in het algemeen als zeer voorspoedig, maar de auteur ging op zoek naar 'barsten in het succesverhaal'. De kloof tussen de sociaaleconomische elite en de arbeidersklasse in de steden was immers enorm groot. Ten tweede waren er duidelijke verschillen achter deze tijdlijn. Een studie van de onderlinge verschillen die er bestonden tussen de steden kan aantonen wat de ware motor was achter de economische groei. Het onderzoek was opgebouwd rond verschillende thema's.

¹ Bruno Blondé. *Een economie met verschillende snelheden: ongelijkheden in de opbouw en de ontwikkeling van het Brabantse stedelijke netwerk ca. 1750 - ca. 1790*. Brussel, 1999, 369 p.

De eerste was de duidelijk stedelijke en demografische groei tussen 1755-1784. Dit werd bekeken stad per stad (Antwerpen, Lier, Mechelen, Turnhout, Brussel, Leuven, Tienen, Diest en Nijvel). Er was een brede economische groei, met Brussel ver op kop. De grootste relatieve verschillen zaten in de staart van het peloton; dus niet alle steden groeiden even hard. Maar de kleinere steden, die in de 16^{de} en 17^{de} eeuw duidelijk aan terrein verloren, maakten in de 18^{de} eeuw die achterstand voor een stuk goed. Vooral Tienen, Diest en Nijvel waren groeipolen. Mechelen, Antwerpen, Lier en Turnhout bleven wat achter.

In de tweede helft van de 18^{de} eeuw bestonden er dus verschillende economische snelheden op stadsniveau. De traditionele en ontluikende industrieën bleken daarbij een krachtige motor. De Vrede van Aken (1748, gesloten na de Oostenrijkse Successieoorlog) gaf immers de mogelijkheid om een slimme handelspolitiek te voeren in de Nederlanden. De Oostenrijkers waren erg voorzichtig in hun economische politiek: ze vaardigden geen grote ordonnanties uit, maar bevoordeelden wel vele kleine handelaars. Zo loodsten ze de Oostenrijkse Nederlanden doorheen het heersende mercantilisme en konden de steden dure producten vervaardigen. Maar juist deze steden zoals Lier en Antwerpen (katoen) presteerden minder sterk, een fenomeen waarvoor de traditionele historiografie geen afdoende verklaring biedt. Een andere verklaring dient dus te worden gezocht.

Tot nog toe was er te weinig aandacht voor kleine niet-luxe sectoren zoals bakkers, kleermakers en andere 'gewone' beroepen. De sterkte hiervan blijkt nochtans een juistere graadmeter te zijn. Blondé besprak deze beroepen op een abstract niveau. De vergaarde gegevens verwerkte hij in zgn. centraliteitsindices. In totaal bestudeerde de spreker 140 verschillende beroepen over de periode 1755-1796. De resultaten bleken ook na een vernauwing tot 40 beroepen erg stabiel te zijn. Brussel en Antwerpen steken erboven uit, met Mechelen en Leuven ver daarachter. Analyse in hoofdelijke termen gaf hetzelfde beeld: Brussel blijkt ook dan veruit de grootste, daarna Mechelen, Tienen en Antwerpen; Turnhout bengelde achteraan. De grote steden hadden dus een duidelijk overwicht.

De spreker zocht naar een 'harde' indicator om de economische groei te verklaren. Steenwegen en hun aanleg en gebruik bleken die te zijn. De Kempen hadden tot 1796 geen echte goede steenwegen, in tegenstelling tot Brussel en omgeving. Vanaf 1780 kwam een ware stroom-

versnelling op gang met de aanleg van meer en ook betere wegen. Voor de Kempen zouden pas vanaf 1790 echte inspanningen worden geleverd. Deze aanleg zorgde nochtans voor een enorme input: transport werd veel eenvoudiger, veiliger, sneller en grootschaliger. Indirecte gevolgen waren de daling van de transportkosten en een beter gebruik van de beschikbare tijd.

Om de vijf kilometer stond een bareel waar per ingespannen paard tol diende te worden betaald: aan de hand hiervan kunnen betrouwbare studies worden gemaakt over de vervoerde goederen en de transportsector. In de tweede helft van de 18^{de} eeuw blijkt die sector – weinig verrassend – te *boomen* en de hele economie op te tillen. Vooral rond Brussel en Leuven was die groei het grootste. Leuven was immers een draaischijf voor het oostwestverkeer. Alle steden (behalve Zoutleeuw) hadden dan ook een aansluiting op een steenweg. De groei bleek trouwens het grootste aan de verst afgelegen barelen. De afgelegde afstanden tussen de steden waren dus het belangrijkste. Het interstedelijke verkeer nam fel toe aan belang. Verwonderlijk is dit niet, de landbouw op het platteland was in die tijd in slechte doen. De onderliggende krachten van de economie waren dus van groot belang: er was een duidelijke overgang naar de aanmaak van goedkopere producten. Er werd gewerkt tegen lage lonen, ook door kinderen. Deze approach is echter erg teleologisch: wij kennen het lange termijnverhaal, de tijdgenoten echter niet.

We merken op dat Turnhout in de getoonde statistieken steeds aan bod kwam, tot een expliciete bespreking van de vaak zwakke score van onze stad kwam het echter niet.

Sam Van Clemen

