



Vervoersmiddelen uit de achttiende eeuw.

Grenzen, wegenbouw en mercantilisme in de Oostenrijkse Nederlanden

Een geopolitieke analyse van de casus Menen

Michael-W. Serruys

Wie nu door Menen loopt, heeft waarschijnlijk moeite om te geloven dat dit ietwat ingeslapen grensstadje tot de jaren zeventig van de twintigste eeuw bekend stond om zijn ellenlange files en monsterlijke verkeersdrukte. Volgens de Franse geograaf Firmin Lentacker waren de grensovergang in Menen en de *Place de l'Opéra* in Parijs de plaatsen waar de grootste dagelijkse verkeersdrukte in Frankrijk kon worden opgemeten. Het verdwijnen van de grenscontroles aan de Europese binnengrenzen en de opening van de E17-snelweg (destijds nog de E3) tussen Antwerpen en Rijsel (Lille) in 1972 hebben een grote impact gehad op het lokale straatbeeld. Dit was de doodsteek voor de Meense kleinhandel die leefde van het drukke grensverkeer. Drie eeuwen lang was Menen een van de voornaamste grensovergangen tussen Frankrijk en de Zuidelijke Nederlanden/België en net zo lang was het grensverkeer een belangrijke bron van inkomsten voor de plaatselijke economie. Vandaag de dag is de grens nauwelijks nog zichtbaar. Enkel het feit dat er in het naburige Halluin Franse straatnaambordjes staan, dat de verkeersborden er ietwat anders uitzien en dat het straatmeubilair een ander design heeft, doet het vermoeden rijzen dat men net de rijksgrens heeft overgestoken. Kortom, wie niet beter weet, loopt tegenwoordig zonder enig vermoeden de grens over.¹

Dit is echter niet altijd zo geweest, want zowel in de twintigste eeuw als in het ancien régime werd hier danig gecontroleerd. Deze controles – waar elke reiziger, handelaar of voerman mee te maken had – hadden een grote administratieve rompslomp tot gevolg. Op zijn beurt zorgde deze weer voor bijkomende commerciële activiteiten in de buurt van het douanekantoor. Deze extra bedrijvigheid werd verwelkomd door het stadsbestuur, dat daar, zowel direct als indirect, een inkomstenbron zag. Uiteraard moest deze strategische

1 F. Lentacker, *La frontière franco-belge. Étude géographique des effets d'une frontière internationale sur la vie de relations* (Rijsel 1974) 54; N. Maddens, 'Menen' in: H. Hasquin, R. Van Uytven en J.-M. Duvosquel red., *Gemeenten van België. Geschiedkundig en administratief-geografisch woordenboek I*. Gemeentekrediet van België (Brussel 1980) 673 en N. Maddens, 'Rekkem' in: H. Hasquin, R. Van Uytven en J.-M. Duvosquel red., *Gemeenten van België. Geschiedkundig en administratief-geografisch woordenboek II*. Gemeentekrediet van België (Brussel 1980) 900.

positie als grensovergang uitgebouwd worden, en zo niet, dan toch in stand worden gehouden. Naburige steden, zoals Kortrijk, stonden immers altijd klaar om hun plaats in het verkeersnet in te nemen en om deze extra bedrijvigheid over te nemen. Gedurende bijna de gehele achttiende eeuw zou Kortrijk een verbeterd concurrentiestrijd voeren om de positie van Menen als strategische grensovergang in te palmen door het verkeersnet naar haar hand te zetten. Een politieke strijd die een grote invloed zou uitoefenen op de totstandkoming van het wegennetwerk in het zuiden van de huidige provincie West-Vlaanderen. In dit artikel zal de relatie tussen de grens en de aanleg van wegen in de regio Menen in de achttiende eeuw worden onderzocht. Ook zal er aandacht uitgaan naar hoe de grens soms een discussiepunt kon zijn die het stedelijke verkeersbeleid, in het bijzonder dat van Menen en Kortrijk, bepaalde. Dergelijke vraagstellingen kunnen het best worden onderzocht aan de hand van de geopolitieke onderzoeksmethode.²

Hoewel we de dag van vandaag flessenhalzen in het verkeer als iets negatiefs ervaren (files), hadden lokale overheden in de achttiende eeuw daar vaak een andere kijk op

Deze in Nederlandstalig België nog weinig gekende onderzoeksmethode bestudeert zowel de invloed van de politiek op de geografie, alsook de werking van diezelfde geografie op de besluitvorming. Voor dit artikel is deze onderzoeksmethode ideaal, want zowel grenzen als wegen (of elke soort van verkeersinfrastructuur) zijn zonder enige twijfel door mensen gecreëerde elementen in het geografische landschap. Beide beïnvloeden met dezelfde zekerheid ook de politieke besluitvoering met betrekking tot de ruimtelijke ordening. Door de politieke actoren te bestuderen en te zien hoe zij reageerden en interageerden met de geografie, krijgt men een brede kijk op hoe welbepaalde geografische elementen het beleid aanzienlijk konden bepalen. Een belangrijke stelregel in de geopolitieke onderzoeksmethode is dat men politieke projecten of beslissingen cartografisch kan omzetten. Kaarten, zowel op internationaal als op lokaal vlak, zijn dan ook belangrijke hulpmiddelen in de geopolitieke onderzoeksmethode. Geopolitiek kan daarom net zo gemakkelijk bedreven worden op lokaal niveau als op internationaal niveau, zolang men de beslissingen van de politieke actoren maar cartografisch kan weergeven. Grenzen en wegen, zoals die in dit artikel worden geanalyseerd, zijn maar een paar van de vele geografische elementen die men kan gebruiken in een geopolitiek onderzoek.³

Om de concurrentiestrijd tussen Menen en Kortrijk in relatie met de grens te kunnen volgen, zullen in de eerste paragraaf een aantal concepten worden aangereikt. Een eerste concept is de stedelijke netwerktheorie. In deze theorie worden steden (politieke actoren) met elkaar verbonden door middel van handelsstromen. De verkeersverbindingen (of de geografische elementen) waar de handelsstromen zich op hebben geënt, worden op die manier zichtbaar

2 Er zijn drie belangrijke geopolitieke scholen. De hierboven vermelde geopolitieke onderzoeksmethode komt uit de zogenaamde Franse geopolitieke school. Deze heeft haar historische wortels in het geografisch possibilisme van de Franse aardrijkskundige Paul Vidal de la Blache en de Franse Annales school. Deze school mag zeker niet worden verward met de Duitse en de Anglo-Saksische geopolitieke scholen. De pseudo-wetenschappelijke en deterministische Duitse geopolitieke school was gebaseerd op neo-darwinistische concepten en mondde ten slotte uit in de zogenaamde Lebensraum-theorie. De Anglo-Saksische geopolitieke school stelde dan weer eerder op militair-strategische doctrines.

3 F. Thual, *Méthode de la géopolitique. Apprendre à déchiffrer l'actualité* (Parijs 1997) 20–24.

gemaakt. Verder wordt er in de eerste paragraaf ook aandacht besteed aan hoe de grens, het douaneapparaat en het economisch denken (mercantilisme) in het ancien régime evolueerden. In de daaropvolgende paragraaf wordt de strategische verkeerssituatie van Menen en Kortrijk besproken. Gebruikmakend van de gegeven concepten, wordt als laatste de geopolitieke strijd tussen de verschillende steden letterlijk en figuurlijk in kaart gebracht, waardoor het nut van de onderzoeksmethode duidelijk wordt.

De impact van grenzen en mercantilisme op het stedelijke netwerk

De stedelijke netwerktheorie werd beschreven in het spraakmakende werk *The making of urban Europe, 1000–1950* (1985) van de Amerikaanse historica Lynn Hollen Lees en de Amerikaanse econoom Paul Hohenberg. De stedelijke netwerktheorie brengt een aantal inzichten samen met betrekking tot de onderlinge relaties tussen steden. Allereerst laat deze theorie zien dat elke stad – of centrale plaats – een hiërarchisch netwerk van steden en dorpen onder zich heeft. Voor alle producten die niet te koop zijn in deze ondergeschikte steden of dorpen moeten de inwoners zich naar de markt van de centrale plaats begeven. Dit ondergeschikt netwerk van plaatsen wordt *Umland* of ommeland genoemd. De grootte van het ommeland hangt af van het belang van de centrale plaats zelf. Naargelang de grootte van de centrale plaats kan dit ommeland dus van lokaal, regionaal of zelfs van landelijk belang zijn. Maar de stedelijke netwerktheorie laat ook zien dat steden niet enkel een cateraar voor hun ommeland zijn. Steden zijn ook rustplaatsen, etappes of stapstenen, op de handelswegen die de productiecentra verbinden met de consumenten. In dit tweede aspect van de stedelijke netwerktheorie ligt de nadruk veel meer op de



Vervoersmiddelen uit de achttiende eeuw. Voor handelswaren werd vaak gebruik gemaakt van de 'tuimelkar'. Deze gravure werd gemaakt voor het programma-boekje van de 'Groote geschiedkundige stoet van vervoermiddelen' te Brussel op 16 augustus 1885. Deze stoet werd georganiseerd door het 'Sijndicaat der Beurs van Metalen en Steenkolen'.

lange afstandshandel, waarbij verkeersstromen van stad naar stad vloeien, gebruik makend van de bestaande verkeersinfrastructuur. De stedelijke netwerktheorie is bijzonder dynamisch en flexibel want veranderingen in de verkeersdensiteit of zelfs verplaatsingen van de verkeersstromen kunnen worden uitgelegd aan de hand van evoluties in het marktgebeuren of in de verkeersinfrastructuur. Zo kunnen zowel aanpassingen in vraag en aanbod, alsook het aanleggen of blokkeren van verkeersinfrastructuur handelsroutes verplaatsen.⁴

Rond de douanekantoren ontstond dus al gauw een grote bedrijvigheid die de lokale economie ten goede kwam

Vooraleer grensovergangen een plaats te geven in de stedelijke netwerktheorie is het noodzakelijk om de evolutie van het concept 'grens' in het ancien régime te schetsen, alsook de wijze waarop deze het handelsverkeer beïnvloedde. In de tweede helft van de vorige eeuw is de grens in de wetenschappelijke literatuur minder en minder beschreven als een onoverbrugbare scheidingslijn in het landschap. De aandacht is uitgegaan naar de permeabiliteit van de grens. Meer nog, de nadruk kwam in veel gevallen te liggen op de wederzijdse contacten tussen de onderlinge grensgebieden, waarbij de grens eerder als een soort lineair bindweefsel fungeerde. Deze zienswijze is op zich niet verkeerd, maar ze is wel ontstaan als een reactie op het zeventiende- en achttiende-eeuwse concept waarin de grens een duidelijke scheidingslijn moest zijn. Dit idee is uiteraard door de opkomende nationale staten in de negentiende eeuw overgenomen en verankerd. Het vorstelijk streven naar een absolute soevereiniteit in het ancien régime betekende immers dat het territorium duidelijk en helder afgebakend moest worden en dat de grens impliciet tot een lijn in het landschap werd herleid. Dat was niet altijd het geval geweest. In de middeleeuwen werd de grens veel eerder als een zone gepercipieerd, een strook land waarin de soevereiniteit van de ene vorst geleidelijk overging in die van de andere. Dit had uiteraard tal van voordelen voor wie regelmatig van het ene naar het ander gebied trok, maar het zorgde ook voor heel wat onduidelijkheid, vooral op het vlak van rechtspraak en fiscaliteit. Vanaf de zestiende eeuw zouden de vorsten er dan ook alles aan doen om deze strook land beter onder controle te krijgen. Met behulp van ambtenaren, juristen, diplomaten, militairen, cartografen en dies meer werd de greep van de vorst op het grensgebied steeds groter. De alom bekende Ferrariskaarten zijn daar een van de vele voorbeelden van. Uiteindelijk werd de soms tamelijk brede grenszone tot een lijn in het landschap gereduceerd. In de achttiende eeuw gaven de lijnen op een kaart heel precies weer tot waar de soevereiniteit van de vorst, en dus ook van het staatsapparaat, reikte.⁵

Hand in hand met het nauwkeurig bepalen van de territoriale soevereiniteit van de vorst groeide de wil om de maatschappij en het grondgebied op zoveel mogelijk vlakken te beheersen, zo ook de handelsstromen. Een van deze aspecten was de toenemende controle op wie of op wat het grondgebied binnenkwam of verliet. De lijnen op de kaarten mochten dan wel de bevolking aan beide kanten van de grens van elkaar scheiden, de grenzen bleven –

4 *The making of urban Europe, 1000–1950* werd door dezelfde auteurs herwerkt en heruitgegeven. De stedelijke netwerktheorie komt uitgebreid aan bod in het tweede hoofdstuk van de herziene druk: P. Hohenberg en L.H. Lees, *The making of urban Europe, 1000–1994* (2^e druk; Cambridge, MA-Londen 1996) 47–73.

5 M. Foucher, *Fronts et frontières. Un tour du monde géopolitique* (2^e herz. druk; Parijs 1994) 81–91 en 522–524. Een wetenschappelijk werk dat de complementariteit van de grens goed laat zien is *La frontière franco-belge. Étude géographique des effets d'une frontière internationale sur la vie de relations* van de geograaf Firmin Lentacker. Volgens de Franse historicus Daniel Nordman zou Lentacker zelfs niet genoeg hierop de nadruk hebben gelegd, wat een mooie getuigenis is van de wijze hoe historici op het einde van de twintigste eeuw de grens percipieerden. D. Nordman, 'Géographie ou histoire d'une frontière: la frontière franco-belge', *Annales. Économie. Sociétés. Civilisations* 32 (1977) 438–440.

behalve in de meest extreme gevallen – permeabel.⁶ Om tal van redenen bleven de mensen die aan beide kanten van de grens woonden met elkaar in contact, gaande van familiebezoek tot lange afstandshandel en dat voor kortere of voor langere duur. Deze internationale contacten werden aan het hof, in de hoofdstad, of alleszins daar waar men het economische en financiële welzijn van de vorst (en de staat) hoog in het vaandel droeg, als potentiële en gevaarlijke aanslagen op de welvaart en rijkdom van hetzelfde rijk gezien. Een dergelijke zienswijze vloeide voort uit de economische doctrine die Europa overheerste tijdens de vroegmoderne periode: het mercantilisme. Hoewel er verschillende varianten van het mercantilisme bestonden, gingen alle genres van dit economische denken uit van de eindigheid van de hoeveelheid edelmetaal. Volgens de mercantilisten werd de rijkdom, de welvaart en de macht van de vorst, en dus ook van de staat, bepaald door de hoeveelheid goud en zilver in datzelfde rijk. De enige wijze om de macht van vorst en staat te vergroten was dus zorgen dat goud en zilver het land binnenkwamen, maar het zo weinig mogelijk verlieten. Wat voor de ene vorst winst was, moest dus volgens het mercantilisme noodzakelijkerwijze verlies zijn voor de andere. Dit wordt het *zero-sum game* principe genoemd.⁷

Een dergelijke zienswijze had uiteraard een grote invloed op de internationale handel. Afgewerkte producten die de economie geld opbrachten, konden naar hartenlust worden geëxporteerd, maar de import ervan werd waar mogelijk afgeremd via hoge invoerrechten of zelfs compleet verboden. Ruwe grondstoffen, die tot kostbare producten konden worden getransformeerd, werden meestal probleemloos ingevoerd, maar zelden vrij uitgevoerd. Om de internationale handelsstromen in een dergelijke mal te gieten moesten de vorstelijke overheden langs de grenzen van hun grondgebied een uitgebreid douane-apparaat uitbouwen. Gedurende de zeventiende en de achttiende eeuw schoten in elk Europees land douanekantoren met gecompliceerde stelsels van in-, uit- en doorvoerrechten als paddenstoelen uit de grond. Op het einde van de achttiende eeuw beschikten de meeste Europese staten over een aanzienlijke douaneadministratie die een steeds groter wordende greep had op het internationaal handelsverkeer, dankzij de veelvuldige controles aan de grens.⁸

Een drukbezocht douanekantoor was in de meeste gevallen zeer gunstig voor de lokale economie en de stedelijke financiën. De bedrijvigheid in en rond het douanekantoor hing uiteraard nauw samen met de internationale handelsrelaties en de economische conjunctuur, maar ook met de mate waarin een welbepaalde handelsroute de voorkeur genoot. Indien de handelaars een andere handelsroute zouden kiezen, zou het douanekantoor aan belang inboeten, wat op zijn beurt natuurlijk weer gevolgen had voor de grensstad. De meeste steden hadden geen of weinig mogelijkheden om de internationale economische conjunctuur of de diplomatieke relaties te beïnvloeden. Ze konden echter wel een zekere invloed uitoefenen om de handelsroutes door hun stad aantrekkelijker te maken, om zo de verkeers- en handelsstromen aan zich te binden. Naburige steden waren zich hier echter maar al te goed van bewust en ook zij probeerden hun verkeers- en handelsinfrastructuur te verbeteren, wat soms tot een verbeten concurrentiestrijd kon leiden.⁹

De vorstelijke overheid was zich daar natuurlijk van bewust, gezien haar interesse in het controleren van de handelsstromen. Het is daarom niet verwonderlijk dat ze een belangrijke en dynamische rol speelde in het uitbouwen van het verkeersnet. Om een betere greep op het grensoverschrijdend verkeer te bekomen, dirigeerde de douaneadministratie de handelsstromen vaak naar één welbepaald douanekantoor per streek. Daarmee speelde de

6 *La rectification du tracé des frontières sur les cartes des Pays-Bas autrichiens de Ferraris (1777–1779)*. S. Dubois red. Koninklijke commissie voor geschiedenis (Brussel 2001) ix–x en M.-W. Serruys, 'The port and city of Ostend and the process of state consolidation in the Southern Netherlands in the seventeenth and eighteenth centuries: a geopolitical approach', *International journal of maritime history* 19 (2007) 320.

7 R. Beutels en R. De Schryver, *Over het mercantilisme in de Spaanse Nederlanden. Economisch-historische duiding van een merkwaardig nederlandstalig mercantilistisch traktaat van Pieter Cardon: 'De Oorsprong van de Ruïne en Armoede der Spaanse Nederlanden' 1686–1699* (Tielt 1991) 13–17; Foucher, *Fronts et frontières*, 80–81 en S. Pincus, 'Rethinking mercantilism: political economy, the British Empire, and the Atlantic world in the seventeenth and eighteenth centuries', *The William & Mary Quarterly* 69 (2012) 12–13.

8 R. Beutels en R. de Schryver, *Over het mercantilisme in de Spaanse Nederlanden*, 18–19; H. Coppens, *De financiën van de centrale regering van de Zuidelijke Nederlanden aan het einde van het Spaanse en onder Oostenrijks bewind (ca. 1680–1788)*. Verhandelingen van de Koninklijke academie voor wetenschappen, letteren en schone kunsten van België 57 (Brussel 1992) 102–109 en J.A. Van Houtte, 'Economic development of Belgium and the Netherlands from the beginning of the modern era', *Journal of European economic history* 1 (1972) 108.

9 Hohenberg en Lees, *The making of urban Europe*, 64. In Serruys, 'The port and city of Ostend', 339–342 ziet men welke inspanningen Oostende deed om zijn verkeers- en handelsinfrastructuur te verbeteren om op te klimmen tot belangrijkste Zuid-Nederlandse havenstad.

douane natuurlijk in de kaart van bepaalde grenssteden. Het verkeersnetwerk dat zich hierop entte, vertoonde een waaier- of fuikvormig patroon. In een dergelijk verkeerspatroon of fuik (*fyke* of *funnel* in het Engels) komt op één bepaald punt al het verkeer bij elkaar, waarna het – in dit geval aan de andere kant van de grens – weer uitwaaiert over verschillende wegen. Het smalste of drukste stuk wordt in de transportgeschiedenis, alsook in de studie van de ontwikkelingen van handelsstromen, vaak aangeduid als *bottle-neck*. In het Nederlands gebruikt men in het dagelijks taalgebruik meestal het woord 'flessenhals'. *Bottle-necks* of flessenhalzen zijn dus plaatsen waar verschillende wegen (en dus ook handelsstromen) noodgedwongen samenkomen. Dit kan het gevolg zijn van institutionele/fiscale beslissingen zoals douaneovergangen aan de grens, maar ook van geografische omstandigheden, zoals bergpassen of bruggen over rivieren. In al deze gevallen werden *bottle-necks* gecreëerd. Uiteraard konden fysische omstandigheden (geografie) samengaan met de institutionele/fiscale barrières. Hoewel we de dag van vandaag flessenhalzen in het verkeer als iets negatiefs ervaren (files), hadden lokale overheden in de achttiende eeuw daar vaak een andere kijk op. Zij zagen dat extra verkeer niet zozeer als fileleed, maar veeleer als een bijkomende bron van inkomsten. In zijn onderzoek naar het Venetiaanse stedelijk netwerk in de negentiende eeuw heeft de Italiaanse historicus Giovanni Favero inderdaad opgemerkt dat *bottle-necks* vaak een iets sterkere demografische en naar alle waarschijnlijkheid ook economische, groei vertoonden dan de omliggende steden.¹⁰

De vele naar elkaar toelopende wegen zorgden natuurlijk voor een toename in de verkeersdensiteit, maar hoe pasten de grensovergangen in het flessenhals-verhaal, en hoe veroorzaakte dit bijkomende inkomsten voor de lokale economie? Om deze vraag te beantwoorden is het eerst nodig om te zien hoe het er aan toe ging bij een douanekantoor aan de grens. Voor elk product dat de grens overging – meer dan 3.000 soorten volgens Ann Coenen – bestond, naargelang het werd geïmporteerd, geëxporteerd of doorgevoerd, een specifieke douanetarief.¹¹ In de Oostenrijkse Nederlanden werden de douanerechten bepaald door de Raad van Financiën, die ze vanaf de tweede helft van de achttiende eeuw regelmatig aanpaste aan de economische noden. Niet enkel lastdieren, karren of wagens, maar ook rivierschuiten en zeeschepen werden grondig doorzocht door de douaniers. Het soort product, alsook de hoeveelheid, werd opgetekend door de douaniers, waarna het te betalen douanerecht werd bepaald. Na de betaling werden de kisten, balen, enzovoort verzegeld en kreeg de voerman of handelaar een briefje, een zogeheten *acquit*, mee. Met deze kwitantie kon hij bewijzen dat de douanerechten waren betaald, maar dat hield niet in dat hij werd vrijgesteld van verdere controles. Op verscheidene plaatsen in het binnenland waren er douanekantoren, waar de grenscontrole nog eens dunnetjes werd overgedaan, dit om zeker te weten dat alle rechten waren betaald. Deze controles waren vooral gericht op het transitoverkeer en op die handelaars die niet aan de grens maar op de plaats van bestemming hun douanerechten moesten betalen. Ook goederen die werden geëxporteerd waren onderhevig aan deze veelvuldige douanecontroles. De uitvoerrechten werden meestal niet aan de grens, maar in de binnenlandse douanekantoren betaald. Zo werd een groot deel van de producten die via Menen de Oostenrijkse Nederlanden verlieten al in Kortrijk door de douane aangeslagen. Onderweg naar de grens, en zeker voor de grens, werd de lading nog eens geïnspecteerd voor het geval de handelaar nog wat extra producten zou toevoegen aan zijn lading. Indien bij een controle de vervoerde goederen niet overeenkwamen met de kwitantie kreeg de voerman of handelaar in het beste geval een boete. In het slechtste geval werd zijn lading in beslag genomen.¹²

10 G. Favero, *Gateways as intermodal nodes in different ages: a case study* (Onuitgegeven paper, Eighth European Social Science History Conference, Gent 2010) 1, 4 en 6.

11 A. Coenen, *Carriers of growth? International trade and economic development in the Austrian Netherlands, 1759–1791* (Onuitgegeven doctoraatsthesis, Universiteit Antwerpen 2013) 29.

12 H. Coppens, *De financiën van de centrale regering van de Zuidelijke Nederlanden*, 103–104; M. Dorban e.a., *Douane, commerce et fraude dans le sud de l'espace belge et grand-ducal au XVIII^e siècle* (Louvain la Neuve 1998) 111–112 en Moureaux, P., 'Le commerce entre la France et les Pays-Bas autrichiens dans la seconde moitié du XVIII^e siècle. Une première approche des sources quantitatives' in: P. Léon red., *Aires et structures du commerce français au XVIII^e siècle*. Centre d'histoire économique et sociale de la région lyonnaise 5 (Lyon 1975) 147.

Door een verkeerd opgestelde kwitantie konden de douanecontroles soms veel tijd in beslag nemen. Dit had dan weer lange wachtrijen tot gevolg. Voerlieden en handelaars maakten van de gelegenheid gebruik om in nabijgelegen herbergen iets te drinken of te eten, terwijl uiteraard ook hun trekdieren moesten worden gevoederd. Anderen konden hun vermoeide trekdieren inwisselen voor een nieuw span. Rond de douanekantoren ontstond dus al gauw een grote bedrijvigheid die de lokale economie ten goede kwam.¹³ In een zekere zin creëerde het oponthoud aan de grens een soort, weliswaar niet verplichte, stapelmarkt. Handelaars kregen immers de mogelijkheid om tijdens het wachten zaken te doen met andere handelaars en zo hun producten op de lokale markt te verkopen, wat dan weer het aanbod deed toenemen. Hierdoor nam het belang van het grensstadje als centrale plaats in zijn ommeland verder toe. Het ommeland kon uiteraard ook in zekere mate instaan voor retourvrachten voor de handelaars.¹⁴ Voor de stedelijke overheid waren de douaneactiviteiten dan weer van wezenlijk belang om de inkomsten op peil te houden via verbruiksbelastingen, zoals bier- en wijnaccijnzen, poortgeld, kaderechten of marktrechten.¹⁵

13 R. Haelewyn, *Oostenrijkse wegen in West-Vlaanderen* (Brugge 1971) 53–56 en A. Maczak, *De ontdekking van het reizen. Europa in de vroeg-moderne tijd* (Utrecht 1998) 95–97.

14 De achttiende-eeuwse Mechelse stapelmarkt op zout en haver is daar een goed voorbeeld van. De Mechelse stadsarchivaris René De Roo omschreef het als volgt: 'Het zout en de haver [...] werden uitgeladen en gemeten en nadien kon de koopman er opnieuw over beschikken. De stad haalde niet veel directe baat uit al die verrichtingen. Ze hief er geen taken op. Onrechtstreeks evenwel werden de stedelijke financiën in gunstige zin beïnvloed door de bedrijvigheid die de aanwezigheid van de stapel in de stad meebracht' in: R. De Roo, 'De Leuvense vaart. Een aspect van de economische politiek der Oostenrijkers', *Handelingen van de Koninklijke kring voor oudheidkunde, letteren en schone kunst van Mechelen* 55 (1951) 105–115. Zie ook Hohenberg en Lees, *The making of urban Europe*, 51 en 52.

15 P. Janssens, H. Verboven en A. Tiberghien, *Drie eeuwen Belgische belastingen. Van contributies, controleurs en belasting-consulenten* (Brussel 1990) 103–104.



Achttiende-eeuws plan-relief van Menen bewaard in het Museum voor Schone Kunsten te Rijsel. Om belegeringen voor te bereiden bouwden de ingenieurs van het Franse leger nauwkeurige maquettes van verscheidene vestingen. Deze plan-reliëfs geven behalve een goed beeld van de vestingwerken ook een heel precies beeld van hoe de stad en de omstreken eruitzagen. Op de foto is te zien: A. Leie, B. stadhuis, C. Steenweg naar Rijsel (waar het douanekantoor was gevestigd), D. Steenweg naar Ieper, E. Steenweg naar Brugge, F. Steenweg naar Kortrijk. Met dank aan Dominic Goode (www.fortified-places.com).

Menen: van middeleeuws verkeersknooppunt tot strategisch gelegen grensplaats

Menen werd voor het eerst vermeld in 1087. Rond diezelfde tijd werd ook voor het eerst melding gemaakt van de heirbaan die de jaarmarkt van Rijsel met die van Torhout en Brugge verbond. Daar waar deze weg de Leie overstak, ontstond Menen. In 1260 was er al sprake van een brug. Dankzij haar ligging en haar draperiekeure (1351) groeide de plaats uit tot een welvarend stadje. Menen is in de literatuur altijd beschreven als een kruispunt van twee van de belangrijkste handelswegen in het graafschap Vlaanderen. Maar eigenlijk moet men Menen eerder zien als een driesprong of een soort van hoofdletter Y. De linkerbovenarm wordt gevormd door de weg naar Brugge. De Leie die via Kortrijk verder naar Gent stroomt, maakt de rechterbovenarm. Het wegdeel

Menen-Rijsel en het stroomopwaarts gelegen deel van de Leie en haar zijrivier de Deule vormen de poot van de Y. Hoewel de twee verkeersassen in de poot van de Y niet parallel aan elkaar lopen, komen ze terug samen in Rijsel. Voor Rijsel is Menen dus de plaats waar de door haar gegenereerde verkeersstromen definitief uit elkaar gaan: 'links' naar Brugge en de havens aan het Zwin en 'rechts', via het Leiedal (per schip of per weg), naar Gent, het noordoosten van Vlaanderen en zo verder naar het noorden van Brabant (Antwerpen) en de Noord-Duitse vlakte. Uiteraard is Menen ook de plaats waar de handelsstromen uit deze gebieden bij elkaar komen alvorens ze in Rijsel toekomen. Rijsel op haar beurt is dan weer de toegangspoort tot Parijs en de jaarmarkten in de Champagne. De nabijheid van Ieper (textielnijverheid, jaarmarkt) en Mesen (jaarmarkt) versterkte verder nog de functie van Menen als verkeersknooppunt en als centrum van lakennijverheid.¹⁶

Zowel voor Versailles als later voor Brussel was Menen daarom de ideale plaats om de grensoverschrijdende handelsstromen tussen het graafschap Vlaanderen en Noord-Frankrijk te controleren

Aan deze welvaart kwam een eind in de zestiende eeuw. De godsdienstoorlogen met hun continue verwoestingen gevolgd door de scheiding der Nederlandse gewesten betekenden de doodsteek voor de lakennijverheid. Hoewel Menen een belangrijk verkeersknooppunt bleef, kon door de economische laagconjunctuur in de Spaanse Nederlanden geen duurzame herstart plaatsvinden. De vele en langdurige veroveringsoorlogen van de Franse koning Lodewijk XIV (1638–1715) waren eveneens nefast voor de economische ontwikkelingen in de Zuidelijke Nederlanden, maar ze zouden wel de stedelijke functies van Menen grondig heroriënteren.¹⁷ Tot 1667 was Menen ver verwijderd van de grens met Frankrijk, maar de bijzonder succesvolle veldtocht van maarschalk Turenne veranderde de geopolitieke situatie compleet. Menen lag nu niet enkel aan de grens, maar ook nog eens aan de Franse kant. Deze situatie werd bevestigd door de opeenvolgende Vredes van Aken (1668) en Nijmegen (1678). Het duurde niet lang vooraleer de Franse vestingbouwer Sébastien Le Prestre de Vauban, Menen transformeerde tot een imposant militair steunpunt met garnizoenen.¹⁸ In 1679 werd de oude aarden weg tussen Menen en Rijsel vervangen door een gloednieuwe geplaveide steenweg, waardoor het verkeer ongeacht het weer altijd kon doorgaan. De nieuwe steenweg fungeerde als een soort fuik om al de handelsstromen over Menen te laten lopen. Daarmee kon Jean-Baptiste Colbert, de mercantilistisch ingestelde minister van financiën van Lodewijk XIV, al het handelsverkeer op de belangrijkste verkeersader tussen Vlaanderen en Rijsel, en verder naar Parijs, controleren. Menen werd hierdoor bij uitstek de militaire en commerciële toegangspoort tot Rijsel, en daarmee Noord-Frankrijk (zie kaart 1).¹⁹

16 J. Dhondt, 'Menen' in: *Belgische steden in reliëf Plannen opgenomen door Franse militaire ingenieurs – XVII^e-XIX^e eeuw*. Gemeentekrediet van België (Brussel 1965) 231–232, 234–236, 238 en 242 en Maddens, 'Menen', 670–671.

17 Dhondt, 'Menen', 242–244 en Maddens, 'Menen', 672.

18 Dhondt, 'Menen', 244–245; Lentacker, *La frontière franco-belge*, 13; Maddens, 'Menen', 672 en R. Opsommer, *Ieper en de Frans-Belgische grens (17^{de}-18^{de} eeuw). 300 jaar vredesverdragen van Utrecht en Rastatt* (Ieper 2013) 21 en 29.

19 Lentacker, *La frontière franco-belge*, 43–44; Maddens, N. e.a., *De geschiedenis van Kortrijk* (Tielt 1990) 353 en G. Reverdy, *Histoire des routes de France*. Que sais-je? 2964 (Parijs 1995) 30 en 37.

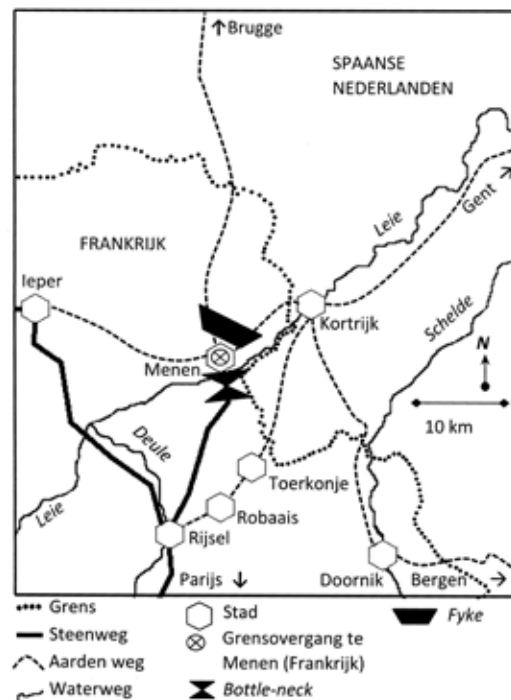
De vredesverdragen van Utrecht (1713) en Rastatt (1714) hadden Menen na de Spaanse Successieoorlog (1701–1714) weer bij de Zuidelijke Nederlanden (nu onder Oostenrijkse heerschappij) gevoegd. Het militaire karakter van de stad bleef behouden, want het in 1715 getekende Barrièretractaat bepaalde dat een Staats garnizoen de plaats van de Franse militairen moest innemen. Zo behield Menen haar functie van strategische grensplaats en toegangspoort tot Noord-Frankrijk. Met dien verstande dat de Franse grens nu niet meer ten noorden van de stad lag, maar door de Leie liep, net ten zuiden van de stadskern.²⁰

'Que le seul point de vue de Ceux de Courtrai tend uniquement à priver [...] la ville de Menin de tout passage'²¹

Toen Menen weer bij de Zuidelijke Nederlanden ging horen, was het via de nieuwe steenweg bijzonder goed verbonden met Rijsel en met de rest van Frankrijk. De verbindingen met de rest van de Oostenrijkse Nederlanden waren daarentegen uitermate slecht, omdat er in tegenstelling tot Frankrijk nog maar weinig verharde wegen waren. De oude aarden wegen waren gedurende lange periodes vaak onberijdbaar. Zo klaagden de inwoners van Wijnendale dat door de slechte staat van de aarden weg van Menen naar Brugge de transportkosten zo hoog waren opgelopen, dat het geen zin meer had om de oogst naar de markt te brengen. Daardoor rotte een deel van de oogst zelfs weg op het veld. Elke keer als de Leie buiten haar oevers trad, veranderde de oude weg tussen Menen en Kortrijk in een onbegaanbare modderpoel, waardoor het een hele tijd kon duren voordat men weer van de ene naar de andere stad kon reizen.²²

Het verbeteren van het verkeersnetwerk was dus van primordiaal belang voor de Oostenrijkse Nederlanden, wilden ze (het mercantilistisch gedachtegoed in acht genomen) de handelsstromen controleren en sturen. In Frankrijk werd de aanleg van steenwegen planmatig bepaald op het hoogste niveau in Versailles. Dit was absoluut niet het geval in de Oostenrijkse Nederlanden. Hier werden de steenwegen aangelegd en bekostigd door de lokale besturen (steden, kasselrijen, provincies) of een enkele keer door particulieren (adel, entrepreneurs), weliswaar na toelating door de Raad van Financiën in Brussel. Deze laatste ging na of de nieuwe steenweg niet tegen de belangen van de vorst inging en ook of er eventueel andere partijen, in de meeste gevallen naburige steden, werden benadeeld. Aangezien veel steden een verbetering van de verkeers- en handelsinfrastructuur van hun buur niet konden smaken, kwam er van de vele aanvragen bij de Raad van Financiën om een steenweg te bouwen vaak weinig terecht.²³ Grote en machtige steden zoals Gent oefenden overigens druk uit op de centrale overheid in Brussel om bepaalde aanvragen te weigeren. Pas vanaf de tweede helft van de achttiende eeuw zou de Raad van Financiën krachtadiger gaan optreden, niet in het minst omdat ze een duidelijk inzicht had ontwikkeld in hoe het verkeersnet er uit moest gaan zien. Tal van lokale overheden zouden een octrooi krijgen om een steenweg te bouwen, waardoor de Oostenrijkse Nederlanden op de vooravond van de Franse Revolutie over een van de meest uitgebreide wegennetwerken konden beschikken.²⁴

Kaart 1: Het wegennet in het zuiden van Vlaanderen in 1700



20 Dhondt, 'Menen', 245; Lentacker, *La frontière franco-belge*, 25; Maddens, 'Menen', 672 en R. Opsommer, *Ieper en de Frans-Belgische grens (17de–18de eeuw). 300 jaar vredesverdragen van Utrecht en Rastatt* (Ieper 2013) 70 en 75.

21 'Het enige wat telt voor die van Kortrijk is hoe ze al het doorgaand verkeer naar Menen kunnen tegenhouden' in: Algemeen Rijksarchief (verder ARA), Raad van Financiën (verder RvF), inv. nr. 3349, *Chaussée de Courtrai à Menin, Tournai, Lille et Tourcoing, 1751–1764* (verder *Chaussée de Courtrai à Menin*), Menen aan Karel van Lotharingen, 1 maart 1752.

22 ARA, RvF, inv. nr. 3347, *Chaussée de Bruges à Menin, 1751–1756*, Rekenkamer aan Raad van Financiën, 21 januari 1751 en Haelewyn, *Oostenrijkse wegen in West-Vlaanderen*, 30 en 44.

23 L. Génicot, *Histoire des routes belges depuis 1704*. Collection nationale 89 (Brussel 1948) 17–20 en Reverdy, *Histoire des routes de France*, 29–30, 35–36, 38 en 40–41.

24 M.-W. Serruys, 'The Austrian Netherlands' transit policy and the port of Ostend: solving the crisis of the 'Closure of the Scheldt' in: L.U. Scholl en D.M. Williams ed., *Crisis and transition. Maritime sectors in the North Sea region 1790–1940*. Deutsche Maritime Studien 5 (Bremen 2008) 152–155 en Serruys, 'The port and city of Ostend', 334–339.

Toch zou Menen al in 1723, en misschien zelfs al eerder, via Kortrijk met Gent worden verbonden. Daarmee werd Menen als een van de eerste steden in de Zuidelijke Nederlanden aangesloten op het wegnenet.²⁵ Welke de redenen waren van deze snelle aansluiting kan men helaas niet zo gemakkelijk achterhalen doordat de brand van het Koudenbergpaleis (1731) de archieven met betrekking tot deze weg vernietigden. Omdat de Franse markt vanwege mercantilistische redenen nu quasi gesloten was voor haar producten, had Menen een aanvraag ingediend om aangesloten te worden op de Oostenrijks Nederlandse markt. Toch is het heel onwaarschijnlijk dat dit het motief was achter de snelle verbinding met de rest van het land. De Meense nijverheid was daarvoor te onbelangrijk. Waarschijnlijk speelden de militaire aspecten – net na de Spaanse Successieoorlog – een grote rol en wilde de centrale overheid in geval van oorlog de Meense vesting snel kunnen bevoorraden.²⁶ De belangrijkste reden lijkt echter de politieke druk te zijn geweest die de stad Gent achter de schermen uitoefende om de verbinding Gent-Kortrijk-Menen te bewerkstelligen. Dankzij deze verbinding domineerde Gent nu het dal van de Leie en kon het Kortrijk en Menen in zijn ommeland integreren. Maar Gent beheerste nu ook via Menen de toegang tot Rijsel en Noord-Frankrijk. Door de slechte verkeersverbindingen tussen Menen en Brugge werd al het handelsverkeer over Gent omgeleid, wat de distributieve functies van die stad ten goede kwam.²⁷

Deze verkeerssituatie was op zich gunstig voor Menen, aangezien het grootste gedeelte van het Vlaamse handelsverkeer richting Frankrijk langs haar passeerde, ware het niet dat Kortrijk vanaf 1720 een steeds actievare verkeerspolitiek ging voeren. Rond 1722 besloten de stad en de kasselrij Kortrijk om samen met de Staten van Doornik en het Doornikse een octrooiaanvraag in te dienen. Voor Menen was deze steenweg naar Doornik niet echt gevaarlijk, maar het liet wel de ambities van Kortrijk zien. Veel hachelijker voor Menen was de aanvraag van eind 1722 of begin 1723. Hierin vroeg Kortrijk de toestemming om een steenweg te mogen aanleggen naar het Franse stadje Tourcoing (Toerkonje), van waaruit men via Roubaix (Robaais) naar Rijsel kon gaan. Als dit project doorgang vond, dan had Kortrijk een eigen toegang tot Rijsel en Frankrijk. Menen zou dan haar bevoorrechte positie als toegangspoort tot Noord-Frankrijk verliezen. Het project werd om die reden dan ook tegengehouden door de Raad van State in Brussel (zie kaart 2).²⁸

In 1738 lanceerde Kortrijk samen met Brugge een nieuw wegebouwproject: de steenweg Brugge-Kortrijk. Voor Brugge was dit de ideale manier om Gent te *bypassen*, terwijl Kortrijk zijn verkeerspositie in het zuiden van het graafschap versterkte. Al snel kwam er oppositie. Ten eerste van de Gentenaars die niet wilden dat de Brugge-lingen direct toegang zouden krijgen tot hun ommeland. Zij werden gevolgd door de Menenaars die vreesden dat Kortrijk het verkeersknooppunt van de streek zou worden, en ten slotte van de Vrijlaten die vonden dat de weg teveel het Brugse Vrije links liet.²⁹ Menen en het Brugse Vrije besloten om het Kortrijkse project te pareren door zelf een octrooi aan te vragen. De steenweg Brugge-Menen zou parallel lopen aan Brugge-Kortrijk, maar zou een veel kortere verbinding tussen Brugge en de Franse markt bewerkstelligen. Kortrijk hamerde dan weer vooral

25 L. Génicot, 'Études sur la construction des routes en Belgique', 3 vol., *Bulletin de l'institut de recherches économiques et sociales* 12 (1946) kaart 1–2.

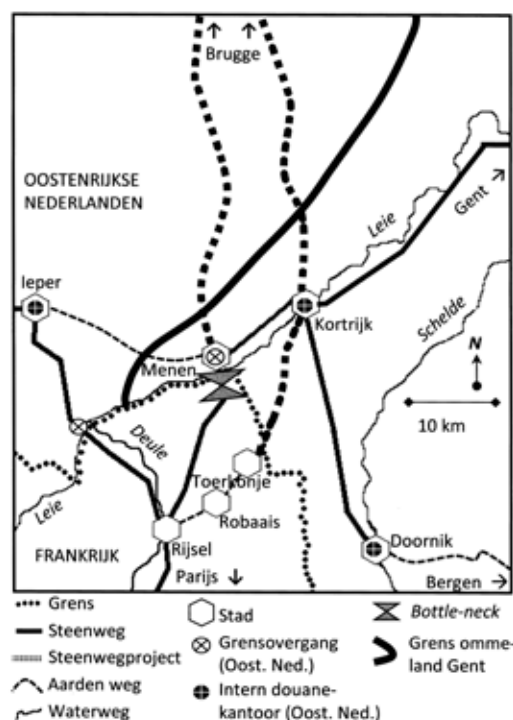
26 B. Arickx, De aanleg van de steenweg Kortrijk-Gent 1716–1722 (Onuitgegeven licentiaatsverhandeling, Katholieke Universiteit Leuven, Leuven 1972) 46–47 en 55; Haelewyn, *Oostenrijkse wegen in West-Vlaanderen*, 44–45 en Maddens e.a., *De geschiedenis van Kortrijk*, 353.

27 Arickx, *De aanleg van de steenweg Kortrijk-Gent*, 49; ARA, RvF, inv. nr. 3295, *Chaussées et chemins en général, 1731–1794* (verder *Chaussées et chemins*), Interne nota Raad van Financiën, 23 april 1737; ARA, Secrétaire van Staat en Oorlog (verder SSO), inv. nr. 2199, *Construction de routes et de chaussées, 1750–1765* (verder *Construction*), Staten van Doornik en het Doornikse aan Maria-Elisabeth, 13 maart 1738 en Geheime Raad aan Maria-Elisabeth, 7 januari 1739.

28 ARA, RvF, inv. nr. 3341, *Chaussées de Flandre, 1731–1750* (verder *Chaussées de Flandre I*), Octrooiaanvraag, vermoedelijk 1722 en Raad van State aan de Prié, 22 januari 1723; Haelewyn, *Oostenrijkse wegen in West-Vlaanderen*, 49 en Maddens e.a., *Geschiedenis van Kortrijk*, 353.

29 Een Vrijlaat is een inwoner van het Brugse Vrije.

Kaart 2: Het wegnenet in het zuiden van Vlaanderen in 1730



op het feit dat Brugge goedkoper Henegouwse steenkool zou kunnen betrekken via de net aangelegde weg naar Doornik. Deze laatste stad steunde Kortrijk en liet de Raad van Financiën in Brussel weten dat de handel met het Noord-Franse Rijsel haar veel schade berokkende. Gent keerde zich zoals verwacht ook tegen het tweede project. Beide steenwegen benadeelden immers de distributieve functies van Gent in het graafschap. Iedere antagonist beweerde ook dat het welslagen van een van de andere projecten de neergang van de eigen stedelijke economie betekende. Het mercantilistisch *zero-sum game* principe bleek dus niet enkel van groot belang voor het dirigeren van de buitenlandse handel, maar ook voor wat betreft de aanleg van de verkeersinfrastructuur binnen de eigen staatsgrenzen. Als belangrijkste stad in Vlaanderen kon Gent, zeker tot 1750, nog veel invloed uitoefenen op de centrale overheid in Brussel, waardoor het er in slaagde om in 1739 de twee projecten te doen mislukken. Ondanks het feit dat haar octrooiaanvraag was geweigerd, was Menen er wel weer in geslaagd om de Kortrijkse plannen te frunten.³⁰

Het was pas nadat de centrale overheid in Brussel de politieke macht van Gent in de Staten van Vlaanderen had gebroken in 1754, dat de twee projectaanvragen weer werden ingediend bij de Raad van Financiën. De Gentse schepenen protesteerden fel en benadrukten nog maar eens dat de centrale plaats van Gent in Vlaanderen in het gedrang kwam. Ze beklemtoonden dat de weigering van 1739 om deze twee wegen aan te leggen, betekende dat de vorst de centrale positie van Gent erkende. Die erkenning hield in – aldus de Gentse schepenen – dat de stad het recht had het Leiedal tot aan de Franse grens bij Menen te beheersen.³¹ Ondanks de felle Gentse oppositie werd zowel de steenweg Brugge-Kortrijk (1750) als de steenweg Brugge-Menen (1751) geoctrooieerd. In de loop van de tweede helft van de achttiende eeuw werd vanuit Menen een waaivormig wegenpatroon aangelegd, dat naar alle hoeken van Vlaanderen leidde: via Kortrijk naar Gent (1723), naar Doornik (1725) en Brugge (1750), via Roeselare naar Brugge (1751) en ten slotte naar Ieper (1756). Deze waaier vormde een fuik die alle Vlaamse handelsstromen bundelde in de Meense *bottle-neck*, alvorens de Franse grens over te steken (zie kaart 3).³²

Voor Kortrijk bleef enkel nog maar de mogelijkheid om de weg naar Tourcoing uit te bouwen, wilde het een rol kunnen spelen als grensovergang. Onder het mom van reparaties werd de slecht berijdbare aarden weg naar Tourcoing geleidelijk aan door de Kortrijkzanen geplaveid. Menen vreesde dan ook dat de aarden weg op termijn in een steenweg zou veranderen en dat al het handelsverkeer via Tourcoing naar Kortrijk zou lopen. In een brief aan landvoogd Karel van Lotharingen werd – het mercantilisme indachtig – ‘la ruine totale de la ville de Menin’ of het einde van Menen voorspeld. Twee dagen later werd de brief besproken in de Raad van Financiën en ook zij waren van mening dat de weg van Tourcoing naar Kortrijk grote risico's inhield voor de Meense economie. Op orders van Brussel stopte Kortrijk voorlopig met de ‘herstellingswerken’.³³ Maar een paar jaar later maakte Kortrijk handig gebruik van de ordonantie van 3 maart 1764, waarin keizerin Maria-Theresia (1717–1780) de lokale overheden in Vlaanderen opdroeg

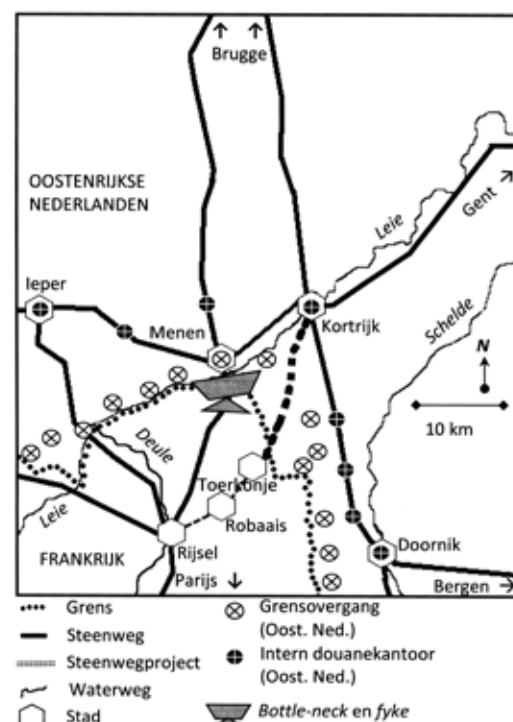
30 ARA, SSO, inv. nr. 2199, Construction, Staten van Doornik en het Doornikse aan Maria-Elisabeth, 13 maart 1738 en Geheime Raad aan Maria-Elisabeth, 7 januari 1739 en P. Lenders, *De politieke crisis in Vlaanderen omstreeks het midden der achttiende eeuw. Bijdrage tot de geschiedenis der Aufklärung in België*. Verhandelingen van de Koninklijke Vlaamse academie voor wetenschappen, letteren en schone kunsten van België. Klasse der letteren 25 (Brussel 1956) 9–16.

31 ARA, RvF, inv. nr. 3341, Chaussées de Flandre I, Memorie van de schepenen van de Keure van Gent, vermoedelijk 1750 en Lenders, *De politieke crisis in Vlaanderen*, 9–16.

32 ARA, RvF, inv. nr. 1002, 1751–1752, Mandements, patentes, octrois et actes similaires, fol. 45r.–50v.; ARA, RvF, inv. nr. 3295, Chaussées et chemins, Principes généraux concernant l'accord et expédition des octrois pour la construction des chaussées aux Pays-Bas, vermoedelijk 1756 en Haelewyn, *Oostenrijkse wegen in West-Vlaanderen*, 21. Van de steenweg Brugge-Kortrijk bestaat trouwens een mooie op internet raadpleegbare kaart op www.historischebronnenbrugge.be.

33 ARA, RvF, inv. nr. 3349, Chaussée de Courtrai à Menin, Menen aan Karel van Lotharingen, 1 maart 1752; Interne nota Raad van Financiën, 4 maart 1752 en Raad van Financiën aan Karel van Lotharingen, 12 april 1752.

Kaart 3: Het wegnnet in het zuiden van Vlaanderen in 1760



om lokale wegen te herstellen. Zo slaagde Kortrijk er in om in 1765 de weg naar Tourcoing grotendeels te plaveien. Uiteraard was het hele geval aanhangig gemaakt bij de Raad van Financiën en Menen had niet nagelaten erop te wijzen dat men veel gemakkelijker de douanerechten kon ontduiken tussen Kortrijk en Tourcoing. In Menen, verzekerden ze de Raad van Financiën, was dat veel moeilijker aangezien de grens door de Leie werd gevormd.³⁴ Brussel, dat veel liever haar douaneactiviteiten op één plaats concentreerde, koos weer de kant van Menen. Toch kon de Raad van Financiën niet om het feit heen dat de weg Kortrijk-Tourcoing een realiteit was geworden en dat het een deel van de grensoverschrijdende verkeersstromen had omgeleid. Vooral runderen uit Veurne, Brugge en het Land van Waas, alsook paarden uit de Verenigde Provinciën werden via Kortrijk en Tourcoing naar de Rijsselse veemarkt gevoerd. Karren en wagens maakten vooralsnog minder gebruik van de nieuwe weg, omdat een deel in Frankrijk nog ongeplaveid was. Om de stroom van paarden en runderen weer via Menen te laten passeren, besloot de Raad van Financiën in 1765 om tol te heffen op de weg naar Tourcoing. De tolheffing vond enkel plaats in de wintermaanden, wanneer de veehandel het actiefst was. Door flexibel en pragmatisch op te treden, slaagde de Raad van Financiën er in om de grensoverschrijdende verkeersstromen naar de meest geschikte en gewenste grensovergangen, zoals Menen, te dirigeren.³⁵

Nu het handelsverkeer de weg tussen Kortrijk en Tourcoing meed en het waaivormig wegennet de verkeersstromen in de Meense flessenhals perste, was de positie van Menen als toegangspoort tot Rijssel en Noord-Frankrijk nagenoeg ongenaakbaar geworden. Toch betekende dit niet dat de Meense grensovergang geen rol meer speelde in verdere octrooiaanvragen. Steden die belang hadden bij de handel met Frankrijk probeerden dan ook om steenwegen aan te leggen die aansloten op de bestaande steenwegen naar Menen. Zo lanceerde Oostende in 1763 het plan om via een steenweg naar Wijnendale aansluiting te zoeken op de steenweg naar Menen. De Oostendenaars wilden zo de Noord-Franse vismarkten gaan bevoorraden. Het plan werd met veel kritiek onthaald door Brugge en Kortrijk. Brugge gebruikte dezelfde argumenten die Gent destijds had geuit tegen de steenwegen van Brugge naar Kortrijk en Menen, namelijk dat de stad haar centrale positie zou kwijtspele. Het *bypassen* van Brugge zou er ook voor zorgen dat haar vismarkt aan belang zou verliezen. Terwijl Brugge een hele resem van al dan niet gegronde redenen kon aanhalen, verbijsterde Kortrijk vriend en vijand met het argument dat Menen er beter van zou worden.³⁶ Aangezien de verbinding Oostende-Wijnendale perfect paste in de Oostenrijks Nederlandse verkeers- of transitopolitiek werd het octrooi in 1765 toegekend door de Raad van Financiën, waardoor Menen een directe verbinding met de Oostendse haven kreeg. De langdurige en structurele maritieme expansie in de Zuidelijke Nederlanden vertaalde zich voor Menen in een toename van het handelsverkeer richting Noord-Frankrijk tijdens de laatste decennia van de achttiende eeuw (zie kaart 4).³⁷

34 ARA, RvF, inv. nr. 3342, Chaussées de Flandre, 1751–1769 (verder Chaussées de Flandre II), Raad van Financiën aan Karel van Lotharingen, 27 januari 1763; ARA, RvF, inv. nr. 3349, Chaussée de Courtrai à Menin, Interne nota Raad van Financiën, 7 april 1771 en J.-B.-H. Serruys, *Zesden placcaert-boek van Vlaenderen*. III (Gent 1786) 846–856.

35 ARA, RvF, inv. nr. 1016, Octrois et concessions, 1763–1767 (verder Octrois), fol. 216v. en ARA, RvF, inv. nr. 3342, Chaussées de Flandre II, Raad van Financiën aan Karel van Lotharingen, 28 september 1765. Het belang van de grensovergangen Menen en Kortrijk voor de paardenhandel wordt bevestigd in het huidige onderzoek van Jeroen Vanderheyden. J. Vanderheyden, *De paardenhandel in de Oostenrijkse Nederlanden in de tweede helft van de achttiende eeuw op basis van douanestatistieken* [werktitel] (BA-papier in voorbereiding, Vrije Universiteit Brussel).

36 ARA, RvF, inv. nr. 3352, Chaussée d'Ostende à Wijnendale, 1765–1766, Raad van Financiën aan Karel van Lotharingen, 1 augustus 1763; Serruys, 'The Austrian Netherlands' transit policy and the port of Ostend', 159 en Serruys, 'The port and city of Ostend', 340.

37 ARA, RvF, inv. nr. 1016, Octrois, fol. 174v.-181r.; Serruys, 'The Austrian Netherlands' transit policy and the port of Ostend', 159 en 161–163 en Serruys, 'The port and city of Ostend', 340 en 345–346.

Kaart 4: Het wegennet in het zuiden van Vlaanderen in 1780



Conclusie

Door zijn ligging aan de Leie en doordat het ongeveer in het midden van de vier grootste steden van het graafschap (Gent, Brugge, Ieper en Rijsel) lag, groeide Menen in de middeleeuwen uit tot een van de voornaamste Vlaamse verkeersknooppunten. Deze situatie werd al vroeg bevestigd in de bronnen en in de literatuur. Het belang van Menen als grensstad en dito grensovergang is van veel latere datum. Deze nieuwe stedelijke functie is geheel te wijten aan de veroveringsoorlogen van Lodewijk XIV, waardoor Menen tussen 1667 en 1713 eerst aan de Franse kant, en daarna aan de Oostenrijks/Zuid-Nederlandse kant van de grens kwam te liggen. Het samenkomen van verschillende handelswegen om de Leie over te steken, creëerde een flessenhals of *bottle-neck* die de douanecontroles aanzienlijk vergemakkelijkte. Zowel voor Versailles als later voor Brussel was Menen daarom de ideale plaats om de grensoverschrijdende handelsstromen tussen het graafschap Vlaanderen en Noord-Frankrijk te controleren. De verkeersdrukte aan de grens stimuleerde de marktfunctie en het verbruik in Menen, wat de stedelijke economie ten goede kwam. Het naburige Kortrijk, dat eveneens aan de Leie en bij de Franse grens lag, zag hierin een mogelijkheid om de eigen economie te bevorderen. Zowel Menen als Kortrijk percipieerden grensovergangen dus als plaatsen met een belangrijk commercieel potentieel. Aangezien zowel Frankrijk als de Oostenrijkse Nederlanden liever het grensoverschrijdend verkeer op één plaats concentreerden, was het duidelijk geworden dat de stad die de meeste verkeersstromen naar zich toe zou trekken ook de grensovergang zou binnenhalen. Het aanleggen van steenwegen om de verkeersstromen in gunstige zin te verleggen was daar het gereede middel voor. Doordat de aanleg van steenwegen in de Zuidelijke Nederlanden deels een *bottom-up* proces was, konden lokale overheden zoals Menen en Kortrijk, een eigen verkeerspolitiek lanceren om hun commerciële positie te verbeteren.

De Kortrijkse verkeerspolitiek bestond uit twee luiken. Het eerste luik bestond uit het aanleggen van een waaier- of fuikvormig wegennet dat de handelsstromen naar Kortrijk zou dirigeren. Hoewel Kortrijk er in slaagde om steenwegen aan te leggen naar een paar grote omliggende steden (Gent, Doornik en Brugge) lukte het niet om Menen te isoleren. Een van de voornaamste redenen was dat Menen de Kortrijkse verkeerspolitiek kon pareren door zelf een gelijkaardig wegennetwerk op te zetten: Gent (via Kortrijk), Brugge en Ieper. De geopolitieke onderzoeksmethode laat goed zien hoe de ene stad op de andere reageerde. Maar het laat ook zien hoe Menen en Kortrijk zelf de speelbal werden van andere steden, zoals Gent en in mindere mate Brugge. Deze twee steden probeerden met wisselend succes Menen en Kortrijk – en daarmee ook de grensovergang – in hun ommeland te integreren en economisch te domineren, conform het mercantilistisch gedachtegoed.

Het tweede luik bestond uit het bouwen van een rechtstreekse steenweg naar het Franse stadje Tourcoing waardoor de Meense flessenhals zou worden ontlast ten bate van Kortrijk. Nadat de eerste aanvraag was geweigerd door de centrale overheden in Brussel op vraag van Menen, probeerden de Kortrijkzanen het project uit te voeren onder het mom van herstellingswerken. Ook deze pogingen mislukten omdat de centrale overheid de voorkeur bleef geven aan Menen als grensovergang. De verbeterde concurrentiestrijd tussen Menen en Kortrijk, die bij tijd en wijle ook andere Vlaamse steden aanging, zoals Gent, Brugge en Oostende, kan niet begrepen worden als men niet het mercantilistisch gedachtegoed bij het discours van de politieke actoren betreft.

Hiermee laat de geopolitieke onderzoeksmethode tevens blijken dat ze niet enkel de relaties tussen politiek en geografie in de ruime zin – in dit geval zowel de grens als de verkeersinfrastructuur – bespreekt, maar dat ze ook aansluiting kan vinden op andere maatschappelijke velden. De geopolitieke onderzoeksmethode is in het verleden te vaak geassocieerd met militaire machtsverhoudingen op wereldniveau. In dit artikel is echter aangetoond dat de geopolitieke onderzoeksmethode perfect bruikbaar is voor lokaal en regionaal onderzoek. Elk geografisch element (en dus cartografisch weer te geven) dat een politieke discussie teweeg brengt, kan een dankbaar onderwerp vormen voor een nieuwe geopolitieke studie.

Beredeneerde bibliografie

In deze beredeneerde bibliografie wordt vooral literatuur aangereikt die betrekking heeft op de geopolitieke onderzoeksmethode, de stedelijke netwerktheorie, de grens, de douane en het mercantilisme en de wegenbouw. De nadruk ligt op de Oostenrijkse Nederlanden, maar algemene werken zijn ook opgenomen. Niet alle opgesomde werken zijn gebruikt voor dit artikel. Literatuur over Menen en Kortrijk is niet opgenomen in deze bibliografie.

Over de geopolitieke onderzoeksmethode

De geopolitieke onderzoeksmethode, die historische wortels heeft in de Franse Annales school, wordt met name gebruikt in de politieke wetenschappen in Frankrijk. In Vlaanderen is deze onderzoeksmethode nog niet doorgebroken. De meeste handboeken zijn dan ook in het Frans gesteld en leggen voornamelijk de nadruk op de hedendaagse internationale politiek. Toch kan men deze wetenschappelijke methode ook voor historisch onderzoek aanwenden. Er zijn verschillende bruikbare en toegankelijke handboeken, bijvoorbeeld François Thual, *Méthodes de la géopolitique. Apprendre à déchiffrer l'actualité* (Parijs 1996) en Pascal Lorot en François Thual, *La géopolitique* (Parijs 1997). Het medium bij uitstek van de Franse geopolitiek is het wetenschappelijke tijdschrift *Hérodote. Revue de géographie et de géopolitique* dat in 1976 is opgericht.

Over de stedelijke netwerktheorie

Het standaardwerk is uiteraard het in dit artikel gebruikte handboek van Lynn Hollen Lees en Paul Hohenberg, *The making of urban Europe, 1000–1994* (2^e druk; Cambridge, MA-Londen 1996). In België is deze theorie vooral door Bruno Blondé bekend geworden via *Het Brabantse stedelijk netwerk (ca. 1750–1790). Een economie met verschillende snelheden. Ongelijkheden in de opbouw en de ontwikkeling van het Brabants stedelijke netwerk (ca. 1750–ca. 1790)*. Verhandelingen van de Koninklijke Vlaamse academie van België voor Wetenschappen en Kunsten 166 (Brussel 1999).

Over de grens

Een geopolitieke benadering over het ontstaan van grenzen in de wereld vindt men bij Michel Foucher, *Fronts et frontières. Un tour du monde géopolitique* (2^e herz. druk; Parijs 1994). Voor een kort overzicht over het ontstaan van de Belgisch(Vlaams)-Franse grens in de zeventiende en achttiende eeuw kan men terecht bij Rik Opsommer, *Ieper en de Frans-Belgische grens (17^{de}–18^{de} eeuw). 300 jaar vredesverdragen van Utrecht en Rastatt* (Ieper 2013). Een diepgaande studie over de motieven van de achttiende-eeuwse staat bij het uitbouwen van lineaire grenzen in de Oostenrijkse Nederlanden is dat van Sébastien Dubois. Hij bestudeerde het ontstaan van het tracé tussen de Oostenrijkse Nederlanden, het Prinsbisdom Luik en Frankrijk in *Les bornes immuables de l'état. La rationalisation du tracé des frontières au siècle des lumières (France, Pays-Bas autrichiens et principauté de Liège)*. Standen en landen 102 (Kortrijk-Heule 1999). In *La frontière franco-belge. Étude géographique des effets d'une frontière internationale sur la vie de relations* (Rijsel 1974), de ietwat verouderde monografie van Firmin Lentacker, krijgt men een goed beeld hoe de Belgisch-Franse grens de economische relaties tussen beide landen vorm gaf.

Over de douane in de Oostenrijkse Nederlanden

Er is redelijk veel verschenen over de werking van de douane in de Oostenrijkse Nederlanden. We geven hier enkel de meest recente werken weer. Een goede inleiding over de plaats van de douane in het financieel bestel van de Oostenrijkse Nederlanden vindt men in Herman Coppens, *De financiën van de centrale regering van de Zuidelijke Nederlanden aan het einde van het Spaanse en onder Oostenrijks bewind (ca. 1680–1788)*. Verhandelingen van de Koninklijke academie voor wetenschappen, letteren en schone kunsten van België 57 (Brussel 1992). Wie interesse heeft in de dagdagelijkse werking kan zijn gading vinden in Michel Dorban e. a., *Douane, commerce et fraude dans le sud de l'espace belge et grand-ducal au XVIII^e siècle* (Louvain la Neuve 1998). De douaniers hebben ook een uitgebreide administratie achtergelaten met onder andere statistieken over de buitenlandse handel van de Oostenrijkse Nederlanden. Verschillende studies hebben deze douanestatistieken gebruikt, bijvoorbeeld Philippe Moureaux, 'Le commerce entre la France et les Pays-Bas autrichiens dans la seconde moitié du XVIII^e siècle. Une première approche des sources quantitatives' in: P. Léon ed., *Aires et structures du commerce français au XVIII^e siècle*. Centre d'histoire économique et sociale de la région lyonnaise 5 (Lyon 1975); Georges Hansotte, *La métallurgie et le commerce international du fer dans les Pays-Bas autrichiens et la Principauté de Liège pendant la seconde moitié du XVIII^e siècle*. Histoire quantitative et développement de la Belgique 2/3 (Brussel 1980) en meer recent Ann Coenen, *Carriers of growth? International trade and economic development in the Austrian Netherlands, 1759–1791* (Onuitgegeven doctoraatsthesis, Universiteit Antwerpen 2013).

Over het mercantilisme

Deze douanestatistieken kunnen moeilijk begrepen worden zonder een goede voorkennis van de mercantilistische theorieën. Een korte introductie van het mercantilistisch denken in het Nederlands vindt men bij Robert Beutels en Reginald De Schryver, *Over het mercantilisme in de Spaanse Nederlanden. Economisch-historische duiding van een merkwaardig nederlandstalig mercantilistisch traktaat van Pieter Cardon: 'De Oorsprong van de Ruïne en Armoede der Spaanse Nederlanden' 1686–1699* (Tielt 1991). Een recent spraakmakend artikel is te vinden bij Steve Pincus, 'Rethinking mercantilism: political economy, the British Empire, and the Atlantic world in the seventeenth and eighteenth centuries', *The William & Mary Quarterly* 69 (2012) 3–34. Wellicht sluit het besproken mercantilisme in dit artikel beter aan bij de maritieme landen. Voor continentale of semicontinentale landen, zoals de Oostenrijkse Nederlanden, is het volgende artikel wellicht toepasselijker: Guillaume Garner, 'Caméralisme et territoire. État, espace et économie dans le discours économique allemand au XVIIIe siècle', *Revue du Nord* 85 (2003) 729–745.

Over wegenbouw in de Oostenrijkse Nederlanden

Het standaardwerk over de achttiende-eeuwse wegenbouw in de Oostenrijk blijft het driedelig artikel van Léopold Génicot, 'Études sur la construction des routes en Belgique', 3 vol., *Bulletin de l'Institut de recherches économiques* 10 (1939) 421–451 en *Bulletin de l'Institut de recherches économiques et sociales* 12 (1946) 495–559 en 13 (1947) 477–505. Een korte versie kan men vinden in Léopold Génicot, *Histoire des routes belges depuis 1704*. Collection nationale 89 (Brussel 1948). Wegen zijn een dankbaar onderwerp en er zijn dan ook heel wat 'wegmonografieën' (waarvan veel licentiaatsverhandelingen) te vinden in de Belgische historiografie. Er bestaan voor de meeste Belgische provincies verscheidene studies. Voor wat betreft West-Vlaanderen kan men verwijzen naar Bea Arickx, *De aanleg van de steenweg Kortrijk-Gent 1716–1722* (Onuitgegeven licentiaatsverhandeling, Katholieke Universiteit Leuven, Leuven 1972) en Stefanie Haerynck, *De verbinding Brugge-Kortrijk: een Oostenrijkse weg 1738–1775* (Onuitgegeven licentiaatsverhandeling, Katholieke Universiteit Leuven, Leuven 1997). Ondanks het feit dat de korte studie van Roger Haelewyn, *Oostenrijkse wegen in West-Vlaanderen* (Brugge 1971) ondertussen verouderd is, geeft dit werk nog altijd een goed overzicht van de ontwikkeling van het West-Vlaamse wegnet in de achttiende eeuw. Recentere studies leggen dan weer meer de nadruk op het economische aspect en het belang van de handelsstromen, zoals in Michael-W. Serruys, 'The Austrian Netherlands' transit policy and the port of Ostend: solving the crisis of the 'Closure of the Scheldt' in: L. U. Scholl en D. M. Williams red., *Crisis and transition. Maritime sectors in the North Sea region 1790–1940*. Deutsche Maritime Studien 5 (Bremen 2008) 150–170 en Bruno Blondé, 'At the cradle of the transport revolution? Paved roads, traffic flows and economic development in eighteenth century Brabant', *Journal of transport history* 31 (2010) 89–111.

Biografie

Michael-W. Serruys heeft geschiedenis gestudeerd aan de Katholieke Universiteit Leuven en politieke wetenschappen aan de Université Catholique de Louvain en de Institut d'études politiques in Parijs. Tegenwoordig werkt hij aan de Vrije Universiteit Brussel waar hij een doctoraatsverhandeling voorbereidt over de ontwikkeling van het verkeers- en handelswezen in de Oostenrijkse Nederlanden. Hij heeft verscheidene artikels gepubliceerd over de maritieme en economische geschiedenis van België.