

Breda als handelsstad in het midden van de achttiende eeuw

door

DR. F. E. M. VERCAUTEREN

Ondanks het geringe aantal van ongeveer 8200 inwoners was het deftige Breda,¹ dat, volgens Bachiene, „praalde met vele fraye in Hollantsche trant gebouwde huizen en zinlyk onderhouden straten”,² in de achttiende eeuw onmiddellijk na 's-Hertogenbosch de voornaamste handelsstad van Staats-Brabant. Beide steden dankten deze belangrijke positie, die ook min of meer tot antagonisme leidde,³ aan een gunstige geografische ligging op een punt waar enkele belangrijke landroutes en een scheepvaartweg elkaar kruisten. Met name lag de Baroniestad aan de rivier de Mark en aan de verkeersroutes 's-Hertogenbosch-Loon op Zand-Breda-Bergen op Zoom (of Breda-Antwerpen)⁴ en Luik-Tongeren-Hasselt-Luiksgestel-Poppel (of Lagemiert-Hilvarenbeek-Goirle-Riel-Gilze) Alfen-Bavel-Ginneken-Breda. Als variatie op deze laatste route werd ook wel vanuit Luik gereden op Vught en zo verder naar de Baroniestad.⁵ Gezien deze situatie werd Breda vooral na 1600 een belangrijke schakel in het transitoverkeer tussen Noord en Zuid en tevens tussen de Hollandse stapelmarkt en het gebied van Luik en Aken.⁶

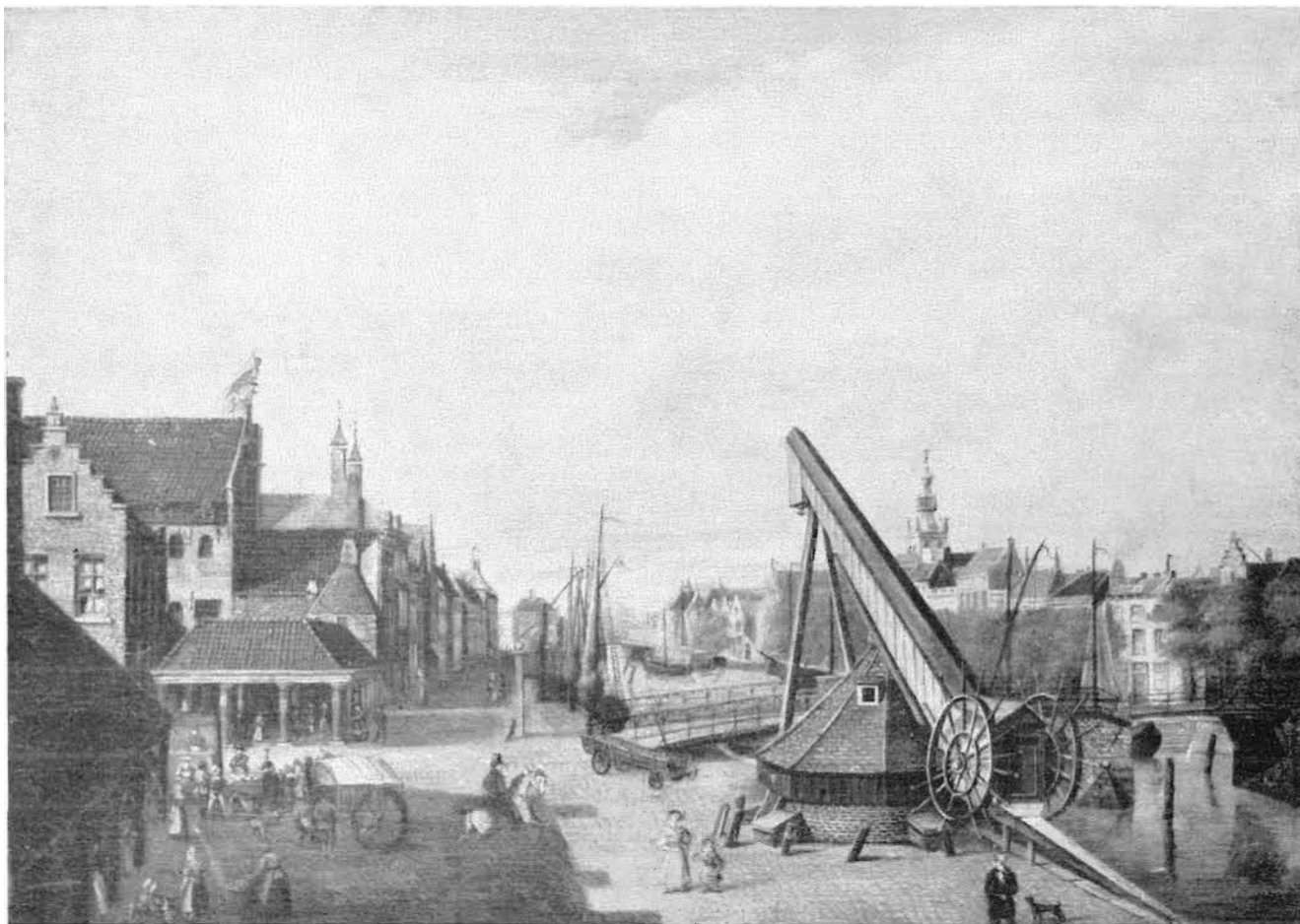
De ligging aan de rivier de Mark was voor Breda van bijzondere betekenis. Het was inderdaad wel zo, dat het oordeel van de tijdgenoten over dit vaarwater niet altijd onverdeeld gunstig was. Zo beschouwden sommigen de Mark wel „als een van de ongemakkelijkste vaarten in den lande alwaar de vaartuygen door contrarie winden dikwijls drie, vier en meer dagen moeten talmen”.⁷ Verder belemmerde de verzanding van de Dintelmond het scheepvaartverkeer in hoge mate. Zolang echter de plannen om hierin verbeteringen aan te brengen, of om de rivier te vervangen door een kanaal naar Lage Zwaluwe, Moerdijk of Geertruidenberg niet waren gerealiseerd,⁸ liet men ook niet na te wijzen op het belang van de Mark voor de stad. Treffend deed dit bijvoorbeeld Bachiene, die terecht in een publicatie uit het jaar 1791 opmerkte: „Zon-

der deze rivier, de Mark of de Merk, zou aan Breda, als een landstad, alle gemeenschap te water, met de steden der andere Provincien afgesneden zyn geweest: dan nu, geniet zy, door behulp dezer rivier, die tot aan die stad vaarbaar is, voor groote schepen een oopen vaart naar de Zeeuwsche stroomen vanwaar dezelve verder alle steden van Holland, Zeeland en andere Provincien bereiken kunnen".⁹

Evenals Den Bosch was Breda dus een centrum waar het landverkeer het scheepvaartverkeer raakte, en grotendeels diende de schilderachtige haven van de stad als stapelhaven.¹⁰ Voor het lossen en laden van goederen konden de kooplieden en factoren gebruik maken van een kraan, die stond op de zuidzijde van de haven.¹¹ De leden van het gilde van de kraankinderen bedienden deze kraan, die van het stadsbestuur gepacht werd. De hoeveelheid geloste en geladen goederen konden wij niet achterhalen, maar een indicatie voor de betekenis van Breda als havenstad is wel, dat er, volgens schriftelijke opgave van N. van Duyzel, „geweze pachter van den trekpat”, jaarlijks naar schatting 3200 grotere en kleinere schepen van en naar Breda werden getrokken.¹²

Tot deze schepen behoorden ook een aantal beurtveren, die regelmatig diensten onderhielden met andere steden van de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden. Achttiende-eeuwse archivalia maken melding van beurtschepen op Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Dordrecht, Leiden, Gouda, Middelburg, Goes, Zierikzee, Hulst, Sluis, Schiedam, Bergen op Zoom, Utrecht, Tholen en Nijmegen.¹³ Voorts vertrok er nog dagelijks „eene jaagschuit” naar het nabij Breda gelegen dorpje Terheiden. De afvaart geschiedde 's morgens en 's avonds bestond, indien noodzakelijk, gelegenheid tot terugkeer.¹⁴

Het is ons niet bekend hoeveel karren jaarlijks de poorten van Breda uitreden. Voor wat betreft het vervoer per as naar Luik beschikken wij wel over een vage mededeling van de Luikse geometer R. A. Jadin, die kan wijzen op een intensief verkeer. Jadin noteerde namelijk op 9 augustus 1740 in een rapport, dat hij voor de Luikse Staten opmaakte over de verbindingswegen tussen Luik en 's-Hertogenbosch en Breda: „j'ai trouvé dans mon voyage plusieurs chartiers allants à Breda et venants de la dite ville”.¹⁵ Gelijk te 's-Hertogenbosch konden de kooplieden en factoren voor het vervoer van hun handelswaren gebruik maken van de



De haven te Breda in 1830, gezien vanuit het noordoosten. Op de voorgrond de stadskraan, gesloopt in 1864. Naar een schilderij in het bezit van Douairière De Constant Rebecque-Van Zuylen van Nijvelt te Ginneken.

diensten van particuliere vrachtrijders. Daarnaast kende Breda nog het gilde van de zogenaamde buitenvoerlieden.¹⁶ Voorts vond een min of meer regelmatig vervoer van goederen, personen en ook van brieven plaats door een aantal wagenveren. Deze reden onder meer naar Antwerpen, Bergen op Zoom, 's-Hertogenbosch, Rotterdam, Maastricht, Utrecht en 's-Gravenhage.¹⁷

De vervoerde personen waren lieden van allerlei slag. Het is echter opvallend, dat, volgens de ons ter beschikking staande gegevens, vooral veel arbeiders via Breda naar Goes en Zierikzee werden gevaren. Verder gingen, naar het schijnt, met de beurtschepen op Hulst, Sluis en Schiedam vele beurslieden mee.¹⁸ Een grote variatie was er ook in de goederen, die door de karren en schepen werden meegenomen. Grotendeels waren dit produkten, die afkomstig waren van de Hollandse stapelmarkt en van Luik.¹⁹ Achttiende-eeuwse archivalia vermeldden onder andere de volgende waren, die via Breda verhandeld werden: Hollandse en Friese turf, hout, stenen, Schotse kolen, bier, tarwe, rogge, gerst, haver, vee, tabak, wijn, spijkers, wol, zout, lakens en tapijten.²⁰ Ongetwijfeld leverde het platteland rondom Breda ook enkele van deze goederen, terwijl de uit Holland aangevoerde winkelwaren daar zeer zeker een goede afzet vonden.²¹ Trouwens de stad zelf had eveneens wel enig aandeel in de handelsbeweging. Bier, lakens en tapijten werden bijvoorbeeld in Breda vervaardigd. De fabricage van laatstgenoemd artikel geschiedde in het tuchthuis, dat gemeenschappelijk eigendom was van de stad en van de Baronie. Dit tuchthuis, waarover in 1740 geschreven werd: „Mans- en vrouwspersonen, die van een kwaad leven zyn, worden 'er voor eenige jaaren of voor hun gantsche leven, in opgeslooten, en moeten 'er met werken den kost winnen”,²² werd nog in 1800 door J. Goldberg, de agent van de Nationale Oeconomie, geprezen als „een der schoonste en wel ingerigte werkhuizen, die men in de republiek vindt”. „Daar”, zo luidt zijn notitie verder, „het zoo omtrent de precautiën tegen het ontvlugten, als omtrent de zorg voor hunne gezondheid een uitmuntend instituut is”.²³

De functie, schakel in de doorvoerhandel tussen Noord en Zuid te

zijn, bracht mee dat Breda op economisch gebied een belangrijke rol speelde in Staats-Brabant. Bovendien was de magistraatspolitiek erop gericht om de stedelijke welvaart op alle mogelijke manieren - bijvoorbeeld door het verbeteren van de toegangswegen - op peil te houden. Aangaande het eerste punt dient te worden gewezen op een merkwaardig initiatief, dat de magistraat in de zomer van 1740 op instigatie van de Raad van State nam met betrekking tot de Zwijgende landtol. Deze tol, die dank zij de ongebreidelde knevelarijen van de commiezen in 1752 „le plus clair revenue que la generalité aie” kon genoemd worden,²⁴ drukte onnoemelijk zwaar op alle vervoer over en binnen de grenzen van Staats-Brabant. In de tijd van Karel V bracht de landtol voor geheel Brabant slechts enkele honderden guldens op. In 1740 werd deze echter in het Staatse gedeelte van Brabant door een zekere Blonk gepacht voor 120.000 gulden.²⁵

Begrijpelijk is, dat daarom in Staats-Brabant wel enig misnoegen over de Zwijgende landtol en over de daarbij betrokken commiezen bestond. Naar het schijnt voelde men dit in 1740 aan in de Raad van State, die dat jaar trouwens toch allerlei opmerkelijke denkbeelden met betrekking tot Staats-Brabant verkondigde. In feite leken deze zelfs tegengesteld aan elkaar te zijn. Zo had het college met de bedoeling de inkomsten van de tol te vergroten in april 1740 een plan ontworpen voor de aanleg van een straatweg van Den Bosch naar Luik. Dit gebeurde enkele maanden voor de magistraat van 's-Hertogenbosch een dergelijk project overwoog.²⁶ In juli 1740 gaf de Raad van State evenwel aan de magistraat van Breda „niet duisterlijk te kennen” voorstander te zijn van de afschaffing of redemptie van de Zwijgende landtol. Vooral de thesaurier-generaal J. de la Bassecour en de leden Abbekerk Crap en Bodel bleken de dragers van deze gedachte te zijn „uit consideratie over de gedurige klagten van de vexen en knevelarijen door de respectieve tolbedienden in de generaliteit, mitsgaders tot bevordering van de negotie en den welvaart der goede ingezeetenen”.²⁷ De Raad van State stelde echter als voorwaarde, dat de afschaffing werd verzocht door de steden en plaatsen, die onderworpen waren aan de tol. Bovendien wilde de Raad van State slechts tot redemptie overgaan, indien zulks „op een permanente en convenable wijze, mits volkomen dedommagement van 's lants commisen

door de respectieve leden van de Generaliteits Brabant konde werkstellig gemaakt worden.”²⁸

Het stadsbestuur van Breda besloot na ontvangst van deze mededelingen een circulaire te doen uitgaan naar de magistraat van 's-Hertogenbosch, de vier kwartierschouten van de Meierij, de magistraat van Bergen op Zoom, de Oost- en Westkwartieren van het Markiezaat, de baljuw en schout van Halsteren, de regering van Grave en het land van Cuyk en Steenbergen. Verzocht werd om commissarissen te zenden en 16 augustus 1740 een conferentie te houden te Tilburg.²⁹

Op deze vergadering werden oriënterende besprekingen gevoerd. Besloten werd, dat de advocaat W. C. Ackersdijck uit 's-Hertogenbosch het rekest voor de Raad van State zou opstellen. Ook werd voorgesteld om de tol de eerst komende keer slechts voor een jaar ineens te verpachten. Waarschijnlijk verwachtten de afgevaardigden, dat men in Staats-Brabant wel in een jaar in staat zou zijn overeenstemming te bereiken over de bedragen in geld, die iedere stad „aan 's lants domeinen” zou moeten betalen om de redemptie te verkrijgen.

Enkele weken later, namelijk op 2 september 1740, kwam men te Tilburg voor de tweede maal bijeen. Nadat de afgevaardigden van Breda nogmaals kennis hadden gegeven van de mededelingen van de Raad van State, kwam wederom ter sprake hoe groot de bijdrage van iedere stad moest zijn. Men werd het echter niet eens. Pas op de derde vergadering (17 oktober 1740) gingen de afgevaardigden accoord met het voorstel van de Bossche vertegenwoordiger, Ackersdijck, om een commissie te benoemen, die de taak zou krijgen om de plannen nader uit te werken.³⁰

Voor zoverre dit in het Bredase archief was na te gaan, is deze opdracht nooit uitgevoerd. Mogelijk werd dit veroorzaakt door het wantrouwen, dat men te 's-Hertogenbosch had in de bedoelingen van Breda.³¹ Tengevolge van de pogingen, die de Bossche magistraat in deze periode aanwendde om octrooi te verkrijgen voor de aanleg van een straatweg naar de Luikse grens, was de verhouding tussen beide steden toch al enigszins gespannen.³² Het kan ook zijn, dat de plannen om de Zwijgende landtol af te schaffen op de achtergrond zijn geraakt door de Oostenrijkse successie-oorlog, die einde 1740 begon. In ieder geval zijn er duidelijke aanwijzingen, dat men in de Verenigde Nederlanden na deze oor-

log niets meer van de voornemens van 1740 wilde weten.³³ Onverminderd bleven daarom in de tweede helft van de achttiende eeuw de klachten voortduren over „de vexatien van de pagter”.³⁴ De tol bleef echter bestaan in weerwil van het feit, dat men deze over het algemeen, gelijk G. K. van Hogendorp dit in 1783 uitdrukte tot „de dwaze lasten vanwege der Staten-Generaal” rekende,³⁵ of in strijd achtte met het principe van de vrijheid, zoals de magistraat van Brielle in 1784 schreef.³⁶

Niet minder opvallend was de zorg, die de Bredase magistraat besteedde aan het verbeteren van de toegangswegen tot de stad. Veel aandacht trok in de achttiende-eeuwse literatuur in dit opzicht de in het midden van de zeventiende eeuw tot nabij Zundert gegraven turfvaart.³⁷ Behalve voor het vervoer van turf diende deze vaart nog voor het transport van plattelandsproducten naar de stad. In het bijzonder was deze waterweg verder nog geschikt voor de aanvoer van meststoffen naar het heidegebied ten zuiden van Breda. Hierdoor konden reeds in de achttiende eeuw aldaar grote gebieden in cultuur worden gebracht. Voorts wezen wij reeds op de zeventiende- en achttiende-eeuwse pogingen om de verzanding van de Mark tegen te gaan en op de uit deze periode daterende projecten om een kanaal te graven van Breda naar het Hollands Diep.³⁸

De belangstelling voor vaarten en kanalen impliceerde niet, dat de landverbindingen werden verwaarloosd. Meer dan enige andere stad in Nederland beschikte Breda over verharde wegen, die beoogden de toegang tot de stad gemakkelijker te maken. Straatwegen liepen naar Ginneken, naar Prinsenhage, naar Teteringen en naar Terheiden.³⁹ Bovendien verleenden de Staten-Generaal in 1741 nog octrooi om de weg naar de Rielse heide op te hogen.⁴⁰ Van dit laatste project kan gezegd worden, dat het beïnvloed was door het Bossche voornemen van datzelfde jaar, om een weg aan te leggen naar de Luikse grenzen. Het is echter de vraag in hoeverre de prins van Oranje, die heren waren van Breda, in verband met hun nabij de stad gelegen domeinen, de constructie van de andere wegen hebben bevorderd. Voor zoverre dit uit de literatuur blijkt is de stimulering van de wegenbouw door de Bredase heren vooral duidelijk aanwijsbaar bij het traject Breda-Prinsenhage. Het heet immers,

dat er bevel was van den Prins (dit was stadhouder Willem III) tot het leggen van een steenweg.⁴¹ Mogelijk kan een nader archivalisch onderzoek ook over de andere wegen opheldering verschaffen.

In de tweede helft van de achttiende eeuw gingen de Bredase handel en industrie door een wisselwerking van allerlei factoren - met name de opkomst van het platteland, de toename van het transito door de Oostenrijkse Nederlanden, het mislukken van verschillende verkeersplannen etc. - gestadig achteruit. In 1740 klaagde de magistraat daarom reeds over „dreigende neringloosheid en armoede van de burgers”.⁴² In hetzelfde jaar schreef trouwens ook de „Tegenwoordige Staat”: „De handel te Breda was eertyds veel bloejender dan tegenwoordig . . . Men maakt nog lakens binnen Breda; doch op verre na zo veel niet, als voor deezen”. En verder: „De vertiering van het Bredaasch bier, die eertyds ongemeen groot was is zeer veel afgenomen”.⁴³

Een samenhang tussen de internationale en lokale economische situatie zag men te Breda niet. De Bredase magistraat schreef de verminderde betekenis van de stad toe aan de opkomst van het platteland. Volgens de mening van het stadsbestuur deden de graanmarkten, die gehouden werden te Oosterhout, Roosendaal en Leur en de veemarkten, die plaatsvonden te Terheiden, Ginneken, Alphen en Prinsenhage veel afbreuk aan de marktpositie van de stad. Kooplui van elders bezochten deze markten namelijk.⁴⁴ Hiernaast kwam het tevens meer en meer voor, dat vele andere handelswaren helemaal niet meer op de Bredase markt kwamen, maar gelost en geladen werden te Prinsenhage en Terheiden.

Evenals 's-Hertogenbosch, dat in gelijke positie verkeerde,⁴⁵ stelde Breda allerhande pogingen in het werk om de ontwikkeling van de handel en de industrie op het platteland tegen te houden. Resultaat leverde de moeite, die de magistraat hiervoor deed, echter niet op. Ingeval wij de Bredase dichteres, Juliana de Lannoy, in zoverre deze niet door dichtertlijk vuur was meegesleept, als gezaghebbend mogen beschouwen, moet de daling van de welvaart in 1764 zeer duidelijk merkbaar zijn geweest. Zij schreef immers, dat het onkruid de kans kreeg om op de markt welig te tieren. Er was volgens haar ook geen vertier in de stad. De schreeuwen-

de marktkooplui en de vrachtrijders, die hun waren op ratelende karren aanbrachten, bleven weg. Hierdoor heerste er in Breda, gelijk Juliana de Lannoy dichtte, een dusdanige stilte, dat deze voor haar een bron van inspiratie tot „den zoetsten rijmlust” werd.⁴⁶

Van ongetwijfeld grotere betekenis dan de opkomst van het platteland voor de economische positie van Breda was de verkeerspolitiek van het gouvernement van de Oostenrijkse Nederlanden. Door de aanleg van wegen, het graven van kanalen, het kanaliseren van rivieren en het aanbrengen van aanzienlijke verbeteringen aan de havenwerken van Oostende trachtte dat bestuur het land aantrekkelijk te maken voor de transitohandel. Voorts werd vooral na de vrede van Aken in 1748 zeer tegen de zin van de zeemogendheden (dit waren Engeland en de Verenigde Nederlanden) een onafhankelijke douane-politiek gevoerd. Zelfs Den Bosch, dat toch beschikte over de straatweg naar Best ondervond van deze Zuidnederlandse welvaartspolitiek een nadelige invloed. Hoeveel te meer kans liep Breda dan wel niet om van de internationale handelsroutes te worden afgesneden. De scheepvaartverbinding, die de stad bezat, leverde immers vele moeilijkheden op en de landverbindingen - speciaal die met Luik, 's-Hertogenbosch en Antwerpen⁴⁷ - bleken allerwege herstellingen nodig te hebben.

Aangaande de verbinding Breda-Luik beschikken wij over enige mededelingen van de Luikse geometer R. A. Jadin, die aantoonde met welke schrikbarende moeilijkheden het verkeer in Staats-Brabant te maken had.⁴⁸ Vooral het traject Bladel-Bavel heette in het rapport van Jadin „fort mauvais” te zijn. De wegen tussen deze plaatsen liepen namelijk door drassige streken en ondanks de plakkatens van de Staten-Generaal waren die verkeersroutes in vele gevallen niet opgehoogd en waren er geen sloten voor de afwatering langs gegraven.⁴⁹ Soms waren de aangelegde dijken zo slecht, dat men er maar liever naast reed. Verder ontbraken over de meeste beken de noodzakelijke bruggen. Hierdoor moesten weer vaak onnodig grote omwegen worden gemaakt. Vooral bij Riel ondervond het verkeer grote ongemakken. Niet zonder reden noteerde Jadin daarom: „à grande peine et difficulté on y peut passer en hyver ou dans le temps pluvieux”.

Evenmin was de route Bavel-Ginneken, die vol kuilen zat en te smal

was, voor zwaar beladen vrachtkarren geschikt. Bovendien werden de karrerijders gehinderd doordat de eigenaren van de langs de weg gelegen landerijen hun landbouwgereedschappen en hun producten rustig op de rijweg plaatsten. Weliswaar kregen de magistraat van Breda en de regenten van Ginneken, Gilze en Alphen in 1741, zoals wij reeds vermelden, octrooi om de weg naar de Rielse heide te verbeteren. Het komt ons echter voor, dat hiervan nooit of nooit in voldoende mate gebruik is gemaakt. De meest voor de hand liggende verklaring hiervoor is, dat dit project op de achtergrond geraakte door de belangstelling, die een jaar later ontstond voor een kanaal naar Moerdijk.

Alhoewel de Bredase magistraat geen laksheid kan worden verweten, moet toch geconstateerd worden, dat in de achttiende eeuw de belangstelling voor de handelsroutes in Staats-Brabant meer uitging van Luikse zijde. Om de Noordnederlandse autoriteiten te stimuleren pasten de Luikenaren twee systemen toe. Op de eerste plaats was dit natuurlijk diplomatieke activiteit te 's-Gravenhage. In Staats-Brabant trachtten zij echter de steden Breda en 'Hertogenbosch tegen elkaar uit te spelen. Vooral in 1740, toen het ging over een straatwegverbinding, was dit het geval. Een soortgelijk iets deed zich in 1751 voor. Deze maal was echter een kanaalverbinding Hasselt-Den Bosch of Hasselt-Breda de inzet van de Luikse plannen, die bedoeld waren om de handelspolitiek van de Oostenrijkse Nederlanden tegen te werken.⁵⁰

Alexander Carront, een Luiks ingenieur, kreeg de opdracht het project uit te werken. In juli 1751 was zijn werktekening gereed. Blijkens de titel van zijn kaart: *Project d'un canal depuis la ville de Hasselt jusques aux limites du pays de Liège pour communiquer aux les villes de Bois le Duc et Breda, ou l'on voit la possibilité d'une chose que l'on a cru impossible etc.*" werd aanvankelijk aan beide Staatsbrabantse steden evenveel aandacht besteed.⁵¹ Vrij spoedig zagen de Luikse Staten echter, dat alleen een kanaal naar Den Bosch te realiseren zou zijn.

Toch is men nog herhaalde malen op een kanaalverbinding Luik-Breda teruggekomen. Zo drong in september en december 1751 „le conseiller" J. M. d'Ortho in enkele te Mechelen geschreven brieven, die hij

verzond naar de raad van buitenlandse aangelegenheden van stadhouder Willem IV, aan op het graven van een kanaal van Breda naar het Luikse.⁵² Volgens zijn vage plannen zou dit kanaal moeten lopen van Hasselt naar Eindhoven en zo naar Breda. Behalve het argument, dat deze waterweg van nut zou zijn voor de handel, voerde d'Ortho nog aan, dat dit kanaal grote diensten zou kunnen bewijzen als verdedigingslinie. Ook dacht hij, dat de Baronie er voordelen bij zou hebben en daarom zou de stadhouder er zich wel voor interesseren. Want schreef d'Ortho: „je scais que son monseigneur (dit is Willem IV) avait ce projet à coeur de même que le canal du Moerdijk”.

Volkomen niet ter zake doende was echter de wijze, waarop d'Ortho in het prinsbisdom en vooral in de stad Luik voor een kanaal naar Breda belangstelling wilde wekken. D'Ortho trachtte daarbij gebruik te maken van de omstandigheid, dat het prinsbisdom bij oorlogen in Europa, ondanks neutraliteit, veel overlast had van passage en legering van vreemde troepen.⁵³ De Luikse Staten zou men nu duidelijk moeten maken, dat, ingeval er in Staats-Brabant een kanaal lag, de troepeneenheden door dit gebied zouden trekken. Dit kanaal zou namelijk goede verbindingen verzekeren en de aanvoer van intendance-goederen vergemakkelijken. Vooral op de inwoners van de stad Luik zou dit naar de mening van d'Ortho indruk maken. Dezen meenden, aldus het slot van de brief van d'Ortho: „que rien n'est si fatal à leur ville que le voisinage des armes. C'est la leur marotte ou plutôt leur épouvantail, dont on peut tirer parti, si votre intérêt est d'avoir une voie d'eau plutôt qu'une de terre”. Het blijkt echter, dat de raad van buitenlandse aangelegenheden van stadhouder Willem IV, de plannen van d'Ortho nogal fantastisch heeft gevonden. Namens de raad deelde de secretaris, P. J. de Larrey, hem daarom op 26 december 1751 mee, dat wel voor een verbinding met Luik werd gevoeld en over de methode zou men zich beraden zodra er kaarten waren. Van de argumenten van d'Ortho had men in een aan Luik gericht schrijven evenwel geen gebruik gemaakt.⁵⁴

In 1752 diende de heer van Alphen, A. L. de Braconnier, die resident was te Luik, bij de raad van buitenlandse aangelegenheden van prinses Anna, de moeder van stadhouder Willem V, nog enkele voorstellen in met betrekking tot een kanaal van Luik naar Breda of naar 's-Hertogen-

bosch.⁵⁵ De Raad was echter geporteerd voor een verbinding 's-Hertogenbosch-Luik en ontving daarvoor zelfs gunstige adviezen van de hertog van Brunswijk, die gouverneur was van Den Bosch.⁵⁶ Niet duidelijk is in hoeverre er relatie bestaat tussen de houding van de Raad en het afwijzen van het kanaal Breda-Moerdijk in 1751.⁵⁷ Van een kanaal Luik-Den Bosch is trouwens in de achttiende eeuw ook niets terecht gekomen. In verband met het bezit van de straatweg naar Best was men er in Bossche kringen geen voorstander van. Ook heeft het gouvernement van de Oostenrijkse Nederlanden bewerkt, dat men in de Noordelijke Nederlanden van dit project afzag. Mogelijk is zulks door tussenkomst van Engeland geschied. Er bestaan namelijk aanwijzingen, dat men in Engelse regeringskringen het plan voor een directe scheepvaartverbinding tussen Luik en de Verenigde Nederlanden misplaatst vond op grond van de ongunstige situatie, waarin de zeemogendheden zich na de vrede van Aken ten opzichte van de Oostenrijkse Nederlanden bevonden.⁵⁸ Tenslotte ontstond er in Luik zelf naar aanleiding van dit kanaal nog een conflict tussen Hasselt en Tongeren over de vraag waar het kanaal moest beginnen. Het is ook uit deze tijd, dat een nieuw plan dateert van Carront over een kanaal Tongeren-Den Bosch. Zoals bekend vormde zijn tekening in 1787 de grondslag van de door het „Bataafsch Genootschap der proefondervindelijke wijsbegeerte te Rotterdam” bekroonde verhandeling van de landmeter H. Verhees over een kanaal van 's-Hertogenbosch naar Luik.⁵⁹

In 1754 wendden de Luikse Staten, die inmiddels besloten hadden om toch maar een weg naar de Verenigde Nederlanden aan te leggen, de nijd van Breda en 's-Hertogenbosch wederom ten eigen bate aan. Deze Luikse mentaliteit verklaart, dat de baron J. B. de Borchgrave, die de opdracht had ontvangen om beide steden te bezoeken, eerst naar Breda reisde.⁶⁰ Het afwijzen van het octrooi voor het kanaal naar Moerdijk en gevreesde tegenwerking van de kant van 's-Hertogenbosch bleken te Breda in 1754 ieder initiatief met betrekking tot verkeersverbeteringen af te remmen. Bovendien ontbrak het de stad aan liquide middelen. De Borchgrave, die vriendelijk werd bedankt voor de attentie, welke het land van Luik aan Breda bewees, vertrok daarom al vrij spoedig naar Den Bosch waar hij meer succes had met zijn opdracht.⁶¹

Pas in 1756 ontstond er in Breda wat meer belangstelling voor de ver-

binding met Luik. De directe aanleiding hiertoe was een gerucht, dat 's-Hertogenbosch de straatweg naar Luik niet wilde voltooiën. Bovendien bestonden er dat jaar kansen dat het kanaal naar Moerdijk toch zou worden gegraven.⁶² Namens de drossaard, burgemeester en schepenen richtte de substituut-griffier, J. Roelants daarom op 18 maart 1756 aan de Luikse Staten het verzoek de straatweg, die op Luiks gebied naar de Verenigde Nederlanden werd gelegd, niet naar Eindhoven te construeren, maar naar Lommel. Weliswaar, zo schreef Roelants, maakten de omstandigheden de aanleg van een weg van Breda naar Lommel vooralsnog onmogelijk. Ingeval het Luikse project echter overeenkomstig de Bredase voorstellen gewijzigd werd, zouden de kooplieden vrij blijven te bepalen naar welke stad zijn hun goederen wilden brengen. De Luikse Staten voelden wel voor de Bredase argumenten en onder het motief dat de weg naar Hendrikshout de kortste was, besloten zij 6 april 1756 hun straatweg daarheen aan te leggen. Blijkens een schrijven, dat op 19 mei 1756 door H. R. Trip uit Breda aan de Luikse Staten werd verzonden, ging de Bredase magistraat met deze wijziging accoord. Van de aanleg van de weg naar Hendrikshout werden zelfs de grootst mogelijke voordelen verwacht. „Nous ne pouvons que vous en témoigner toute l'obligation possible”, aldus het schrijven van Trip, „puisque par l'alignement de cette chaussée nous avons lieu d'espérer que le commerce entre votre pays et notre ville se puisse rétablir et de s'étendre de plus en plus”.⁶³

Noch een weg of kanaal met Luik, noch een kanaal naar Moerdijk is in de achttiende eeuw tot stand gekomen. Wel zijn er in dit tijdvak nog verschillende geruchten over deze verbindingen verspreid.⁶⁴ Tevens werd er over gesproken in verband met de algemene situatie van de Noordnederlandse handel. Zo geschiedde dit bijvoorbeeld in de zeventiger jaren van de achttiende eeuw in een „concept van redres tot bevordering van de commercie en de vermeerdering van 's lants finantien”.⁶⁵

Typerend voor de achteruitgang van Breda als handelsstad is echter wel, dat men in de tweede helft van de achttiende eeuw bij de denkbeelden om dwars door Staats-Brabant kanalen te graven Breda niet of ternauwernood meer vernoemd. Met name projecteerde de „Meijerijenaar”, die in de Post van den Neder-Rhijn van 1785 pleitte voor een kanaal dwars door Staats-Brabant, Breda niet aan dit kanaal. Wel hield hij er re-

kening mee, dat de stad door de Mark met dit kanaal in verbinding zou staan.⁶⁶ Een beter voorbeeld is voorts nog een Luiks plan uit dezelfde periode. Daarin werd voorgesteld om de Donge te kanaliseren tussen Geertruidenberg en Riel en een kanaal te graven van Riel naar Hechtel, waar op dat moment de straatweg naar de Verenigde Nederlanden eindigde. Dit kanaal zou dan gevoed moeten worden door de Leij, de Aa, de Hilver, de Beerze en de Neete.⁶⁷

Resumerende zij tenslotte dus geconstateerd, dat Breda in het midden van de achttiende eeuw de tweede handelsstad in Staats-Brabant was. De voornaamste bestaansbron van de stad was, gelijk wij zagen, de transitohandel. Verder wezen wij op de verkeersverbeteringen, die de stad wilde aanbrengen en op het gedurfde plan om met steun van de Raad van State de Zwijgende landstol in Staats-Brabant af te schaffen. De meeste projecten bleven echter desiderata. Ook merkten wij op, dat de welvaart van Breda in de tweede helft van de achttiende eeuw door allerlei omstandigheden - toename van het transito door de Oostenrijkse Nederlanders, opkomst van het platteland etc. - sterk daalde.

Overigens moet aangaande de geschiedenis van de handel en het bedrijf te Breda hetzelfde worden geconstateerd als hetgeen prof. Dr. Z. W. Sneller in 1931 in een artikel met betrekking tot geheel Brabant deed. „Onze kennis van de economische geschiedenis . . . is niet dan hoogst onvoldoende . . . Eerst een reeks van economisch-historische detailstudies zal hier opening van verborgenheden kunnen geven”.⁶⁸

AANTEKENINGEN

Door mij werden de volgende afkortingen gebruikt: *A.R.A.G.* (Algemeen Rijksarchief, 's-Gravenhage); *K.H.A.* (Koninklijk Huisarchief, 's-Gravenhage); *A.E.L.* (Archives de l'Etat, Liège); *G.A.H.* (Gemeentearchief, 's-Hertogenbosch); *G.A.B.* (Gemeentearchief, Breda).

¹ Voor het inwoneraantal van Breda in de achttiende eeuw cf. *J. Ramaer*: De middelpunten van bewoning in Nederland voorheen en thans (in Tijdschrift Koninklijk Nederlands Aardrijkskundig Genootschap, XXXVIII, 1921, p. 194).

² *W. A. Bachiene*: Vaderlandsche Geographie of Nieuwe Tegenwoordige Staat en Hedendaagsche Historie der Nederlanden, IV, Amsterdam 1791, p. 755.

³ Cf. *F. E. M. Vercauteren*: De aanleg van de straatweg 's-Hertogenbosch-Best als deel van de verbinding met Luik (1740-1745). Nijmegen 1956, p. 91 en *L. Pirenne*: De Gene-

- raliteitslanden van 1648 tot 1795 (in *Algemene Geschiedenis der Nederlanden*, VIII, Utrecht 1954, p. 349).
- ⁴ *Vercauteren*, o.c. p. 36 en 37; Vgl. *H. Hezemans*: De posthoorn bij Rucphen, kruispunt van belangrijke oude wegen (in *Brabants Heem*, VIII, 1956, p. 41).
- ⁵ *Vercauteren*, o.c. p. 14.
- ⁶ *M. Yans*: La Meuse et nos relations commerciales avec la Hollande (in *Bulletin de l'institut archéologique liégeois*, t. LXII, 1939, p. 136 e.v.). Cf. *Hedendaagsche Historie of Tegenwoordige Staat van alle Volkeren*, XII. Amsterdam 1740, p. 219 en *Journal der reize van den agent van nationale oeconomie der Bataafsche Republiek* (in *Tijdschrift voor staathuishoudkunde en statistiek*, 18, 1859, p. 313).
- ⁷ *G.A.H.*: 8054, Van Heurn aan Borchgrave, 1 februari 1756.
- ⁸ Zie hiervoor onder meer: *Vercauteren*, o.c. p. 146-148; *Bachiene*, o.c. p. 746; *H. Vriend*: Flitsen uit het waterstaatsverleden van noord-westelijk Noord-Brabant (in *Jaarboek van de geschied- en oudheidkundige kring van stad en land van Breda „De Oranjeboom”*, X, p. 132 e.v.); *G. G. van der Hoeven*: *Geschiedenis der vesting Breda*. Breda 1868, p. 260 e.v.
- ⁹ *Bachiene*, o.c. p. 746.
- ¹⁰ *Journal*, o.c. p. 313.
- ¹¹ *C. van Bavel*: *Geschiedkundig overzicht van het Bredase postwezen*. 's-Gravenhage 1941, p. 55.
- ¹² *G.A.B.*: 415 i, Rivieren, kanalen, bruggen, Memorie of project van eenige fondsen etc. 12 augustus 1743.
- ¹³ *ibidem* en 85 c, Uittreksels uit de notulen van de magistraat van 1695-1793 door Schauikes, stadssecretaris, fol. 16, 22, 45 en 84. Zie ook: *J. Fuchs*: *Beurt- en wagenveren*. Den Haag 1946, p. 197 en 207; *F. Gorissen*: *Stede-atlas van Nijmegen*. Arnhem 1956, p. 63.
- ¹⁴ *Hedendaagsche Historie*, p. 207-208; *Bachiene*, o.c. p. 771.
- ¹⁵ *G.A.H.*: 8054, 9 augustus 1740.
- ¹⁶ *Van Bavel*, o.c. p. 54; Vgl. voor 's-Hertogenbosch: *C. Wiskerke*: De aanleg van de Zuid-Willemsvaart (in *Tijdschrift Kon. Ned. Aardrk. Gen.*, 61, 1944, p. 5).
- ¹⁷ *Van Bavel*, o.c. p. 49; *Bachiene*, o.c. p. 747; *Fuchs*, o.c. p. 352, 356, 357; *Vercauteren*, o.c. p. 172; *G.A.B.*: 85 i, fol. 8-9, fol. 11, fol. 72, fol. 100 en fol. 37 (1749).
- ¹⁸ *G.A.B.*: 415 i.
- ¹⁹ *Hedendaagsche Historie*, p. 219.
- ²⁰ *G.A.B.*: 415 i; *Yans*, o.c. p. 139; *A.E.L.*: *Etats 344, Richesses inconnues etc.*; *Hedendaagsche Historie*, p. 219.
- ²¹ *Journal*, o.c. p. 313.
- ²² *Hedendaagsche Historie*, o.c. p. 218.
- ²³ *Journal*, o.c. p. 314.
- ²⁴ *K.H.A.*: *Archief Prinses Anna*, 451 I, fol. 448.
- ²⁵ *G.A.B.*: 85 i, fol. 4. Zie voor deze tol ook: *Vercauteren*, o.c. p. 20 en 21.
- ²⁶ *Vercauteren*, o.c. p. 21.
- ²⁷ *G.A.B.*: 85 i, fol. 3 en 4.
- ²⁸ *ibidem*, fol. 4.
- ²⁹ *ibidem*.
- ³⁰ *ibidem*.
- ³¹ *G.A.H.*: 8052, Van Heurn aan de Bossche magistraat, 25 september 1740.
- ³² *Vercauteren*, o.c. p. 91-106; cf. 146-147.
- ³³ *K.H.A.*: *Archief Prinses Anna*, 451 I, fol. 448.
- ³⁴ *A.R.A.G.*: *Archieven der Admiraliteitscolleges*, XXXI, 154, fol. 293.
- ³⁵ *F.E.M. Vercauteren*: De aanleg van de straatweg Best-Bommel als deel van de verbinding 's-Hertogenbosch-Luik (1745-1818) (in *Bijdragen tot de sociale en economische geschiedenis van het zuiden van Nederland*, V, Nijmegen 1958, p. 69).

- ³⁶ *ibidem*, p. 64.
- ³⁷ *Bachiene*, o.c. p. 768.
- ³⁸ Cf. *G.A.B.*: 85 i, fol. 2, 26 juli 1666.
- ³⁹ *Vercauteren*, De aanleg van de straatweg 's-Hertogenbosch-Best, p. 4 en 5. Uitvoeriger aandacht aan de toegangen tot Breda in de 17de en 18de eeuw zal worden besteed door *P. Scherft* in deel II van de *Geschiedenis van Breda*.
- ⁴⁰ *Vercauteren*, *ibidem*, p. 146.
- ⁴¹ *F. Brekelmans*: De steenweg van Breda naar Prinsenhage (*Taxandria*, 49, 1942, p. 225).
- ⁴² *G.A.B.*: 85 i, fol. 1, 14 juli 1740.
- ⁴³ *Hedendaagsche Historie*, p. 219.
- ⁴⁴ *G.A.B.*: 85 i, fol. 1.
- ⁴⁵ *H. van Velthoven*: Stad en Meierij van 's-Herogenbosch, I. Amsterdam 1935, p. 188.
- ⁴⁶ *D. Mijnsen*: *Kroniek der Stad Breda*, Breda 1938, p. 44.
- ⁴⁷ De postillon naar Dongen b.v. reed in de winter over „onderwater staende wegen”. Zie: *Van Bavel*, o.c. p. 61.
- ⁴⁸ *G.A.H.*: 8054, 9 augustus 1740.
- ⁴⁹ *Vercauteren*, De aanleg van de straatweg 's-Hertogenbosch-Best, p. 13.
- ⁵⁰ *Vercauteren*, De aanleg van de straatweg Best-Lommel, p. 18 e.v.
- ⁵¹ *K.H.A.*: Archief Prinses Anna, 450, 3a.
- ⁵² cf. *ibidem*, 23 december 1751.
- ⁵³ vgl. *Vercauteren*, De aanleg van de straatweg 's-Hertogenbosch-Best, p. 28.
- ⁵⁴ *K.H.A.*: Archief Prinses Anna, 450, 3a, 26 december 1751.
- ⁵⁵ *ibidem*, 451, I, fol. 110.
- ⁵⁶ *ibidem*, fol. 117, 118 en 588.
- ⁵⁷ cf. *Van der Hoeven*, o.c. p. 266.
- ⁵⁸ *K.H.A.*: Archief Prinses Anna, 451 I, fol. 118.
- ⁵⁹ *Handelingen van het Bataafsche Genootschap der proefondervindelijke wijsbegeerte te Rotterdam*, VIII, 1787, 155 e.v. en plan III.
- ⁶⁰ *A.E.L.*: *Etat noble*, 266, 10 mei 1754.
- ⁶¹ *A.E.L.*: *Etat noble*, 266, 13 mei 1754.
- ⁶² *Vercauteren*, De aanleg van de straatweg Best-Lommel, p. 33.
- ⁶³ Zie voor deze briefwisseling: *G.A.H.*: 8054 en *G.A.B.*: 85 c, fol. 86, 8 maart 1756.
- ⁶⁴ *Vercauteren*, De aanleg van de straatweg Best-Lommel, p. 57.
- ⁶⁵ *A.R.A.G.*: Archieven der admiraliteitscolleges, XXXI, 232, fol. 357.
- ⁶⁶ *Bijlagen tot de Post van den Neder-Rhijn*, VIII. stuk, Utrecht 1785, p. 39.
- ⁶⁷ *G.A.H.*: 8053, z.d.: Vgl. ook de opmerkingen die in dit verband gemaakt worden door *C. J. M. Brok*: *Beschouwingen over de economische en sociale geschiedenis van Breda in de Bataafsche tijd* (in *Jaarboek van de geschied- en oudheidkundige kring van stad en land van Breda „De Oranjeboom”*, IX, 1956, p. 39, 42 en 43).
- ⁶⁸ *Z. W. Sneller*: De opkomst der Noord-Brabantsche industrie (in *Economisch-Statistische berichten*, 9 september 1931).