

Recensies

ALGEMEEN

Le réseau urbain en Belgique dans une perspective historique (1350-1850). Une approche statistique et dynamique. Actes, 15e colloque international Spa, 4-6 sept. 1990. Het stedelijk netwerk in België in historisch perspectief (1350-1850). Een statistische en dynamische benadering (Historische uitgaven, reeks in 8° LXXXVI; Brussel: Gemeentekrediet, 1992, 527 blz., ISBN 2 87193 159 3).

De Belgische bank het Gemeentekrediet (Credit communale) sponsort al dertig jaar het historisch onderzoek in België door middel van het financieren van colloquia, een tijdschrift en publikaties op het terrein van de stads- en regionale geschiedenis. De bundel, die de neerslag vormt van een in 1990 gehouden colloquium, behandelt achtereenvolgens de stedelijke netwerken van 1 Brabant en Antwerpen, 2 Vlaanderen en de mondingen van Rijn, Maas en Schelde, 3 Henegouwen en het Doornikse, en 4 het Land van Luik, Luxemburg en het Naamse. Achter deze indeling lijkt een heimelijke groot-Belgische gedachte schuil te gaan. Zo is Henegouwen onder andere vertegenwoordigd door een artikel van Odette Hardy-Hemery over Frans Henegouwen en de merkwaardige aanduiding 'mondungen van Rijn, Maas en Schelde' blijkt betrekking te hebben op de Noordelijke Nederlanden, waar Paul Klep over schrijft.

Alle vier delen zijn gesplitst in een algemeen gedeelte waarin het stedelijk netwerk zelf besproken wordt en een gedeelte, getiteld 'practijkgevallen', waarin een beperkt aantal afzonderlijke plaatsen binnen een netwerk nader onderzocht wordt. De bundel wordt ingeleid door Paul Hohenberg en uitgeluid door Pim Kooij. In totaal omvat de bundel 21 bijdragen, verdeeld over 524 bladzijden, waaruit de lezer kan afleiden dat het ondoenlijk is deze allemaal afzonderlijk te bespreken. Ik zal me daarom beperken tot het signaleren van een aantal thematieken en problemen die nagenoeg alle artikelen aankleven. Ik kom daarbij tot de volgende inventarisatie: a Wat wordt in deze bundel onder stedelijke netwerken verstaan? b Wat is de aard van de belangrijkste stedelijke netwerken in België, hoe ontstonden ze en hoe handhaafden ze zich gedurende de lange periode die in deze bundel aan de orde gesteld wordt? c Is er sprake van dichotomie of van complementaire onderzoeksresultaten als men de algemene bijdragen vergelijkt met de 'practijkgevallen'. d Zijn er duidelijke verschillen in ontstaan en ontwikkeling tussen de 'Vlaamse' (1 en 2) en de 'Waalse' (3 en 4) netwerken? e. Bezit België een achterstand in het netwerkonderzoek van het stadsverleden als we dit onderzoek bijvoorbeeld vergelijken met Nederland?

Onder stedelijke netwerken worden in deze bundel drie systeemtheoretische analyses begrepen die min of meer van elkaar verschillen. Ik doel hier allereerst op de theorie van de *centrale plaatsen*, waarvoor de Duitse geograaf Christaller al in de jaren dertig de grondslagen gelegd heeft. In deze theorie gaat het om onderzoek van steden en dorpen met als belangrijkste vraag welke verzorgende functie zij hebben als centrale plaats voor het achterland. Bij verzorgende functie kan men denken aan economische, politiek-juridische en culturele taken. In economisch opzicht gaat het om markt-, haven-, productie-, innovatie- en stapelplaatsen of combinaties hiervan. Administratief-juridisch gezien zijn het centra van bestuuren rechtspraak. In cultureel opzicht zijn het knooppunten van vermaak, kunsten en wetenschappen. Een belangrijk kenmerk van dit systeemmodel van centrale plaatsen is de piramidale opbouw, met aan de top de grootste centrale plaats met veel functies en aan de basis een groot aantal dorpen of gehuchten met een gering aantal functies voor het omringende platteland. Tevens wordt het centrale plaatsenmodel

gekenmerkt door geometrische regelmaat, waarbij iedere centrale plaats het middelpunt vormt van een zeshoek, met op iedere hoek weer een kleinere centrale plaats. Naast dit centrale plaatsenmodel hanteren de auteurs het concept van het stedelijk netwerk. Dit concept is gebaseerd op de verbindingen die er tussen grote centrale plaatsen bestaan, verbindingen die verband houden met verkeers-, handels- en migratiestromen. Tenslotte wordt in de bundel ook nog gebruik gemaakt van het zogeheten *rank-size* model van steden. Hierbij gaat het uitsluitend om een stedenhiërarchie op basis van bevolkingsaantallen. Verbindingsaspecten tussen de steden komen in de *rank-size* hiërarchie niet aan de orde. (Zie bijdragen van Klep en Leboutte.)

Over de waarde en betekenis van de drie stedelijke systeemmodellen wordt verschillend geoordeeld. Klep, in zijn bijdrage over Nederland, maakt onder andere gebruik van het *rank-size* model. Hij ziet in de zeventiende en negentiende eeuw een perfecte *rank-size* distributie van Nederlandse steden zonder dat dit toegeschreven kan worden aan een hiërarchie van centrale plaatsen. De 'perfecte' verdeling is in beide gevallen meer te danken aan incidentele, met name internationale invloeden óp, dan aan structurele, interne ontwikkelingen van het stedensysteem (242). Boone, Prevenier, Sosson, Hélin en ook Kooij lijken zich van het *rank-size* model te willen distantiëren (519).

Een ander probleem heeft betrekking op de relatie tussen Christallers hiërarchie van centrale plaatsen en de analyse van steden als netwerken. Pim Kooij suggereert, in het voetspoor van Lynn Lees en Paul Hohenberg, dat het verschillende benaderingswijzen zijn die overigens wel een complementaire functie kunnen hebben. Zo fungeren regionale hoofdsteden dikwijls als 'draaischijf' tussen hun systeem van centrale plaatsen en een meeromvattend stedelijk netwerk (515). Kooij geeft als voorbeeld Groningen dat voor migratie- en goederenstromen de verbinding tot stand bracht tussen bijvoorbeeld de veenkoloniën en andere grote steden in Nederland.

Op een andere wijze brengt Klep hetzelfde probleem ter sprake. Een stedelijk netwerk kan verschillende systemen van centrale plaatsen met elkaar verbinden. In navolging van Jan de Vries' wijst Klep op het feit dat vóór het midden van de zeventiende eeuw in de Republiek slechts een aantal afzonderlijke systemen van centrale plaatsen bestond. Tussen 1660 en 1700 werden in Holland, Zeeland en Friesland deze systemen geïntegreerd tot één stedelijk netwerk. Na 1700 viel, volgens De Vries/Klep, dit systeem uiteen om in de negentiende eeuw, weliswaar in een andere gedaante, te herleven (220-221).

De aard van het netwerk van steden in België is meer 'oligarchisch' dan hiërarchisch-piramidaal te noemen. Niet één stad maar een groep van steden heeft de leiding in het stedensysteem, van een echte 'primaatstad' is geen sprake. Het ontstaan van stedelijke netwerken kan het best gedemonstreerd worden aan de hand van de ontwikkelingen in Vlaanderen. Door een gunstige geografische ligging, een infrastructurele dynamiek onder invloed van politieke impulsen, bevolkingsgroei door gunstige geboorten- en sterftecijfers en positieve migratie vanwege de economische bloei ontstond in Vlaanderen al in de elfde eeuw een netwerk van steden. De crisis van de vijftiende eeuw zorgde wel voor enige wijzigingen, maar het netwerk zelf bleef grotendeels in tact. In de zestiende eeuw werd het Vlaamse stedensysteem opgenomen in het Brabantse, waarbij Antwerpen natuurlijk als 'lasser' fungeerde. In de achttiende eeuw vond er een zekere renaissance van het Vlaamse stedensysteem plaats, al bleef het beperkt tot een aantal steden (189-190). In de bijdragen van Prevenier, Sosson en Boone wordt hierbij gewezen op een interessant aspect van het ontstaan en de duurzaamheid van stedensystemen. Het ontstaan van dergelijke systemen moet vooral op economisch terrein gezocht worden, het behoud vindt zijn oorzaak in de politiek (190).

Van Uytven attendeert er op dat het stedelijk netwerk in Brabant uitermate stabiel is. In 1977 hebben geografen een hiërarchie van centrale plaatsen opgesteld. Deze kaart kijkt maar in

bepaalde mate af van de kaarten die Van Uytven samengesteld heeft voor het Brabantse in de zestiende en veertiende eeuw (49, 66, 68 en 75).

De stabiliteit van het Brabantse steden netwerk wordt maar gedeeltelijk bevestigd door de zogenaamde 'praktijkgevallen'. Myriam Carlier lijkt nog het meest de stabiliteitsthese te bevestigen. Zij signaleert dat de expansie van Antwerpen en Brussel in de zestiende, zeventiende en achttiende eeuw zowel een stimulerende als een remmende invloed op Mechelen gehad heeft, stimulerend door transport en handel, remmend door emigratie (125-140). Kathleen de Vroe bestrijdt impliciet genoemde these. Zij constateert een complete ineenstorting van de interregionale en internationale economische functies en een terugval in een beperkte regionale functie van Diest door diezelfde expansie (153-154).

Voor Vlaanderen geldt eigenlijk, althans volgens Peter Stabel, hetzelfde in tegenovergestelde richting. Oudenaarde, Dendermonde, Kortrijk, Aalst en Geraardsbergen winnen bijvoorbeeld in de zestiende eeuw aan centraliteitswaarde. Ook de verschuiving van het zwaartepunt van Brugge naar Antwerpen in dezelfde periode heeft duidelijke wijzigingen te weeg gebracht in de interne structuur van de Vlaamse en Brabantse stedensystemen (352-354). Brigitte Foission wijst er op dat door de verzanding van het Zwin het Zwijnse stedensysteem compleet verviel. Dit betekende de overgang van steden als Hoeke, Monnikerede, Sint Anna ter Muide en Damme. Sluis is de enige stad van dit systeem die zijn centrumfunctie kan handhaven (327-339). Dit alles wijst erop dat 'from the bottom up', dat wil zeggen vanuit de 'praktijkgevallen' de stedelijke netwerken minder stabiel lijken dan 'from the top down'.

Het artikel van Morsa geeft verschillen weer tussen de ontwikkelingen van de 'Vlaamse' en de 'Waalse' steden. Onder 'Vlaams' moet hier verstaan worden de steden uit de Vlaamse, Brabantse² en Antwerpse gewesten, tot de 'Waalse' steden reken ik die in Luxemburg, Henegouwen, het Doornikse, Luikse en Naamse. In de periode van 1500 tot 1800 weten de Brabantse steden Brussel en Antwerpen steeds de eerste twee plaatsen te bezetten, al wisselen ze in 1600 stuivertje. Alleen het Waalse Luik slaagt erin vanaf 1600 de top vier binnen te dringen, daarmee Brugge naar een vijfde plaats verwijzend. Doornik weet zich de gehele periode door op een zesde plaats te handhaven. In het Waalse deel ontwikkelen zich ook geen rivaliserende tweelingsteden zoals tussen Antwerpen en Brussel in het Brabantse en Brugge en Gent in het Vlaamse.

Jan de Vries heeft in zijn belangrijke boek over de Europese urbanisatie³ als grens tussen stedelijke en (nog) niet-stedelijke nederzettingen een inwonertal van 10.000 inwoners genomen. Als we op basis daarvan naar het verschil tussen Vlaamse en Waalse steden kijken, zien we een zeer matige verstedelijking in het Waalse deel van België. Luik en Doornik zijn de enige twee steden die tussen 1500 en 1800 meer dan twintigduizend inwoners tellen. Bergen en Namen schommelen de gehele periode rond de vijftienduizend inwoners en Charleroi overschrijdt pas in 1801 de tienduizend inwoner-grens. Dit geldt trouwens voor de agglomeratie, het eigenlijk stadje Charleroi laat de tienduizend-grens pas in 1826 achter zich (303). Andere belangrijke Waalse steden overschrijden in de negentiende eeuw de tienduizendgrens. Tegenover vier Waalse steden (Luik, Namen, Bergen en Doornik) die reeds voor 1800 de tienduizend-grens passeerden, stond het dubbele aantal aan Vlaamse zijde (Gent, Brugge, Leper, Kortrijk, Brussel, Antwerpen, Leuven en Mechelen).

Van Uytven attendeert in dit verband op een interessante ordonnantie van 24 juli 1688, waarin de centrale overheid bepaalt hoeveel goud- en zilvermeden in de belangrijkste plaatsen van de Zuidelijke Nederlanden konden worden toegelaten. De Brabants-Vlaamse steden Brussel, Antwerpen, Gent en Brugge kregen de meeste toegewezen. Van de 29 Zuid-Nederlandse steden met edelsmeden zijn er slechts tien 'Waaals'.

Deze gegevens zijn wat grasduinend tussen de verschillende artikelen opgepikt. Het is jammer dat in een concluderend artikel de 'urbanisatiegraden' van beide regio's niet naast elkaar geplaatst zijn. Morsa zoekt de verklaring voor de Waals-Vlaamse verschillen in de hypothese dat het Zuid-Oosten van België vóór 1800 buiten de invloedssfeer van het kapitalisme is gebleven, een gegeven dat het meer 'verticale' dan 'horizontale' wegennet in de Zuidelijke Nederlanden als oorzaak heeft (475-766).

Van Uytven signaleert een grote achterstand van de Belgische stadshistoriografie op het terrein van het onderzoek naar stedelijke netwerken (29). Kooij constateert terecht dat uit deze bundel blijkt dat het met die achterstand nog wel meevalt. Weliswaar gaat het hier vooral om het onderzoek naar systemen van centrale plaatsen en minder om studies betreffende stedelijke netwerken, maar een dergelijke inductieve werkwijze — de netwerken zijn immers grootschaliger dan de systemen van centrale plaatsen — is juist in dit stadium te prefereren, aldus Kooij (518).

Concluderend kan gezegd worden dat het colloquium en deze bundel het Belgische onderzoek betreffende stedelijke netwerken in één klap min of meer op gelijke hoogte met het Nederlandse gebracht heeft. In Nederland bijvoorbeeld is Clé Lesger een van de weinigen die zich voor een analyse van centrale plaatsen in middeleeuwen en vroeg-moderne tijd interesseert⁴. Als er al sprake is van een achterstand dan moet die aan Nederlandse kant gezocht worden. En wel op het terrein van de sponsoring van historisch onderzoek door het bedrijfsleven. Wordt het immers niet hoog tijd dat er ook in Nederland een bedrijf of bank opstaat met dezelfde 'maecenatische' instelling als het Gemeentekrediet in België?

Harry S. J. Jansen

1 J. de Vries, 'Barges and capitalism. Passenger transportation in the Dutch economy 1632-1839', *AAG Bijdragen*, XXI (1978) met name 347-354.

2 Met uitzondering van het Franstalige deel.

3 J. de Vries, *European urbanization 1500-1800* (Londen, 1984).

4 C. Lesger, *Hoorn als stedelijk knooppunt. Stedensystemen tijdens de late middeleeuwen en vroegmoderne tijd* (Hoom, 1990). Paul Klep houdt zich meer met netwerkanalyses bezig. Zie P. M. M. Klep, 'Het Brabants astedensysteem en de scheiding der Nederlanden 1565-1650', *Bijdragen tot de geschiedenis*, LXXIV (1990) 101-130 en *idem*, 'Urban decline in Brabant. The traditionalization of investments and labour (1374-1806)', in: H. van der Wee, ed., *The rise and decline of urban industries in Italy and the Low Countries [Late Middle Ages - Early Modern Times]* (Leuven, 1988).

O. Moorman van Kappen, ed., *Les juridictions supérieures. Actes des journées internationales tenues à Leeuwarden du 20 au 23 mai 1993* (Rechtshistorische reeks van het Gerard Noodt instituut XXXII; Nijmegen: Gerard Noodt instituut, 1994, vii + 118 blz., ISBN 90 71478 32 7).

De vereniging van rechtshistorici uit de Benelux en Noord-Frankrijk, de 'Société d'histoire du droit et des institutions des pays Flamands, Picards et Wallons', wijdde haar jaarlijkse bijeenkomst in mei 1993 aan de met hogere rechtspraak belaste colleges. Van de dertien voordrachten vielen er acht binnen het thema; hun teksten — van ongelijke diepgang, omvang en reikwijdte — vullen dit boekje. Dat gewesten als Vlaanderen, Brabant en Holland daarin ontbreken, zal samenhangen met het enige maanden eerder in Tilburg gehouden colloquium 'Hoven en Banken in Noord en Zuid', waarvan de handelingen in 1994 bij Van Gorcum te Assen verschenen zijn (B. C. M. Jacobs e. a., ed.). Kortheidshalve paraphraseer ik van enige bijdragen