

EEN MAASTRICHTSE FUTUROLOGIE UIT 1875 ROND  
PLANNEN VOOR EEN BELGISCH-NEDERLANDSE  
DOUANE-UNIE

door

Drs. J. F. R. PHILIPS

Op zaterdag 13 november 1875 verscheen in de *Courier de la Meuse*<sup>1</sup> onder de rubriek *Causerie* een opmerkelijk artikel, getiteld 'Maestricht en 1975'. Kort gezegd is het een toekomstdroom van een journalist, die beschrijft, hoe de stad er over honderd jaar zou uitzien en welke veranderingen er zouden plaats grijpen, nu de Staten van Limburg hadden besloten mee te helpen besprekingen over een Nederlands-Belgische douane-unie op gang te brengen.

Het leek ons de moeite waard om dit artikel nog eens af te drukken. Het is een stuk zonder enige wetenschappelijke pretentie, maar van de andere kant zo curieus en symptomatisch, dat het interessant kan zijn de achtergronden er van bloot te leggen. Stak hier een nostalgie achter naar de eenheid, die in 1839 verloren ging? Was het een verlangen naar een nieuwe krachtenbundeling in het hart van het gespleten Nederland? Ongetwijfeld was het artikel niet enkel door economische motieven ingegeven, want anders had men niet de literaire vorm van de utopie behoeven te kiezen met een uitgesproken lering aan het slot.

Op het moment van het verschijnen van dit krantenartikel werd de scheiding van de Nederlanden nog steeds betreurd en scheen een toenadering op economisch en sociaal-cultureel terrein weer binnen de gezichtskring te komen. De Frans-Duitse oorlog had de talrijke Duitse staten tot een eenheid versmolten in een machtig Duits keizerrijk,

<sup>1</sup> Het dagblad '*Le Courier de la Meuse*', dat als ondertitel voerde '*Journal du Limbourg*' – herinnering aan het blad, waarmee het in 1854 gefuseerd was – behoorde tot de meest toonaangevende krant van Limburg. Dit Maastrichtse blad verscheen tussen 1851 en 1892 en werd ook door veel abonneés buiten Maastricht gelezen. De krant stond lange tijd onder sterk liberale invloed en steunde de politiek van Thorbecke. Het was bovendien de spreekbuis van W. H. Pijs de liberale burgemeester, maar daaraan kwam een einde, toen in 1872 het blad van eigenaar wisselde. Uitgever werd toen de firma van Osch-America & Cie.

wier macht Nederland en België tot het besef brachten, dat ze op samenwerking waren aangewezen. De veldwinnende liberale geestesgesteldheid had niet enkel op handelspolitiek terrein de economische grenzen verkleind, maar ook een sfeer van welwillende tolerantie geschapen.

Vooraleer verder op de achtergronden in te gaan, vatten we gemakshalve eerst het artikel samen. De schrijver, in het verhaal Axel<sup>2</sup> genoemd, begint met in zijn droom zich te verplaatsen in een luchtschip, dat dan landt op de 'aerodrome-Maastricht', een groot gebouw van glas met in het midden een enorme cirkelvormige opening.<sup>3</sup> Zijn gids vertelt hem dan, dat hij een tijdsafstand van honderd jaar heeft overbrugd en toont hem zijn geboortestad in de verborgen toekomst. Zij komen in nieuwe onherkenbare stadsdelen, lijkend op moderne Amerikaanse steden ('où les cités poussent en une nuit comme les champignons'). De straten zijn 's avonds bijna even hel verlicht als overdag door een onzichtbare elektrische straatverlichting.

De volgende dag gaan de schrijver en zijn gids naar de St. Pietersberg, vanwaar zij de stadsuitbreiding in ogenschouw nemen. Met moeite ontdekt de schrijver de oude vertrouwde stadsmonumenten temidden van een voor hem vreemde omgeving van brede boulevards, rijke gebouwen en nieuwe kerken, en dit alles omgeven door een krans van rokende fabrieken. 'C'était un spectacle magnifique!' De gids legt aan de verbouwereerde Axel uit, dat dit alles de voordelen zijn, die Maastricht geniet op grond van de gesloten Nederlands-Belgische douane-unie.

Vervolgens gaan zij de stad van meer nabij beschouwen en komen daarbij tot de meest merkwaardige ontdekkingen. De riante brede ceinturbanen rond de stad evenals verschillende andere straten zijn voorzien van bewegende trottoirs in beide richtingen. De architectuur van gebouwen en monumenten valt op door een vormgeving, volledig afwijkend van wat in 1874 de 'moderne stijl' genoemd werd.

Onbegrijpelijk komt het voor, dat alle mensen zulke smakeloze hoofddeksels dragen, lijkend op zwarte blikken kachelpijpen, maar

<sup>2</sup> Deze schuilnaam zal waarschijnlijk voor de tijdgenoten geen geheim hebben gehad, maar thans is de identiteit van de schrijver niet meer op te sporen, o.a. omdat het archief van de krant ontbreekt. Hoofdredacteur was in deze jaren Henri A. Boogaerts, maar waarschijnlijk heeft hij zelf dit artikel niet geschreven.

<sup>3</sup> Zoals nog vaker zal blijken, zijn veel aanduidingen weinig concreet, hetgeen er op wijst, dat men voor zijn voorspellingen nog weinig houvast had en men zich daarom tot algemeenheden moest bepalen.

bij nader inzien blijkt, dat deze hoofdbedekking hun moet behoeden tegen de uitgeworpen ballast van de overvliegende luchtballons.

Aan het slot van zijn toekomstvisie ontkomt de schrijver er niet aan om volgens de gewoonte van alle fabels een moraal aan zijn verhaal te verbinden. 'Regarde bien et retiens ce que tu vois pour que tu puisses le raconter aux autres.' En die moraal bestaat dan hierin – wilde Maastricht die visionnaire toekomst tegemoet gaan – dat men moest zien te bereiken, dat een douane-unie tussen België en Nederland tot stand zou komen. De *démarches*, die het Provinciaal Bestuur van Limburg in 1875 daartoe had ondernomen, zouden tot het begin van dit nieuwe tijdperk kunnen leiden.

Gelukkig is Maastricht niet enkel van deze ene factor afhankelijk geweest om zich als stad te ontwikkelen, want het duurde immers nog zeventig jaar, voordat de bedoelde Benelux-overeenkomst werd gesloten. Maar de economische en culturele stagnatie, die Maastricht in het laatste kwart van de 19e eeuw ondervond, hangt ontegenzeggelijk samen met de barrières in het handelsverkeer. Het behoeft dan ook geen verwondering, dat de eerste voorvechters van de Benelux in Limburg worden gevonden. Des te merkwaardiger is het feit, dat in deze actie de beide Limburgen hand in hand gaan, en dat het eerste initiatief niet in Maastricht, maar in Hasselt is gelegd.

In de zitting van de Provincieraad van Belgisch-Limburg van 14 juli 1875<sup>4</sup> stelde Mr. A. Croonenberghs uit Hasselt namens negen andere ondertekenaars een motie aan de orde, waarin de Bestendige Deputatie van de Provincie werd opgedragen zich tot de Wetgevende Kamers in Brussel te wenden en hun invloed aan te wenden om te komen tot een opheffing van de douanegrenzen door een tolunie tussen Nederland en België te bewerkstelligen. Hij lichtte zijn voorstel toe met een verwijzing naar de enorme voordelen, die de 'Deutsche Zollverein' voor de dertig miljoen aangeslotenen had meegebracht, welk systeem ook volledig paste in het liberale streven tot het slechten van alle handelsbelemmeringen.

In de verdediging van zijn voorstel beluistert men nog een naklank van het economisch beleid, dat Willem I had voorgestaan. Een tolverbond zou voor beide landen voordelen hebben: 'la Hollande profiterait des richesses de notre industrie et de notre métallurgie et la

<sup>4</sup> Procès-verbaux des séances du Conseil de la Province de Limbourg. Hasselt 1875, 136-144.

Belgique jouirait des bienfaits de la marine et du commerce colonial de la Hollande.' De provincie (B)-Limburg zou van dat stelsel enorme voordelen genieten, want de handelsrelaties 'avec nos anciens frères du Duché de Limbourg' zouden er zeer door vermeerderen.

Deze voorstellen van Mr. A. Croonenberghs kwamen niet zonder meer uit de lucht vallen, maar schaars waren de stemmen geweest, die zich tot dan toe voor deze gedachte hadden uitgesproken. Op buitenlands politiek gebied hadden Belgische staatslieden vaker met de gedachte gespeeld om de band van 1815 weer gedeeltelijk te herstellen, waartoe een douane-unie een eerste stap kon zijn.<sup>5</sup> Vooral in België wilde men op een economische unie aansturen, aanvankelijk uit politieke redenen, maar na 1860 meer uit economische motieven. Nederland heeft deze voorstellen steeds iets argwanend bekeken.

Voor liberalen zoals o.a. Vissering paste een douane-unie niet in hun vrijhandelsdoctrine. Veel staathuishoudkundigen, die de vrijhandelsgedachte en de beginselen van het Manchesterliberalisme aanhingen, meenden, dat alle tolafspraken – ook die in de vorm van een douane-unie – in strijd waren met de werking van het vrije handelsverkeer tussen volkeren en naties. Deze gedachten, die min of meer stoelden op de klassieke Engelse economen, hadden sinds het midden van de vorige eeuw op het Europese vasteland grote weerklank gevonden en waren een onderdeel van een breder streven, dat onbeperkte vrijheid voor de individuele ontplooiing opeiste. In enige wetenschappelijke tijdschriften, o.a. in *De Gids*, werd deze mening verkondigd, met name door de Leidse hoogleraar en politicus Dr. S. Vissering. In de leidende handelskringen van Rotterdam en Amsterdam werd deze zelfde lijn gevolgd. Bovendien vreesden de Hollandse kooplieden, dat een tolunie tot bevoorrechtiging van Antwerpen zou leiden ten koste van Rotterdam, omdat Antwerpen over betere spoorwegverbindingen met het achterland beschikte. Het denkbeeld van een tolunie werd door sommigen ook als een politiek verdachte zet beschouwd, omdat men er een Belgische manoeuvre achter vermoedde tot hereniging van Nederlands-Limburg.

Lange tijd waren de verhoudingen tussen de beide regeringen vertroebeld geweest, o.a. door de Maas-Schelde kwestie. Toen de verhoudingen in 1867 verbeterden, oordeelde de Belgische Minister van Buiten-

<sup>5</sup> C. A. Tamse, *Nederland en België in Europa (1859-1871). De zelfstandigheidspolitiek van twee kleine staten*. Den Haag, 1973, 292-315.

landse Zaken Ch. L. Rogier het opportuun zijn ideaal van een 'excel-lente entente et une union intime' weer ter sprake te brengen. Hij betreurde het, dan geen louter administratieve scheiding tussen Noord en Zuid was tot stand gekomen, zoals in 1830 aanvankelijk in de bedoeling had gelegen.<sup>6</sup>

Pas na de Europese oorlogsdreiging in 1869 toonde de Nederlandse Minister P. P. van Bosse zich bereid tot nader overleg. Voorstellen voor een douane-unie werden uitgewerkt door de Belgische ambte-naar van Buitenlandse Zaken A. Lambermont en zijn Haagse collega E. T. J. H. Banning. In 1869 en 1870 hadden besprekingen plaats tussen W. Frère Orban en Van Bosse, die niet tot een accoord hebben geleid.

Het is niet onmogelijk, dat de interpellant Croonenberghs van deze onderhandelingen op de hoogte was. Hij sprak of verwees er niet naar, maar conformeerde zich in zijn betoog voornamelijk aan een Brussels adres aan de Kamer van Afgevaardigden op 25 juni 1875, dat hoog opgaf van de economische en culturele voordelen van een douane-unie. 'L'expérience a suffisamment établi qu'en détruisant la coopération des divers éléments, qui seuls peuvent rendre un peuple prospère, riche et puissant, on a commis la plus grande faute politique qui ait jamais affecté les intérêts des deux peuples Néerlandais'. Het was niet zonder reden, dat dit adres in de Statenvergadering letterlijk werd aangehaald.

Maar Gouverneur Bovy en enkele andere Statenleden lieten zich niet zo gemakkelijk door deze emoties overrompelen. Moest het Provinciebestuur van Limburg, dat toch niet de meest belanghebbende provincie was, in deze belangrijke kwestie het initiatief nemen? Was niet een voorafgaande studie vereist en een peiling van de openbare mening? Het was toch bekend, dat in 1830 het idee was afgewezen om een eenheid op industrieel- en handelsterrein te handhaven. Het netelige vraagstuk verdiende huns inziens eerst nadere bestudering. Met dit onbevredigende antwoord moest Mr. Croonenberghs zich al sputerend tevreden stellen.

Was op dat moment het uitzicht werkelijk zo onbevredigend? Spoedig zou blijken, dat toch wel uitzicht op een verwezenlijking van een tolnie bestond. Wat gebeurde er na 14 juli 1875? De notulen van de zitting van de Provincieraad had Mr. Croonenberghs tijdig bij de

<sup>6</sup> C. Gerretson, *De Tusschenwateren, 1839-1867*. Haarlem, 1943, nr. 326, 330.

griffier van de buurprovincie in Maastricht laten bezorgen.<sup>7</sup> Met gelijke post had hij een exemplaar naar het Provinciebestuur van Noord-Brabant gestuurd. Daar zag men onmiddellijk het belang van zulk voorstel in voor hun provincie, vooral voor de vele Brabantse grensgemeenten, die van een normaal handelsverkeer waren verstoken en een uitweg hadden gezocht in een levendige smokkel. Zij besloten op 30 september 1875 steun te zoeken bij de Kamers van Koophandel en daarna een voorstel voor een douane-unie aan de Regering kenbaar te maken. Een geschikte aanleiding lag in de aangekondigde voorstellen tot herziening van het tarief van de invoerrechten.<sup>8</sup>

De Kamer van Koophandel van 's Hertogenbosch had zijn antwoord al op 8 oktober gereed. Om meerdere redenen juichten zij een tolunie toe: de handel zou veel meer armslag krijgen; aan de ongelijke bescherming van de Belgische industrie zou een einde komen; de Nederlandse zeehavens zouden er van profiteren en de doorvoerhandel (via Noord-Brabant) zou nieuwe impulsen ontvangen.<sup>9</sup>

De andere Brabantse Kamers antwoordden in gelijke zin. Een nieuw gezichtspunt werd door de Kamer van Koophandel van Tilburg aangesneden, die zich afvroeg, of een aansluiting aan het Duitse tolverbond niet minstens evenzeer wenselijk was, en of een douane-unie met België daarop geen ongewenste repercussies zou hebben. Maar afgezien van dit probleem stond de Kamer van Koophandel van Tilburg evenals die van Eindhoven en Helmond positief tegenover de pogingen om de bestaande douanegrenzen tussen de twee landen te slechten.<sup>10</sup>

Naar aanleiding van een verzoek om inlichtingen door de griffier van de Provincie Limburg had het Provinciaal Bestuur in Den Bosch inmiddels op 18 oktober laten weten, hoe zij tewerk waren gegaan en wel 'teneinde zoo mogelijk uit te lokken, dat gelijke pogingen door Gedeputeerde Staten van Limburg worden gedaan.'<sup>11</sup>

<sup>7</sup> Archief Provinciaal Bestuur van Limburg, verbaal van 22 oktober 1875, relatief 3 N, inv. nr. 4504, Rijksarchief in Limburg.

<sup>8</sup> Missive Ged. St. N-Brabant, 30 september 1875, afd. G, nr. 120, afschrift aan Prov. Bestuur van Limburg, verbaal 22 okt. 1875, 3 N.

<sup>9</sup> Schrijven Kamer van Koophandel, 's Hertogenbosch, 8 oktober 1875, nr. 118-122, afschrift aan Prov. Best. v. Limb., verbaal 22 oktober 1875, 3 N.

<sup>10</sup> Provinciaal Blad v. N-Brabant, 1875, bijlage nr. 8.

<sup>11</sup> Brief Ged. St. v. N-Brabant dd. 18 oktober 1875 aan Prov. Best. v. Limburg, verbaal 22 okt. 1875, 3 N.

De Brabantse suggestie om het onderwerp in Provinciale Staten ahangig te maken en dit College aan de Regering te laten adresseren, nam Limburg over evenals de daaraan voorafgaande meningspeiling door de Kamers van Koophandel, waarbij in Limburg ook de Maatschappij van Landbouw werd betrokken.<sup>12</sup>

In Brabant werd op 29 oktober 1875 reeds aan Provinciale Staten een ontwerp-adres aan de Koning voorgelegd. Met de nodige voortvarendheid was men daar drie maanden na de interpellatie van Croonenberghs met de procedure gereed, toen Limburg nog practisch moest beginnen.<sup>13</sup> In Provinciale Staten van Limburg was overigens de reactie even positief en werd besloten om een enquête te houden onder de bedoelde lichamen over de opheffing van de tollinies.<sup>14</sup> Dit gebeurde op voorstel van Louis Regout, die in een latere toelichting verklaarde: Wij kunnen niet minder doen dan onze Belgische bureu, die de zaak in de Staten hebben gebracht. Wij moeten deze Belgische pogingen steunen, want wij zijn het, die de grootste voordelen zullen genieten, als onze nijverheidsproducten in België minder zwaar belast worden.<sup>15</sup> Of er persoonlijke stappen zijn gedaan om in het zuiden van Nederland de verwerkelijking op gang te helpen, is niet bekend, maar op zijn minst mag men zeggen, dat de bestudering in Hasselt blijkbaar aanstekelijk heeft gewerkt.

De uitkomsten van deze enquête leverden in Limburg een grote instemming op voor de bedoelde tolvereniging.<sup>16</sup> De Maatschappij van Landbouw stond er volledig achter, omdat die de voornamelijk op België georiënteerde uitvoer van vee, granen en akkerbouwproducten ten goede zou komen, terwijl de invoer van landbouwmachines en verbeterde veerassen zou worden vergemakkelijkt. De handelskringen te Maastricht waren ook uitgesproken voorstanders, omdat zij daarvan een vooruitgang verwachtten van de groot- en kleinhandel, die sinds 1839 een flinke deuk had gekregen. 'Meermalen hebben wij aangestipt, dat aan dien ongunstigen toestand geen einde zal komen, zoo lang de tol-liniën tusschen Nederland en België niet zullen zijn verdwenen. Niet zonder welgevallen dan ook zagen wij in 't afge-

<sup>12</sup> Prov. Best. v. Limb., verbaal 22 okt. 1875, 3 N. <sup>13</sup> Idem.

<sup>14</sup> Notulen Provinciale Staten van Limburg, 2 november 1875, Rijksarchief in Limburg, Archief Provinciaal Bestuur, nr. 2835.

<sup>15</sup> Idem, zitting 11 juli 1876.

<sup>16</sup> Idem, zitting 4 juli 1876. Bijlage E van deze Notulen bevat een brief van Gedeputeerde Staten dd. 25 juni 1876, waarin de binnengekomen antwoorden zijn samengevat en een eindconclusie aan Provinciale Staten wordt voorgelegd.

loopen jaar in beide Rijken eene krachtige beweging ten voordeele der afschaffing van die liniën.<sup>17</sup> De Maastrichtse industriëlen waren in het algemeen ook vóór het voorstel, indien tenminste een uniform invoerrecht aan de buitengrens zou worden geheven. Maar de meelfabrikanten, de spijkerfabriek en de papierfabriek waren wel beducht, dat zij tegen een grotere Belgische concurrentie zouden moeten optornen. Dezelfde geluiden vernam men ook van de Roermondse papier-, metaal- en textielfabrikanten. In Venlo en Vaals was men unaniem vóór een douane-unie en vreesde men minder de Belgische concurrentie.

Gedeputeerde Staten van Limburg concludeerden uit deze opiniepeiling, dat de bepleite tolunie onder alle opzichten aanbeveling verdiende en van groot voordeel zou zijn, ook voor de consument.<sup>18</sup> Hun voorstel om zich bij gemotiveerd adres aan de Koning te richten, werd in de Staten bij acclamatie aangenomen.<sup>19</sup> Op dit perspectief doelt de schrijver in het artikel in de *Courier de la Meuse*.

De gemeenteraad van Maastricht ondersteunde het pleidooi van Provinciale Staten door op 6 november 1875 ook zelf een adres aan de Koning te richten ter verkrijging van een Nederlands-Belgische douane-unie. De raad zag daarin het enige middel om de bloei van Maastricht weer te doen opleven, welke stad bijna helemaal door de Belgische douanegrenzen was ingesloten. In weerwil van de moeilijker concurrentiepositie, die voor sommige industrieën kon ontstaan, leek de gemeenteraad een tolverbond alleszins wenselijk. Provinciale Staten van Brabant hadden in november 1875 in dezelfde geest een eerder vermeld verzoekschrift tot de Koning gericht en wezen daarbij op de wenselijkheid de binnenlandse markt uit te breiden. De opheffing van de douanegrens zou handel en verkeer verlevendigen en een einde maken aan de sluikhandel in het uitgestrekte grensgebied. Om deze petitionnementen kracht bij te zetten, kwamen de afgevaardigden Mr. C. J. A. Heijdenrijck (Breda) en C. A. Baron de Bieberstein Rogalla Zawadsky (Maastricht) bij de algemene beschouwingen in de Tweede Kamer op deze kwestie terug. Hun interpellatie viel wat

<sup>17</sup> Verslag van de Kamer van Koophandel en Fabrieken te Maastricht over het jaar 1875, 18.

<sup>18</sup> Prov. Best. v. Limb., verbaal 8 september 1876, relatief 9 C, inv. nr. 4509, Rijksarchief in Limburg.

Zie voorts Notulen Prov. Staten v. Limb., zitting 4 juli 1876, bijlage E, a.w.

<sup>19</sup> Notulen zitting 11 juli 1876, a.w.



armetierig uit; zij vroegen eigenlijk slechts naar de uitvoerbaarheid van de ingediende plannen en waren zelf al pessimistisch, of een uitsluitend nationaal gerichte protectionistische beweging niet de overhand zou krijgen in de meeste landen boven het idee van het sluiten van tolunies. De Minister van Buitenlandse Zaken Mr. J. M. B. J. van der Does de Willebois – voordien Commissaris des Konings in Limburg, waar men om zijn heengaan niet had getreurd – stuurde de vragenstellers zonder veel moeite met een kluitje in het riet. De Regering zou de kwestie nauwlettend bestuderen en de Minister van Financiën zou er later op terugkomen.<sup>20</sup>

De Regering had zich echter wel degelijk een mening gevormd, die volledig negatief was. Bij kabinetsrescripten van resp. 8 mei 1876, nr. 5 en 19 oktober 1876, nr. 5 machtigde de Koning de Ministers van Buitenlandse Zaken en Financiën om aan de diverse requestanten te laten weten, waarom geen termen waren gevonden om aan hun verzoek te voldoen. In verband hiermee deelden de Ministers Van der Does de Willebois en Van der Heim bij brief van 29 oktober resp. 3 november 1876 aan Gedeputeerde Staten van Limburg mee, dat de opheffing van de douanegrenzen alleen zou kunnen plaats hebben, indien in België en Nederland bedrag en heffing van in- en uitvoerrechten en accijnzen uniform geregeld zou zijn, dat echter op zulke regeling nog weinig vooruitzicht was, dat de verdeling van de opbrengst van gemeenschappelijk te heffen rechten en accijnzen tot voortdurende moeilijkheden kon leiden, dat de opbrengst door de schatkist niet kon worden gemist of nieuwe belastingen nodig zou maken, en dat die nieuwe belastingen wellicht nog meer bezwaren zouden meebrengen dan de opheffing van de bedoelde invoerrechten en accijnzen.<sup>21</sup>

In gelijke zin was ook aan Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant en aan Burgemeester en Wethouders van Maastricht bericht. In Limburg viel dit teleurstellend antwoord niet in goede aarde. Gedeputeerde Staten van Limburg erkenden in een request van 8 september 1876 – toen zij lucht kregen van het antwoord, dat op handen was – dat de invoering van een douane-unie weliswaar aanvankelijk een verlies

<sup>20</sup> Handelingen van de Tweede Kamer, 2 december 1875, deel 1875-1876, vel 143, 535 e.v.

<sup>21</sup> *Bescheiden betreffende de buitenlandse politiek van Nederland, 2e deel 1871-1898*, uitgegeven door J. Woltring, tweede deel 1874-1880, 's Rijks Geschiedkundige Publicatiën, 's Gravenhage, 1965, 133, 272, 373, 394, 431, 459, 500, 510, 523-523b.

voor de schatkist kon opleveren en dat een uniformering van de verbruiksbelastingen wel wat strubbelingen teweeg zou brengen, maar dat deze argumenten niet bij machte waren om de douane-unie af te wijzen. Maar de hoog gestemde verwachtingen kwamen nu duidelijk buiten het directe bereik, aangezien in de ogen van de regering het voordeel van de fiscale opbrengst bleef prevaleren boven het theoretisch beginsel van de wenselijkheid van het afschaffen van de tolmuren.

In hun teleurstelling stonden de zuidelijke provincies niet alleen. In het gezaghebbende tijdschrift 'Vragen des Tijds' stelde de Amsterdammer G. J. Rive dit eenzijdige standpunt van de Regering aan de kaak, dat immers enkel oog had voor de fiscale bezwaren en nadelen zonder de grote voordelen, die daar tegenover stonden, zelfs maar te willen overwegen. Ongetwijfeld zou de invoering bezwaren meebrengen, maar had het Duitse Tolverbond niet veel grotere aanvangsmoeilijkheden moeten overwinnen? Was deze afwijzing niet eerder door afgunst ingegeven en uit een zucht om de economische macht van België te beknotten, zoals ook eertijds in de Republiek de welvaart van het noorden op de commerciële ondergang van het zuiden was gebouwd? De groei van de buitenlandse handel van België, die in de voorafgaande twintig jaar ruim drie maal die van de buitenlandse handel van Nederland overtrof, mocht geen reden zijn een economische unie af te wijzen, maar veeleer een motief de wederzijdse positie door een samengaan te versterken. De misvatting van het denkbeeld, dat de noordelijke en zuidelijke gewesten tegenstrijdige belangen hadden, was al afdoende door Gijsbert Karel van Hogendorp aangetoond in zijn 'Bijdragen tot de Huishouding van Staat', memorie algemeene welvaart, april 1816, 2e editie, 1e deel, p. 61 e.v. Voorzover er van tegenstellingen sprake is, zijn die door politieke en niet door economische factoren ontstaan. Dit blijkt het beste uit de klachten van de grensgewesten, die zozeer voor een economische unie geporteerd waren. De willekeurige grenslijnen maken daar nu een gezonde toestand van nijverheid, handel en landbouw onmogelijk. Tenslotte concludeert de auteur, dat het betreurenswaardig is, dat de Regering zich zo gemakkelijk van een vervelende en lastige zaak heeft willen afmaken.<sup>22</sup>

Het uitvoerig gedocumenteerde exposé, dat bedoelde aan te tonen,

<sup>22</sup> G. J. Rive, *Een tolvverbond tusschen Nederland en België*, in *Vragen des Tijds*, Haarlem, 1877, eerste deel, 302-319.

dat er vanuit economisch standpunt weinig tegen een douane-unie was in te brengen, had echter indirect het effect, dat het duidelijk maakte, dat nationalistische sentimenten wel degelijk een struikelblok vormden voor dit economisch samengaan. Hier schoot de schrijver waarschijnlijk in de roos; het noordelijk superioriteitsgevoel was mentaal voor deze unie niet rijp. Hierin school wellicht ook de verklaring, waarom de regering zo hautain de petitie uit het zuiden afwees, waar het strovuur dan ook spoedig gedoofd was. Het is niet bekend, hoe andere kringen uit de samenleving over dit vraagstuk dachten. Al had Minister van der Does de Willebois verklaard, dat de Regering alle binnenkomende petitie's zorgvuldig zou bestuderen, de animo was er uit en alles bleef bij het oude.

Hoe was inmiddels de reactie op de eerste voorstellen in België geweest? Daar was de bijval voor het voorstel van een douane-unie nog groter. De Kamers van Koophandel van Luik, Leuven, Brussel, Charleroi en Bergen spraken zich nog in 1875 ten gunste van een douane-unie uit. Enige petitie's in deze geest werden aan de Regering aangeboden. Vele Kamerleden en kranten ondersteunden dit verlangen. De Provincieraden in Luik en Oost-Vlaanderen waren eveneens positief in hun beoordeling. Zelfs de vakbonden namen aan de discussie deel; het centraal comité van de syndicale unie te Brussel toonde zich overtuigd van de voordelen. Op 2 december 1875 – notabene dezelfde dag, dat het onderwerp in Nederland in de Tweede Kamer aan de orde werd gesteld – hield Le Hardy de Beaulieu een interpellatie in de Belgische Kamer van Afgevaardigden om de regering te bewegen onderhandelingen met Nederland over een douane-unie te openen. Uit het antwoord van de Minister bleek een positieve intentie en hij hoopte dan ook met nadere voorstellen te komen. Het spreekt, dat de Hasseltse initiatiefnemer Mr. A. Croonenberghs meer dan tevreden was. In zijn land was de openbare mening duidelijk gemobiliseerd.<sup>23</sup> Wie meende, dat deze massale ondersteuning het voorstel had vooruit

<sup>23</sup> Procès-verbaux des séances du Conseil de la Province de Limbourg, Hasselt, 1876, 210-213.

<sup>24</sup> *Bescheiden betreffende de buitenlandse politiek*, a.w., 1874-1880, 349, 481, 495-372, 871-884. Enige uitspraken zijn symptomatisch voor de impasse:

Minister Van den Bosse geeft in een nota van 15 februari 1876 te verstaan: 'Il ne faut pas se faire des illusions' en de Minister van Financiën S. Vissering is op 28 februari 1880 nog steeds van oordeel, 'dat de geheele opheffing der onderlinge tolgrens vooreerst wel tot de onbereikbare idealen zal behooren'.

geholpen, kwam echter bedrogen uit. Sedert in 1870 het liberale kabinet Frère Orban plaats had gemaakt voor een katholiek-conservatief kabinet, dat – alle schone verklaringen ten spijt – sterk terughoudend stond ten opzichte van de douane-unie, bleef ook daar elk effect achterwege. Toch was niet alles verspilde moeite geweest. Na de terugkeer van het kabinet Frère Orban in 1878 werden de besprekingen met Nederland over een tolovereenvoer hervat, waarschijnlijk mede als gevolg van de petitionnementen van de voorafgaande jaren. Maar de wederzijdse standpunten lagen te ver uiteen om een accord te bereiken.<sup>24</sup> Hoewel in 1880 opnieuw de Nederlandse regering en Kamer met adressen bestookt werd, kon de impasse niet worden doorbroken. Na het aftreden in 1884 van dit liberale kabinet Frère Orban raakte de kwestie van een douane-unie volledig in de doofpot.<sup>25</sup>

In Limburg was inmiddels het vertrouwen op een goede afloop al veel eerder geschokt. Men begon zich af te vragen, of het nog langer nut had in deze toekomstdroom te geloven, zolang het Belgische douanestelsel door zijn hoge importheffingen practisch het ideaal om zeep hielp. Vooral de Limburgse industriëlen raakten zeer verbitterd, omdat de uitvoer van fabrikaten sinds 1871 dubbel zo hoog belast was als in Nederland.

Zij hechtten geen geloof meer aan alle schone uitspraken over ‘gevoelens van verbroedering’ en reageerden ten onrechte hun irritatie ook af op de bewoners aan de overzijde van de Maas, hoewel men daar over het verloop al evenzeer teleurgesteld was.<sup>26</sup>

Vanaf het einde van de 70-er jaren beginnen in Limburg dan de pleidooien voor beschermende rechten op basis van reciprociteit om de industrie te steunen. In 1879 zendt de Kamer van Koophandel te Maastricht een adres aan de regering met het verzoek een staatscommissie in te stellen om de gevolgen van de ongelijke tariefwetgeving te onderzoeken.<sup>27</sup> Dit blijft dan het voortdurende thema tijdens de

<sup>25</sup> M. Weisglas, *Benelux. Van nabuurstaten tot uniepartners*. Amsterdam-Brussel, 1949, 7 vv.

<sup>26</sup> Notulen Provinciale Staten van Limburg, zitting 10 juli 1879, Rijksarchief in Limburg, archief Provinciaal Bestuur, inv. nr. 2837.

Zie o.m. de redevoeringen van L. Regout en H. Pijs naar aanleiding van de kostenverdeling voor de bouw van een Maasbrug te Maaseik.

<sup>27</sup> Verslag van de Kamer van Koophandel en Fabrieken te Maastricht over het jaar 1878, 3-7.

laatste decennia van de 19e eeuw<sup>28</sup>, maar de weerklink in Den Haag voor zulke pleidooien was al even gering als voor het idee van een douane-unie.

Daarover vernam men in latere jaren weinig meer. Enkele losse pogingen van Nederlandse kant waren in 1898 te noteren en van Belgische zijde in 1905. Deze laatste voorstellen hebben in 1907 geleid tot een bespreking in een gemengd Nederlands-Belgische commissie van parlementsleden, maar twee jaar later was ook deze zaak weer van de baan. Pas in 1927 begon de directe voorgeschiedenis tot wat na de laatste oorlog geleid heeft tot de huidige Benelux-overeenkomst.<sup>29</sup>

## Maestricht en 1975.

*Quoique tout le monde n'ait pas eu l'occasion de faire une excursion aérostatique<sup>30</sup>, il n'est personne qui n'ait au moins une idée de la volupté que l'on doit ressentir en voguant dans les airs. J'ai même été dans l'occasion d'entendre des demoiselles jeunes, jolies et spirituelles exprimer en prose, en vers, même en musique avec accompagnement de piano, le désir d'être 'oiseau léger', et ce désir je ne puis l'expliquer que par l'avantage que possèdent les bipèdes emplumés de planer dans l'azur limpide. On comprendra donc aisément ce que je ressentais en me sentant transporté au-dessus des nuages. Je ne sais pendant combien de temps mon voyage dura, mais il m'avait plu tellement que je fus médiocrement satisfait lorsque j'entendis une voix désagréable qui criait: 'Maestricht! tout le monde descend'. Nous descendîmes et je vis que je me trouvai dans un grand bâtiment très élevé, couvert de vitres, mais qui présentait cette particularité qu'au milieu il y avait une grande ouverture circulaire par où nous étions proba-*

<sup>28</sup> Herhaaldelijk komt men vanuit Limburg op hetzelfde onderwerp terug. Zie o.a. de brochures van Eugène Regout: *Décadence de la Néerlande*, Maestricht, 1898, en *Nederlands Verval*, Maestricht, 1899, en *Alweer nieuwe groote Staatsonrechtvaardigheden*, Maastricht, 1900.

<sup>29</sup> M. Weisglas, a.w., 7 vv.

<sup>30</sup> De luchtballon is een uitvinding van de gebroeders Montgolfier uit 1783, in welk jaar in Frankrijk al bemande opstijgingen plaats hadden, zowel met hete lucht- als met waterstofballons. In de 19e eeuw nam de populariteit van de ballonvaarten toe. Een spectaculaire betekenis vervulde de luchtballon tijdens het beleg van Parijs (1870-71), toen velen met behulp van ballonvluchten uit de belegerde stad wisten te ontsnappen. Deze ervaringen lagen in 1875 natuurlijk nog vers in het geheugen.

blement entrés. Mon guide que j'avais questionné me répondit que ce bâtiment était le débarcadère des ballons, et comme cette réponse méritait bien, à mon avis, quelques éclaircissements, je continuai mes interrogations, mais il ne dit rien ce qui me fit croire que j'avais affaire à un malettru. Pour conserver ma dignité, je pris le parti de me taire.

Je fis bien. Mon guide me prit par la main et nous sortîmes du débarcadère des ballons et je fus tout étonné de ne pas reconnaître les lieux. Les places, les rues, les maisons, les monuments publics, tout m'était inconnu, et je me serais cru transporté dans quelque ville nouvelle et florissante de l'Amérique où les cités poussent en une nuit comme les champignons, si mon guide ne m'avait donné sa parole d'honneur que nous étions bel et bien à Maestricht. Je ne saurais donner une idée de l'état d'ahurissement dans lequel me jetai tout ce que je voyais, et cet état fut cause que je ne remarquai pas alors tout les changements qui s'étaient produits. Dans les premiers moments je perdis même la faculté d'interroger mon guide et je ne savais plus que produire des exclamations en style cornélien: dors-je! ou veillé-je! et réciter des alexandrins en faisant des gestes tragiques: Que vois-je, qu'ai je vu, que dois-je voire encore?! . . .

Peu à peu cependant je repris l'usage de mes sens, et je remarquai alors que quoiqu'il fût onze heures du soir, il faisait clair à peu près comme en plein jour; cependant je ne remarquai dans les rues ni réverbères, ni rien qui y ressemblât. Mon guide m'expliqua qu'on avait enfin réussi à appliquer la lumière électrique à l'éclairage public<sup>31</sup>, il m'expliqua aussi le système dont on se servait, mais malheureusement toutes ses démonstrations je les ai oubliées, ce qui est très regrettable au point de vue du progrès des sciences. Je compris seulement que le gaz était totalement détrôné et rélégué dans la classe des systèmes d'éclairage antiques, tels que chandelles de suif, lampes à

<sup>31</sup> Maastricht kende al vrij vroeg een openbare straatverlichting door middel van gaslantaarns (1849). Het gas werd aanvankelijk geleverd uit de gasfabriek van Petrus Regout. In oktober 1858, toen de stedelijke gasfabriek de straatverlichting ging verzorgen, vierde men drie dagen feest om dit feit te vieren. Maar ook toen waren de olielantaarns nog ver in de meerderheid. Op dat moment behoorde de geheimzinnige energiebron, elektrische stroom, nog tot de onbekende uitvindingen. De eerste elektrische centrale in Nederland werd in 1886 in Rotterdam gebouwd. Electriciteit kwam eerst in Maastricht in 1910; elektrische straatverlichting vanaf 1917.

Zie: (J. F. R. Philips), *Gemeentebedrijven Maastricht sinds 1853*, Maastricht, 1959, 11 e.v., 33 e.v.

crécelle et quinquets.<sup>32</sup> *Sic transit gloria mundi!*

*Je ne ressentais aucun désir de continuer longtemps ma promenade ce soir, car j'avais un vague pressentiment des nouveaux sujets d'étonnement qui m'attendaient. Je me laissai conduire par mon guide dans un hôtel que je ne connaissait pas, situé dans une rue dont je n'avais jamais entendu citer le nom, et bientôt je perdis entièrement le sentiment de mon être.*

*Le lendemain de grand matin nous étions déjà sur pied et nous nous mêmes en marche. Je remarquai tout d'abord que mon guide me conduisait vers une hauteur qui devait être la montagne de St. Pierre; mais au lieu d'un chemin nous traversions des rues pour y arriver.<sup>33</sup> Parvenus sur la montagne je fus sur le point de recommencer mes exclamations de la veille, car ce que je vis alors dépassait de beaucoup les merveilles qui m'avaient étonné d'abord. A mes pieds s'étalait une ville étendue, portant tous les signes de l'opulence et du bien-être. Au milieu je distinguais les murs vénérables de St. Servais, que je saluai comme on salue un vieil ami lorsqu'on se trouve au milieu d'une foule d'inconnus dans une grande ville. Je retrouvai aussi les autres monuments de la ville: Notre-Dame, l'Hôtel-de-Ville et quelques autres, mais pour le reste, comme il avait changé, notre bon vieux Maastricht! *Quantum mutatus ab illo!* Partout de belles rues, larges, bien aérées, bien ensoleillées, où le mouvement et la vie renaissaient avec la pointe du jour. Et quelle étendue! Aussi loin que le regard portait, ce n'étaient que rues, maisons, boulevards, églises nouvelles, bâtiments publics construits en style grandiose, témoignant de la richesse de la cité. Tout autour de la ville s'étendait un cercle de fabriques et d'usines dont les cheminées innombrables étaient couronnées de panaches de fumée. Si, à première vue on découvrait la*

<sup>32</sup> Deze voorspelling is volledig bewaarheid. Gas is voor verlichtingsdoeleinden – behoudens enkele historische plekjes in Maastricht – thans net zo goed onttroond als eerder de vetkaarsen, de olielampen en het petroleumlicht buiten gebruik raakten.

<sup>33</sup> Na de laatste wereldoorlog werd eerst de bebouwing tot aan de voet van de St. Pietersberg uitgebreid. Honderd jaar geleden – acht jaar na de opheffing van de vesting – zat de stad nog geheel binnen de vroegere stadsmuren gevangen en liepen alleen enkele landwegen naar het plateau van de Sint Pietersberg.

<sup>34</sup> Opmerkelijk is, dat men al een enorme stadsuitbreiding voorzag en dat de vele tekenen van uiterlijke welvaart aan de opkomst van het fabriekswezen werden toegeschreven. Op dat moment had de industrialisering al grote vorderingen gemaakt. Maastricht was toen een fabrieksstad met meer dan 80 fabrieken en 4400 arbeiders. Zie A. J. F. Maenen, *Petrus Regout, 1801-1878. Een bijdrage tot de sociaal-economische geschiedenis van Maastricht*. Nijmegen, 1959, bijlage V, 443.

richesse de la ville, on voyait aussi que cette opulence était solide et due au travail et à l'industrie de ses habitants.<sup>34</sup> La Meuse canalisée était sillonnée de bateaux de toute grandeur qui encombraient aussi les bassins commodes et vastes.<sup>35</sup> C'était un spectacle magnifique! Je l'aurais contemplé des heures entières lorsque mon guide, prenant la parole, m'arracha à ma contemplation silencieuse.

'Ce que tu vois là Axel, c'est Maestricht; non pas Maestricht en 1875, mais Maestricht en 1975. Tais-toi et laisse-moi parler. Oui, nous sommes en 1975. Un siècle a passé depuis que Maestricht en déclin a vu tout-à-coup se lever une aurore nouvelle. C'est en 1875 qu'est née l'idée d'une union douanière. Cette idée a été soutenue, combattue, exaltée, dénigrée, mais finalement elle a triomphé et la veille barière existant entre deux peuples amis a été abattue aux applaudissements de tous, même de ceux qui s'y étaient opposés de toute la force de leur inertie. Alors la ville est revenue à la vie; elle s'est agrandie et enrichie et voilà ce qu'elle est devenue au bout de cent ans. Mais, il est temps que nous allions voir de près les merveilles que tu n'as vus jusqu'ici que de loin.'

Nous nous hâtames de descendre; j'étais tellement pressé que je me mis au petit trot. Mon guide avait peine à me suivre et déjà il était un peu enroué quoiqu'il fût un pur génie, ce qu'il m'a confié plus tard. Arrivé à la première voie de ceinture, il me fit remarquer l'invention nouvelle, qui dépassait tout ce qu'on aurait osé concevoir de plus hardi. 'Cette rue fait le tour de la ville, dit mon compagnon. Tu vois ces plaques de fer, mets toi dessus et tu verras que tu avances sans marcher. La rue même est mobile et mue par un mécanisme placé sous le sol; il y a plusieurs de ces rues mouvantes disposées en cercles concentriques. Tu comprends que cette invention nous a débarrassé à tout jamais des chemins de fer américains qu'on n'emploie plus que pour les marchandises. En outre ces rues mobiles sont divi-

<sup>34</sup> Dat men de stad een belangrijke functie als binnenhaven toedacht, was op dat ogenblik een bijna vanzelfsprekende veronderstelling, als men een economische unie zou sluiten, die de Maas niet meer tot douanegrens maakte. Maar uiteindelijk is de kanalisatie van de Maas door politieke factoren afgesprongen en kreeg de latere overlaadhaven slechts een beperkte betekenis. Zie hierover o.m.:

M. Bongaerts, *De waterwegen om Maastricht*, 1931.

J. Schaepkens van Rimpst, *Om een overlaadhaven. Geschiedenis van hetgeen zich rondom de plannen tot aanleg ener moderne overlaadhaven te Maastricht afspeelde*. Maastricht, Kamer van Koophandel, 1935.



sées en deux parties qui tournent en sens contraire. C'est la dernière invention'.<sup>36</sup>

Nous nous plaçâmes sur la rue mobile pour essayer cette dernière invention – à peine eûmes nous mis le pied sur la plaque que nous avançâmes avec rapidité. Cette manière de faire des courses me plut beaucoup. Je vis défiler devant moi de nouvelles rues, des boulevards bordés de bâtiments magnifiques, mais qui étaient construits dans un style tout autre que celui qu'on appelait en 1875 'le style moderne', je fus heureux de le constater. Quelques monuments publics de construction récente témoignaient aussi des progrès que l'architecture avait faits depuis cent ans.

Déjà les rues étaient pleines de monde. J'eus un sentiment d'horreur en voyant qu'hommes et femmes étaient coiffés de cet insipide couvre-chef qu'on a qualifié de tuyaux de poêle. J'en exprimai mon mécontentement à mon guide. Celui-ci m'expliqua l'utilité de ces chapeaux. 'Ils sont faits en fer blanc, dit-il, et peints en noir. C'est dire, qu'ils sont solides et peu sujets à être écrasés. En outre ils servent à garantir la tête contre tous les corps pesants qui tombent des ballons que vous voyez déjà silloner les airs. Pendant quelques temps on a porté des chapeaux en fer blanc en forme de cône et avec une pointe à leur partie supérieure, mais quelques malheures, à l'occasion d'accidents arrivés aux ballons, ont fait abandonner cette mode.'<sup>37</sup>

Je me hâtai d'acheter un chapeau pareil et je ne tardai pas à en constater toute l'utilité.

Nous arrivâmes bientôt aux fabriques et là nous abandonnâmes la rue mobile pour voir tout à notre aise. Décrire ce que j'y vis, je ne le pourrais!

La ville entière était entourée d'une ceinture de fabriques et d'usines comme jadis elle l'était d'une ceinture de fortifications et plus tard

<sup>36</sup> De mogelijkheid om het voetgangersverkeer in de binnenstad te mechaniseren, waarvan momenteel het gebruik van de roltrap een eerste voorbeeld is, wordt nog steeds overwogen als een oplossing voor het korte afstandsverkeer in de binnenstad. Maar na honderd jaar is dit nog altijd een toekomstfantasie.

<sup>37</sup> De verkeerscongestie in de nauwe binnenstad – ook in de eeuw van paard en wagen – heeft de schrijver doen zoeken naar andere verkeersmiddelen, die minder ruimte vroegen. Het luchtschip was het enige toen bekende transportmiddel, dat aan die eis voldeed, want vliegtuig en helikopter waren nog onbekend. Gelijktijdig heeft men zich gerealiseerd, dat een frequent gebruik van de luchtballon – bv. om de kermis in Lanaken te bezoeken! – ook nadelen meebracht, omdat immers voor het opstijgen noodzakelijk ballast moest worden geloost. Op dit punt raakte de visionair kennelijk met zijn fantasie in de knoop!

d'une ceinture de décombres. C'était merveilleux! Mon guide était devenu loquace et m'expliquait tout ce que je voyais, j'écoutais en silence; l'étonnement me coupait la parole.

'Voilà, dit mon guide, ce qu'est devenu Maestricht depuis qu'on l'a débarrassé de tout ce qui entravait son activité et son essor, et en premier lieu de la ligne de douanes qui menaçait de l'étouffer à la longue. Regarde bien et retiens ce que tu vois pour que tu puisses le raconter aux autres. Quant à moi je vais m'éclipser car je ne suis qu'un génie et je ne puis rester plus longtemps dans ta compagnie. Adieu! Sur ce, mon guide disparut. Je crus d'abord qu'il était parti en ballon et je levai les yeux vers les nuages mais je ne le vis pas. Un ballon rempli des gens se rendant à la kermesse de Lanaken, passait en ce moment. Ils me jetèrent des trognons de pommes que je reçus sur mon chapeau de fer blanc: cependant je me mis en colère, la colère me fit faire un mouvement et . . . je m'éveillai. J'étais assis derrière mon pupitre, je m'étais doucement assoupi en travaillant. J'eus un mouvement de désillusion amère en voyant disparaître cette ville merveilleuse.

Je me remis à corriger une épreuve d'imprime, et je lus ce qui suit: 'Les Etats provinciaux du Limbourg donnent leur pleine adhésion aux démarches faites par les Etats députés à l'effet d'obtenir des renseignements sur une union douanière entre la Hollande et la Belgique.'

'Enfin, me dis-je, c'est une consolation. Quoique ce soit encore loin de ce que le génie m'a montré, c'est du moins un premier mouvement vers . . . le commencement.'

AXEL

(Le Courier de la Meuse, le 13 novembre 1875)