

# Om de vijf kilometer een bareel, 't was te veel voor Korneel

Tolrechten op het wegennet in het onafhankelijke België tussen 1831 en 1866

Dirk Ramboer

## 1 Recht van doorgang of wegenfonds?

Het tolrecht was oorspronkelijk een feodaal recht, een belasting die geheven werd zowel op personen- als goederenverkeer. Je diende de heer een recht van doorgang te betalen wanneer je - al dan niet met waren beladen - zijn grondgebied wenste te betreden<sup>1</sup>.

Later bouwden steden, gemeenten, kloostergemeenschappen of zelfs particulieren bruggen en wegen, en lieten de kosten van aanleg en onderhoud betalen door het heffen van een recht aan de bareel die de toegang tot het kunstwerk afsloot. Het recht van doorgang verloor hier zijn feodaal karakter van 'heerlijke afzetterij' en kwam voor de reiziger en handelaar over als een gewettigde vergoeding voor verleende diensten.

Wanneer het Franse revolutionaire regime alle feodale rechten vervallen verklaart, wordt dan ook een onderscheid gemaakt : de tolleren voor recht van doorgang over land en water worden afgeschaft, maar wel worden voorlopig die tol- en bareelrechten in stand gehouden die voortvloeien uit concessies verleend voor het bouwen van kanalen, sluizen, bruggen en andere kunstwerken.

Deze situatie is natuurlijk een rem voor de handel, en de burgerij, die aan de macht is, zoekt het vrij verkeer van personen en goederen op het grondgebied van de Franse Republiek te verwezenlijken. In 1806 worden definitief alle tolrechten afgeschaft, wat ook geldt voor 'les provinces belgiques' en 'le pays de Liège' die aangehecht zijn sinds 1 oktober 1795, voor zover zij aangehecht blijven.

Want na Waterloo wordt in de Nederlanden van Willem van Oranje-Nassau wél weer betaald om met paard, rijtuig of gespan een steenweg op te rijden of een brug over te steken.

En na de revolutie van 1830 zal ons Nationaal Congres ook de bareelrechten handhaven. Drie decreten van maart 1831 en latere wetten regelen de materie, waarbij er uitdrukkelijk wordt voorzien dat de opbrengst alleen kan worden gebruikt voor het onderhoud en de verbetering van bestaande wegen en voor de aanleg van nieuwe.

---

<sup>1</sup> Vandaar de Franse term *péage*, die niet verwijst naar het feit dat je in je beurs moet tasten (payer), maar wel dat je een voetje binnen moogt zetten (van het Latijn *pes* en het Frans *ped*).

Onder druk van de liberale ideeën -Frère Orban is Eerste Minister van 1857 tot 1870- worden eerst in 1860 de octrooien (invoerrecht opgelegd door de steden) afgeschaft en nadien bij wet van 15 november 1866 alle barelen op de Staatswegen aan de hakbijl toevertrouwd. De barelen op de provincie- en buurtwegen mochten blijven bestaan. De provinciewegen waren echter niets anders dan tweederangsstaatswegen waarvan het onderhoud aan de provincies was overgedragen. De provinciebesturen volgden over het algemeen het voorbeeld van de Staat (behalve in zekere gebieden van Henegouwen en Namen). De barelen bleven na 1866 echter vooral in stand op buurtwegen, meestal deze buurtwegen die door de gemeentes in concessie gegeven waren aan particulieren, hetzij voor de aanleg hetzij voor onderhoud.

Hierna geven we een overzicht van de reglementering zoals ze tussen 1833 en 1866 werd toegepast op al de *'chemins pavés et empierrés'* en nadien nog op sommige provincie- en vele buurtwegen.

## 2 Als muntje bij paaltje komt

Je moet je niet voorstellen dat het Belgische landschap tussen 1833 en 1866 bezaaid was met barelen, en er een beetje uitzag als het bos van Wijnendale waar slagbomen de toegang tot de wegen verhinderen.

Sinds de drie wetten van 1833 werden de afsluitingen vervangen door een eenvoudige paal, die de plaats aanduidde waar het recht, de belasting, werd geïnd. In de Hollandse periode was deze praktijk reeds in zwang geraakt en in 1833 waren nog zeer weinig slagbomen in stelling. Het model van de paal was bij wet vastgelegd: een 12 cm. brede balk met dwarslat, waarop het woord *Barrière* was geschreven en het rangnummer. De paal diende twee meter hoog te zijn en moest de hele nacht verlicht worden met een lantaarn, aangebracht op de kruising van lat en balk. Model en afmetingen van de lantaarn waren uniform voor het hele land.

Met vaste tussenafstanden van 5000 meter volgden de barelen elkaar op. De afstand werd gerekend vanaf het centrum van elke stad, met mogelijkheid van een *barrière* te hebben aan de rand van de stad of op een halve afstand of 2500 meter van het centrum. De paal kon worden geplaatst op 500 meter voor of na de 5000-meterpunten die door de ingenieurs van Bruggen en Wegen werden bepaald. Binnen de genoemde marge koos de pachter van de concessie de plaats waar de paal werd neergepoot. Deze plaats werd bij proces-verbaal ééns en voor altijd vastgelegd en er was geen sprake van dat de pachter de paal nadien zou verplaatsen<sup>2</sup>.

Drie vaste vuistregels regelden de wijze waarop het recht werd geïnd.

Ten eerste diende het recht te worden gevorderd aan de paal zelf en binnen een straal van twintig meter. Zo de paal 's nachts niet was verlicht, kon de reiziger niet worden beboet bij weigering te betalen. Zo de pachter zijn kantoortje op meer dan twintig meter van de paal had gebouwd, kon hij niet daar ontvangen.

---

<sup>2</sup> Dit was niet denkbeeldig: stel dat de uitbater vaststelde dat honderd meter verderop een bedrijf werd opgezet waarvan het vervoer niet naar zijn paal toe, maar meestal de andere richting uitging ...

Ten tweede was het recht slechts verschuldigd wanneer de belastingplichtige met paard of gespan de paal voorbijreed. De betaling gebeurde immers met het oog op het nog af te leggen traject. Wie aan de paal stopte en rechtsomkeer maakte, was niets verschuldigd. Maar wie op minder dan vijfhonderd meter voor de paal de weg verliet, zelfs al nam hij een min of meer parallelle zandweg, en na de paal weer de weg opreed, kon wel worden aangesproken. Wanneer binnen dezelfde afstand een aantal paarden werden uitgespannen, om na de paal weer te worden aangespannen, werd toch belast op basis van de oorspronkelijke samenstelling van het gespan.

Ten derde was het recht bij het minste gebruik onverdeeld verschuldigd, zelfs al werd slechts voor enkele meters van de weg gebruik gemaakt. Het kon echter niet worden geïnd als de weg enkel werd gedwarst, zelfs in de onmiddellijke nabijheid van de paal.

Wie dicht bij de bareel woonde of er gewoonlijk de weg opkwam of verliet, kon wel vermindering aanvragen. Zo op het verzoek werd ingegaan, was slechts nog één vijfde te betalen voor wie op 500 meter van de bareel woonde of de weg opkwam, en telkens één vijfde meer per 500 meter meer, tot vier vijfden voor wie op 2000 meter woonde. Ook kon een abonnement worden genomen bij de pachter, die al naargelang de frequentie van de doorgang en de aard van de gespannen met de weggebruiker een vast bedrag overeenkwam geldig voor een vastgelegde duur.

### 3 Vermenigvuldigen en optellen, tegenhouden en vrijstellen

Het tolrecht werd geïnd door een beëdigde bareelbediende, de ontvanger, die ook het recht had een proces-verbaal op te stellen in geval van overtreding. Om benoemd te worden als ontvanger diende je dus niet alleen Belg te zijn, éérentwintig jaar oud, van goed gedrag en zeden, maar ook moest je 'de taal gesproken in de localiteit kunnen lezen en schrijven, hetzij het Frans, hetzij het Vlaams'. Misschien is dit artikel 4 van de wet van 18 maart 1833 wel het eerste stukje Belgische wetgeving waar het gebruik van de landstalen, meer bepaald het Vlaams, in bestuurszaken wordt geregeld.

In elk geval was de kennis van de taal onvoldoende om het ambt waar te nemen. Een beetje wiskundige kennis was ook wel vereist. Het tarief was immers vastgelegd in functie van het aantal paren wielen van het voertuig en van het aantal en het soort aangespannen dieren, wat bij elk type van gespan toch een samengestelde bewerking vroeg met delen (door twee), vermenigvuldigen en optellen ...

1. Voor elk paar wielen van wat voor rijtuig ook (3 wielen tellende voor 2 paren): vijf centiemen;
2. Voor elk paard of muilezel, al dan niet aangespannen, tot en met vier koppen per gespan: tien centiemen;
3. Voor een vijfde kop: vijftien centiemen;
4. Voor een zesde kop: twintig centiemen;
5. Voor een zevende kop: veertig centiemen;
6. Voor een achtste kop: zestig centiemen;

- |  |                   |
|--|-------------------|
| 7. Voor elke kop meer:   | zestig centiemen; |
| 8. Voor elk aangespannen rund of ezel:                           | vijf centiemen;   |
| 9. Voor elk rund of ezel aangespannen met meer dan vier paarden: | tien centiemen.   |

De oorspronkelijke tekst van dit artikel (artikel 5 van de eerste wet van 18 maart 1833 'relative au maintien des taxes de barrière') is in het Frans gesteld, en er is geen officiële vertaling: de wet was al afgeschaft als de taalwetten in voege kwamen. Ik vertaal de term 'boeuf' uit de Franse tekst wel als 'rund' en niet als 'os'. Inderdaad heeft indertijd de rechtspraak nader bepaald wat met het woord 'boeuf' was bedoeld. Een slimme boer uit Avelgem, die een aardig woordje Frans kon, was immers ter stede getrokken met een kar bESPANNEN door twee koeien en had nergens bareelrecht betaald, daar hij voorhield dat de wet het alleen over aangespannen ossen had. Maar de politierechter dacht er anders over en stelde dat de term 'boeuf' in de wet de soortnaam was - het hele rundergeslacht dus, koeien en stieren inbegrepen - en niet alleen de gecastreeerde stier.

Een vervoer met meer dan acht aangespannen paarden of muilezels was verboden, 'tenzij voor niet deelbare voorwerpen en met bijzondere toestemming van regering of districtscommissaris': de negentiende eeuw kende ook haar reglementering inzake uitzonderlijke konvooien...

De bareelbediende - die beëdigd was - diende niet alleen goed de tarieven te kunnen toepassen, maar ook alle categorieën van vrijgestelden te kennen. En dat waren er heel wat.

Eerst en vooral waren er de vrijstellingen voor reden van openbare dienst:

*'(...) paarden en rijtuigen gebruikt door de koning, de koningin, de leden van de koninklijke familie en hun gevolg; paarden en rijtuigen met correspondentie van officiële instanties of van de post, zo vergezeld van slechts één reiziger; paarden van de rijks-wacht of bereden door militairen in uniform en in dienst; paarden en ander rollend materieel van het leger, of door het leger opgeëist; het vervoer van de ingenieurs en conducteurs van het departement Bruggen en Wegen, mits drager van de vrijgeleide; het vervoer van de belastingscontroleurs in dienst, en de gespannen uitsluitend gebruikt voor de wegenwerken.'*

Zorg om handel en nijverheid rechtvaardigde een tweede reeks categorieën vrijstellingen:

*'(...) karren, rijtuigen en dieren gebruikt bij het ophalen van de oogst of van hakhout; op de weg van hoeve of schuur naar veld of bos, en terug; voor het vervoer van mest en meststoffen en andere voorwerpen dienende voor de landbouw of voor de uitbating van fabrieken, waar de drijfkracht wordt geleverd door water, wind of stoom; voor de aanvoer naar de markten in de steden, en alleen aan het laatste bareel bij de stad, van groenten, groenvoer, boter en zuivelproducten.'*

Een zo abstracte formulering concreet invullen moest wel tot betwistingen aanleiding geven.

Wie leeg langs het bareel passeerde, maar een reden van vrijstelling inriep, diende het normale tarief te consigneren, en werd terugbetaald op de terugkeer wanneer bleek dat hij inderdaad goederen meebracht die vrijstelling rechtvaardigden... In geval van betwisting diende ook altijd het recht te worden geconsigneerd.

#### 4 De lange arm van de wet

Ieder bareel was een in concessie gegeven openbare dienst. Bij elke concessie draagt de concessionaris het financiële risico, maar de overheid die verantwoordelijk is voor het welzijn van de burger en de goede gang van de openbare diensten, houdt een oogje in het zeil.

Inzake barelen oefenden verschillende instanties een aangepaste controle uit.

Overtredingen en betwistingen werden beslecht door de politierechtbank. Het proces-verbaal moest worden opgesteld door de beëdigde ontvanger binnen de twee dagen na de overtreding. Bij laattijdig PV of bij gebrek aan PV was de vervolging onontvankelijk en kon niet worden vervangen door getuigenverhoor. In geval van veroordeling had de pachter recht op één vierde van de boetes ... De wettelijk voorziene boete bij niet-betaling van het recht of niet-consignatie, was niet mals: dertig maal het tarief met een maximum van 200 frank<sup>3</sup> en acht dagen gevangenisstraf. De pachter had er dus rechtstreeks voordeel bij om zoveel mogelijk overtredingen vast te stellen en te laten berechten. Maar ook de ontvanger kon worden vervolgd wegens o.a. het innen van een niet-verschuldigd recht, of om de twintig metersgrens te hebben overschreden, of omdat hij het register niet had bijgehouden.

De pachter kon ook - met zijn ontvanger - op het rechterlijke matje worden geroepen zo zij te zwaar geladen voertuigen hadden laten voorbijrijden aan hun bareel wanneer de provinciegouverneur een dooibareel had afgekondigd. Tijdens een dooiperiode zag de pachter aldus gedurende enige tijd zijn inkomsten gevoelig verminderen: het was een dooi(e) tijd in alle betekenissen van het woord. De verleiding kon dan natuurlijk groot zijn om toch vervoer te laten passeren of om zich te laten omkopen door een handelaar. De boetes in geval van overtreding waren dus streng: 50 F per niet-reglementair voertuig.

De voornaamste verplichting van de pachter bestond erin op tijd zijn pacht te betalen, hetzij binnen de eerste tien dagen van de maand, bij het Bestuur van Registratie en Domeinen van het Ministerie van Financiën. Onder geen enkel voorwendsel kon de concessionaris uitstel van betaling krijgen, en in geval van wanbetaling konden onmiddellijk al zijn goederen worden aangeslagen en de pachtovereenkomst worden verbroken. In dit geval werd de concessie door de provinciegouverneur toegewezen aan de meestbiedende na het volgen van de wettelijk vastgelegde procedure.

De barelen op de Staatswegen brachten nooit zoveel op dat zij ook de aanbouw van nieuwe wegen hebben kunnen meefinancieren, en zelfs voor de verbetering van het bestaande net dienden andere fondsen te worden aangesproken. Hoogstens was de

---

<sup>3</sup> Om te vergelijken met de huidige koopkracht: de boetes voorzien in het strafwetboek van 1867 worden thans vermenigvuldigd met 200.

opbrengst goed voor het herstel van de schade die de weg opliep door het gerij van toen.

oooooooooooo

Heemkundige kring Karel Van de Poele

## 5 Bibliografie

PANDECTES BELGES, Encyclopédie de Législation, de Doctrine et de Jurisprudence Belges

Deel I V° Abonnement à la Taxe de Barrière, 1878.

Deel XII V° Taxe de Barrière - Barrière de dégel, 1884.

Deel XVIII V° Chemins Vicinaux, 1886.

Deel XXII V° Concession de Péages, 1887.

Deel LXX V° Octroi, 1902.

Deel LXXIV V° Péages, 1903.

Heemkundige kring Karel Van de Poele