

Op de vraag welke de voornaamste wegen zijn in de gemeente, antwoordt vandaag iedere Lichterveldenaar zonder aarzelen: 'de A-17 autoweg en de nieuwe omvoerweg'.

Vijfentwintig jaar geleden zou het antwoord op deze zelfde vraag geweest zijn: 'de weg Torhout - Roeselare en de weg Kortemark - Lichtervelde - Koolskamp'. Deze beide verbindingen kwamen tot stand in de tweede helft van de achttiende eeuw. Meer dan twee eeuwen lang waren dit de belangrijkste in- en uitvalswegen voor het dorpscentrum, en de ruggengraat van het plaatselijk wegennet.

Lieven De Baets en Benedict Wydooghe raakten geboeid door het onderwerp en geven in het hiernavolgend artikel een overzicht van de totstandkoming van deze infrastructuur.

Aansluitend hierop volgt, van de hand van Dirk Ramboer, een beknopt overzicht van de tolheffing en de reglementen ter zake in het onafhankelijke België.

Heemkundige kring Karel Van de Poele

De toutes les nations modernes, la France et le petit pays des Belges sont les seuls qui ont des chemins dignes de l'Antiquité.

Of hoe de Franse filosoof Voltaire in een brief uit 1750 aan zijn dochter het wegenet van de Zuidelijke Nederlanden evenwaardig achtte aan de Romeinse heirwegen. In Lichtervelde was hij allicht niet voorbijgekomen...

Lichtervelde ontsloten

Nieuwe gegevens, vaststellingen en hypothesen bij het onderzoek naar de wegeninfrastructuur en de tolheffing tijdens de Oostenrijkse en de Franse periode

Lieven De Baets en Benedict Wydooghe

1 Inleiding

Wegeninfrastructuur *op zich* is een mooi studieobject. *'Wegen brengen mensen, goederen en ideeën van de ene plaats naar een andere en vallen aldus te beschouwen als een netwerk van losse en vaste verbindingen, een continue bloedsomloop die het sociaal-economische leven in goede banen leidt'*, schrijft een erudiet historicus¹. Als de wegen als het ware de bloedcirculatie vormen, dan kunnen we herbergen en tolkantoren beschouwen als de pompen die het bloed rondstuwen. De markt met zijn toegangswegen vormt dan het echte hart van een dorp.

Deze vergelijking wekte ons verlangen naar meer kennis over de toestand van de wegen rond Lichtervelde. Wie de geografische kaarten van Lichtervelde en Vlaanderen doorheen de eeuwen bekijkt, merkt dat het gebied vanaf de tweede helft van de achttiende eeuw grondig transformeert. Vanaf dan evolueert een eerder wanordelijk en inefficiënt wegenlandschap naar een transparante en logische infrastructuur. Op dat moment moderniseren de Oostenrijkers het Vlaamse wegennet en leggen ze de basis voor de economische opbloei van steden, gemeenten en gehuchten. Historische verklaringen met enig gewicht wijzen in deze context aanhoudend op de relatie tussen het ontstaan of de verbeteringen in de wegeninfrastructuur enerzijds en de stijgende productiviteit en een toenemende welvaart anderzijds². Met andere woorden: infrastructuur krijgt een voorname positie toebedeeld als het gaat over het economische wel en wee van lokaliteiten (lees: Lichtervelde).

De historiek van de infrastructuur en het urbanisme valt uiteraard niet puur te beschouwen als een onderdeel van de historische economie. Het Annales thema *Histoire et Urbanisation* toont dat er archeologische, geografische, culturele, politieke, religieuze en sociale aspecten meespelen³. Niettegenstaande historici vooral in de jaren '70 de problematiek aankaarten, blijven de consequenties van wegenwerken op

¹ BRAUDEL, Fernand.: *De Middellandse Zee en de mediterrane wereld ten tijde van Filips II. Het landschap en de mens, deel I*, Contact, Amsterdam & Antwerpen, 1992, pp. 299-300.

² BRAUDEL, F.: a.w., pp. 299-300.

³ VAN BUYTEN, L.: *Infrastructuur en revolutie, openbare werken en urbanisatie te Leuven tijdens de tweede helft van de achttiende eeuw*. in: *Historia Lovaniensia. Studiën van leden van het departement geschiedenis van de Katholieke Universiteit te Leuven*, nr. 46, 1975; *Annales*, XXV, nr. 4, 1970.

het einde van het Ancien Regime een onderbelicht thema⁴. Op nationaal vlak zijn er voornamelijk de bekende -en beperkte- gegevens die opgenomen zijn in de encyclopedie *Algemene Geschiedenis der Nederlanden*. De voornaamste publicatie voor West-Vlaanderen blijft het boekje van Roger Haelewijn dat ondertussen al drie decennia dienst doet⁵. Het recente werk van Geert Hoornaert vult de gegevens aan en combineert ze met een studie Post- en Verkeerswezen te Roeselare (1500 - 1913)⁶. Voor Lichtervelde nipten Sintobin en Vandewalle enkele malen van het onderwerp, maar nooit waren ze gulzig.

Deze tekst betracht vier zaken: eerst willen we de verworvenheden van de genoemde auteurs met betrekking tot Lichtervelde synthetiseren en vervolgens hun bevindingen aanvullen met nieuw -lokaal- bronnenmateriaal, daarnaast is het de bedoeling de gegevens in een sociaal-economische context te plaatsen en uiteindelijk een aanzet geven om bij toekomstig onderzoek andere invalshoeken te exploreren.

2 Infrastructuur tot de 18^{de} eeuw

2.1 Wegen

Een moeizaam en bedreigd bestaan. Dat is het minste dat we kunnen zeggen van het lot van de reiziger, de koopman of de pelgrim die zich tijdens de middeleeuwen op de baan begeeft. Er is geen sprake van een samenhangend en hiërarchisch opgebouwd wegennet⁷. Nadat de Romeinen onze gewesten van wegen voorzien, maken later de Franken en de middeleeuwen er erkentelijk gebruik van⁸. Onderhoud en exploitatie zijn evenwel niet aan hen besteed en de Romeinse banen vervallen in de loop der eeuwen tot een onsamenhangend kluwen van losse fragmenten die nadien in onbruik raken of verdwijnen⁹. De kaart van het heerlijke renteboek toont dat de heerweg van Brugge naar Rijsel helemaal niet meer lijkt op de oorspronkelijke rechte heirbaan. Wie van Brugge naar Menen reist, doet dit via de *Waleweg*, een kronkelende en grillige aardeweg die bij onweer zompig en drassig wordt¹⁰.

⁴ SCHMOOK, G.: Geografie van het Zuiden 1480-1780. in: *Algemene Geschiedenis Der Nederlanden*, DLX, Fibula Van Dishoek, Haarlem, 1980, p. 78.

⁵ Zie bijvoorbeeld ART, J.: Hoe schrijf ik de geschiedenis van mijn gemeente? Deel III, Stichting Mens en Cultuur, Centrum voor Geschiedenis, Gent, 1993-1999, p. 172.

⁶ HOORNAERT, GEERT.: Post- en Verkeerswezen te Roeselare door de tijden heen 1500-1913. Emiel Decock, Aartrijke, 1995.

⁷ Zie bv. STABEL, P.: Dwarfs among Giants. The Flemish Urban Network in the Late Middle Ages, Garant, Leuven, 1997, pp. 45-51.

⁸ HOORNAERT: a.w., pp. 7-8.

⁹ PIRENNE H.: De middeleeuwen. Economische en sociale geschiedenis. Het Kompas, Antwerpen, 1948, p. 103; ook G. SCHMOOK.: a.w., p. 78.

¹⁰ HAELEWIJN, R.: Oostenrijkse wegen in West-Vlaanderen. Westvlaams Verbond van Kringen voor Heemkunde, Brugge, 1971, p. 29, p. 45.

Vooral ter hoogte van Lichtervelde, en verder tot Brugge blijkt de baan frequent onbegaanbaar. Weersomstandigheden beïnvloeden uiteraard de bruikbaarheid van de weg en maken hem kwetsbaar.

In de wintermaanden is de route -enkel hier en daar met puin, grint of zwerfkeitjes verhard-zompig en modderig, vuil en drassig¹¹. Slechte weerscondities, gaten en kuilen maken transport volstrekt onmogelijk. Als het meezit, leggen reizigers afstanden van circa 25 kilometer per dag af¹². Gezien de staat van de weg gebruiken de reizigers weinig zwaar transport. Een beladen kar door meerdere paarden getrokken, doorploegt het wegdek. Het transport -paarden, wagens en draagstoelen- dat volgt, trekt bij onbruikbaarheid van de weg onopvallend verder over het aangrenzende land. Zo verbreedt de weg geleidelijk maar raakt ook daar minder en minder begaanbaar. Zakt de reiziger te diep in de modder, dan kan men met een koppel reservepaarden of andere lastdieren gebruikmaken van de karrensporen. Gaat het extreem kwaad, dan bedient men zich van een type slee met een over het slijk glijdend onderstel.

Droge periodes garanderen 's zomers een zanderige, stoffige en mulle landweg met zich continu verleggende sporen¹³.

Bovendien zorgt het onefficiënte onderhoud dat de Waleweg zich chronisch in een armzalige conditie bevindt en bijna constant waardeloos is. Onderhoud wordt overgelaten aan wie er woont of wie er belang bij heeft. De kleinste vooruitgang moeten we -naar het schijnt-, toeschrijven aan pelgrims of handelaren¹⁴.

Behalve de slecht functionerende wegeninfrastructuur tempert het middeleeuwse tolrecht een efficiënt verkeer en een vlotte commercie. Tolheffingen worden niet gebruikt voor het herstellen van wegen en bruggen. De koopman beschouwt het tolrecht als afpersing en fiscale exploitatie die zijn handelsverkeer vertraagt en bemoeilijkt¹⁵. Vermelden we tenslotte dat wie met wagen of huifkar reist, geregeld vergezeld is van een paar wapenknechten, als voorzorg tegen potentiële aanrandingen tijdens de trip.

¹¹ Het feit dat Lichtervelde het overgangsgebied vormt tussen zandlemig en zandig Vlaanderen kunnen we hier wellicht als verklaringsgrond invoeren.

¹² BOSCHMA, KEES.: Reizen in Napoleons tijd. Een avontuurlijke en hachelijke onderneming. Uniepers, Abcoude, 1992, p. 28.

¹³ DE VOOYS, A. C.: Geografie van de Noordelijke Nederlanden 1770 – heden. in: Algemene Geschiedenis Der Nederlanden, DI X. Fibula – Van Dishoek, Haarlem, 1980, pp. 40 - 41.

¹⁴ PIRENNE, a.w., pp. 104-105.

¹⁵ PIRENNE, a.w., p. 103.

2.2 Markt

Ter bevordering van de eigen handel is het voor een dorp als Lichtervelde essentieel de invalswegen goed te onderhouden. Maar wat blijft er over van communicatie als de wegen kapot zijn gereden in een stijf bevroren landschap, als de vrachten onderweg te lijden hebben en herhaaldelijk niet ter plekke geraken, als de handel verlamd is en als het reizen kapitale onkosten met zich meebrengt onder de vorm van tolleren en lonen? Het is duidelijk: zonder goede wegen functioneren de in- en uitgaande contacten van een dorp niet zoals we die nu kennen.

De connectie met de buitenwereld en de verspreiding van producten, ideeën of gedachten limiteren zich tot de vreemdelingen en handelsreizigers die de jaarmarkt langsgaan. Dat deze voor of kermis in de middeleeuwen een meute volk op de been brengt, valt niet te betwijfelen.

De weekmarkt - waar de kooplui handel of koopmanschap uitoefenen - daarentegen is er een als de vele, wat onmiddellijk de onbeduidendheid bewijst¹⁶. Zo beschrijven de denombrementen in 1430 de

‘wekemaerct die men van ouden tijden ghecostumeert heeft ghezin te houdene, daer men diversche copmanscepe doet van denwelcken de Kercke van eenighe stallen up 't Kerchhof den pacht ende cheins ontfaet, ende ic, ooc pachten, cheinsen van diversche stallen ende huysinghen staende up de maerct, waerof de plaetse mij toebehoort'¹⁷.

Boeren uit de omgeving komen er een paar eieren verkopen en voorzien de bevolking van dagdagelijkse voedingswaren.

Ondanks alle ellende gaat het transport langs de erbarmelijke weg door en breidt het zich in de zestiende eeuw uit. Staatsreglementen - Koninklijke plakaten en ordonnanties - zetten aan het onderhoud van de wegen in goede banen te leiden: parochies en steden dienen met bareelgelden het wegdek te onderhouden. Jaarlijks is er na de winter een voorgeschreven straatschouwing: diepe sloten worden voor de mei-maand opnieuw uitgegraven of bijgewerkt. Nalatigheid wordt beboet met het dubbel van de onderhoudskosten¹⁸. Het blijft evenwel bij goedgemeende pogingen en voortbrekkende troepen en de oorlogsomstandigheden doen het onderhoud van de verbindingen tussen de dorpen snel te niet¹⁹. Behalve de oorlogsschade, versmallen de lamentabele wegen op diverse plaatsen omdat boeren de berm omploegen en aan hun perceel toevoegen.

¹⁶ PIRENNE, a.w., p. 12.

¹⁷ SINTOBIN, Cl.: Bijdragen tot de geschiedenis van Lichtervelde. Verschenen in De Oude Thouroutenaar, 1952, pp. 28-29, beschrijving denombrementen 1430.

¹⁸ HOORNAERT, a.w., p. 46.

¹⁹ SCHMOOK, a.w., p. 78.

In de achttiende eeuw klagen de magistraat van Torhout, Roeselare, die van het land van Wijnendale en zijn achterlenen dat ze niet in staat zijn hun woonplaats te verlaten om de markt te bezoeken. Zo blijft, volgens het verzoekschrift, de grond braak liggen 'tot groot naedeel vande commercie, vercranckinghe vande marckten in de steden, ende groot perijckel van de rijsende menschen voituren, ende peerden.'²⁰. Een verharde weg tussen Brugge en Menen is onmiskenbaar nodig²¹.

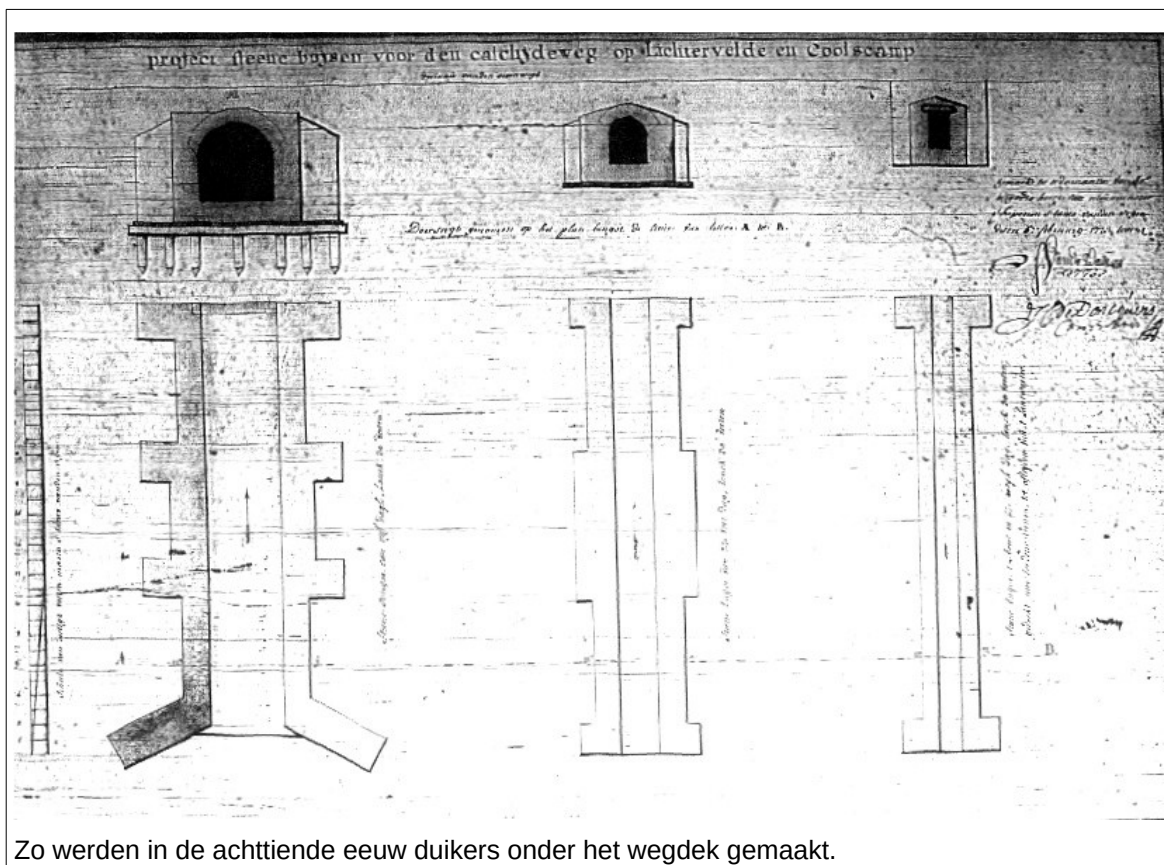
3 Infrastructuur vanaf het Oostenrijkse tijdvak

In de achttiende eeuw worden verbeteringen aangebracht aan de kronkelende tracés, maar vooral nieuw zijn de door de Oostenrijkers geïnstalleerde rechte tracés van klokketoren tot klokketoren. Deze Theresiaanse wegen, zo genoemd naar de toenmalige Oostenrijkse keizerin Maria-Theresia, kunnen we gerust voorstellen als de snelwegen van de achttiende eeuw: een grote rechte weg die van stad naar stad doorheen het landschap snijdt en slechts uitzonderlijk kleine plaatsen aandoet.

Na jarenlang aandringen en lamenteren, verkrijgen het Brugse Vrije en de Roede van Menen van de centrale overheid in Wenen de permissie een verbindingsweg tot stand te brengen die de oude Waleweg en de belangrijkste invalsweg, de oude heirweg Menen-Brugge vervangt. Gezien de regering niet steunt, betaalt Menen de aanleg binnen haar ommeland (van Menen tot Moorseele). Dit wetende, besluit de heer van Wijnendale (die de grond waarover de oude Waleweg loopt, in eigendom heeft) de rest aan te leggen volgens het nieuwe principe van de kortste afstand.

²⁰ HOORNAERT, a.w., p. 104. De vermoedelijke datum van het verzoekschrift is 1727.

²¹ HOORNAERT, a.w., p. 103.



Zo werden in de achttiende eeuw duikers onder het wegdek gemaakt.

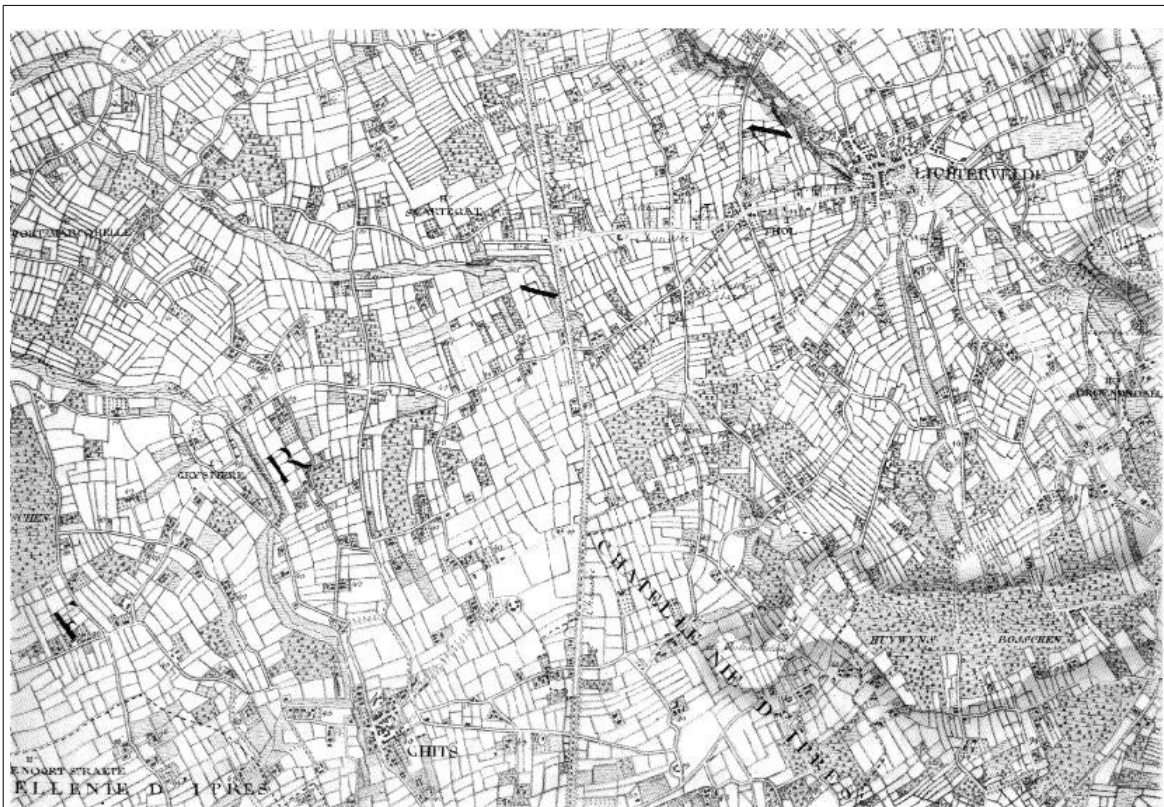
3.1 De eerste kalsijde

De Oostenrijkse weg van Brugge over Torhout en Roeselare naar Menen is de eerste kalsijde (weg met kasseistenen) die over Lichtervelds grondgebied loopt. Sinds Colbert maken technische ingrepen het mogelijk de weg in een rechte lijn te laten lopen: woeste gronden en lager gelegen drassige gebieden hoeft men niet langer te ontwijken: er kunnen nu stenen duikers gebouwd worden. Wat Lichtervelde betreft, beschikt het Rijksarchief in Brugge over het plan met de duikers op de steenweg naar Koolskamp²².

Met een wegbreedte van 18 à 20 meter, soms ontbost over een straal van 200 meter en drie tot vier meter bestraat, met insnijdingen en ophogingen vormt de jonge verkeersader een discordant landschapselement²³. Geselecteerde natuurkeien (op een zandlaag van 39 centimeter) versterken het zijdelings afhellend wegdek. Zo is de baan bestand tegen onweer en blijft zij droog. Aan de beide kanten ligt een schuine aardeweg van 3 tot 4 meter door brede en diepe sloten afgeboord. Dit wegebouwkundige neusje van de zalm, staat ook qua investeringslast aan de top.

²² Het plan is gemaakt door Van de Walle in 1775. RAB, Nr. 113; 297.

²³ SCHMOOK, a.w., p. 91.



De nieuwe weg loopt van Torhout (bijna) pal zuidwaarts richting Roeselare en doet het centrum van Lichtervelde niet aan.

Kenmerkend is dat de weg van kerktoren naar kerktoren loopt, maar niet tot bij de kerkdrempel: bij de entree van een dorp of een stad wordt een scherpe, korte bocht gemaakt. De weg loopt van Brugge naar Torhout (natuurlijk een uitsprong naar het kasteel van Wijnendale) en van Torhout naar Roeselare en verder richting Menen. Tussen Torhout en Roeselare passeert de nieuwe weg over het grondgebied Lichtervelde²⁴. De Ferrariskaart toont de weg met langs weerszijden bomen.

Deze *Chaussée de Rousselare* passeert Lichtervelde iets ten oosten van het Swartegat. Wie naar de Lichterveldse dorpskom wil, neemt de afslag ter hoogte van de Schuddebeurze.

Voor de bevolking is het principe van de kortste weg nieuw, evenals het onteigenen van gronden²⁵. Eigenaars hebben veelal de grond dankzij hard werken vruchtbaar gemaakt en zijn niet bereid hem voor een prijsje af te staan. Daarover berusten er in de stedelijke archieven van Torhout en Roeselare en in het Rijksarchief van Brugge pittige documenten. Grootgrondbezitters (zoals de heer van Wijnendale), handelaars en industriëlen daarentegen, dringen aan om de aanleg van de weg te bespoedigen. De bezitter van de heerlijkheid Wijnendale is niet zonder invloed in de hogere kring-

²⁴ Voor een volledig overzicht van de wegeaanleg in de Oostenrijkse periode verwijzen we naar de lijst van HAELEWIJN, a.w., p. 22 en SINTOBIN, a.w., p. 24. Voorheen bekommert de wegebouwer zich niet over de afstand, hij wil enkel sloten en plassen vermijden.

²⁵ RAB, nr. 6501 en HAELEWIJN, a.w., p. 20.

gen. Karel Theodoor von Neuburg²⁶ (hertog-keurvorst van de Palts, markies van Bergen op Zoom, van Breskens, Beieren enz.) die in het Wijnendaalse slot woont, beweegt regent Karel van Loreinen²⁷ ertoe voor de weg aan te dringen bij zijn schoonzus Maria-Theresia en krijgt weldra het gevraagde octrooi toegestaan. De keurvorst stelt evenwel voorwaarden: vanaf Torhout-stad moet een steenweg aangelegd worden naar zijn slot en bos van Wijnendale en hij mag tolbarelen plaatsen en tol innen om zijn investering te recupereren. De hogere overheid in Wenen die omwille van economische en fiscale redenen over een degelijk wegennet wil beschikken, staat alles toe.

De hoop is zelfs niet ongegrond dat Karel van Loreinen een toelage zou loskrijgen in Wenen. Deze speculatie loopt echter faliekant af. Alles dient uit de eigen beurs betaald te worden en om de kolossale uitgave te dekken, bedient de keurvorst zich van de kas van het markizaat van Bergen op Zoom, en leent hij aanzienlijke sommen in Roeselare, Brugge, Kortrijk, Brussel en Torhout. Het totale bedrag bedraagt 212.625 gulden, tegen 3% interest²⁸. Hiermee financiert de heer van Wijnendale zijn deel van de 99.420.000 kasseistenen en de 278.376 voet straatband die er gebruikt worden²⁹.

De toelating van de centrale overheid tot de aanleg van de weg op 1 april 1751, geeft aanleiding tot feest. Een dubbelchronogram van een Menens rederijker, beschrijft het als volgt:

“Wat De keuserInne, konInghInne Van hongarIen, oock konInckLIJcke hoog eDeLe CareL Van LorraInen, toegestaen De steen Wegh Van brUgge-Meenen.”

De som van de lettercijfers bedraagt VIVDYIIICICLIJCDLCLVLI of 3502, het dubbel van het jaartal 1751.

Ook voor Roeselare werd een jaardicht gemaakt:

*“Syt VerbLyDt VerheUght
BorgerYe Van de staDt roUseLare
In 't arrVeren Van Dit VersoChte oCtrooI*

*VerheUgt U nUoock LanDsMan
Syt neerstIgh, Den steenWeg
SaL U profYtIgh Wezen*

²⁶ Vgl. VANDEWALLE, G.: Ziezkakjes 1. Hakjes en takjes bijeen gerakeld, Lichtervelde, 1995, p. 29.

²⁷ Onder het regentschap van Karel van Lorreinen en minister Botta-Adorno tracht men het doorvoerkeer uit Duitsland, Lotharingen en Zwitserland door de Nederlanden te leiden. Een schatting van 1715 vermoedt 230 km verharde wegen, voor 1751 komt men aan 753 km en bij het einde van het Oostenrijks bestuur aan 2850 km. Zie: HAELEWIJN, a.w., p. 10.

²⁸ Zie: HAELEWIJN, a.w., p. 30.

²⁹ Zie: HAELEWIJN, a.w., p. 32.

Lang LeVe 'D heer
 LaUrentUs aDan
 Door Wiens Wijs bestJer
 't seLⁿVe nu ghenIten"³⁰

De werken beginnen aan de twee kanten tegelijk: in Brugge en in Menen. Beide steden voeren via de waterwegen de stenen aan, wat goedkoper uitvalt³¹. Op 10 oktober 1754 wordt de route voor het verkeer opengesteld. De vergunningsbrief staat Keurvorst Karel Theodoor toe zeven barrières op te richten en laat hem de beschikking over de bomen die langs de oude aardeweg staan. Om de uitgave van de inspanning te dekken, wordt op 20 november de oude Waleweg in 30 loten openbaar verkocht, met uitzondering van de uitwegen, want het octrooi stipuleert dat wie langs de oude weg woont, de nieuwe moet kunnen bereiken.

3.2 De tweede kalsijde: Lichtervelde – Koolskamp – Pittem - Tielt

De tweede kalsijde die Lichtervelde aandoet, is de baan Gent – Oostende die Lichtervelde via Koolskamp en Tielt ontsluit. Ze komt tot stand in 1773 en loopt via de Voerman en de Koolskampstraat, door de dorpskom (via de Burg en de Markt) naar de kerkstichel. Kort na de aanleg wordt hier een barrière opgericht, lezen we bij Vandewalle. In 1775 krijgt herberg *Den Voerman* -gelegen op het einde van de Koolskampstraat- een octrooi³². In 1779 is het Joannes Bouckaert die de herberg bewoont: 'dherberghe genaemt Den Voerman, gelegen langst den selven heerwegh, in 't gesheet van de prochien coolscamp en lichtervelde, langst den nieuwen calsydewegh van lichtervelde naer coolscamp, bewoont bij joannes bouckaert, deckende drye bedden voor reysende lieden, voorzien van twee caemers en peirdestal voor acht peirden, proprietaris Eduaert Callewaert'³³. Andere auteurs spreken over het eisen van tol in de dorpskom, de ideale plaats voor een tolbareel. Deze tolheffing gebeurt met toestemming van Wijnendale³⁴.

Als uitzondering op de regel, loopt deze tweede kalsijde niet van kerktoeren tot kerktoeren. Dit komt doordat de aanleg in verschillende stukken gebeurt en dat er

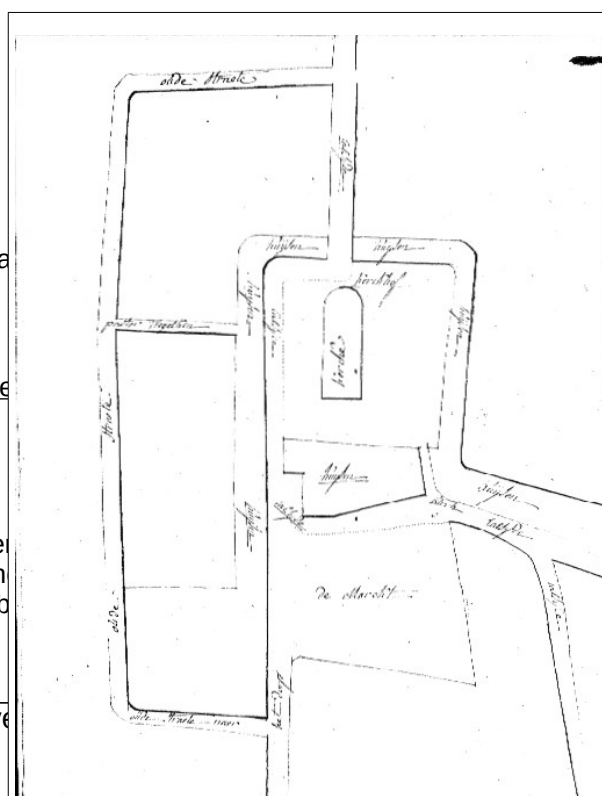
³⁰ Zie SINTOBIN, a.w., p. 24 en HAELEWIJN, a

³¹ Zie: HOORNAERT, a.w., p. 50.

³² Zie: VANDEWALLE, G.: *Zieszakjes 2. Hakje* 33.

³³ Ibidem p. 97.

³⁴ Op 8 oktober 1774 brengt de commissaris ter quers, verslag uit bij de schepensbank in Wijnendale. RAB, Land van Wijnendale, Resolutie 41 e.v.



Plattegrond van het dorpscentrum anno 1778. De nieuw te bouwen muur staat in stippellijn aangegeven.

onder de belanghebbende gemeenten (ze dragen zelf de kosten!) regelmatig wrijvingen ontstaan over het traject. Behalve Tielt en Pittem is Lichtervelde een constante ruziemaker. Om de verbinding tussen de weg Tielt, Koolskamp, Lichtervelde enerzijds en de baan Roeselare en Torhout anderzijds tot stand te brengen, passeert de nieuwe weg de Lichterveldse dorpskom waar onteigeningen en werken zijn gepland³⁵. Twee voorbeelden illustreren de trammelant ter hoogte van Lichtervelde.

Een eerste kwestie ontstaat als blijkt dat een stuk van het kerkhof (dat rond de kerk ligt) in de nieuwe weg wordt opgenomen. Pastoor en geestelijkheid steigeren en om hun vrijdom te verzekeren, laten ze een muur bouwen tussen de geplande weg en de kerktuin: kosten geraamd op 164 pond, een klein fortuin voor die tijd³⁶.

Hiermee loopt het geding af maar niet iedereen die in aanmerking komt voor onteigening kan de wetgever een hak zetten.³⁷ Dit wordt duidelijk bij het lezen van onderstaande fragmenten in een zaak 'tusschen wethouderen deser prochie ende heereyckheide ter eendere seyde, ende de aangelande aende Droogenbroodstraet ter andere seyde.'

'Ter causen van het leggen den nieuwen calsydewegh langst de selve straete ende den onkost van het slopen seker huys staende op den Zuydoosthoek vande marckt competerende Joseph van geluwe, (...)

Breeder ingevolghen den brief vanden gemelden heer fiscal vanden 20 july lestleden alhier gesien, ten welcken eynde de gemelde heeren ghecommitteerde te deser vergaedinge hun hebben getransporteert, ende in conservatie genomen synde de besondere voordeelen, (...) gemeente deser prochie uyt het leggen vanden gemelden calsydewegh, op den voet hier vooren geroert Staet te verwachten, soodaenig dat het (...) in eene redelyckheyd te bestaen, dat de prochie in den oncost voorseyt, beloopende tot de somme van een en tachtentig ponden grooten wisselgelt soude contribuieren tot eenen gerechten helft, is by unanime voisen geresolveerd, in consideratie als voorsien voor soo vele als wethouderen van dese prochie aengaet, te consenteren, dat dese prochie tot vinden de gemelde helftscheede, sal betaelen tot de somme van veertigh ponden thien schellingen grooten wisselgelt ende gelyckerwijs sal moeten worden afgemeten eene houck van het huys van Joannes Callewaert (...). Over den inkoop van het huyschen voorseyt, niet vooder belofte van aen hun ende ter exclusie deser prochie te sullen draeghen den oncost dependent aen het afbreken den houck van het huys van dito Callewaert³⁸.'

³⁵ RAB Nr. 71 bevat het octrooi tot de kalsijding van de Droogenbroodstraat. Extrait uyt den resolutieboeck Van Burghmeester ende Schepenen der prochie van Lichtervelde begonnen 24 november 1774. Te bemerken valt dat de brug in de Droogenbroodstraat (= de hedendaagse brug in de Neerstraat over de Zwanebeek) tussen 1722 en 1732 een tolheffing kent.

³⁶ Zie: SINTOBIN, a.w., p. 24 en HAELEWIJN, a.w., p. 40.

³⁷ RAB, Nr. 113, 384. Project voor een steenweg, met aanduidingen van de onteigeningen die moeten uitgevoerd worden tussen Koolskamp en Lichtervelde, 18^{de} eeuw.

³⁸ Extrait uyt den resolutie boeck van Burghmeester ende Schepenen der parochie heerlichede ende Baronnie van Lichtervelde begonnen 24 november 1770.

Uiteraard bespoedigen dergelijke fait divers, onteigeningen en de onderlinge twisten tussen de gemeenten de vooruitgang der werken niet: in 1753 (de verbinding Brugge - Kortrijk is begonnen) spreekt Tielt over de verbinding. De weg wordt dus gepland in 1753 maar het duurt tot 1763 voor landmeter Van de Walle zijn werk aanvangt en het tracé in kaart brengt³⁹. In 1774 maakt Van de Walle opnieuw een studie van de landerijen die moeten opgenomen worden in het project dat Lichtervelde verbindt met de steenweg van Torhout naar Roeselare⁴⁰. Het duurt evenwel tot 1776 voor straatleggers de weg afwerken. Drieëntwintig jaar verlopen er tussen begin en einde. De verdere verbinding via Kortemark naar Adinkerke wordt zelfs na het Oostenrijkse tijdsgewricht verwezenlijkt!

Buitendien blijkt de weg ter hoogte van Lichtervelde niet van de nodige kwaliteit. Bronnen getuigen reparaties aan het baanvak. In 1782, zes jaar na zijn voltooiing, is de weg al aan herstelling toe. Zo beveelt de 'specificatie' van de landmeter Jacques Van de Walle en de griffier der parochie van Gits op 17 augustus 1782 een zekere J. Simon de Ruddervoorde *'sonder uytstel te gaan naar Brugge naar den huysen van mijnheer den schepenen ende commissaris om te ontvangen d'orders bij op sight van de reparatie van den calceydeweg. (...) Alzoo geauthoriseert om te doen repareren den calcydewegh van 800 calsyde in Steen Brugge te halen, af te halen door peerde boeren ende die te lossen langs de voornoemde calseydewegen ter presentie aldaer van uw officier ter plaetse, aldaer aen te werven inwoonders te doen het handt gedaen tot delven zaevel en bedienen van de calsydens'*⁴¹.

Daartoe dient hij 'te voeren steen en zavel noodigh tot de selve reparatie.'

Een Brugs commissaris der wegen visiteert en controleert de werken en merkt onmiddellijk dat de werken na 'drye daegen verleth' niet zijn aangevangen. De onachtzaamheid kost Simon een boete van vier guldens, het totaal met schrijven bedraagt fl.4-15-8. Pittig detail: de werken staan onder leiding van Van de Walle. Na heel wat heen en weer gekibbel – de juiste toedracht is niet in de documenten te achterhalen, voeren drie Pieters, een zekere Pieter de Cock, ene Pieter vander Schelde en een Pieter de Nolf de stenen 'naar de prochie van Lichtervelde vrij van Barrieren in gaen (...) met last van deze ter plaetse van lossinge in te leveren aenden gepreposeerden dies uyt crachte vande orders vande heer schepenen en commissaris'⁴². De leverancier Jozef van Neste 'heeft de laedinghe van achthondert calsyden uyt het magazijn, op den 9^{de} september geladen opden waeghen'⁴³.

³⁹ RAB, Nr. 113, 404. Project van de steenweg die Lichtervelde verbindt met de steenweg van Torhout naar Roeselare, gemaakt door J. Van de Walle, landmeter 1763.

⁴⁰ RAB, Nr. 113, 403. Zie ook RAB, Nr. 133, 299. Plan van de baan die de steenweg van Torhout naar Roeselare verbindt met de steenweg van Brugge naar Kortrijk via Lichtervelde en Koolskamp, gemaakt door P. Van de Walle en G. de Meulenaere, 1774.

⁴¹ Oud Archief Lichtervelde, nr. 72, Dossier Herstel Steenweg.

⁴² Ibidem.

⁴³ Ibidem.

In onderstaande brief worden enkele burgers opgeroepen om te verschijnen op een overlegvergadering in verband met het herstellen van de weg:

'Gecommitteerden vande groote gelande U wordt gedaghvaert mits desen ten sine van te compareren (...) ten huuse van Joannes Callewaert in collegie caemer omme te resolveren op brief gecommen vanden gecomitteerden vanden heer chevalier Dierixes president van syne majestyts provinciaelen raede in vlaenderen nopende de te doene reparatiën aenden calsyde wegh van communicatie ende regarderende de generaeliteyt deser prochie ende aldaer present te syn.'

In volgende brief worden 8 mensen verplicht onmiddellijk herstelwerken aan te vatten:

'Door den prochie van Lichtervelde te vermaenen de volgende personen ten eynde van begonnen werken tot het vermaecken vande calsyde omtrent den nieuwen molen (of gaand) in hun plaetse te stellen (...) op pene dat ten laste vande in faute blyvende (...) sal stellen eenen anderen persoon hunnen dubbelen peste volgens de placcaeten vande majestyt'

1. De weduwe van Adriaen Verduyn
2. Pieter de Jonghe
3. Jacobus de Laere
4. Martinus Kesteloot
5. Lucas Goddyn
6. François Vermeire
7. Alexander Maertens
8. Augustin Hillewaere

3.3 Verkeersdrukte

Betreffende de verkeersintensiteit langs de Theresiaanse route is de literatuur niet eenduidig. Volgens de bronnen die Hoor-naert raadpleegt is de trafiek tussen Roeselare en Torhout integraal kalm⁴⁴. Om dit aan te tonen beroept hij zich op gegevens van een twintig dagen durende telling in 1799. In die tijdspanne passeren aan de tolbarrière in Roeselare, richting Lichtervelde 79 voertuigen, of een gemiddelde van 4 betalers per dag: 34 vierwielcharettten, 16 tweewielcharettten, 11 vierwielvoertuigen, 9 landbouwkarren, 5 tweewielvoertuigen en 4 bereden paarden⁴⁵.



Tot diep in de twintigste eeuw bleef bij boeren en wagenmakers het gebruik bestaan om karren en wagens van een naamplaatje te voorzien, conform aan de reglementen van toen, getuige deze plaat op een boerenwagen, ooit in gebruik bij landbouwer Antoon Goethals - Vandecandelaere (met dank aan A. Verduyn).

44 Ibidem.

De auteur houdt evenwel geen rekening met het feit dat het enkel reizigers zijn die de tolleren betalen en aldus geregistreerd worden⁴⁶. Er zijn veel uitzonderingen die geen tolgeld hoeven te betalen. Zij die de weg gebruiken om naar hun akker te gaan zijn vrijgesteld⁴⁷. Zijn ook vrijgesteld: 'de beesten en de voituren die gaen om te werken voor het gebruik en het bouwen van de landen of van daer wederkerende, als ook de lastwaegens als zy gebruikt worden tot het doen de noodige herstellinge, het onderhoud of tot het maeken van de wegen, zyn vry van de taxe van onderhoud te betaelen⁴⁸. Verder zijn diverse instanties vrijgesteld van heffing: regeringsambtenaren, militaire verplaatsingen en postkoeriers in overheidsdienst⁴⁹.

Om te controleren wie zich op de weg begeeft en de veiligheid te vergroten registreert de Franse overheid karren en voertuigen. Aan de linkerkant voor het wiel bevestigt de reiziger een metalen plaat met zijn naam en de woonplaats erop: 'Allen eygenaer van ry-voituren zal gehouden zyn te doen schilderen op eene metaele plaet, met aenzienlyke letters zynen naem en woonplaets: die plaet zal genagelt zyn voor aen het rad en op de linker zyde der voituer, en dit op boete van 25 francs, die boete zal verdubbeld zyn ingeval de plaet draegt eenen naem of eene woonplaets die valsch of verzonnen is.'

Ondanks de tolleren spreken andere auteurs over een regelmatig en druk verkeer langs de Theresiaanse weg. Meer onderzoek is hier aangewezen.

3.4 Herbergaccommodatie

In elk geval staat vast dat de reizigers die in Lichtervelde of omgeving een tijdelijk logement of onderkomen zoeken, keuze hebben tussen een groot aantal herbergen in de dorpskom. Een rapport uit 1779 op bevel van het middenbestuur opgemaakt, resumeert de herbergen en de brandwijnhuizen waar de reiziger in die 'grootte parochie met veel verkeer en eenen wekelijksen markt' kan overnachten⁵⁰. In totaal zijn 19 herbergen opgenomen. Toch is dit aantal geen indicator van de verkeersintensiteit. In het Brugse Vrije dienen immers alle herbergiers 'ten minsten drij bedden voor

⁴⁵ RAB, JOS DE SMET. Inventaris van het archief van de Franse Hoofdbesturen in West Vlaanderen 1794-1814, Brussel, 1951, Nr. 196. 21 Ventose an VII: Répertoire du nombre des voitures qu'ils sont passer à la barriere de Roulers vers Thourout depuis le 2 ventose jusqu'au vingt et un, à huit heure du matin. Vergelijk ook HOORNAERT, a.w., p. 172.

⁴⁶ Bovendien maakt de auteur geen vergelijking en is het onmogelijk het juiste aantal naar waarde te schatten.

⁴⁷ Ook vandaag nog zijn landbouwtractoren vrijgesteld van verkeersbelasting voor het traject van de hoeve naar het veld.

⁴⁸ RAB, JOS DE SMET, a.w., Nr. 2321.

⁴⁹ Ibidem: 'l'adjudicataire se soumet encore à ne point percevoir les droits de la taxe sur les grands courriers des malles'. Particuliere postbedrijven daarentegen betalen wel: 'sont compris au présent bail les droits de la taxe résultant du passage des petites malles transportées pas des entrepreneurs particuliers.'

⁵⁰ Zie SINTOBIN, a.w., pp. 33-35 en HAELEWIJN, a.w., pp. 54-55.

den reysende man ende hemlieden te voorzien van stallingen, ten minste voor drij peerden, op pene van hunne taverne gesloten te worden, ten ware den Heere ende Wet om redenen anders toelieten⁵¹. Buiten het centrum, is de reiziger aangewezen op de herbergen langs de twee invalswegen. In tegenstelling tot de herbergen in de dorpskern, vormen die de onmisbare halteplaatsen waar de reiziger zich naar toe haast en soms opgelucht aankomt om er te overnachten, te schuilen voor onweer of om proviand in te slaan.

Aan of nabij de pas aangelegde steenweg zijn op het grondgebied van Lichtervelde ten minste vier herbergen waar reizigers kunnen overnachten: Den Artoys, Den Quackel, Het Haantje en Den Soeten Inval.

1. De herberg Den Artoys wordt op 28 april 1759 geötrooieerd en is voorzien van kamers en paardenstal voor 8 paarden, met twee bedden voor reizigers. Eigenaar is een zekere Deschrijvere en waard is Maerten Muylle⁵².
2. '*Gestaen ende gelegen langs de calsyde van Brugge op Meenen in t' gescheet van de prochien van Thourout en Lichtervelde*', is de herberg Den Quackel. Volgens manuscripten die van een mondelinge verklaring getuigen, gaat het om een herberg die tijdens de aanleg van de weg in de jaren '50 van de achttiende eeuw haar oorsprong vindt. '*Nemaer dat hij hadde altijd hooren zeggen dat het herberge geweest hadde van den jaere 1754 als wanneer den calsjidewegh is gemaekt geweest*'. Jozef Billiet is bewoner en eigenaar van de herberg '*deckende één bedde voor den reyzenden man*'⁵³.
3. Een boogscheut van de weg af, aan de kruising Bollestraat-Hazelstraat, lag de oude herberg Het Haentje. Er was, volgens de telling van 1779, geen stalling voor paarden, maar wel '*een camer voor de gaende man*'.
4. De herberg Den Soeten Inval is volgens de beschrijvingen gelegen aan de kalsijde van Brugge op Menen '*paelende van noorden jegens de Cortemarcqstraete*'. Thans moet dit de *Batjeshoek*, of de andere hoek, café Transport, zijn⁵⁴. Klopt de richting niet of is de herberg verplaatst, het is onduidelijk⁵⁵. In 1779 baat Carel Muyle de herberg uit die voorzien is van twee kamers en stalling voor acht paarden. Eigenaar van de herberg is een zekere J.B. Deschryvere die het pand in 1779 al '*sedert meer dan 14 jaer*' bezit.

Met een aan de zekerheid grenzende waarschijnlijkheid is naast de herberg een tolbareel gevestigd. Documenten die dit aangeven in het Oostenrijkse tijdvak vonden

51 Ibidem.

52 SINTOBIN, a.w., p. 35.

53 Zie: HAELEWIJN, a.w., pp. 32-33; SINTOBIN, a.w., p. 35.

54 Zie: VANDEWALLE, G.: a.w., p.78.

55 Zie: HAELEWIJN, a.w., p. 33; SINTOBIN, a.w., p. 35; RAB, JOS DE SMET, a.w., Nrs. 2678-2679 a) Herbergen; 2678: jaren XII-1807; 2679: 1808-1813. Bovendien spreekt het document Etat des Auberges, cabarets ou autres maisons de vente de boissons van l'Aigle (Den Arend), uitgebaat door Jean Elslander, op dezelfde weg, eveneens in de buurt van een oude barrière.

we niet terug, maar bescheiden uit de Franse tijd steunen de hypothese. Een inventaris van herbergen en drankgelegenheden uit 1807 verwijst tweemaal naar een 'cabaret a l'ancienne barriere'⁵⁶.

We willen hier de mogelijkheid opperen dat in de Franse periode de barelen voorwerp van discussie worden en er verschillende barrières verplaatst worden⁵⁷. Het opnieuw invoeren van de wegentaksen in de Franse tijd gebeurt, zoals kan afgeleid worden uit een resolutie, bij hoogdringendheid goedgekeurd op '24 Fructidor van het jaer 5 der fransche Republyke'.

3.5 Tolheffing

Zoals gezegd, is de tolheffing niet weg te denken bij het beheer en onderhoud van de wegen, zeker voor wat dit traject met een relatief hoge onderhoudslast betreft. De taksen dekken het onderhoud, het herstel van de wegen en de administratiekosten van de tolheffing.

Het is niet echter de Franse overheid zelf die de wegentaksen int. Per hoger opbod verpacht ze het innen van de wegentaksen aan privé-personen. De meestbiedende mag het bareel drie jaar uitbaten en staat in voor het onderhoud van dat deel van de route. 'Ieder barriere zal verpagt worden aen den meestbiedenden, met het last van het deel van den weg, aengetoond door den pagt-brief, te onderhouden op de bezondere voorwaerden, die voor ieder plaetze moeten geschieden, en dit voor den jaerlykschen pagt-prys die den meestbiedenden geven zal.'⁵⁸ Na de toekenning van de pacht van een bareel aan een pachter wordt een proces-verbaal opgemaakt: 'Procès-Verbal d'adjudication pour l'affermage de la perception de la taxe'. Daarin staat onder meer dat de pachters binnen de 24 uren een waarborgsom van 1 volledig pachtjaar dienen te storten bij de prefect. Kandidaat-pachters kunnen een bod doen op een lot van barelen.

⁵⁶ RAB: Etat des auberges, cabarets ou autres maisons de vente de boissons existant dans la commune de Lichterveld. In deze lijst uit 1807 zijn alle herbergnamen (klakkeloos) in 't Frans vertaald: Den Soeten Inval is La Douce Entrée geworden.

⁵⁷ Zie: HOORNAERT, a.w., p. 171.

⁵⁸ RAB, JOS DE SMET, a.w., Nr. 2307 en 2321.

Zo is er in het jaar V van de Franse republiek (1796) een lot (lot nummer vijf) dat vijf barelen bevat: een bareel in Roeselare op de weg richting Lichtervelde, één in Lichtervelde en drie barelen in Torhout (waarvan één richting Lichtervelde, één richting Wynendaele en één richting 'le Lyon d'or'⁵⁹). In een eerste ronde biedt een zekere Vanrenterghem uit Torhout 3000 frank. Een andere bieder, Vancaillie, wil 3025 franken neertellen maar moet in de tweede ronde boven de 4725 frank van Vanrenterghem bieden. Vancaillie krijgt de pacht definitief toegewezen voor 5550 frank, een prijs die hij jaarlijks betaalt voor de vijf barelen. Om de waarborg te betalen hypothekeert Vancaillie twee van zijn huizen met een totale waarde van 6780 frank. Dit overtreft de jaarlijks vereiste pachtsom en wordt geaccepteerd als waarborg.

Het verpachten van de bareeluitbating ging door tot in de Belgische tijd.

3.6 De administratie

Hoe zag dit bareel er nu uit en wat was het takenpakket van de bareelwachter?

Arrondissement-Commissariaat Thielt-Roeselare.

Verpachting der BARRIEREN voor 1865.

De Arrondissements-Commissaris doet weten dat de openbare verpachting der ontvangstrechten van de hieraangemelde barrieren, zal plaats hebben, voor eenen termijn van een jaar, ingaande den 1 januari 1864, te weten :

A. In het hotel de Rooster, te Thielt, donderdag den 8 december aenstaende om 2 uren namiddag, 1° De twee barrieren, geplaatst op den steenweg van Thielt langs Meucbeke naar Ingelmunster; 2° De twee barrieren, geplaatst op den steenweg van Thielt langs Wyngene naar den Hille; 3° De 2 barrieren, geplaatst op den steenweg van Thielt naar Wicken; 4° De vier barrieren, geplaatst op den steenweg van Ruysschelde naar Wicken langs Aersuele; 5° De twee barrieren, geplaatst op den steenweg van Ruysschelde naar de Hervormingschoolen.

B. In de Stadzaal, op de houtmarkt, te Roeselare, maandag den 12 december aenstaende, om 2 uren namiddag.

1° De twee barrieren, geplaatst op den steenweg van Roeselare langs Ardoye naar Ruysschelde; 2° De barrière geplaatst op den steenweg van Mooraleis naar Passchendaele; 3° De twee barrieren geplaatst op den steenweg van Lichtervelde naar Swevezele; 4° De barrière te plaatsen op den steenweg van Isghem naar Wynkel-St-Elci, wyk Botchmolens; 5° De drie barrieren, te plaatsen op den steenweg verbindende de gemeenten Cortemarck, Staden en Houghlede, te weten: aan de herbergen Poperinghs, te Cortemarck, het kruisken en het Hooge te Houghlede.

De verpachting zal plaats hebben, op de zelfde wyze als ten voorgaende jare.

Thielt, 6 november 1864.

De Arrondissements-Commissaris,
VANDEN BERGHE.

Op 6 november 1864 laat de arrondissements-commissaris van Roeselare-Tielt Vanden Berghe weten dat de openbare verpachting der ontvangstrechten op 12 december zal doorgaan in de stadszaal aan de Houtmarkt te Roeselare. In het bericht wordt gesproken van twee barelen op de steenweg van Lichtervelde naar Zwevezele. Ondertussen is de termijn van uitbating van drie tot één jaar gereduceerd.

⁵⁹ Wijk Zedelgem – De Leeuw.

Dénominations des Routes.	N ^o de l'ordre.	EMPLACEMENTS des BARRIÈRES.	DISTANCES.		Nbre de p.c.s.	Observations.
			En Arden.	En Nbr.		
<i>Route de Valenciennes à Dinant.</i>	1	Belleghem.	Wascoring.	2	900	<i>Les barrières sont situées dans le territoire de l'arrondissement de Valenciennes et de l'arrondissement de Dinant. Elles sont toutes à la distance de 100 p.c.s. de Valenciennes ou de Dinant.</i>
		Porte de Tournay à Courtray.	Courtray.	3	900	
		Dino de Bruges Idem.	Belleghem.	3	900	
	2	d'Ingelmunster.	Ingelmunster.	2	1100	
			Courtray.	2	1450	
		Cookcamp.	Cookcamp.	2	1450	
			Ingelmunster.	2	1450	
	3	Wierdanne.	Wierdanne.	3	1500	
			Lichtervelde.	2	1500	
			Cookcamp.	3	1500	
	4	Porte St. Catherine à Bruges.	Wierdanne.	2	1800	
			Bankenberghe.	3	1800	
	5	Porte Brauer, Idem.	Houtave.	2	2000	
			Bruges.	2	2000	
	6	Houtave.	Bruges.	2	2000	
	Bankenberghe.	Idem.	2	2000		
7	Porte de Lille à Menin.	Lille.	1	2500		
	Dino de Bruges Idem.	Dadzeete.	2	2500		
8	Dadzeete.	Menin.	2	2500		
		Roulers.	2	2500		
9	Roulers.	Dadzeete.	2	2500		
		Lichtervelde.	2	2500		
10	Lichtervelde.	Cookcamp.	2	2500		
		Roulers.	2	2500		
	Thourou.	Thourou.	1	2500		
11	Thourou.	Lichtervelde.	1	2500		
	Idem.	Wynendale.	3	2500		
	Idem.	Lion d'Or.	2	2500		
12	Du Lion d'Or.	Thourou.	2	2500		
		Bruges.	2	2500		
13	Porte des Marechaux.	Lion d'Or.	2	2500		
		Isbecke.	2	2500		
14	Dino de Damme.	Dadzeete.	2	2500		
	De Dadzeete.	Westespelle.	2	2500		
		Bruges.	2	2500		
15	Westespelle.	Dadzeete.	2	2500		
		Lecluse.	3	2500		

Het bareel zelf is uitgerust met een tolhek, een draaiboom en een meubel met collectebussen. Achter een laag muurtje of een borstwering zit de barrièrewachter en verspert met de draaiboom de verdere toegang tot de straat⁶⁰. In zijn bureel hangt hij alle besluiten, reglementen en wetten betreffende de wegenbelasting uit, op een paal naast zijn tolhuis prijken aanplakbiljetten met tarieven en afstanden naar andere lokaliteiten.

Op zegelpapier en in een geparafeerd register tekent hij dagelijks zijn ontvangsten op. Na aftrek van de onderhoudskosten vereffent hij driemaandelijks de pachtsom aan een departementaal georganiseerde centrale kas en om te vermijden dat hij de fondsen voor andere doeleinden gebruikt, moeten de onkosten goedgekeurd worden⁶¹.

⁶⁰ HOORNAERT, a.w., p. 51.

⁶¹ De centrale kas organiseert zodoende een wederkerig systeem. Zijn in een bepaald departement de fondsen onvoldoende om de onkosten te vergoeden, worden geldmiddelen uit andere departementen overgeheveld die de 'put' vullen.

TARIF van den omfang der tax tot onderhoud der nationale wegen.

<i>Aengespannen Wagens of Karren.</i>	Voor eene distantie van 5 kilometers.	Voor 2 distantien of 10 kilometers.	Voor 3 distantien of 15 kilometers.
	francs. centim	francs. centim	francs. centim.
Met een peerd	10	20	30
Met twee peerden	20	40	60
Met dry	30	60	90
Met vier	40	80	1 20
Met vyf	50	1	1 50
Met zes	60	1 20	1 80
Met zeven	70	1 40	2 10
Met acht	80	1 60	2 40
Met een os of ezel	5	10	15
Met twee	10	20	30
Met dry	15	30	45
Met vier	20	40	60
Met vyf	25	50	75
Met zes	30	60	90
Met zeven	35	70	1 5
Met acht	40	80	1 20
<i>Aengespannen Rytuygen op riemen.</i>			
Met een peerd	15	30	45
Met twee peerden	30	60	90
Met dry	45	90	1 30
Met vier	60	1 20	1 80
Met vyf	75	1 40	2 15
Met zes	90	1 80	2 70
Voor elk peerd of muyl-ezel waer op zynen ruyter is zittende	10	20	30
Voor elk peerd of muyl-ezel geladen, op den rug geleyd wordende met tauwe of met den band.	5	10	15
Over het ledig reyzen zal'er verelycht worden agtervolgens de schikkingen van den 7sten arttykel der Wet van den 14 Brumaire 7ste jaer, voor een peerd	10	10	15

Den tegenwoordigen Tarif opgesteld ingevolge dien gevoegd aan 't articulo der Wet van den 7 Germinat laetst door ons Prefect van 't Departement der Leye, om in alie de Comptoirs der Barrieren te worden aengeplakt. Gedaen tot Brugge in Prefecture den 10 Thermidor jaer 9.

Geteckend : D E V I R Y.

Door den Prefect, den Secretaris-generael,

Geteckend : H E N I S S A R T.

In de briefwisseling over de tolbarelen van het jaar 13 van de Franse republiek vinden we een aanvraag van de toenmalige burgemeester van Lichtervelde tot het op-

richten van een extra tolbareel⁶². Aanleiding tot de aanvraag is de lamenteerbare toestand van de weg richting Koolskamp die dringend aan herstel toe is, want hij is dan ook *'dans le plus mauvais état. (...) Il deviendra impraticable surtout vers coolscamp'*. De brief informeert de prefect over de onbruikbare weg en vraagt advies. De burgemeester zelf oppert het voorstel een bijkomend bareel te installeren op de meest geschikte locatie: *'de placer une Barrière sur ce passé à l'endroit le plus convenable'*⁶³. Ook vraagt hij dat Koolskamp bijdraagt in de oprichtingskosten van het bareel, *'quoi la commune de coolscamp pourrait contribuer'*⁶⁴. De prefect stuurt de aanvraag vrijwel onmiddellijk door naar de verantwoordelijke ingenieur voor Bruggen en Wegen *'qui est invité à donner son avis'*. Het gevraagde advies vernietigt voor het voorstel van de Lichterveldse burgemeester. Omdat er een bareel bestaat op het territorium van Koolskamp, -dicht bij de weg van Brugge naar Kortrijk- mag Lichtervelde geen extra bareel plaatsten: *'à la proposition du maire de Lichtervelde (...) trop d'inconvenience et trop peu d'avantage pour être accueillie'*. Bovendien zou een extra bareel het verkeer van Torhout naar Deinze hinderen. De prefect volgt het advies van Bruggen en Wegen op en brengt de burgemeester op 27 Germinal op de hoogte.

3.8 Dooibarelen

Naast het heffen van tol voor het onderhoud van de weg neemt de overheid bij vorst en dooiperiodes speciale maatregelen die het wegdek beschermen. 'De rydinge zal mogen by oogenblikken opgeschort worden geduerende de dagen van doey, op de kalsyde-wegen, volgens de bevelen van de prefecten der departementen'⁶⁵. Bij vrieskou sluiten de bestaande tolbarrières sluiten de weg af, maar veelal volstaat dit niet en installeert de overheid nieuwe, tijdelijke barelen, dooibarelen genoemd. Het regulier verkeer mag de weg niet meer op en overtreders wachten strenge boetes:⁶⁶ *'Zo wanneer het ghevorsen es ende derof compt in doyen ende van die de baillen ghesloten werden bij scepenen of huerlieden bevelene, ende yement quame up de cauchede zonder consent van der wet, dats elken te verbuerene de boete van X pp. Also dickent ende bovendien te beteren de mesdaet ende calchie gedaen ten zeggene van der wet.'*⁶⁷. Zo beslist het besluit van 15 november 1806 tot het dichtgaan van de wegen. Lichtervelde sluit het bestaande bareel en richt een tijdelijk bareel in 'aen den uytgang naer Coolscamp'. De tijdelijke maatregel functioneert naast de regeling om het gewicht van de wagens te beperken tijdens de winter. *'Van 11 Brumaire tot 11 Germinal, overeenkomstig met 1 November tot den laetsten Maerte zal eenen voerman geen laedinge van grooter gewigte mogen voeren als van 33 quin-*

⁶² RAB, JOS DE SMET, a.w., Nr. 2306. De brief is gedateerd 11 Germinal van het jaar XIII.

⁶³ Ibidem.

⁶⁴ Ibidem.

⁶⁵ Idem, Nr. 2321, Politie van de wegen, reglementen en onderrichtingen. Cohier van algemene onderrichtingen op de police van het ryden en het sluyten der barrieren ten tyde van den doey, behandigd door Mr. Betram Bourdloen.

⁶⁶ HOORNAERT, a.w., p. 51.

⁶⁷ Ibidem.

*taelen voor eenen wagen, en 25 quintaelen voor eene karre; en van den 12 Germinal tot den 10 Brumaire inclus, over-een-komstig met den 1 April tot den laetsten October, geen zwaerder laedinge als van 50 quintaelen voor eenen wagen, en 30 quintaelen voor eene karre, op pene van eene boete van 50 francs, en van alle onkosten schaeden en intresten te ontfangen, zoo op de peerden en rytuygen als op voerlieden. (...) Geduerende de zelve tyd-stippen van doey, zullen de publyke rytuygen, gezeygd diligencen, niet anders als reyzers mogen transporteeren, en de bagage van eenieder van hun zal de 8 kilogrammen niet mogen overtreffen.'*⁶⁸

Voor bepaalde voertuigen is een uitzondering voorzien. *'Zyn nogtans van dezen maet-regel ontslaegen de rytuygen gelaeden voor het approvisionnement der Landen Zeelegers en plaetsen van oorlog, de welke zullen vermogen te ryden uyt kragte van eene autorisatie van den Prefect (...) De rytuygen gesuspendeerd, gezeyd Postvoituren en andere, zullen vermogen te ryden geduerende de oogenblikken van doey, behoudens nogtans dat de zelve niet gelaeden zyn met marchandisen of andere zwaere objecten als zilver, koper, yzer'.*

De wetgever kijkt erop toe dat de dooibarelen flexibel gebruikt worden. Het gebruik van de bestaande barelen en de oprichting van tijdelijke barelen lijkt een eenvoudige maatregel maar de moeilijkheid schuilt in het feit dat alle barelen in de streek gelijktijdig moeten sluiten.

Hiertoe beroepen de onderprefecten zich op alle noodzakelijke middelen: *'de orders gegeven door de Onder-prefecten, zullen indervoegen geexpedieerd worden dat zy op den zelve tyd toekomen, op dat de sluytinge der barrieren zoude kunnen gebeuren den zelve dag en uere, op alle plaetsen hunner respectieve arrondissementen, ten dien eynde zyn de Onder-prefecten bemagtigd, niet alleenelyck de messagiers te gebreyken die aen hunne bestieringe geeegt zyn, maer alle andere noodzaekelyke middelen'.*

De bareelpachters moeten bevestigen dat ze het order ontvangen hebben: *'Zy zullen zig door de draegers hunner orders de reçus doen inbrengen, die dezen van de ontfangers zullen moeten eysschen. Deze verzaemelde reçus zullen aenstonds den Prefect toegezonden worden'.*

Daarnaast heeft de burgemeester van Lichtervelde de taak om het dichtgaan van de barelen vlot te laten verlopen, *'zoo haest deze bevelen in eene commune toegekomen zyn, zal den Meyer aen de garde-champetres portiers en geemployeerde van't octroy den sleutel behandigen van de barriere, waer over zy den toezigt hebben. De gezeyde geemployeerde, portiers of garde-champetres zullen deze sleutels behouden geduerende den gantschen tyd van deze sluytinge der Barrieren, om'er de passage te kunnen openen aen de rytuygen voor welke het ryden niet verboden is'.*

De wetgever zorgt niet alleen voor afdoende regels om de kwaliteit van de wegen te bewaren, hij ziet ook toe op de correcte naleving der wetten. Daarbij worden enerzijds beloningen gegeven aan wie een overtreding vaststelt. Anderzijds worden de bareelwachters die een voertuig in overtreding laten passeren met dezelfde boete als

68 Een kwintaal is 100 kg.

de overtreder bestraft. *'De gene die de overtreders aengeslegen of aengeklaegt hebben, zullen d'helft der boete ontfangen; d'ander helft zal gebruykt worden tot het vermaeken der kalsyden, en te dien opzigte gestord worden in de kasse van den ont-fanger der impositien van het canton, waer de in beslag neminge zal gedaen worden. (...) De pagters of hunne gepreposeerde die het zelve rytuyg zoude laeten passeren hebben, zonder te hebben doen uytwerken de voormelde schikkingen, zullen tot eene zelve boete gevonnist worden als de gene waer in den voerman heeft vervallen geweest. (...) De overtredingen zullen bevestigd door processen-verbaal, aen den Prefect gezonden worden binnen de 24 ueren, om tegen de overtreders strengelyk te werk te gaen, ingevolge de Wet van den 29 Floreal jaer 10, nopens de groote rou-ten'.*

4 Besluit en verder onderzoek

Op het einde van de achttiende eeuw zijn de gigantische infrastructuurwerken, die bijna honderd jaar in beslag genomen hebben, voorbij. Behalve de Romeinse heirbanen kennen de nieuwe en moderne Theresiaanse wegen geen voorlopers. In Lichtervelde passeren twee van deze verharde routes en realiseren ze de primaire condities voor de ontwikkeling van een zich herstellend reizigersverkeer, snellere postverbindingen en een vlottere handel. De voordelen van de soepele communicatie tussen dorp en regio kunnen in economische termen aangetoond worden – het economische belang is zo zonneklaar dat het nauwelijks met voorbeelden toegelicht hoeft te worden: het vervoer per as neemt in prioriteit toe, de weg draagt bij tot de economische verbetering van de streek.

Voorheen is het bijvoorbeeld onmogelijk de eeuwenoude dikke bomen in het bos van Wijnendale te verkopen. Het vervoer zakte te diep weg. Over de steenweg kunnen zwaardere transporten Lichtervelde nu gemakkelijk bereiken. De aanvoer van zeevis maakt het behoud van de visvijvers in het Bulskampveld en het Vrijgeweid overbodig. Geleidelijk lopen ze leeg en verzanden⁶⁹. De kleine verbetering aan de toltarieven (iets lager dan in de buurlanden) werkt de doorvoer in de hand en geleidelijk dalen de invoerrechten⁷⁰. In 1751 valt het doorvoerrecht van 2,5% op de werkelijke waarde op 1% en in 1765 op slechts 0,5%.

Cruciale vraag bij toekomstig onderzoek is of deze nieuwe verbindingen ook welvaart voor Lichtervelde brengen, en zo ja, in welke mate en op welke manier? Als de bestrating flink verbetert, is het immers aannemelijk dat de markt uitgroeit tot een ruime ontmoetingsplaats voor koper en verkoper. Uit het reglement van de weekmarkt vernemen we dat vreemde kooplieden en kramers de markt wekelijks bezoeken. Waar de markt tijdens de middeleeuwen er een is zoals zo vele, suggereert Sintobin in het Oostenrijkse tijdvak een groei van de markt als noodzakelijke voorwaarde voor de negentiende-eeuwse bloeiperiode van diezelfde markt. Binnen het stedelijk netwerk van Vlaanderen, ligt Lichtervelde tussen de regionale steden, Roeselare in het zui-

⁶⁹ Zie ook: GEVAERT M. *Wandelen op het Vrijgeweid*. Uitgave in eigen beheer, Torhout, 1998, p. 9.

⁷⁰ Zie: HAELEWIJN, a.w., p. 11. Het zou verkeerd zijn te besluiten dat de nijverheid in deze periode een grote bloei kent. In 1765 zijn er in de Nederlanden 3000 fabrieksarbeiders en tegen het einde van het Oostenrijks bestuur verviervoudigt dit getal.

den en Brugge in het noorden en kleinere stadjes als Torhout in het noordwesten en Tielt in het oosten.

Nader onderzoek kan uitwijzen in welke mate en op welke wijze Lichtervelde zich economisch naar de omliggende steden en dorpen positioneert en hoe deze dorpen zich op hun beurt naar Lichtervelde richten. Vragen die hierbij gesteld moeten worden betreffen de handel op levensnoodzakelijke producten en luxegoederen: hoe zat het met de handel in Torhouts, Brugs en Kortrijks aardewerk, het leer uit Torhout, of het glas uit Brugge? Om een beter beeld te krijgen van de interactie tussen Lichtervelde en zijn omgeving kan een herkomst- en bestemmingsonderzoek van het aantal reizigers meer klaarheid bieden. Peilingen naar economische factoren als tewerkstelling, handel en diensten kunnen eveneens belangrijke gegevens aan het licht brengen. Elementen die de 'eeuwen oude sterke wekelijkse markt' bewijzen, zijn inderdaad hier en daar in de vorm van kleine aanwijzingen te vinden.

Een hoofdweg over land wordt echter voor meer dan handel gebruikt. Wat bij deze nieuwe ontsluiting van Lichtervelde moeilijker te achterhalen is (maar niet minder ingrijpend), betreft de sociale, mentale en culturele kloof die vanouds de regio scheidt van een enclave zoals Lichtervelde. De betere wegen voeren meer bezoekers naar Lichtervelde en brengen langzamerhand verandering in het eeuwenoude culturele en materiële dorpsisollement. De bedrijvigheid van het personenvervoer vergroot de circulatie van ideeën. Voor de Lichterveldenaren betekent de nieuwe verharde weg meer dan de vlotte bereikbaarheid. De weg beëindigt het monopolie van de marktkramer als nieuwsbron en brengt de plaatselijke bevolking nu ondermeer via de post probleemloos in contact met een aanwassende informatiestroom uit de wijde omgeving. Ongetwijfeld wordt de kloof na verloop van tijd minder diep.

De wegen verspreiden niet alleen een nieuw gedachtegoed. In de jaren '90 van de achttiende eeuw maken ze de opmars van de Franse legers mogelijk. Zonder deze routes hadden de Fransen de Oostenrijkse Nederlanden nooit zo vlot kunnen veroveren⁷¹.

Deze korte flitsen illustreren de leemten in onze documentatie. Het zal heel wat onderzoek vergen om een zicht te krijgen hoe in deze eerste reeks van ingrijpende veranderingen in de ruimtelijke orde (in de negentiende eeuw zou de aanleg van de spoorweg een tweede impuls geven; een derde impuls komt er met de aanleg van de A17 in de twintigste eeuw) die de min of meer geïsoleerde bevolking geleidelijk aan ontsluit, zonder aanvankelijk de eigen identiteit aan te tasten.

○○○○○○○○○○○○○○

⁷¹ Zie bv. VAN BUYTEN L.: Infrastructuur en revolutie, openbare werken en urbanisatie te Leuven tijdens de tweede helft van de 18^{de} eeuw. In: Historia Lovaniensia. Studiën van leden van het departement geschiedenis van de Katholieke Universiteit te Leuven, 1975, nr. 46.

5 Bibliografie

- Art, Jan.: Hoe schrijf ik de geschiedenis van mijn gemeente? Delen I, II & III Gent, Stichting Mens en Cultuur, Centrum voor Geschiedenis, 1993-1999.
- Boschma, K.: Reizen in Napoleons tijd. Een avontuurlijke en soms hachelijke onderneming. Abcoude, Uniepers, 1992.
- Braudel, Fernand.: De Middellandse Zee en de mediterrane wereld ten tijde van Filips II. Het landschap en de mens, deel I Amsterdam /Antwerpen, Contact, 1992.
- De Vooy, A.C.: Geografie van de Noordelijke Nederlanden 1770 – heden. in: Algemene Geschiedenis Der Nederlanden, Dl. X Haarlem, Fibula – Van Dishoek, 1980.
- Gevaert, M.: Wandelen op het Vrijgeweid. Torhout, Uitgave in eigen beheer, 1998.
- Haelewijn, R.: Oostenrijkse wegen in West Vlaanderen. Brugge, Westvlaams Verbond van Kringen voor Heemkunde, 1971.
- Hoornaert, Geert.: Post- en verkeerswezen te Roeselare door de tijden heen 1500 – 1913. Aartrijke, Emiel Decock, 1995.
- Schmook, G.: Geografie van het Zuiden 1480-1780. in: Algemene Geschiedenis Der Nederlanden, Dl X Haarlem, Fibula – Van Dishoek, 1980.
- Sintobin, C.: Bijdragen tot de geschiedenis van Lichtervelde. in: De Oude Thouroutenaar, Torhout, 1952.
- Stabel, Peter.: Dwarfs among Giants. The Flemish Urban Network in the Late Middle Ages. Leuven, Garant, 1997.
- Van Buyten, L.: Infrastructuur en revolutie, openbare werken en urbanisatie te Leuven tijdens de tweede helft van de achttiende eeuw. in: Historia Lovaniensia. Studiën van leden van het departement geschiedenis van de Katholieke Universiteit te Leuven, nr. 46, 1975.
- Vandewalle, Georges.: Lichterveldse Ziektakjes Hakjes en takjes bijeen gerakeld Delen 1,2,3 en 4. Lichtervelde, Heemkundige Kring Karel Van De Poele, 1995.
- Van De Woud, Auke: Het lege land. De ruimtelijke orde van Nederland 1798-1848, Antwerpen, Contact, 1998.