



Onderweg van Steenbrugge naar Ingelmunster: de 18de-eeuwse kaart van een steenweg

Rijksarchief te Brugge, Archief van de watering van Moerkerke noord
over de Lieve, Kaarten, nr. 50

Bronnen in context 11



COLOFON

Titel

Onderweg van Steenbrugge naar Ingelmunster: de 18de-eeuwse kaart van een steenweg (Rijksarchief te Brugge, Archief van de watering van Moerkerke noord over de Lieve, Kaarten, nr. 50)

Auteurs

Stefanie Haerynck
Luc Janssens

Jaar van uitgave

2022

Verantwoordelijk uitgever

Colin Beheydt, algemeen directeur Stad en OCMW Brugge
Burg 12, 8000 Brugge

Wettelijk depot

D/2022/0546/11



Dit werk is gelicenseerd onder een Creative Commons Naamsvermelding-NietCommercieel-GeenAfgeleideWerken 3.0 Unported licentie. Bezoek <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0> om een kopie te zien van de licentie.

Omslagillustratie

Het dorp Oostkamp op de kaart van de steenweg (Rijksarchief te Brugge, Archief van de watering van Moerkerke noord over de Lieve, Kaarten, nr. 50).

Inhoud

Voorwoord	4
Inleiding	5
Van aardeweg tot steenweg <i>Stefanie Haerynck</i>	6
Brugge-Kortrijk: een bijzondere weg <i>Stefanie Haerynck</i>	9
Aanleg van de steenweg <i>Stefanie Haerynck</i>	12
Beheer van de steenweg <i>Stefanie Haerynck</i>	16
Landmeters tekenden de steenweg op kaart <i>Luc Janssens</i>	19
Beknopte literatuurlijst	22

Voorwoord

De teksten in deze publicatie kwamen tot stand binnen het project Historische Bronnen Brugge. Dit project zorgde tussen 2003 en 2014 voor de digitalisering van dertien belangrijke historische documenten uit de collecties van het Stadsarchief Brugge, Openbare Bibliotheek Brugge, Musea Brugge, het Grootseminarie Brugge en het Rijksarchief te Brugge. De coördinatie was in handen van Erfgoedcel Brugge.

Bij elke bron schreven onderzoekers en conservatoren artikelen die de inhoudelijke, vormelijke of codicologische aspecten van het document uitdiepen of de ontstaanscontext schetsen. Voor sommige bronnen werd een teksteditie of vertaling bezorgd of werden regesten opgesteld.

De bronnen, artikelen en tekstedities waren aanvankelijk beschikbaar op *historischebronnenbrugge.be*. In 2018 kregen ze een nieuwe thuis op het portaal *erfgoedbrugge.be*. Deze digitale publicatie zorgt ervoor dat de teksten op langere termijn beschikbaar blijven voor onderzoekers en geïnteresseerden.

De teksten in deze publicatie werden oorspronkelijk gepubliceerd in 2010. De teksten en bibliografische verwijzingen zijn naar aanleiding van deze nieuwe digitale publicatie niet geactualiseerd.

Inleiding

Een bijna veertien meter lange kaart toont het tracé van de aan te leggen steenweg tussen Steenbrugge (Sint-Michiels) en Ingelmunster in 1750. De weg vormde het sluitstuk van een economisch en militair belangrijk net van steenwegen in de Zuidelijke Nederlanden in de 18de eeuw. De nieuwe steenweg verving de bestaande en vaak onbruikbare landweg tussen Brugge en Kortrijk.

De kaart is mooi geïllustreerd met ingekleurde tekeningen van woonhuizen, molens, herbergen en kerken. De vele naamsvermeldingen van eigenaars van percelen, huizen, herbergen, bossen, vijvers en wegen die uitmonden op deze steenweg, maken van de kaart een uniek tijdsdocument.

Tot 2008 werd de kaart bewaard in het Stadsarchief Brugge. Sindsdien maakt de kaart deel uit van de collecties van het Rijksarchief te Brugge (Archief van de watering van Moerkerke noord over de Lieve, Kaarten, nr. 50).

Van aardeweg tot steenweg

Stefanie Haerynck

Transport, mobiliteit, communicatie en infrastructuur zijn onmisbare en vanzelfsprekende elementen in onze huidige leefwereld. Kunnen we nog bevatten dat het ooit anders was? Hoe zag het wegennet er enkele eeuwen geleden uit, zonder autosnelwegen maar met vaak moeilijk berijdbare aarden wegen? Cartografische archiefbronnen voeren ons terug naar de 18de eeuw, toen de basis gelegd werd van een modern wegenpatroon.

Veel grote Romeinse verbindingswegen waren na eeuwen sterk in verval geraakt. In de Zuidelijke Nederlanden waren mobiliteit en handel vóór 1700 afhankelijk geworden van een aantal waterwegen en van een diffuus landwegennet. Dit was niet meer dan een web van mogelijke tracés tussen twee steden. Die verbindingen vormden een kluwen van kronkelende aarden landwegen. Een belangrijke zorg was natuurlijke hindernissen zoals moerassige gebieden te vermijden. Het was geen comfortabele rit als je met paard en kar over verharde aardewegen moest rijden. Regenbuien herschiepen dergelijke wegen in geulen en putten. Een groot deel van het jaar verkeerden ze in een onbruikbare staat.

Al in de loop van de 16de eeuw legde de overheid 'straatschouwingen' op, waarbij lokale besturen inspectietochten langs wegen uitvoerden. Herstellingen door de aanpalende eigenaars bleven echter tot het minimum beperkt: putten werden opgevuld met bussels rijshout (twijgen en takken) en bedekt met aarde en zand. In feite hoorde de kar het karrenspoor van haar voorgangers te volgen om vlot vooruit te komen.

VERKEERSWEZEN EN POLITIEK IN DE 18DE EEUW

Zoals in Engeland en Frankrijk drong ook bij ons het belang van een degelijk uitgerust wegennet voor een vlotte handel en de ontwikkeling van nijverheid door tot de overheid. In Frankrijk stonden koning Lodewijk XIV en zijn minister Colbert al in de 17de eeuw achter de aanleg van een indrukwekkend netwerk van geplaveide wegen. Deze zogenaamde *pavés du roi* volgden het principe van de kortste afstand tussen twee steden. Naar Frans voorbeeld ontwikkelde zich ook in de Zuidelijke Nederlanden na 1704, onder het bewind van koning Filips V

genaamd van Anjou, een echt patroon van steenwegen. Voor 1704 bestonden er, op enkele uitzonderingen na, slechts korte stukken kasseiweg als uitlopers van steden of gekasseide delen van een weg in het centrum van een stad of dorp. Vanaf 1704 werd begonnen met de aanleg van steenwegen die twee steden met elkaar verbonden en die volledig gekasseid werden, onder andere Brussel-Leuven, Mechelen-Kontich, Brussel-Bergen, Brussel-Gent en Antwerpen-Lier.

Goede verbindingswegen kwamen ook vanuit strategisch-militair oogpunt niet ongelegen, aangezien troepen zich dan vlot van stad naar stad konden verplaatsen. De Zuidelijke Nederlanden waren op dat ogenblik immers volop betrokken bij de Spaanse Successieoorlog (1701–1713).

Vanaf 1713 zette het Oostenrijkse bewind onder keizer Karel VI die politiek verder. Men had oog voor de internationale doorvoerhandel en voor de binnenlandse economische groei. Het mercantilistische beleid van keizerin Maria-Theresa (1740–1780), vertegenwoordigd door landvoogden en gevormde ministers, stimuleerde grootschalige infrastructuurwerken. Toch ontbraken de financiële middelen om zelf de steenwegen aan te leggen. Als er al in infrastructuur geïnvesteerd werd, gingen de middelen eerst en vooral naar waterwegen en een aantal steenwegverbindingen tussen vorstelijke residenties.

Gevormd minister Antoon-Otto markies van Botta Adorno (1749–1753) was een voorstander van de uitbouw van een netwerk van kanalen. Hij liet omstreeks 1751 het kanaal Oostende-Brugge-Gent doortrekken tot aan de Schelde. In dezelfde lijn steunde hij de aanleg van steenwegen, omdat beide complementair waren. De kanalen en steenwegen stimuleerden zowel de doorvoerhandel als de regionale en lokale handel. Geografisch en hydrografisch waren de Zuidelijke Nederlanden een kruispunt van land- en waterwegen. Terwijl de doorvoer tussen de Duitse handelscentra en Oostende een belangrijk economisch gegeven bleef, zocht Brugge ook zuidwaarts een regionale afzetmarkt.

WEGENBOUWERS

De centrale regering trad niet zelf op als bouwheer van wegen maar stimuleerde activiteiten in die zin. Ze behield daarbij wel de controle op de activiteiten van provinciale en lokale overheden.

Dit deed de regering door een octrooi uit te reiken, een organiek decreet waarin het recht werd verleend en ook de voorwaarden werden bepaald voor de aanleg van een steenweg. Steden, kasselrijen of zelfs privépersonen moesten hun project motiveren. Meestal ontstonden er samenwerkingsverbanden, wat de besluitvorming echter niet eenvoudiger maakte. Stedelijk en regionaal eigenbelang konden de plannen immers dwarsbomen.

Ondanks het feit dat wegen in de 18de eeuw zonder een vooropgesteld plan werden aangelegd, resulteerde dit wel in een relatief homogeen en volledig patroon. Van 230 km in 1700 (waarvan 60 km geplaveid in 1715) groeide dit wegennet aan tot 2850 km in 1794. Daarmee beschikten de Zuidelijke Nederlanden over het dichtste wegennet in Europa.

Brugge-Kortrijk: een bijzondere weg

Stefanie Haerynck

Aan de concrete aanleg van de steenweg Brugge-Kortrijk in 1750 gaat minstens twaalf jaar politiek getouwtrek vooraf. De noord-zuidverbinding binnen de Zuidelijke Nederlanden verliep over kronkelende wegen die dorpen en gehuchten met elkaar verbonden. Tussen Brugge en Kortrijk was de Brugse heirweg een aaneenrijging van dergelijke wegen. Wanneer reizigers klaagden bij de gemeente waarop het slechte stuk lag, werden de aangelanden – de bewoners van wie het land aan de weg grensde – aangemaand om de nodige herstellingen uit te voeren. Zij hielden het op kortetermijndenken en vulden de putten met bussels rijshout en wat aarde. Een aantal regenbuien later was het oude zeer terug.

AANZET

Brugge en Kortrijk waren vragende partij voor de aanleg van een echte steenweg ter vervanging van de bestaande ‘avontuurlijke’ verbinding. Na 1713 leidde een periode van vrede en orde in de Zuidelijke Nederlanden tot een langzaam herstel van het economisch leven. Dit werd gesteund door een demografische groei: tussen 1700 en 1750 steeg de bevolking in het westelijk deel van het graafschap Vlaanderen met 25%. Hoewel er op het platteland meer geproduceerd werd, kwam de bevoorrading van de steden toch in het gedrang door de slechte verbindingen tussen stad en platteland.

In 1733 werd de weg vanuit Kortrijk van aan de Brugse poort tot de Kuurnebrug zonder octrooi gekasseid. Op 2 mei 1735 verkreeg de stad Brugge een octrooi voor het kasseien van de verbinding van aan de Katelijnepoort tot aan Steenbrugge, net over de vaart Brugge-Gent. Beide uitlopers van de steden waren een aanzet om de volledige verbinding te realiseren. Een grondige herstelling en de aanleg van nieuwe stukken vereisten echter een aanvraag bij de regering in Brussel.

Twee concurrerende projecten voor een noord-zuidverbinding zorgden voor uitstel. De steden Kortrijk en Brugge en de kasselrij Kortrijk verdedigden in 1738 een tracé dat het gebied van de roede van Menen moest ontwijken. De stad en

roede van Menen wilden niet bijdragen aan de kosten van de steenweg. De roede van Menen, een administratief onderdeel van de kasselrij, was sinds 1713 enkel nog in theorie een deel van de kasselrij. In 1678 kreeg Frankrijk bij de vrede van Nijmegen de stad en roede van Menen toegewezen. Bij de vrede van Utrecht in 1713 kwam dit gebied weer bij de Zuidelijke Nederlanden, maar de vroegere toestand van onderschikking aan de kasselrij Kortrijk werd niet behouden. De roede van Menen gedroeg zich vanaf toen onafhankelijk van de stad en kasselrij Kortrijk.

Net iets eerder deden de kasselrij van het Brugse Vrije en de steden Roeselare en Menen een aanvraag voor een steenwegverbinding tussen Brugge en Menen, via Torhout en Roeselare. Aangezien de betrokken partijen geen eensgezindheid bereikten, bleef een octrooi uit en konden er alleen herstellingen aan de bestaande weg uitgevoerd worden.

Van midden 1745 tot begin september werd de 'heirweg' tussen Brugge en Kortrijk verbreed en op sommige plaatsen met kasseien verstevigd om de Franse bezettingslegers vlottere doorgang te bieden. Toen het Brugse Vrije in 1750 nieuwe grootschalige herstellingen uitvoerde, vond markies Botta Adorno dat dit te veel leek op een echte aanleg van een nieuwe steenweg, zonder octrooiaanvraag. Brugge en het Brugse Vrije werden in Brussel ontboden. Ze motiveerden de werken, maar werden toch aangespoord om die met een octrooi te regulariseren. Ze vroegen samen met de stad Kortrijk een octrooi aan en verkregen dit op 30 september 1750.

MOTIVATIE

Het handelsverkeer tussen Brugge en Kortrijk had nood aan een degelijke noord-zuidverbinding. Bij gebrek aan een waterweg was een goed aangelegde landweg het enige alternatief. Bovendien was transport over de bestaande weg gedurende twee derde van het jaar bijna onmogelijk.

Een andere reden was het ontsluiten van het platteland, zodat lokale marktwaar vlot naar de steden Brugge of Kortrijk kon worden getransporteerd.

Vanuit Kortrijk kon een ruim gebied landinwaarts worden bereikt: Doornik, Bergen, Valenciennes en Roubaix, dat rijk was aan kalk, grondverbeteraar (mergelgrond), steenkool en steengroeven. Deze grondstoffen waren van belang voor een groot deel van het Brugse Vrije. Ontginning van het bosrijke gebied rond Oostkamp, Ruddervoorde, Egem, Pittem, het Bulskampveld, de Munckebossen en de Lakebossen had baat bij goede transportmogelijkheden.

Ook voor de havens van Nieuwpoort en Oostende was een vlotter bereikbaar en groter afzetgebied welkom. Met een degelijke weg zouden landbouwproducten

efficiënt naar de wekelijkse markt van Brugge of Kortrijk vervoerd kunnen worden. De verbinding zou de lokale en interne handel van de manufacturen of kleine productiewerkplaatsen stimuleren.

Tegenstanders van het steenwegproject zagen – om al dan niet gegronde redenen – hun financiële belangen geschaad. Zo meende de stad Gent dat het goederentransport over water op het kanaal Brugge-Gent naar Kortrijk zou verminderen. De Gentse kamer van Koophandel en enkele neringen, zoals die van de schippers, zagen de verbinding als broodroof. De kasselrij van de Oudburg in Gent vreesde voor verlies van inkomsten uit bierrechten die geheven werden op herbergen langs de verbinding Gent-Kortrijk. De steden Roeselare en Menen waren teleurgesteld omdat het door hen verdedigde steenwegtracé naar Brugge werd afgewezen onder druk van de stad Brugge, die de groeiende stad Roeselare als een concurrent beschouwde. De kasselrij Kortrijk haakte dan weer af omdat een deelname in de financiering van de nieuwe steenweg door de excentrische ligging ervan weinig zou bijdragen aan de economische ontwikkeling van haar gebied.

Enthousiaste ondersteuning kwam er wel van de steden Brugge en Kortrijk, het Brugse Vrije, maar ook van de Brugse kamer van Koophandel, de stad Kortrijk en het bisdom Brugge. Ook de Raad van Financiën, die uiteindelijk over de toekenning van het octrooi besliste, oordeelde dat het project aanmoediging verdiende omdat het de economie van de Zuidelijke Nederlanden ten goede kwam.

Aanleg van de steenweg

Stefanie Haerynck

BOUWTECHNISCHE KENMERKEN

Centraal lag de kasseiweg. Deze werd langs beide zijden geflankeerd door zomer- of aardewegen en grachten. De gangbare breedte van de steenweg was 50 tot 60 voet (14 tot 16,8 m). De kasseiweg zelf was tussen de 4,2 en 5 meter breed. Dit liet toe dat wagens elkaar konden passeren en inhalen. De kasseiweg zelf bestond ook uit drie delen: de 'koffer', de gekasseide oppervlakte en de zogenaamde borduurstenen. De uitgegraven koffer was een voet (28 cm) diep. Deze was opgevuld met geel zand of grind. De opvulling vertoonde een welving van zes procent, waarop de kasseistenen zorgvuldig werden gelegd. Deze werden vervolgens afgeboord met borduren. De welving zorgde ervoor dat het regenwater afgevoerd kon worden en dat de weerstand van de weg werd vergroot. Putten en karrensporen werden dus verbannen. De kasseien waren van zandsteen of witte steen en kwamen uit de dichtstbijgelegen steengroeven, in Henegouwen of Noord-Frankrijk.

De zomer- of aardeweg langs beide zijden van de steenweg was minstens anderhalve meter breed en was licht afhellend. Deze wegen werden aan de buitenzijde beplant met bomen. Daarnaast bevonden zich grachten van een halve meter diep en anderhalve meter breed.

OCTROOIWEG

De aanleg van een steenweg moest gebeuren volgens de bepalingen in het uitgereikte octrooi. De afmetingen voor Brugge-Kortrijk werden vastgesteld op een steenweg van 16,5 voet Brugse maat (4,5 m) op een wegbed van 70 Brugse voet (19,2 m). Naast technische afmetingen legde het octrooi ook bepalingen vast over de heffingen, hypotheek, de constructie van bruggen, de onteigeningen en de vergoedingen hiervoor, en de bepaling dat waar het kon de oude weg moest worden gebruikt. Het octrooi stelde dat er over het hele traject acht barrières (hefbomen op de weg waar tol werd geïnd) mochten worden opgesteld. Waar dat nodig bleek, mochten barrièrehuizen gebouwd worden. Het materiaal voor de aanleg van de weg werd door inwoners van de dorpen aangeleverd. Er werden wachters aangesteld om de materialen te bewaken, zowel overdag als 's nachts.

Het octrooi specificeerde ook het maximum laadgewicht en de tolvergoeding voor het zomer- en winterseizoen. Deze werd grotendeels bepaald door het model van het voertuig.

Een steenweg was in principe het hele jaar door berijdbaar, behalve de eerste acht dagen na de dooi. Dan stonden de beheerders enkel heel licht transport toe.

DE WERKELIJKE AANLEG

De aanleg van de steenweg Brugge-Kortrijk gebeurde simultaan vanuit twee richtingen: enerzijds van aan de brug in Steenbrugge, anderzijds van aan de stadspoort in Kortrijk, telkens tot aan de kapel Ten Doorne in Ingelmunster. De werken vanaf Steenbrugge stonden onder leiding van het Brugse Vrije, die voor het traject vanaf Kortrijk werden gedirigeerd door de stad Kortrijk.

Eerst werden de landmeters eropuit gestuurd om de nodige opmetingen te doen en te bepalen waar er gronden onteigend moesten worden. Men opteerde ervoor zoveel mogelijk het tracé van de oude heerweg te gebruiken en dit in de rechtlijnigheid van de steenweg te verwerken.

Het tracé werd eerst afgemeten en afgebakend met piketten. Vervolgens werd het bed uitgegraven, opgevuld met zand en grind en geëffend. In de laatste fase werd het kasseien aangevat. Dit gebeurde stuk voor stuk, bv. vanuit Steenbrugge tot Oostkamp, van Waardamme tot aan de kapel in Egem. Het Brugse Vrije bereikte de kasselrijgrens met Kortrijk in augustus 1750.

Nadat het wegbed was afgebakend, moest het worden uitgestoken. Eind december 1750 werd de breedte van de steenweg uitgestoken op het grondgebied van Ingelmunster, vanaf het Braembos tot aan de kapel Ten Doorne. Hiervoor werd een beroep gedaan op de inwoners van de dorpen waardoor de steenweg werd getrokken. De kasseien en arduinen boordstenen werden uit Béthune, Arras, Rijsel en Douai per schip naar Kortrijk gebracht via de Scarpe, de Aire, de Deule en de Leie. Aan de kaai van de Leie in Kortrijk werden de schepen gelost. Het materiaal werd opgeslagen in Ooigem. De kasseien werden per schip van Oostende naar Brugge gevaren. Ze werden gelost in Steenbrugge en daar opgeslagen in een magazijn. Voor het werkgebied Brugge-Ingelmunster werden de kasseien zowel uit Steenbrugge als uit Kortrijk aangevoerd. Er werden ook bakstenen aangevoerd voor de bouw van duikers, bruggen en barrièrehuizen.

Begin 1751 ontstonden er problemen met de kasseibevoorrading. In Artois werd de export van kasseien verboden omdat er in Frankrijk een tekort dreigde voor eigen werken. Vanaf eind april mocht de stad Kortrijk opnieuw 400.000 stenen ophalen in Rijsel.

Per dag bracht een wagen 20.000 tot 25.000 kasseien naar de oever van de Leie. Werklui of 'knechten' (hamers, stampers, dienders) legden de kasseien onder leiding van twee meester-kasseileggers. Andere werklieden waren belast met de constructie van duikers en riolen, de levering van wagens en paarden en het transport van kalk.

In de parochies die de last voor het kasseien van het tracé niet op zich namen, hanteerde het Brugse Vrije een systeem van aanbesteding.

Na het afwerken van het middenste deel ging de aandacht naar het maken en verbreden van de zomerwegen en het delven van de grachten. Tussen Kortrijk en Ingelmunster moesten twee rivieren worden overbrugd, de Heulebeek en de Mandel. Over de hele steenweg kwamen aanvankelijk zes barrières. Aan elke barrière mocht een barrièrehuis gebouwd worden.

Op de zomerwegen werden aan weerszijden van de 18de-eeuwse steenweg bomen aangeplant. Die absorbeerden veel water en er waren welkome financiële voordelen: volgroeide bomen werden gesnoeid en de verkoop van bomen of takken leverde een bijdrage aan de steenwegkas op.

De aanplanting van jonge plantsoenbomen langs de weg Brugge-Kortrijk bestond uit eiken en olmen, die op tien voet afstand van elkaar werden gezet. De initiële aanplanting was voltooid tegen 15 april 1752 voor het stuk Kortrijk-Ingelmunster. In 1753 werd een voorlopige aanplanting gedaan tussen Steenbrugge en de barrière van Waardamme.

HET GEREALISEERDE STEENWEGVERLOOP

Het gerealiseerde tracé sloot aan op het stuk vanaf de Katelijnepoort in Brugge tot aan Steenbrugge. Daar kruiste de steenweg het kanaal Brugge-Gent, ongeveer op de plaats waar Assebroek, Oostkamp en Sint-Michiels samenkwamen. Na de brug over het kanaal Brugge-Gent maakte de steenweg een bocht aan de herberg van Joseph Adens en volgde dan verder het tracé van de heerweg, met hier en daar een rechttrekking van het oude wegverloop.

Aan weerszijden van de weg bevonden zich landerijen en velden. Links van de steenweg behoorden deze velden toe aan een privépersoon, rechts aan de abdij van Eekhout. Op het grondgebied van Oostkamp zwenkte de weg lichtjes naar rechts aan herberg Den Hert en maakte een halve cirkel rond de kerk van Oostkamp. Links van de weg stond de kerk, rechts de pastorie met daarnaast het wethuis van de hertog van Ursel. Voorbij Oostkamp trok de steenweg recht door de landerijen en maakte een lichte bocht ter hoogte van de hofstede van Jacques Winckelman. Iets verder passeerde hij herberg de Blauwe Croone en vervolgens ging het naar Ruddervoorde. Links van de weg lagen twee vijvers die aan de abdij

Ten Duinen toebehoorden. Daarna maakt de baan een grote bocht naar rechts en doorsneed gronden die ook eigendom van de abdij waren. Rechts van de weg lagen landerijen, links een bos. De steenweg maakte opnieuw een serieuze bocht, nu naar links, en kwam ongeveer op de rechte lijn Brugge-Kortrijk terecht. Deze bocht was bedoeld om een vijver genaamd 'de Verloren Kost' te ontwijken.

Wanneer de weg buiten de bossen en velden van de abij Ten Duinen kwam, vervolgde hij het tracé in rechte lijn op Egem en liet links en rechts van de weg een aantal hofsteden liggen. In Egem zette de steenweg zijn tracé verder door de bossen van de heer van Egem, langs het gehucht Egemkapel. Vervolgens passeerde hij in Pittem en langs de herberg Rijseleinde (op het gebied van Ardoonie). Van hier af verliet de steenweg het tracé van de heerweg en zette zijn weg voort op Meulebeke en niet op Ardoonie. Vooraleer in Ingelmunster aan te komen ging de weg langs de Veldtmolen en herberg de Drie Roozen.

In Ingelmunster baande het tracé zich een weg langs het kasteel en over de rivier de Mandel. Het verliet Ingelmunster weer langs herberg den Hoghen Doorn. Verder vormde de weg de gemeentegrens van Hulste, doorsneed het Abeshulbos en maakte een grote bocht, om het grondgebied van Lendeledede – dat toebehoorde aan de Roede van Menen – te vermijden. De weg liet er de wijken de Stokerij en de Katte links liggen en maakte nog voor de Heulebeek een bocht. Daarna verliet hij het Kuurnse grondgebied. Vervolgens kwam hij over de Heulebeek de stad Kortrijk binnen via de Brugse Poort.

KOSTENPLAATJE

De financiële kost van de hele steenwegonderneming betekende een zware last. Om het project te kunnen financieren stond het octrooi de steden Brugge en Kortrijk toe leningen aan te gaan. Deze leningen waren erf- of lijfrenten. Heel wat privépersonen en instellingen participeerden in het project. De stad Brugge was verantwoordelijk voor de financiering van een vierde van het traject Brugge-Ingelmunster. Het Brugse Vrije financierde de resterende drie vierde van de aanleg Brugge-Ingelmunster. De stad Kortrijk nam de financiering van het volledige traject Kortrijk-Ingelmunster op zich.

Beheer van de steenweg

Stefanie Haerynck

Het toezicht op de aanleg en op het verdere beheer van de steenweg was de bevoegdheid van twee ambtenaren, een voor het stuk aangelegd door het Brugse Vrije, een andere voor het stuk Kortrijk-Ingelmunster. De respectieve stads- of kasselrijontvanger was verantwoordelijk voor de inkomsten en uitgaven. De grootste verhoopte vorm van inkomsten waren de barrièrerechten die volgens het octrooi mochten geheven worden.

BARRIÈRERECHTEN

Het was de bedoeling dat een steenweg zelfbedruipend zou zijn. Er werd tol geheven voor de bekostiging van het onderhoud en herstel van een steenweg. Het octrooi liet toe acht barrières op te stellen en er tol te heffen volgens specifieke bepalingen. Voor het traject Brugge-Ingelmunster ging een vierde van die inkomsten naar de stad Brugge en drie vierde naar de kas van het Brugse Vrije. Het was geenszins de bedoeling de stadskas te spijzen met de inkomsten uit de barrièrerechten, wel de leningen terug te betalen en er het onderhoud van de weg mee te betalen.

Kort na de voltooiing van het project bracht men zes barrières aan op het nieuw aangelegde traject. De barrière aan de Rabouwenberg (de Zeven Torens) op het stuk Brugge-Steenbrugge werd door de stad Brugge in een afzonderlijke rekening bijgehouden. Deze was al eerder in dienst en maakte geen deel uit van de acht toegestane barrières.

Vier barrières vielen onder het beheer van het Brugse Vrije, namelijk barrière het Oostkampleed aan de kerk in Oostkamp, de Z uutwaere in Waardamme, een op de wijk Egemkapel in Egem en een tussen Ardooie en Meulebeke aan de Veldtmolen. De stad Kortrijk beheerde twee barrières, een net buiten de Brugse poort en een aan de kapel Ten Doorne in Ingelmunster. Later kwam er ook nog den Hille in Zwevezele bij, waar de zijarm van de steenweg, de weg op Tielt, aansloot. De barrière aan de Sint-Katharinakapel in Bavikhove is ook van latere datum.

Deze barrières werden verpacht. Het tolrecht werd via een openbare aanbesteding aan een particulier toegekend. De barrières waren rood en wit geschilderd.

In het octrooi werden de heffingen vastgesteld. Voor elke koets of kar bespannen met één paard werden twee stuivers gevraagd. Als de koets door twee paarden getrokken werd, was de heffing drie stuivers. Elk paard of veulen dat niet bespannen was, gezadeld of niet, belast of onbelast, was goed voor een stuiver. Voor elke koe, stier of kalf of een ander dier met horens rekende de barrièrehouder twee oorden (1 oord = 1/4 stuiver) en voor elk schaap en varken één oord.

Iedereen werd aan deze tolheffingen onderworpen, met uitzondering van de hoogste gezagsdragers, zoals de gouverneur-generaal van de Oostenrijkse Nederlanden, de ridders van het Gulden Vlies, de generale officieren van het leger van de Oostenrijkse Nederlanden, de leden van de Raad van State, de leden van de Privéraad en de Raad van Financiën, de leden van de Grote Raad van Mechelen, de vertegenwoordigers van de Rekenkamer, samen met hun dienaars en wagens, en de officieren en de oorlogstroepen in korps of escorte. Ook personen die materialen voor het herstel van de weg moesten aanbrengen waren vrijgesteld, en wie land bezat aan beide zijden van de weg mocht vrij passeren om zijn grond te gaan bewerken of zijn kuddes te laten grazen. Al wie de barrières probeerde te ontwijken, kreeg een boete opgelegd als hij betrapt werd.

DRUK VERKEER OP DE WEG?

Een overzicht van de barrière-inkomsten schetst een beeld van het verkeer over een volledig jaar. De drukere maanden waren de zomermaanden, juli tot september. December en februari waren het rustigst.

WIE OF WAT REED ER OVER DE WEG?

Per octrooi werd er een onderscheid gemaakt tussen een charette of tweewielige kar en een chariot. Charettes waren sjezen voor personenvervoer en karren die boeren gebruikten om landbouwgewassen te vervoeren. De chariots of vierwielige karren werden meestal getrokken door vier paarden voor zwaardere ladingen, net als koetsen en de diligence of postkoets. Daarnaast volgden individuele reizigers de weg, gezadeld te paard.

PUBLIEKE VERVOERDIENST

Kort na het voltooien van de steenweg werd er een publieke vervoerdienst ingelegd die tijdens het 'zomerseizoen' (van 1 maart tot 30 oktober) een heen- en terugrit tussen Brugge en Kortrijk verzorgde. De aankomst- en vertrekplaats van de diligence in Brugge was herberg de Coorenblomme. De paarden werden gewisseld in Pittem aan herberg de Posterij. Om 5.30 uur vertrok er een koets uit

Brugge. Die kwam nog voor de middag aan in Kortrijk, aan herberg het Damberd op de Grote Markt. Vanuit Kortrijk vertrok er om 14 uur een koets richting Brugge. Tijdens de winter vertrokken er tegelijkertijd om 8 uur 's ochtends een koets in Brugge en een in Kortrijk.

De uitbating van de diligencedienst werd toegekend via aanbesteding. De aannemer genoot het exclusieve recht voor de diligences en koetsen en werd geacht degelijk materiaal ter beschikking te stellen. De passagiers konden hun bagage van minder dan 20 pond gratis meenemen (1 pond in het Brugse Vrije was toen 0,4639 kg.) Vanaf 1 juli 1751 was de uitbater verplicht dagelijks een publieke wagen van Brugge naar Kortrijk en van Kortrijk naar Brugge te laten rijden. Joannes Oosterlinck uit Gent was de uitbater. Het reglement over het vervoer en de betaling werd meermaals bijgesteld als gevolg van onenigheden.

In tegenstelling tot de verwachtingen van Brugge en Kortrijk en hun enthousiasme bleek de publieke vervoerdienst niet echt een succes. De Zevenjarige Oorlog (1756–1763) bracht in 1757 en 1758 een onderbreking van de handel en de zeevaart met zich mee. Volgens de aannemer was het niet langer rendabel om dagelijks een koets tussen Brugge en Kortrijk te laten rijden. Wellicht was dit voor hem een excuus om niet langer het barrièrerecht te moeten betalen. De stad Kortrijk gaf toe en gaf hem volledige vrijheid voor het organiseren van het vervoer.

In 1789 werd op het landhuis van het Brugse Vrije een volgende verpachting gedaan voor een periode van drie jaar. Ook werd het oorspronkelijke reglement bijgestuurd. Voortaan was de aannemer in de zomerperiode nog slechts verplicht om de twee dagen – in plaats van elke dag – met een koets met zes personen van Brugge naar Kortrijk te rijden. In Kortrijk zou er eveneens om de twee dagen een koets vertrekken om 14 uur. De aannemer kon een tweede koets inleggen indien nodig. In de winter was er enkel nog vervoer op aanvraag.

ANDERE INKOMSTEN

Naast de inkomsten uit de barrièrerechten en de diligencedienst waren er opbrengsten uit het heffen van boeten, de verkoop van snoeihout van bomen en de verhuur van stukken land langs de weg. Deze inkomsten bleken echter te gering om de balans in evenwicht te brengen. Na de aanleg waren er ook kosten voor het voortdurende onderhoud van de steenweg, de kasseiweg, de zomerwegen, de grachten, de beplanting, de barrièrehuizen, de betaling van het personeel en de administratie.

Landmeters tekenden de steenweg op kaart

Luc Janssens

Macht, grens en geschil hebben vanouds zowel op publiek- als op privaatrechtelijk vlak de inzet gevraagd van beëdigde landmeters als getuigen-deskundigen wanneer er afstanden of oppervlakten moesten worden vastgesteld. De cartografische en niet-cartografische producten die hiervan het resultaat waren, moeten als archiefstukken worden beschouwd. Ze zijn gemaakt ten behoeve van een bepaald doel en danken hun ontstaan aan besluitvormingsprocessen, aan administratief handelen. Ze kunnen een afzonderlijk archiefstuk zijn, maar meestal behoren ze tot een ruimer (administratief) dossier. Onderzoekster Kok definieert cartografische producten als “archivalia die niet in verbale maar in grafische vorm zijn gesteld”. Ze onderscheidt kaarten, kaartboeken, bouwtekeningen, profielen, plattegronden, aanzichten en schetsen. Vrijwel altijd zijn archiefkaarten specifiek en beperken ze zich tot een zeer bepaald gebied en thema.

DE KAART

Bij het in kaart brengen van eigendommen, een grensafpaling of een steenwegontwerp beoogden de landmeters objecten in het landschap picturaal weer te geven om het afgebeelde in zijn context of zijn ruimtelijk kader te plaatsen. Zo werden de belangrijkste gebouwen (kerken, kastelen, molens, hoeven en huizen) meestal in opstand getekend. Op deze wijze werden gebouwen reeds weergegeven op de oudste kaarten uit onze archiefinstellingen. In tegenstelling tot de militaire ingenieurs die reeds op het einde van de 17de eeuw naar een uniforme symbolentaal zochten, dus naar een modernere cartografische weergave, bleven de landmeters tot in de 19de eeuw picturale elementen in hun kaarten gebruiken. Al deze kaartproducten, van grote kaarten tot een ‘A4-tje met één enkel perceel’, werden door de landmeters ‘caerten figurative’ (figuratieve kaarten) genoemd. Het opstellen van typologieën van kaarten is dan ook eerder een fenomeen van de huidige tijd, waarbij gebruik wordt gemaakt van huidige inzichten in de historische cartografie. De toenmalige landmeters maakten zich hierover helemaal niet druk.

Donkersloot-de Vrij hanteerde in 1982 een typologie op basis van de inhoud en het doel waarvoor de kaarten vervaardigd waren. Als vierde categorie onderscheidde ze de civiel- en cultuurtechnische kaarten, gemaakt naar aanleiding van de aanleg van steenwegen en kanalen, het uitdiepen van rivieren, het rechte trekken van rivierbochten, de constructie van allerlei kunstwerken zoals bruggen, sluizen, molens enzovoort. Dit was het domein van de land- en edificiemeters en van de militaire ingenieurs (bv. Boulengier in Brabant op het einde van de 17de eeuw).

Naast de picturale weergave van reële objecten in het landschap, maakten de landmeters ook gebruik van een bepaalde symboliek. Bij de weergave van het bodemgebruik gebruikten ze een kleurensymboliek: meestal geel of bruin voor landbouwgrond, licht- of olijfgroen voor weidegrond, licht- of olijfgroen met wijde uit elkaar staande bomen voor fruitboomgaarden, donkerder groen met een dichte inplanting van getekende bomen voor bossen. Afwijkingen in dit kleurgebruik komen evenwel frequent voor.

Sinds het einde van de 17de eeuw, maar vooral vanaf 1704 worden in de Nederlanden steenwegen aangelegd. Hierover schrijft Stefanie Haerynck in haar bijdragen. De steenwegkaart van Steenbrugge naar Ingelmunster als project of als goedgekeurd traject zou een essentieel onderdeel van het besluitvormingsdossier moeten vormen. Het is opvallend dat de hier besproken kaart in een archief werd aangetroffen waar men ze niet zou zoeken. Een verklaring hiervoor geeft collega Stefanie Haerynck niet. Mij lijkt een verklaring te zijn dat het hier niet om het eindproduct gaat dat aan de instelling die over het octrooi handelde werd overgemaakt. Het ontbreken van een aantal typische elementen eigen aan de 18de-eeuwse kaarten, lijkt deze argumentatie te staven. Naast het grafische aspect bevatten kaarten meestal ook allerlei tekstopschriften die bij de interpretatie helpen. Ik verwijs hier in de eerste plaats naar een titel, waarin de naam van de auteur, zijn beroep, de instelling die hem toestemming verleend had om het beroep uit te oefenen worden vermeld (bv. *Caerte figuratief gemaect door mij ondergeschreven gesworen land- en edificiemeter van den geprojecteerden steenwegh van Steenbrugghe naer Inghelmunster...*), een legende, de schaal-aanduiding, enzovoort. Door het ontbreken van deze elementen lijkt de kaart dan ook niet volledig afgewerkt, al blijft het een belangrijk en mooi document.

DE UITVOERDER(S)

Voor het tekenen van civiel- en cultuurtechnische kaarten kwamen twee beroepen in aanmerking: de militaire ingenieurs en de land- en edificiemeters.

De militaire ingenieurs waren opgeleid in de militaire academies, die van het Geniekorps in 1713 te Brussel opgericht als (Koninklijke) Militaire Academie der Fortificaties en Mathematica, en die van het Artilleriekorps, na de Oostenrijks-Pruisische oorlog (1756–1763) te Mechelen opgericht als Keizerlijke Militaire

Academie, maar beter bekend als 'Mathematicaschool van het koninklijk Artilleriekorps'. De ingenieurs van laatstgenoemde academie waren verantwoordelijk voor de kaarten van het Zoniënwood in 1768 en van de Nederlanden in 1777 onder leiding van graaf de Ferraris.

De beroepsgroep der 'land- en edificiemeters' verdient nog enige uitleg. Onder impuls van de Brusselse land- en edificiemeters werd in 1703 gewerkt aan een nieuw reglement dat het beroep een statuut gaf, maar daarnaast ook richtlijnen uitvaardigde hoe het werk diende te gebeuren. Dit reglement werd door koning Filips V op 16 januari 1705 uitgevaardigd. Andere provincies volgden met de publicatie van de tekst, Vlaanderen pas in 1754. In het statuut werd onderscheid gemaakt tussen de landmeter die de vlakke opmeting mocht verrichten, en de edificiemeter die ook kubieke opmetingen mocht uitvoeren, en daarvoor een speciaal examen had afgelegd. Dergelijke opmetingen werden toegepast bij de constructie van huizen (berekening van het benodigde bouw materiaal, in casu de stenen), bij het bosbeheer (de opmeting van gekapt hout uit bv. het Zoniënwood) en bij de projectie en de aanleg van steenwegen en kanalen.

Welk was de rol van de land- en edificiemeter in dergelijke steenwegprojecten? Niet alleen moest hij één, meestal twee steenwegtracés aan zijn opdrachtgevers kunnen voorleggen, maar daarnaast was hij ook de man die het kostenplaatje van de voorgestelde projecten diende te becijferen. Hier trad hij dus op als expert: hij berekende ondermeer de benodigde hoeveelheid zand voor de bedding, het aantal kasseien, de oppervlakte en de prijs van de onteigende gronden en eventueel de gronden die in ruil werden aangeboden uit het domein. Soms werd de land- en edificiemeter ook werkleider-opzichter tijdens de aanleg zelf.

BEKNOPTE LITERATUURLIJST

Bij de teksten van Stefanie Haerynck

L. Genicot, 'Etudes sur la construction des routes en Belgique', in: *Bulletin de l'Institut de recherches économiques et sociales de l'université de Louvain*, x (1944) 421–451; XII (1946) 495–559.

L. Genicot, *Histoire des routes belges depuis 1704*. Collection nationale LXXXIX. Brussel, 1948.

S. Haerynck, *De verbinding Brugge-Kortrijk. Een Oostenrijkse weg 1738–1775*. Onuitgegeven licentiaatsverhandeling. KU Leuven, 1997.

Placcaet-boecken van Vlaanderen. Behelsende alle de placcaten beginnende van den jaer 1152 tot en met 1763, vergaedert door J.H. Varenbergh.

Bij de tekst van Luc Janssens

Y.M. Donkersloot de Vrij, *Topografische kaarten van Nederland voor 1750, aanwezig in de Nederlandse Rijksarchieven*, Utrecht, 1981.

L. Janssens, *Kaarten op bestelling. De beroepsgroep van land- en edificiemeters in het hertogdom Brabant en de landen van Overmaas (1685–1795)*, Onuitgegeven doctoraatsverhandeling KU Leuven, Leuven, 2006.

L. Janssens, 'Picturale cartografie of een cartografie met picturale elementen', in: *Met passer en penseel. Brussel en het oude hertogdom Brabant in beeld, Tentoonstellingscatalogus Koninklijke Musea voor Schone Kunsten van België 15 september–17 december 2000*, Brussel, 2000, p. 28–37.

M. Kok, 'Oude kaarten in archieven', in: *Spiegel historiael*, 20/2 (1985), p. 61–69.