

# Het wegennet rond Geraardsbergen onder het Franse Keizerrijk

Jacques DE RO

In een tijd van snelle vervoermiddelen met een degelijk uitgeruste infrastructuur klinkt de uitspraak van Auguste de Portemont uit 1870 natuurlijk vreemd als hij zegt dat de stad “*une assez forte distance*” verwijderd ligt van de grote bevolkingscentra, wat hij vervolgens omschrijft als “*une situation isolée*”.

Afstanden zijn in ons jachtig bestaan relatieve begrippen. Zo is anno 2004 het aantal kilometers langs de rijweg dat hij opgeeft tussen de Oudenbergstad en de naburige steden niet echt “ver” te noemen: Lessen (7,5 km), Ninove (15 km), Edingen (16 km), Aat (18 km), Ronse (20 km), Oudenaarde (23 km), Aalst (25 km), Gent (35 km), Brussel (40 km) en Bergen (45 km). Met de auto zijn deze locaties immers binnen het uur bereikbaar<sup>1</sup>.

De economische ontplooiing van een stad of regio valt of staat met een goed uitgebouwd transportnet<sup>2</sup>.

De Portemont ziet voor de handel en nijverheid van zijn stad een hoopvolle toekomst weggelegd. De aanleg van “*den ijzeren weg*” (vanaf 1855) zorgt voor een regionale ontsluiting en brengt nu mensen en goederen gemakkelijk en sneller dan voorheen naar de meeste van voornoemde steden. Met de kanalisatie van de Dender (vanaf 1865) wordt zelfs transport te water een supplementaire troef voor de verdere economische ontwikkeling van de streek<sup>3</sup>. Toch blijft het isolement diep geworteld bij de inwoners van het Denderstadje, een gevoel waarop lokale politici de voorbije decennia graag hebben ingespeeld om overheids gelden los te krijgen voor de zogenaamde “ontsluiting” van de streek.

Ook in de vroege 19<sup>de</sup> eeuw is dit gevoel van niet bereikbaar duidelijk aanwezig in een brief van 5 maart 1808 van Henri Van Crombrugghe, burgemeester van Smeerebbe, gericht aan de prefect

van het Schelvedepartement (de huidige provincie Oost-Vlaanderen)<sup>4</sup>. Hierin geeft hij een uitvoerige beschrijving over de lamentabele toestand van het wegennet rond de Denderstad. Het is een smeekbede aan de Franse administratie om dringende verbeteringswerken uit te voeren. De verbindingswegen van Geraardsbergen naar de naburige steden, zo stelt de politicus, zijn zo onberijdbaar, dat zijn medeburgers “*se trouvent pour ainsi dire enfermés*”. Zo is de weg van Geraardsbergen naar Brussel via Aalst in zeer slechte staat. Hij is het jaar voordien hersteld tot Smeerebbe, maar eenmaal aangekomen op het plateau van Heldergem is de weg niet meer geplaveid en in zulke slechte toestand dat elke passage onmogelijk is. De paardenkadavers die er langs de baan liggen “*attestent abondamment les pénibles efforts que l’on doit faire pour y passer*”. Maar zelfs de geplaveide weggedeelten

<sup>1</sup> A. DE PORTEMONT, *Recherches historiques sur la ville de Grammont*, Tomel Premier, Gent, 1870, p. 2; Eénneveertig jaar later schrijft ook V. Fris: “Geeraardsbergen is tamelijk ver verwijderd van andere steden van eenige belangrijkheid” in V. FRIS, *Geschiedenis van Geeraardsbergen*, Gent, 1911, p. 10.

<sup>2</sup> Het transportnet in België vindt zijn oorsprong in de Middeleeuwen. Er is dan vooral sprake van lokale verbindingen. De eerste steenwegen worden in de 18<sup>de</sup> eeuw aangelegd op bevel van keizerin Maria-Theresia. In de 19<sup>de</sup> eeuw wordt de basis van het huidige wegennet gelegd (wet van 10 maart 1838). De wet van 10 april 1841 op de buurtwegen heeft de bedoeling te zorgen voor goede verbindingswegen, die van groot economisch belang zijn in het pas gestichte België. De tracés van de buurtwegen (de wegen buiten de bebouwde kom) worden vastgelegd en de buurtwegen worden in kaart gebracht in de atlanten der buurtwegen. De gemeenten krijgen de verantwoordelijkheid voor de berijdbaarheid van de wegen. Als gevolg van de wet verhoogt het aantal verharde buurtwegen van 3.040 km in 1840 tot 6.376 km in 1850. Buurtwegen en gemeentewegen vormen samen de kleine wegen; de gewestwegen, de provinciale wegen en de snelwegen vormen de hoofdwegen. Het wegennet maakt een expansie door na W.O. II. Vandaag zijn er 1.700 km autowegen, 1.200 km expreswegen, 15.000 km hoofdwegen en 9.000 km kleine wegen in Vlaanderen, [www.vlaamsbrabant.be/objects/ontspannen/cultuur/breedbeeld/VOETWEGEN%20brochure%20website.doc](http://www.vlaamsbrabant.be/objects/ontspannen/cultuur/breedbeeld/VOETWEGEN%20brochure%20website.doc)

<sup>3</sup> A. DE PORTEMONT, op.cit., pp. 16-17.

zijn doortrokken met vijf à zes parallelle wagensporen en maken het de weggebruiker en de reiziger bijzonder moeilijk om zich te verplaatsen<sup>5</sup>.

Van Crombrugge wijst tevens op het uitzonderlijk economische belang van “*la route impériale*” van Geraardsbergen naar Gent. Ook hier zijn bepaalde gedeelten niet geplaveid of moeten dringend hersteld worden. De weg van Geraardsbergen naar Lessen is dan weer van belang voor de verbinding van de Denderstad met het departement Jemappes (de huidige provincie Henegouwen). Het is de kortste en meest natuurlijke weg om tot Bergen te geraken. Hij is echter niet geplaveid en tijdens de zes wintermaanden moeilijk berijdbaar, waardoor Geraardsbergen gedurende deze periode verstoken blijft van goederen uit het aangrenzende departement. Vrachtrijders die in Lessen aankomen zijn dan verplicht om hun waren op schepen te laden en, indien de rivier het toelaat, naar Geraardsbergen te transporteren. Alleen kleine vrachten kunnen per rijtuig langs de weg worden vervoerd.

Precies een week later, op 12 maart 1808, wordt het onderwerp bij de prefect van het Schelvedepartement opnieuw

aangekaart in een brief van advocaat Jacobus Gregorius Begheijn (°1753), burgemeester van Geraardsbergen<sup>6</sup>. Ook hij onderstreept het belang van het verharden van de weg van zijn geboortestad tot Lessen. Nochtans is volgens hem in 1789 een overeenkomst gesloten tussen de Staten van Henegouwen, de Magistraat van Geraardsbergen en de leden van het Hoofdcollege van het Land van Aalst om dit project te laten uitvoeren. Maar door de machtswisselingen die er op gevolgd hebben en door de continentale oorlog onder het Franse Keizerrijk zijn deze werken nooit aanbesteed.

Ook de weg van Geraardsbergen naar Gent is op sommige plaatsen niet geplaveid en tijdens de wintermaanden of regenperiodes praktisch onberijdbaar. Een bijkomend obstakel is de hoge tol die de Franse bezetter heft op sommige doorgangen.

Hetzelfde geldt voor de verbinding van de Oudenbergstad met Oudenaarde en met Edingen. De slechte staat van deze wegen zorgt voor zware beschadiging en zelfs vernietiging van rijtuigen, het verlies aan paarden en de beschadiging van goederen. Ook hier ervaart Begheijn hetzelfde isolementgevoel van zijn medeburgers en besluit hieruit dat “*notre ville est réellement inaccessible de toute part, que nos*

*habitants sont pour la plus grande partie de l’année relegués dans leur foyers, et que toute espèce de commerce leur est formellement interdite*”.

Met de teloorgang van de lokale economie doelt Begheijn op het verdwijnen van een bloeiende tabaksnijverheid, die door de Franse overheid zwaar is belast. Hij ziet dan ook het einde van de ellende van de Geraardsbergenaars met de aanleg van een geplaveide weg naar Lessen. Zo kunnen langs deze weg boeren en plattelandslieden voor het transport zorgen van onder meer steenkool, ijzer en leisteen naar het Schelvedepartement en dit gedurende het hele jaar. In- en uitvoer van goederen zullen aldus de werkgelegenheid bevorderen, de consumptie aanzwengelen en de handel en nijverheid in de regio doen herleven.

Ook de volgende jaren zal het wegnnet rond Geraardsbergen, mede door de magere investeringen van het stadsbestuur en de nieuwe machtswisseling, er weinig op verbeteren. Tot overmaat van ramp woedt na de overstromingen van de Dender in september 1816 een ware hongersnood in de stad...<sup>7</sup> Een goede reden blijktbaar om nogmaals de noodzakelijke wegenwerken op de lange baan te schuiven.

<sup>5</sup> Zelfs tot in het begin van de 20<sup>ste</sup> eeuw liggen er heel wat wegen op het platteland rond Geraardsbergen er onverhard bij. Zij worden meermaals gefotografeerd door notaris Désiré Declercq (1842-1923), die in de streek in de periode 1874-1905 op zoek gaat naar idyllische (vaak niet te situeren) landschappen.

<sup>6</sup> RAG, Schelvedepartement, nr. 3725, brief 168-172.

<sup>7</sup> V. FRIS, op.cit., p. 259.

**N.v.d.r. : Het vervolg op deel 1 van ‘Het huis der Lombarden’ verschenen in ons vorig nummer, zal worden gepubliceerd na de voltooiing van de restauratiewerken (o.a. het schilderen van de voorgevel).**