

De atlassen van de buurtwegen (ca. 1841-1845) Een miskend cartografisch patrimonium

Jean-Marie YANTE*

Vlak na de onafhankelijkheid zijn de politieke gezagdragers en de belangrijkste stuwende krachten van België bewogen door hetzelfde streven om de jonge Staat uit te rusten met goede verbindingswegen, een onontbeerlijke voorwaarde voor algemene bloei. De centrale regering, de provincies, de gemeentemandatarissen en kapitaalkrachtige particulieren schuiven voor één keer hun particularismen en egoïstische belangen opzij en bundelen hun krachten, zodat ons wegennet in minder dan een kwarteeuw een buitengewone ontwikkeling ondergaat.

De verwezenlijkingen hebben zowel betrekking op de grote wegen als de buurtwegen. Wat deze laatste betreft, betekent de wet van 10 april 1841 op de buurtwegen, die geïnspireerd is op het Franse model van 1836¹, een beslissende wending. Ze verplicht de gemeenten immers te zorgen voor de goede berijdbaarheid van hun wegen, verschaft hun de middelen en treedt op tegen elke tekortkoming. Deze wet ligt eveneens aan de basis van een grootse cartografische onderneming, namelijk het opmaken van de atlassen van de buurtwegen.

Deze atlassen, bij het publiek minder bekend dan het Franse en Hollandse kadaster, vormen een originele bron die veel verder reikt dan de geschiedenis van het wegennet. Studies waar deze bron aangeboord wordt, blijven vrij schaars². Dit artikel wil een beeld ophangen van de grote fasen van en de belangrijkste medewerkers aan dit initiatief, alsook de rijke documentatie illustreren op basis van gevallen, ontleend aan enkele gemeenten uit de provincies Namen en West-Vlaanderen.

Het wegenbeleid van de overheid (18de eeuw - begin 19de eeuw)

De belangstelling voor vervoerproblemen dateert niet uit de eerste jaren van het onafhankelijke België. De

staatslieden en zakenlui uit de 18de eeuw zijn er bijzonder gevoelig voor. Inzake wegen laat de Oostenrijkse regering echter het initiatief in zeer ruime mate over aan de provincies en gemeenten. De aanleg van de steenweg Brussel-Luxemburg vormt hierop een belangrijke uitzondering.

* Bijgewerkte versie van een uiteenzetting in Luik in augustus 1992 op het 4de *Congrès des cercles francophones d'histoire et d'archéologie de Belgique* (of 51ste Congres van de Federatie van kringen voor oudheidkunde en geschiedenis van België), sectie „Archivistiek”, en gepubliceerd onder de titel „La loi du 10 avril 1841 sur la voirie vicinale et l'établissement des *Atlas des chemins*”, in *Archief- en Bibliotheekwezen in België*, deel LXIV, 1993, p. 173-189.

Voor de kostbare hulp bij het opzoeken van de documenten danken wij van harte de heer D. Van Overstraeten en mevrouw M. Renson, respectievelijk departementshoofd en wetenschappelijk medewerkster bij het Rijksarchief te Namen, de heer J. Goffaux, hoofdingenieur-directeur, en de heren Sana en Saubain van de technische dienst van de provincie Namen, alsook de heer M. Ryckaert, wetenschappelijk assistent bij de Culturele dienst van de provincie West-Vlaanderen te Sint-Andries-Brugge. In verband met de rol van Philippe Vandermaelen konden wij rekenen op het gezaghebbend advies van mevrouw L. Wellens-De Donder, wetenschappelijk medewerkster bij het *Centre national d'Histoire des Sciences*, die wij eveneens erg erkentelijk zijn. Ten slotte, gaat onze dank naar de heer J.-M. Duvosquel, hoofd van het Cultureel departement van het Gemeentekrediet, omdat hij de publikatie mogelijk maakte.

¹ Wet van 21 mei 1836 (*Bulletin des lois du Royaume de France. IXe série: Règne de Louis-Philippe Ier, roi des Français*, 1836, 1ste semester, deel XII, p. 193-200).

² Er zijn evenwel een aantal studies in verband met de Romeinse wegen (bijvoorbeeld M.-H. CORBIAU, „La chaussée romaine Reims-Cologne entre la Meuse et Bastogne”, *Miscellanea archaeologica in honorem H. Roosens*, Brussel, 1983, p. 145-164 [Archaeologica Belgica 255], industriële complexen (met name J.-M. DUVOSQUEL, „L'héritage industriel de dom Nicolas Spirlet à Poix: de la famille Geoffroy à la Société anonyme des Hauts-Fourneaux, Forges et Usines du Luxembourg (1795-1858)”, *La sidérurgie en Terre de Saint-Hubert de Jehan Riffar à Nestor Martin*, uitgegeven door A. DIERKENS en J.-M. DUVOSQUEL, Brussel, 1994, p. 35-61 [Saint-Hubert en Ardenne, Art-Histoire-Folklore, deel 5] en het vroegere wegennet van een gemeente (voor Ukkel: J.-M. PIERRARD, „Chemins et sentiers piétonniers”, *Ucclesia*,

Daar het wegnnet gedurende verscheidene jaren verwaarloosd was, wil de Franse overheid zich alleen wijden aan de aanleg, de herstelling en het gewoon onderhoud van de „grote wegen” in de Verenigde departementen. De middelen blijken ontoereikend ondanks aanzienlijke subsidies van de Schatkist en de tolrechten, die na een kortstondige afschaffing opnieuw worden ingevoerd onder de benaming onderhoudstaks (1797-1806). Het decreet van 16 december 1811, dat een volledig nieuwe indeling van de wegen wil doorvoeren, betreft de departementen bij de kosten voor de verbetering en de instandhouding van een belangrijk gedeelte van het wegnnet.

Na een toename van de centralisatie en een periode van radicale decentralisatie verdeelt het Hollandse bewind de „grote wegen” in twee klassen, die respectievelijk ten laste van de Staat en de provincies komen. Anderzijds ligt het Oostenrijks concessiesysteem, dat in 1819 opnieuw wordt ingevoerd, aan de basis van ongeveer 30% van de steenwegen die tussen 1815 en 1830 in gebruik worden genomen.

De jonge Belgische Staat verruimt zijn bevoegdheids-sfeer doordat hij de wegen van tweede klasse aanpakt, hoewel hij voor de bestrating en begrinting van deze wegen nog ruimschoots een beroep doet op de provincies, de gemeenten en zelfs particulieren. De opbrengst van de tolrechten, waarvan de handhaving bekrachtigd wordt bij de wet van 10 maart 1838, gaat integraal naar het onderhoud en de modernisering van het wegnnet. Door bepaalde provincies uitgevoerde grote werkzaamheden worden gefinancierd via opcentiemen of de uitgifte van leningen. Ook de gemeenten verbeteren naar gelang van hun mogelijkheden de buurtwegen, die tot 1830 sterk verwaarloosd worden³.

De wet van 10 april 1841

Op 9 februari 1838 dient Barthélemy-Théodore de Theux, minister van Binnenlandse en van Buitenlandse Zaken⁴, bij de Kamer een wetsontwerp over de buurtwegen in⁵. De definitieve goedkeuring volgt slechts op 26 maart 1841, terwijl Charles Liedts de portefeuille van Binnenlandse Zaken heeft. Deze tekst wordt op 10 april van hetzelfde jaar afgekondigd⁶.

Deze wet is een echt buurtwegencharter en ingedeeld in vijf hoofdstukken, namelijk „de erkenning en de afbakening van de buurtwegen” (hoofdstuk I) – het enige hoofdstuk dat ons hier aanbelangt –, „het onderhoud en de verbetering van de buurtwegen” (hoofdstuk II), „de verbreding, het rechtekken, het openstellen en de afschaffing van de buurtwegen” (hoofdstuk III), „de buurtwegpolitie” (hoofdstuk IV), dat met name handelt over de organisatie van het korps van buurtwegcommissarissen, en ten slotte „de provinciale reglementen” inzake buurtwegen (hoofdstuk V)⁷.

Vreemd is wel dat de wet geen omschrijving van het begrip buurtweg geeft. Nochtans vinden we in het eer-

ste artikel van het oorspronkelijk ontwerp wel een definitie: „Er is sprake van een buurtweg wanneer deze weg, ongeacht het vervoermiddel, wettelijk erkend wordt als noodzakelijk voor alle inwoners van een of

vanaf nr. 147 van september 1993, publikatie in afleveringen). Zie ook J.-M. DUVOSQUEL en Cl. LEMOINE-ISABEAU, *La région de Comines-Warneton. Sept siècles de documents cartographiques et iconographiques*, Brussel, 1980, p. 107-108 [Historische verzamelingen Pro Civitate, reeks in -4°, nr. 8].

³ Voor meer details verwijzen wij naar de werken van L. GENICOT, „Etudes sur la construction des routes en Belgique”, *Bulletin de l'Institut de recherches économiques* (Leuven), deel X, 1938-39, p. 421-451, vervolg in *Bulletin de l'Institut de recherches économiques et sociales*, deel XII, 1946, p. 495-559, en deel XIII, 1947, p. 477-505. Zie ook de interessante synthese van dezelfde auteur: *Histoire des routes belges depuis 1704*, Brussel, 1948 [Collection nationale, 8ste reeks, nr. 89].

⁴ De Theux was van 1834 tot 1840 kabinetschef. Zijn naam is o.m. verbonden met de gemeentewet van 30 maart 1836 en de provinciewet van 20 april van hetzelfde jaar. Zie Ch. TERLINDEN, „Barthélemy-Théodore de Theux”, *Biographie nationale publiée par l'Académie royale des Sciences, des Lettres et des Beaux-Arts de Belgique*, deel XXIV, 1926-29, kol. 771-782; L. ROPPE, „Barthélemy Théodore de Theux de Meylandt”, *Nationaal Biografisch Woordenboek*, deel IX, 1981, kol. 743-748. – Op 18 april 1840 werd hij op Binnenlandse Zaken in de regering Joseph Lebeau opgevolgd door Charles Liedts. Cf. Th. JUSTE, „Charles-Augustin Liedts”, *Biographie nationale*, deel XII, 1892-93, kol. 107-109.

⁵ *Moniteur belge. Journal officiel* (hierna *Moniteur*), 10 februari 1838. De tekst van het ontwerp en de memorie van toelichting zijn opgenomen in de *Moniteur* van 17 februari. Op 20 januari 1836 had de Theux reeds een wetsontwerp ingediend betreffende de geplaveide en met steenslag bedekte buurtwegen (*Moniteur*, 21 januari 1836). Op 2 juli 1838 wordt het document op verzoek van de centrale afdeling van de Kamer voor advies overgemaakt aan de provincieraaden (*Bulletin administratif du Ministère de l'Intérieur. Première série. 1830-1847*, deel IV, jaargangen 1838-40, p. 160-161). De centrale afdeling dient op 22 januari 1839 haar verslag in (*Moniteur*, 23 januari 1839; publikatie van de tekst en de amendementen: *Moniteur*, 28, 31 januari en 1 februari 1839). De volksvertegenwoordigers beginnen de bespreking op 24 januari maar ingevolge de politieke omstandigheden worden de werkzaamheden verdaagd. Het punt wordt in februari 1840 opnieuw op de agenda geplaatst. Ingevolge een motie van orde moet de bespreking vanaf het eerste artikel worden hervat. De wet wordt op 26 februari door de Kamer aangenomen. De eindstemming heeft plaats in de Senaat op 19 maart het jaar daarop. Door de wijziging van enkele bepalingen wordt de tekst opnieuw naar de Kamer verwezen.

⁶ *Moniteur*, 20 april 1841. De Interprovinciale des services techniques voyers de Wallonie organiseerde ter gelegenheid van het 150-jarig bestaan van de wet een rondreizende tentoonstelling en publiceerde een brochure: *Histoire de la Voirie*, (1991).

⁷ In verband met deze wetgeving, de daaraan voorafgaande parlementaire besprekingen, de instructies, ministeriële rondschrijvens en beslissingen betreffende de toepassing ervan, alsook de rechtspraak van het Hof van Cassatie en de Hoven van Beroep dienaangaande verwijzen wij naar het goed gedocumenteerd werk van J. SAUVEUR, *Commentaire législatif, administratif et judiciaire de la loi du 10 avril 1841 sur les chemins vicinaux modifiée par les lois du 18 juin 1842 et du 20 mai 1863, suivi du texte des règlements provinciaux en vigueur*, Brussel, 1866. Kort na de afkondiging van de wet had advocaat-generaal A.-J. DELEBECQUE er reeds een studie aan gewijd: *Commentaire législatif de la loi du 10 avril 1841 sur les chemins vicinaux*, Brussel, 1841. Zie ook *Loi du 10 avril 1841 sur les chemins vicinaux, expliquée par la discussion dans les Chambres législatives, avec la solution, sous chaque article, des difficultés que*

meer gemeenten, of van een deel van een gemeente". Deze definitie omvat de rijks- en provinciale wegen, alsook de in concessie gegeven wegen en zelfs bepaalde privé-wegen maar is te absoluut gebleken. De centrale afdeling van de Kamer wil de erkenning van buurtwegen overlaten aan het oordeel van de gemeenteraden onder de goedkeuring van de deputaties van de provincieraden „die de lokale behoeften, de ligging en de huidige staat van de wegen tot regel zullen nemen”⁸. Zonder hier nader te willen ingaan op de diverse wetgevendende bepalingen, vestigen we de aandacht op de middelen die de gemeenten ter beschikking worden gesteld voor werkzaamheden aan buurtwegen: prestaties van de inwoners (in natura of in geld), opcentiemen op de belastingen en patenten, alsook speciale belastingen ten laste van industriële ondernemingen die het wegnnet hebben beschadigd. Als verdere financieringsmogelijkheid vermeldt de wet ook de toekenning van stads- en provinciesubsidies, alsook het invoeren van tolgelden.

Artikel 12, dat het eerste hoofdstuk van de wet afsluit en het resultaat is van lange besprekingen, bepaalt: „de buurtwegen zoals ze erkend en opgenomen zijn in de algemene rooi- en afbakeningsplannen, zijn onverjaarbaar zolang ze bestemd zijn voor het algemeen gebruik, onverminderd de rechten die verworven zijn vóór de totstandkoming van deze wet”.

Dankzij deze wet en ten koste van belangrijke budgettaire inspanningen stijgt het net van met keien of steenslag bedekte buurtwegen van 3.040 kilometer in 1840 tot 6.376 kilometer tien jaar later⁹.

Behoeftte aan authentieke documenten

Opdat de maatregelen ter bescherming en verbetering van het buurtwegennet doeltreffend zijn, zijn er authentieke en voldoende gedetailleerde documenten noodzakelijk. De wetgever verplicht dan ook elke gemeente binnen twee jaar in het bezit te zijn van de „algemene rooi- en afbakeningsplannen van de buurtwegen”. Deze plannen moeten de grenzen van de openbare eigendommen vermelden om ze te kunnen beschermen (afbakeningsplannen) en, met het oog op een goede politiewerking, de scheidingslijn tussen de openbare wegen en de aangrenzende eigendommen opnieuw invoeren of wijzigen (rooiplannen).

Op deze plannen moeten de volgende elementen voorkomen: de vastgestelde breedte van de wegen (grachten inbegrepen), de breedte die ze moeten hebben na onderzoek en wettelijke erkenning, de oppervlakte en de omschrijving van de grond die van de aanwonende eigenaars moet worden ingenomen. Daar waar het gebruik zulks voorschrijft, dient men eveneens te vermelden dat het onderhoud ten laste van deze aangrenzende bewoners komt.

Krachtens oude ordonnanties, het besluit van het *Directoire* dd. 23 messidor jaar V (11 juli 1797)¹⁰, de

wet van 9 ventôse jaar XIII (28 februari 1805)¹¹ of ingevolge de reglementen van de Staten die werden uitgevaardigd ter uitvoering van artikel 146 van de Fundamentele Wet voor het Koninkrijk der Nederlanden (1815)¹², bestaan er dan in de meeste provincies plannen of beschrijvende tabellen van de gemeentewegen. De wet van 1841 bepaalt dan ook duidelijk dat deze tabellen, als het geval zich voordoet, binnen twee jaar moeten worden aangevuld en aangepast.

Tijdens de bespreking van het ontwerp in de Kamer is gebleken dat een dergelijke procedure nadelen inhield. De schaal kon immers verschillen van gemeente tot gemeente en zelfs tussen wijken van een zelfde gemeente. Uit later onderzoek blijkt dat geen enkele gemeente plannen bezit die aan de vereiste voorwaarden voldoen. De regering beslist dan nieuwe plannen te laten opmaken voor het hele land.

Tijdens de parlementaire besprekingen had kamerlid Cools, die verkozen was in het arrondissement Sint-Niklaas, gelet op de vermoedelijke kostprijs van het project, een alternatieve oplossing voorgesteld: waarom zou men zich er niet toe beperken om op basis van het kadastrale plannen op te maken waarop enkel de wegen zouden voorkomen. Eventueel zou men er de ontbrekende wegen en paden kunnen aan toevoegen. Zijn collega Dubus¹³ haakte daar op in, dat men de kadastrale plannen niet absoluut diende te verwerpen¹⁴.

présente le texte, Brussel, 1842; A. FOIDART, *Examen de la législation sur la voirie vicinale*, Luik, 1852; L. DELAUNOY, *Voirie vicinale et voirie urbaine. Lois, règlements, décisions judiciaires et administratives coordonnées et annotées*, 2de uitgave, Frameries, 1903; G. MARCOTTY, *De la voirie publique par terre. Grande voirie, voirie urbaine, chemins vicinaux*, Brussel, 1911 (nieuwe herziene en bijgewerkte uitgave door V. GENOT, Brussel, 1930; 3de uitgave, 1964); R. MULLIE, *La voirie vicinale*, Brussel, 1934.

⁸ *Moniteur*, 28 januari 1839.

⁹ L. GENICOT, *Histoire des routes*, p. 55.

¹⁰ *Bulletin des lois de la République française*, 2de reeks, deel IV, 2de semester jaar V, nr. 132, p. 13-14.

¹¹ *Bulletin des lois de l'Empire français*, 4de reeks, deel II, vendémiaire-ventôse jaar XIII, nr. 35, p. 26-31.

¹² *Journal officiel du Gouvernement de la Belgique*, deel V, 3de trimester 1815, supplement bij nr. 29, p. 53.

¹³ Gaat het om ridder B. Du Bus, kamerlid voor het arrondissement Zinnik, of om volksvertegenwoordiger Du Bus sr. uit Doornik?

¹⁴ „Het is juist”, zo voert hij aan, „dat deze plannen enkel de breedte die de wegen hadden aangeven op het ogenblik dat het werk van het kadastrale werd gedaan, maar het is altijd een uiterst nuttige inlichting. Eens het plan is opgemaakt, dient enkel nog te worden rechtgezet wat moet worden rechtgezet, hetzij om over te nemen wat van de weg werd ingenomen, hetzij om de weg de breedte te geven die noodzakelijk is om berijdbaar te blijven” (*Moniteur*, 7 februari 1840).

In verband met de kadastrale bronnen zie ook J. HANNES, „De voorbereiding van het parcellair kadastrale. Een bronnenstudie”, *Drie-maandelijks Tijdschrift van het Gemeentekrediet van België*, 21ste jaargang, nr. 80, april 1967, p. 79-88; Id., „Het primitieve kadastrale (vóór 1840) als bron voor de studie van de plattelandseconomie”, *Economische Geschiedenis van België. Behandeling van de bronnen en problematiek. Handelingen van het Colloquium te Brussel*, 17-19 nov. 1971 (5de en 6de secties), uitgegeven door H. COPPEJANS-

Voordien reeds had de centrale afdeling van de Kamer het bezwaar geopperd dat nieuwe plans overbodig waren. In het verslag van deze afdeling stond immers dat „de kadastrale plans niet dezelfde garanties bieden als een bijzonder plan dat is opgemaakt met de volgens het wetsontwerp vereiste formaliteiten. Toen de kadastrale plans werden opgemaakt, hadden de gemeenten en omwonende eigenaars geen belangstelling voor het gedeelte dat betrekking had op de buurtwegen; (...) er moeten dan ook enkele vergissingen zijn gebeurd, zowel wat de richting als de breedte van de wegen betreft; men heeft toen helemaal geen aandacht besteed aan de wederrechtelijke inbezittingen van de omwonende eigenaars of aan de grondinnemingen die noodzakelijk zouden zijn geweest om de wegen te verbreden of recht te trekken”¹⁵.

De wet van 10 april 1841 is niet van toepassing op de steden, als zij geen landelijke zones hebben. Steden die wel landelijke zones hebben, moeten het *extra muros* en buiten de agglomeratie gelegen gedeelte krachtens het ministerieel rondschrijven van 2 september van hetzelfde jaar laten opnemen in de plans¹⁶. Uit de praktijk blijkt dat er ter zake heel wat afwijkingen bestaan¹⁷.

De leiding van zo'n belangrijk initiatief mocht niet worden overgelaten aan de gemeenten, die doorgaans niet het geschikte personeel hebben om een dergelijke taak uit te voeren. Aan de werkzaamheden moet anderszids een algemene visie ten grondslag liggen en de kosten van deze werken moeten zoveel mogelijk beperkt worden. Deze inmenging van het centraal gezag mag dan ook niet beschouwd worden als een opslokken van de gemeentelijke prerogatieven, vermits de gemeentemandarissen de morele verantwoordelijkheid van de werkzaamheden behouden.

Financiering van het project

Tijdens de parlementaire besprekingen verschillen de meningen over de financiering van het project. Sommigen beroepen zich op het algemeen belang van het project. Zij stellen voor dat de Staat het hele project voor zijn rekening neemt en er een bijzonder fonds voor aanwendt dat gestijfd wordt door opcentiemen op de hoofdsom van de directe belastingen. Anderen vinden dat de buurtwegen vooral een lokaal karakter hebben en dat de uitgaven dus volledig ten laste komen van de gemeenten. Uiteindelijk kiest men voor het verdelen van de uitgaven tussen de twee gezagsniveaus. Tijdens de besprekingen in de Senaat wordt aangevoerd dat bepaalde gemeenten een last zullen opgelegd krijgen die niet in verhouding staat tot hun inkomsten. De commissie stelt voor om de uitgaven te verdelen tussen de steden en gemeenten naar gelang van hun inkomsten door middel van een halve opcentiem gedurende vijf jaar op de hoofdsom van de directe belastingen¹⁸. Dit voorstel wordt niet in aanmerking genomen. Via

een rondschrijven van 8 juli 1841 worden de Besten-dige Deputaties ertoe verplicht het noodzakelijke krediet te laten inschrijven of zo nodig ambtshalve in te schrijven in de begrotingen van de gemeenten¹⁹.

De Senaatscommissie berekent de prijs van de hele onderneming op 567.611 F, namelijk 235.408 F voor de betaling van de landmeters, 317.203 F voor het opmaken en afdrukken van de plans en bewijsstukken en 15.000 F voor de toezichtskosten. Als berekeningsbasis schat men dat een landmeter 100 hectare per dag kan verkennen en een vergoeding van 8 F krijgt. Voor de plans geeft men 7 centiem per hectare en 8 centiem per perceel dat aan de wegen grenst²⁰. Later moest worden vastgesteld dat er in deze raming een vergissing is geslopen, omdat de aan de wegen grenzende percelen meer dan de helft van de kadastrale percelen vormen (en niet zoals men gedacht had een kwart). Er zal een extra bedrag van 180.000 F moeten worden toegekend, waardoor de totale uitgaven ongeveer 750.000 F zullen bedragen²¹.

Henri Heuschling leidt de werkzaamheden

Om het opmaken van de algemene rooi- en afbakeningsplans van de buurtwegen tot een goed einde te brengen wordt bij het Koninklijk Besluit van 21 april 1841 bij het ministerie van Binnenlandse Zaken een bijzonder en tijdelijk bureau opgericht. Dit Koninklijk

DESMEDT, Brussel, 1973, p. 193-201 [Archief- en Bibliotheekwezen in België, Extranummer 10]; A. ZOETE, *De documenten in omloop bij het Belgisch kadaster (1835-1975)*, Brussel, 1979 [Miscellanea archivistica, deel XXI]; J. VERHELST, *De documenten uit de ontstaansperiode van het moderne kadaster en van de grondbelasting (1790-1835)*, Brussel, 1982 [Miscellanea archivistica, deel XXXI].

In 1840 waren alle kadastrale plans nog niet opgemaakt. In de provincie Luxemburg werden de werkzaamheden pas in de jaren 1841-43 beëindigd. Cf. J. RUWET en C. BRUNEEL, *Le duché de Luxembourg à la fin de l'Ancien Régime. Atlas de géographie historique*, aflevering I: *Introduction*, door F. MIRGUET, Louvain-la-Neuve, 1982, p. 97 [Travaux de la Faculté de Philosophie et Lettres de l'Université catholique de Louvain, deel XXVI – Section d'histoire, deel VI]. Ook in Limburg werden de werkzaamheden in het decennium 1840 voortgezet (J. HANNES, „De voorbereiding...”, p. 80, noot 7; Id., „Het primitieve kadaster...”, p. 193).

¹⁵ *Moniteur*, 28 januari 1839.

¹⁶ J. SAUVEUR, *Commentaire*, p. 6, nr. 5.

¹⁷ Enkele voorbeelden in de provincie Luik: G. MARCOTTY, *De la voirie publique*, p. 60. Juridisch gezien kent de Belgische wet het begrip stad niet. De gemeentewet van 30 maart 1836 heeft het onderscheid tussen steden en dorpen opgeheven en spreekt enkel van gemeenten.

¹⁸ *Moniteur*, 6 en 10 maart 1841.

¹⁹ J. SAUVEUR, *Commentaire*, p. 12, nr. 19.

²⁰ *Moniteur*, 27 februari 1841.

²¹ Voor de bijdrage ten laste van de Staat werd in de begrotingen van 1842 en 1843 141.902,75 F ingeschreven. Aanvullende bedragen van respectievelijk 50.000 en 40.000 F werden uitgetrokken op de begrotingen van 1844 en 1845 (*Moniteur*, 2 januari 1842, 1 januari 1843, 16 februari 1844 en 18 maart 1845).

Besluit bepaalt ook dat de leiding van dit bureau als buitengewone en tijdelijke opdracht aan een ambtenaar van het Rijk zal worden toevertrouwd²². Op 15 juni van hetzelfde jaar sluit Jean-Baptiste Nothomb, minister van Binnenlandse Zaken, een overeenkomst met Henri Heuschling, inspecteur van het Kadaster voor Brabant²³.

Wellicht heeft de minister zich persoonlijk met deze keuze gemoeid. Men weet dat Jean-Baptiste Nothomb tijdens zijn hele politieke en diplomatieke carrière altijd een erg levendige belangstelling heeft gehad voor cartografische documenten en zelf een eigen collectie van ongeveer 15.000 exemplaren heeft aangelegd, die thans in Berlijn wordt bewaard²⁴. Toen hij aan het hoofd stond van het ministerie van Openbare Werken (1837-1840) werd de aanmaak van kaarten voor de ruimtelijke ordening en de ontwikkeling van verkeerswegen enorm gestimuleerd. Op voorstel van Nothomb bepaalt een Koninklijk Besluit van 5 april 1840 het koninkrijk volledig te nivelleren en de resultaten op een speciale kaart vast te leggen²⁵. De staatsman en de ambtenaar waren overigens beiden van Luxemburgse afkomst en behoorden wellicht tot dezelfde vrijmetselaarsloge in de hoofdstad van het vroegere hertogdom, wat hen vermoedelijk dichter bij elkaar bracht²⁶.

Henri-Hubert Heuschling wordt geboren te Luxemburg op 13 april 1789. Hij behoort tot een familie waarvan verscheidene leden een belangrijke rol hebben gespeeld in het intellectuele en bestuurlijke leven van België en Luxemburg. We denken vooral aan zijn grootoom Jean-Pierre Heuschling (1714-1797), hoogleraar pandecten aan de Universiteit van Leuven, zijn oom Etienne Heuschling (1762-1847), oriëntalist en hoogleraar filosofie aan dezelfde *alma mater*, en zijn neef Xavier Heuschling (1802-1883), directeur bij het ministerie van Binnenlandse Zaken te Brussel en een bekend statisticus. Het beroep van landmeter lijkt anderzijds een familietraditie te zijn: zijn oom François-Xavier Heuschling (1760-1834) is gelijktijdig beëdigd landmeter en notaris, wat uiterst zeldzaam is, te Luxemburg, Bettembourg en opnieuw Luxemburg. Een andere oom, Jean-Baptiste Heuschling (1775-1819), is landmeter bij het Kadaster en boslandmeter te Luxemburg, alsook auteur van *Tables de conversion des poids et mesures anciens, usités dans le département des Forêts*²⁷. Zijn broer Henri-François Heuschling (1792-1856) werkt tijdens het Franse regime op het Kadaster van Osnabrück (toen het departement van de Boven-Ems), vervolgens als landmeter en nog later als ingenieur-verificateur bij het Kadaster te Luxemburg, Aarlen en Brussel. Hij is ook auteur van verscheidene kaarten. Dominique-Hubert Heuschling (1757-1793), vader van Henri-Hubert, wordt in 1778 advocaat en in 1781 benoemd tot schepen te Aarlen. Bij zijn overlijden had hij in de Staten van Luxemburg zitting als afgevaardigde van de steden²⁸.

Henri-Hubert Heuschling begint zijn carrière van landmeter te Luxemburg-stad. Nadat hij zich voor de Belgische zaak heeft ingezet, zet hij dit beroep voort te Brussel, waar hij in 1840 inspecteur van het Kadaster voor Brabant wordt²⁹. Hij blijft deze post uitoefenen tot aan zijn dood op 10 april 1850.

De overeenkomst tussen Nothomb en Heuschling geeft een uitvoerig overzicht van de documenten die deel uitmaken van de atlasen van de buurtwegen³⁰, bepaalt de uitvoeringstermijnen en regelt de praktische en financiële aspecten van het werk.

Hoewel de wet een termijn van twee jaar voorschrijft om de plans op te maken of ze in overeenstemming te brengen met de bepalingen ervan, mag het tweede exemplaar later worden gerealiseerd, zonder daarom een termijn van drie jaar te overschrijden.

²² *Moniteur*, 21-22 mei 1841.

²³ *Moniteur*, 23 juni 1841.

²⁴ Zie M. WATELET, *De beginjaren van het Ministerie van Openbare Werken. Cartografie en politiek in het België van de 19de eeuw. Bronnen voor de nationale en lokale geschiedschrijving*, Brussel, Gemeentekrediet, 1987. Als gevolg van de gebeurtenissen op het einde van de Tweede Wereldoorlog was de collectie toen verdeeld tussen de *Deutsche Staatsbibliothek* van Oost-Berlijn en de *Staatsbibliothek Preussischer Kulturbesitz* van West-Berlijn.

²⁵ *Moniteur belge*, 7 april 1840.

²⁶ Henri Heuschling werd in 1823 ingewijd in de loge „Les Enfants de la Concorde fortifiée” te Luxemburg. Hoewel het geen geheim was dat Jean-Baptiste Nothomb een vrijmetselaar was, staat het niet vast of hij wel degelijk lid was van voornoemde loge. Cf. P. MARGUE, „Jean-Baptiste Nothomb et Emmanuel Servais”, *Jean-Baptiste Nothomb et les débuts de la Belgique indépendante. Actes du Colloque international de Habay-la-Neuve, 5 juillet 1980*, uitgegeven door R. PETIT, Brussel, 1982, p. 53; M. WATELET, *De beginjaren*, p. 29; T.H.A. PESCATORE, „Répertoire des Francs-Maçons luxembourgeois et étrangers établis au Grand-Duché de Luxembourg (de la fin du XVIII^e au début du XIX^e siècle)”, *Association luxembourgeoise de généalogie et d'héraldique. Annuaire 1991*, p. 140 en 157.

²⁷ Verschenen te Luxemburg in 1809.

²⁸ A. NEYEN, *Biographie luxembourgeoise. Histoire des hommes distingués originaires de ce pays...*, deel I, Luxemburg, 1860, p. 246-247; deel III, Luxemburg, 1876, p. XII en 174-182; X. HEUSCHLING, „Notes biographiques, panthéon de famille”, *Annales de l'Institut archéologique du Luxembourg*, deel XIII, 1881, p. 187-210; J.-J. THONISSEN, „Pierre-Jean Heuschling”, *Biographie nationale*, deel IX, 1886-87, kol. 332-336; F. NEVE, „Etienne Heuschling”, *Ibidem*, kol. 337-338; M. BLUM, *Bibliographie luxembourgeoise ou catalogue raisonné de tous les ouvrages ou travaux littéraires publiés par des Luxembourgeois ou dans le Grand-Duché actuel de Luxembourg*, deel I, Luxemburg, 1902-08, p. 440-448; J. MERSCH, „La famille Ransonnet”, *Biographie nationale du pays de Luxembourg depuis ses origines jusqu'à nos jours*, fasc. XV, Luxemburg, 1967, p. 5-67 (p. 41-42, aantekeningen i.v.m. Dominique-Hubert, Henri-Hubert en Henri-François Heuschling).

²⁹ *Almanach royal de Belgique pour l'an 1840*, Brussel, 1840, p. 453.

³⁰ Een specimen van de op te maken plans en staten was bij de overeenkomst gevoegd. Tot dusver werd het dossier in verband met deze overeenkomst nog niet teruggevonden in het fonds van het ministerie van Binnenlandse Zaken, dat bewaard wordt in het Algemeen Rijksarchief te Brussel (inventaris wordt opgemaakt door J.-M. YANTE voor „Affaires provinciales et communales. 1830-1918”).

Deze afdruk moet in elk geval worden afgeleverd binnen drie maanden volgend op het goedkeuringsbesluit van de Bestendige Deputatie.

Henri Heuschling wordt belast met de keuze, de leiding en het toezicht van de beëdigde landmeters die de grenzen van de buurtwegen moeten constateren. Op schriftelijk verzoek van de minister van Binnenlandse Zaken wordt (worden) de landmeter(s) waarover de administratie niet tevreden is, ontslagen.

De financiële bepalingen zijn tegelijk bedoeld om Heuschling te vergoeden voor zijn uitzonderlijke prestaties – hij blijft in functie en bezoldigd als inspecteur van het Kadaster – en de middelen te leveren om de op het terrein actieve landmeters te kunnen betalen. Heuschling krijgt een vergoeding van 10 F per dag, maar indien het werk de maximumduur van drie jaar overschrijdt, zal hij het moeten voltooien zonder aanspraak te maken op emolumenten. Ook zijn reiskosten worden hem vergoed, met dien verstande dat zijn reisweg door de minister moet worden goedgekeurd. De vergoedingen voor het opmaken van de plans stemmen overeen met die welke de commissie van de Senaat voorschrijft³¹. De landmeters worden vergoed per arbeidsdag op basis van de staten die door de gemeentebesturen en door Heuschling zijn bekrachtigd.

Voor de gezamenlijke kosten krijgt Heuschling een bedrag van 240.000 F. Indien dit bedrag niet volledig is opgebruikt, mag hij volgens de overeenkomst het overschot behouden. Indien de uitgaven daarentegen dit bedrag wel overschrijden, komt dit surplus hem ten laste. We hebben gezien dat er in de ramingen een vergissing is geslopen. De bijdrage van de Staat bedraagt uiteindelijk 373.805,50 F.

Indien Heuschling zijn verbintenissen niet nakomt, kan de regering de opzegging van het contract en een bedrag van 20.000 F bij wijze van schadeloosstelling eisen.

De rol van Philippe Vandermaelen

In tegenstelling tot wat diverse auteurs beweren, wordt dus Henri Heuschling en niet Philippe Vandermaelen, die een eminent cartograaf is en het „Etablissement géographique de Bruxelles” heeft opgericht, door de Staat belast met het opmaken van de atlassen van de buurtwegen³². Vandermaelen neemt echter deel aan de onderneming. In 1842 publiceert hij *Recueil des dispositions relatives à la formation des plans généraux d'alignement et de délimitation des chemins vicinaux avec modèles de plans et tableaux*³³. Vermoedelijk drukt hij ook de platen waarop de met de hand getekende plans moeten worden aangebracht (met legende), alsook de voor elke gemeente aan te vullen tabellen. Waar de atlassen zelf zijn verwezenlijkt, kunnen wij niet achterhalen: deze taak werd overgelaten aan het centraal bureau. Zou Heuschling een beroep hebben gedaan op het personeel van het „Etablis-

ment géographique”? Volgens de huidige documentatie kan men zich hierover niet uitspreken.

Vandermaelen en Heuschling zouden ook hebben samengewerkt om via autografie³⁴ de algemene plans van de gemeenten op 1:10.000 te vermenigvuldigen. Deze plans vormen een van de bestanddelen van de atlassen. Dat verklaart wellicht waarom de atlassen zelf verkeerdelijk aan Vandermaelen worden toegeschreven³⁵. In tegenstelling tot de originele plans dragen deze door autografie verwezenlijkte platen bovenaan links de naam van het bestuurlijk arrondissement en rechts die van de gemeente. Het weinig nauwkeurig tracé, vooral aan de splitsingen van wegen, vergissingen in de opschriften en vooral het ontbreken van een rooster waarin naar de detailtekeningen wordt verwezen, zorgen ervoor dat de produkten van het procédé der autografie gemakkelijk kunnen worden herkend.

³¹ Er is uitdrukkelijk bepaald dat ze in twee keer zullen worden betaald: 4 centiem per hectare en 5 centiem per perceel na afgifte van het eerste exemplaar of minuut van de atlas, 3 centiem per hectare en 3 centiem per perceel na afgifte van de afdruk.

³² Het opmaken van de atlassen van de buurtwegen wordt toegeschreven aan Philippe Vandermaelen door J.-C. HOUZEAU, „Notice sur Ph.-M.-G. Van der Maelen”, *Annuaire de l'Académie royale des Sciences, des Lettres et des Beaux-Arts de Belgique*, deel XXXIX, 1873, p. 125 en 144; E. HENNEQUIN, „Etude historique sur l'exécution de la carte de Ferraris et l'évolution de la cartographie topographique en Belgique”, *Bulletin de la Société royale belge de Géographie*, deel XV, 1891, p. 228; A. WAUTERS, „Philippe-Marie-Guillaume Vander Maelen”, *Biographie nationale*, deel XIII, 1894-95, kol. 58; A. DE SMET, „Une gloire du règne de Léopold Ier. Philippe Vandermaelen, le plus grand cartographe du XIX^e siècle”, *Reflets du monde*, nr. 3, mei 1952, p. 9; O. TULIPPE, „Philippe Vandermaelen, cartographe et géographe (1795-1869)”, *Florilèges des Sciences en Belgique pendant le XIX^e siècle et le début du XX^e*, Brussel, 1967, p. 541.

Deze realisatie is daarentegen niet opgenomen in de catalogus die werd toegevoegd aan [P.A.J.] DRAPIER, *Notice sur l'Etablissement géographique de Bruxelles*, Brussel, 1846 (talrijke edities in de levensjaren van Vandermaelen). Ze staat evenmin op naam van Philippe Vandermaelen in „Biographie de Ph. van der Maelen”, dat is toegevoegd aan E. HENNEQUIN, „Etude historique...”, p. 287-290 (naar een door autografie verwezenlijkt document dat door een vroeger medewerker van de Etablissement géographique de Bruxelles aan de auteur werd overhandigd). Ze komt ook niet voor in *Bibliographie nationale. Dictionnaire des écrivains belges et catalogue de leurs publications. 1830-1880*, deel IV, Brussel, 1910, p. 91-95, en evenmin bij E. GILBERT de CAUWER, „Philippe Vander Maelen, 1795-1869, géographe. Le plus grand cartographe du XIX^e siècle”, *Tijdschrift van het Koninklijk Aardrijkskundig Genootschap Antwerpen*, deel LXXVI, 1965, p. 96-132, en in de tentoonstellingscatalogus *Philippe Vandermaelen. 1795-1869*, Brussel, 1969.

³³ *Philippe Vandermaelen*, p. 47-48 (catalogus door L. WEL-LENS-DE DONDER). Het was niet mogelijk om het exemplaar van de *Recueil*, voorgesteld bij de tentoonstelling, terug te vinden.

³⁴ Autografie: procédé in de lithografie waarbij een geheel van tekens en lijnen, die vooraf op een vel papier (het overbrengpapier) werden aangebracht, met behulp van een vette inktsoort op de lithografische steen werden overgebracht (P. LAROUSSE, *Grote Nederlandse Larousse Encyclopedie*, deel 3, Hasselt-'s-Gravenhage, 1972, p. 354).

³⁵ Verscheidene in voetnoot 32 vermelde auteurs spreken enkel over de plans op 1:10.000.

In de huidige stand van het onderzoek kan men niet zeggen dat het hele land op die manier in kaart werd gebracht.

Een dergelijke aanpak van Philippe Vandermaelen is niet verwonderlijk. Jean-Baptiste Nothomb en Henri Heuschling onderhouden immers allebei nauwe en vruchtbare contacten met de Brusselse geleerde en zakenman.

Jean-Baptiste Nothomb had helemaal in het begin van zijn carrière een historische geografie van het hertogdom Luxemburg op stapel gezet, alsook een historisch woordenboek³⁶. Dit materiaal werd gebruikt voor de publikatie door Philippe Vandermaelen en doctor Meisser van het *Dictionnaire Géographique du Luxembourg*, dat in 1838 te Brussel is verschenen, meer bepaald voor het opstellen van het historisch gedeelte van de inleiding³⁷. Hoewel de bewaarde documenten ter zake geen informatie geven, lijkt het overigens duidelijk dat het ministerie van Openbare Werken en het „Etablissement géographique” vrij lang nauw hebben samengewerkt³⁸.

Ook Vandermaelen en Heuschling hebben nauw samengewerkt, zeker na de verwezenlijking van de atlassen van de buurtwegen, indien al niet ervoor. De cartograaf betreft de ambtenaar bij de voorbereiding van de *Atlas administratif et statistique de la Belgique*. Van de zevenentwintig geplande kaarten worden er in 1844 en 1845 slechts drie uitgegeven³⁹. Eveneens onder leiding van Henri Heuschling begint Vandermaelen met de publikatie van het *Cadastré parcellaire de la Belgique* op schaal 1:2.500⁴⁰. In 1844 en 1847 worden enkel de atlassen van tweeënveertig gemeenten van Brabant uitgegeven⁴¹.

Opmetingen op het terrein en verwezenlijking van de plans

Het feit dat de gemeentelijke overheid krachtens een ministerieel rondschriften van 15 juni 1841 erom verzocht wordt bij de voorbereiding van de plans alle gemeentelijke wegen en paden op deze plans over te brengen, druist geenszins in tegen de bedoelingen van de wetgever. Het is integendeel de bedoeling om op het ogenblik van het bij de wet gepland onderzoek een breed debat mogelijk te maken omtrent het nut van de diverse wegen en de opportuniteit om ze in de atlas van de buurtwegen op te nemen⁴².

De gemeentebesturen worden, krachtens het ministerieel rondschriften van 26 oktober 1841, verzocht „onmiddellijk alle documenten, akten, beschrijvende of classificatiestaten, reglementen en inlichtingen op te zoeken en te raadplegen die de rechten van de gemeente kunnen bepalen vanuit het oogpunt van de aard, de richting, de breedte en het onderhoud van de wegen”⁴³. Pas na deze onderzoeken gaan de landmeters, die onder het gezag van de chef van het centraal bureau staan, in de gemeenten opmetingen ver-

richten. Op 1 juli heeft Heuschling ten behoeve van deze landmeters zeer precieze instructies opgesteld⁴⁴. De landmeters worden bij de uitvoering van hun taak normaliter vergezeld door een lid van het schepencollege of de gemeenteraad. Na verkenning op het terrein maken ze op basis van de schetsen een versie met inkt. Daarna verzamelen ze op bladen met dezelfde afmetingen als de atlas en volgens de in de gemeente bewaarde kadastrale documenten die elementen, nodig voor het opmaken van de algemene plans en detailtekeningen, alsook de gegevens die moeten worden vermeld in de bij de platen gevoegde tabellen⁴⁵.

Het centraal bureau, dat te Brussel is gevestigd, zorgt voor de verwezenlijking van de atlassen. De medewerking van het „Etablissement géographique” van Philippe Vandermaelen blijft, zoals we hebben gezien, mogelijk maar is niet strikt vastgelegd.

Artikel 3 van de overeenkomst bepaalt dat een door elke gouverneur aangestelde commissie de goede

³⁶ M. WATELET, *De beginjaren*, p. 63.

³⁷ E. GILBERT de CAUWER, „Philippe Vander Maelen”, p. 113.

³⁸ M. WATELET, *De beginjaren*, p. 71.

³⁹ Nr. 7. *Carte communale et provinciale avec les circonscriptions de milice*, 1:200.000, 1844, 4 bladen; nr. 9. *Carte judiciaire*, 1:200.000, 1844, 4 bladen; nr. 18. *Carte des voies de communication de la Belgique*, 1:400.000, 1845, 1 blad. Cf. *Bibliographie nationale*, deel IV, 1910, p. 93.

⁴⁰ Dit werk volgt op de *Atlas cadastral du royaume de Belgique* op schaal 1:5.000 die vanaf 1836 werd gepubliceerd door het „Etablissement géographique”. Er werd enkel een reeks van kadastrale plans van vijftiennegentig Brabantse gemeenten uitgegeven. Het voorbeeld maakt school. Omstreeks 1842 begint Philippe-Christian Popp met de uitgave van een *Atlas cadastral parcellaire de la Belgique*, waaraan hij tot aan zijn dood in 1879 heeft gewerkt en die toen het plan en het matrikel van nagenoeg alle gemeenten van de provincies Brabant, West-Vlaanderen, Oost-Vlaanderen, Henegouwen en Luik bevatte. Cf. F. van ORTROY, „Philippe-Christian Popp”, *Biographie nationale*, deel XVIII, 1905, kol. 38-42; J. HANNES, „De Atlas cadastral parcellaire de la Belgique” van P.-C. Popp. Zijn betekenis voor de historische geografie der gemeenten”, *Drie-maandelijks Tijdschrift van het Gemeentekrediet van België*, 22ste jaargang, nr. 85, juli 1968, p. 137-146.

⁴¹ *Bibliographie nationale*, deel II, 1892, p. 244; deel IV, 1910, p. 94; E. GILBERT de CAUWER, „Philippe Vander Maelen...”, p. 123; *Philippe Vandermaelen*, p. 43-44, nr. 44.

Bij de oprichting in 1846 van de *Association encyclopédique*, die het werk van Vandermaelen moest vereeuwigen en de internationale wetenschappelijke contacten moest vergemakkelijken, staat Heuschling aan de zijde van de Gerlache, de Stassart, Ducpétiaux, de Reiffenberg... om deze onderneming te steunen (*Moniteur*, 28 mei 1846, p. 1333; E. GILBERT de CAUWER, „Philippe Vander Maelen...”, p. 125). Maar gaat het wel om Henri Heuschling? Vandermaelen publiceerde eveneens in 1838 *Essai sur la statistique générale de la Belgique, composé sur des documents publics et particuliers*, van Xavier Heuschling, neef van Henri (2de uitgave in 1841, cf. *Bibliographie nationale*, deel II, 1892, p. 244).

⁴² J. SAUVEUR, *Commentaire*, p. 5-6, nr. 3.

⁴³ *Bulletin administratif du Ministère de l'Intérieur*, 1ste reeks, deel V, jaargangen 1841-42, p. 403-405.

⁴⁴ J. SAUVEUR, *Commentaire*, p. 9, nr. 13.

⁴⁵ Volgens G. MARCOTTY maakten de landmeters in de provincie Luik dikwijls fouten tijdens hun opmetingen (*De la voirie publique*, p. 66-67).

materiële uitvoering van de documenten moet controleren. Deze commissarissen – twee leden van de Bestendige Deputatie – mogen zich geenszins met het morele aspect van de onderneming bemoeien, namelijk de erkenning van het lokale karakter van de wegen⁴⁶. In geval van betwisting doet men een beroep op scheidsrechters. In 1844 wordt beslist dat de atlassen voortaan slechts zouden worden aangenomen na het vervullen van de wettelijk voorgeschreven onderzoeksformaliteiten⁴⁷.

Procedure van openbaar onderzoek

Na eventuele rechtzettingen door het centraal bureau blijven de plans gedurende twee maanden ter inzage op het gemeentesecretariaat. Dit onderzoek wordt aangekondigd via bekendmaking en affiches, of eventueel via een aankondiging in een krant van de provincie of van het arrondissement, daar waar er zulk een krant bestaat. De eigenaars van de percelen welke opnieuw aan het wegennet worden afgestaan of erin worden opgenomen, worden, indien ze in de gemeente wonen, door de officier van politie of de veldwachter, of indien ze er niet wonen, via de post ervan verwittigd op welke dag het plan wordt ingediend. Ze hebben eveneens twee maanden tijd om klacht in te dienen. De gemeenteraad is verplicht om binnen twee maanden na de onderzoeksperiode uitspraak te doen. De betrokkene wordt van dit besluit officieel in kennis gesteld. Daarna kan – nog eens gedurende twee maanden – beroep worden aangetekend bij de Bestendige Deputatie. Het beroep beoogt de vernietiging van een beslissing die vormelijk als onregelmatig of inhoudelijk als onrechtmatig wordt beschouwd. Deze provinciale instantie moet zich binnen drie maanden uitspreken en haar beslissing met redenen omkleden en betekenen. In geval van een vormelijk gebrek moet het onderzoek van de oorspronkelijke klacht worden overgedaan, aangevuld of in orde gebracht. Indien het besluit regelmatig werd genomen, wordt het door de Deputatie inhoudelijk bevestigd, vernietigd of gewijzigd⁴⁸. Er is dan geen beroep meer mogelijk.

Eens deze formaliteiten vervuld zijn, worden de plans definitief vastgelegd door de Bestendige Deputatie. Deze verordening doet echter helemaal geen afbreuk aan de opeisingen van eigendom of de daaruit voortvloeiende rechten, zaken die door de rechtbanken kort en dringend moeten worden behandeld en beoordeeld. Ze dient daarentegen als titel voor de tien- en twintigjarige verjaring volgens artikel 2265 van het Burgerlijk Wetboek in verband met de verjaring te goeder trouw en uit kracht van een wettige titel. Deze bepaling is bedoeld om de gemeenten in staat te stellen de grond zelf van de in de atlas voorkomende buurtwegen te verwerven. Wanneer ter uitvoering van een plan grond moet worden onteigend, moet dit plan bij Koninklijk Besluit worden goedgekeurd.

Inhoud van de atlassen

Volgens de overeenkomst tussen de minister van Binnenlandse Zaken en Henri Heuschling worden de plans en de bijbehorende staten samengebracht in één atlas per gemeente. Elke atlas omvat vijf reeksen van stukken, op imperiaal papier „grand aigle” (halve bladzijde tekenpapier van 0,74 bij 1,05 cm).

A. Een algemeen plan stelt het grondgebied van de gemeente met alle buurtwegen voor. De schaal wordt zodanig gekozen om alles op één enkel blad te vermelden, hoewel in bepaalde atlassen het algemeen plan verschillende bladzijden beslaat. Doorgaans wordt voor schaal 1:10.000 gekozen.

Twee evenwijdige zwarte lijnen geven de wegen aan, twee evenwijdige zwarte stippellijnen de paden en de met een erfdienstbaarheid bezwaarde wegen. De nummers van de wegen verwijzen naar de algemene tabel van de buurtwegen. De detailtekeningen worden afgebakend door een vierhoek in rode inkt. De daarin voorkomende cijfers verwijzen naar de verschillende bladen.

B. De detailtekeningen zijn op schaal 1:2.500 maar een verdere uitwerking kan vereist zijn door de bochten van de wegen of een sterke versnippering van het perceelsgewijs plan.

De rode cijfers die op de wegen zijn geplaatst, geven de breedte in meter en decimeter weer. Zwarte cijfers in de aan de wegen grenzende percelen verwijzen naar de tabel van de eigenaars. Een enkele zwarte stippellijn geeft de grens aan van de terug te geven of in het wegennet op te nemen gronden. Volle lijnen in rode inkt verwijzen naar de plannen tot verbreding, rechtekking of openstelling van nieuwe wegen.

C. Algemene tabel van de buurtwegen.

De wegen, die gerangschikt zijn volgens hun volgnummer op de plans, worden aangegeven door hun richting en hun eventuele bijzondere benaming. De tabel verwijst naar de detailbladen waarop de wegen voorkomen, en bevat de nummers van de percelen van de detailtekeningen waar deze wegen beginnen en eindigen. De tabel vermeldt eveneens de breedte van de diverse delen (conform de wetten, reglementen en andere geldende bepalingen), de totale lengte (in meters) en de totale oppervlakte van de wegen (tot op de centiare na). Er zijn

⁴⁶ Rondschrjven van de minister van Binnenlandse Zaken aan de gouverneurs, 28 januari 1843 (*Bulletin administratif du Ministère de l'Intérieur*, 1ste reeks, deel VI, jaargangen 1842-43, p. 351-352).

⁴⁷ J. SAUVEUR, *Commentaire*, p. 11, nr. 15.

⁴⁸ Een ministeriële onderrichting van 30 september 1862 bevestigt dat „indien de Bestendige Deputatie het recht heeft om het werk van de gemeente te wijzigen op eenvoudig verzoek van een particulier die er geen enkel belang mag bij hebben, zij eveneens het recht moet hebben om ambtshalve in het algemeen belang wijzigingen aan te brengen die zij nuttig acht” (*Ibidem*, p. 25, nr. 54).

kolommen waarin andere gegevens kunnen worden vermeld, zoals de totale oppervlakte van de door de aanwonende eigenaars terug te geven gronden, van de gronden die nog moeten worden ingenomen of die afkomstig zijn van niet meer gebruikte of afgeschafte wegen. Er wordt gepreciseerd wie het ondervlak moet onderhouden. De tabel verschaft ook gegevens over *bruggen, brugjes, aquaducten, viaducten enz.*: benaming, ligging (detailtekening en nummer van het perceel), soort constructie, staat en onderhoudsplicht.

- D. Staat van de teruggegeven en ingenomen gronden. Behalve de gegevens over de betrokken weg (nummer, verwijzing naar de detailtekening, richting en benaming van de weg, gehucht waar de percelen gelegen zijn en nummer van deze percelen op de detailtekening), bevat deze staat de *namen, voornamen, hoedanigheid en woning van de eigenaars die de gronden moeten teruggeven of laten innemen, en van de eigenaars waarvan de percelen grenzen aan de braakgronden*, alsook de aard van de betrokken eigendommen en de oppervlakte van de teruggegeven of ingenomen gronden en van niet meer gebruikte of afgeschafte wegen (tot op de centiare).

- E. Tabel van de eigenaars van de percelen die aan de wegen grenzen⁴⁹.

Voor deze percelen, die op de detailtekening in numerieke volgorde gerangschikt zijn, vindt men volgende gegevens, die aan de kadastrale documenten zijn ontleend: gehucht waar de percelen gelegen zijn, sectie, nummer, naam, voornaam, hoedanigheid en woonplaats van de eigenaars, aard van bebouwing, nummer van de aanvullende aanwijzende tabel.

Bewaring van de atlassen

Een afschrift van de door de Bestendige Deputatie vastgelegde documenten wordt neergelegd ter griffie van de provincie. Krachtens een ministeriële beslissing van 28 mei 1859 heeft het op het gemeentesecretariaat bewaarde plan, het enige dat aan de wettelijke voorwaarden was onderworpen, nochtans een officiële waarde. Het heeft rechtskracht in geval van afwijking met de ter griffie neergelegde afdruk⁵⁰.

Verscheidene ministeriële rondschrjvens hebben betrekking op de bescherming van de atlassen. Het rondschrjven van 26 mei 1860 regelt de raadpleging van de atlassen en vertrouwt het uitreiken van afdrucken of uittreksels toe aan ambtenaren die door de gemeente- of provinciebesturen speciaal daartoe gemachtigd zijn⁵¹.

De wet schrjft niet voor dat men later aangebrachte wijzigingen in de bestaande toestand in de atlas moet opnemen. Ze bepaalt enkel dat de bevoegde overheid de plans slechts mag wijzigen wanneer deze zich conformeert aan de in de artikelen 5 tot 8 bepaalde vormvoorschriften betreffende de eigenaars van terug te geven of in te nemen percelen. In 1841 was de afbake-

ning van de wegen weliswaar moeilijk vast te leggen en vergde het opmaken van nieuwe plans. Later hoeven wij deze problemen niet meer te vrezen. Het heeft dus niet veel belang dat de gegevens van de bijzondere plans bij de beslissingen betreffende de openstelling, de verplaatsing, de afschaffing of de indeling van de buurtwegen al of niet in de atlas worden opgenomen. De provinciale overheid, die dienaangaande in 1848 wordt geraadpleegd, staat negatief tegenover een dergelijk werk omdat het de oorspronkelijke plans kan vervormen en ze al hun waarde zouden verliezen. Minister van Binnenlandse Zaken Charles Rogier, die dit standpunt deelt, stuurt op 1 februari 1849 een rondschrjven naar de gouverneurs waarin met name bepaald wordt dat „de wijzigingen gelijktijdig mogen worden aangebracht wanneer de noodzaak van een algemene herziening van de atlassen erkend wordt”⁵². Gelet op de praktische moeilijkheden die deze herziening had kunnen opleveren, werd er geen enkele aanpassing doorgevoerd⁵³.

Anderhalve eeuw nadat de atlassen werden verwezenlijkt, gaat de bewaring van de atlassen, die zowel vanuit juridisch als historisch oogpunt verplicht is, niet zonder problemen gepaard. In kleine plattelandsgemeenten van vóór de fusies heeft men niet altijd het geschikte meubilair. Het grote formaat van de platen past niet goed in de enge secretariaatslokalen. Doordat de platen nogal moeilijk te hanteren zijn, kunnen ze makkelijk beschadigd worden. Ongelukkige restauraties hebben vaak de schade vergroot. De overbrengingen na de oprichting van de huidige entiteiten hebben de toestand niet altijd vereenvoudigd.

Wat de voor de provinciale griffies bestemde atlassen betreft, lijkt de toestand erg uiteenlopend. In een bepaalde provincie waar de technische buurtwegendiensten voornamelijk het gemeentelijk exemplaar

⁴⁹ De atlassen bevatten dus geen gegevens in verband met de percelen die niet aan de buurtwegen grenzen (ingesloten gronden of gronden langs rijks- of provinciale wegen).

⁵⁰ J. SAUVEUR, *Commentaire*, p. 33, nr. 78.

⁵¹ *Bulletin administratif du Ministère de l'Intérieur*, (2de reeks), deel XIV, 1860, p. 261.

⁵² *Bulletin administratif du Ministère de l'Intérieur*, (2de reeks), deel III, 1849, p. 57-58. Zie ook de rondschrjvens van dezelfde minister dd. 16 februari 1848 (deel II, 1848, p. 53), 7 februari en 23 april 1849 (deel III, 1849, p. 62-64 en 193) betreffende de documenten die moeten worden opgemaakt bij wijzigingen aan de buurtwegen. Op 10 januari 1857 vraagt minister De Decker het advies van de Bestendige Deputaties over de middelen die moeten worden aangewend om de atlassen te herzien (deel XI, 1857, p. 29-30). In 1864 was het principe van een aanpassing van de atlassen nog niet aangenomen (deel XVIII, 1864, p. 617-619).

⁵³ Voor de provincie West-Vlaanderen werd per gemeente een lijst van alle aan de buurtwegen aangebrachte wijzigingen opgesteld en bijgewerkt. Daarin worden vermeld de aard van de wijzigingen, de datum van het besluit van de gemeenteraad en van de goedkeuring door de Bestendige Deputatie, het dossiernummer en de archiefreferentie (Sint-Andries-Brugge, Provinciehuis Boeverbos, Dienst Overheidsopdrachten en Investeringsen).

gebruiken, is de reeks goed bewaard gebleven. In een andere provincie hanteren de ambtenaren vrijwel dagelijks de verzameling van de griffie die hierdoor ernstig beschadigd raakt.

Zowel voor de gemeentelijke als de provinciale exemplaren moeten de bevoegde overheden dringend

beschermingsmaatregelen nemen, investeren in restauratiewerk en de reproductiemogelijkheden van dit belangrijk cartografisch erfgoed onderzoeken. Het systematisch repertoriëren van de reeksen, samen met een vaststelling van de staat van bewaring, zou erg welkom zijn.

Plaat 1

Specimens van de tabellen die zijn opgenomen in de atlassen van de buurtwegen.

Tableau général des Communications vicinales.

NUMERO que chaque communi- cation porte sur le plan.	DÉSIGNATION DE CHAQUE CHEMIN.		INDICATION DES NUMÉROS			LARGEUR	LONGUEUR		CONTENANCE		
	DIRECTION.	DÉNOMINATIONS PARTICULIÈRES.	des feuilles du plan de détail sur lesquelles chaque chemin est figuré.	des parcelles de chaque feuille du plan de détail où le chemin		de chaque partie d'après les lois, règlements et autres dispositions existantes.	totale de chaque chemin.	totale de chaque chemin.	Hectar.	Ares.	Cent.
				commence.	fin.						
1	Chemin de Rosée à Horreux	de Horreux	7	90	10	Mètres.	Mètres.	3,12,2	3	27	89
		"	2	50	21						
		"	1	9	21						

État des Restitutions et Emprises.

NUMÉRO du CHEMIN.	NUMÉRO du plan sur lequel le chemin est figuré.	INDICATION DE LA DIRECTION et DE LA DÉNOMINATION DU CHEMIN.	Lieu-dit DE LA SITUATION des parcelles attenantes au chemin.	NUMÉRO des parcelles au plan de détail.	Noms, Prénoms, Qualité et Demeure DES PROPRIÉTAIRES qui doivent faire les restitutions ou consentir l'emprise, et de ceux dont les parcelles sont contiguës aux terrains sans emploi.	Nature de la PROPRIÉTÉ.	Contenance des Terrains								
							à restituer au chemin.			dont l'emprise est à faire.			provenant de chemins abandonnés ou supprimés.		
							Hectar.	Ares.	Cent.	Hectar.	Ares.	Cent.	Hectar.	Ares.	Cent.
1	2	<i>Chemin de Rosée à Horreux, dit de Horreux</i>	<i>Grand-prie</i>	28	<i>Vakius, Siebold, propriétaire, à Rosée</i>	<i>Terre</i>			01						
2	1	<i>Chemin de Horreux à Rosée, dit de la Croix des Camés</i>	<i>Langue de Jolien</i>	16	<i>Pinney, François, propriétaire, à Rosée</i>	<i>Terre</i>			59						

Tableau général des Communications vicinales.

Contenance totale des Terrains									DÉSIGNATION			Puits, Pontceaux, Aqueducs, Vialucs, etc.					
à restituer par les riverains.			dont l'emprise est à faire.			provenant de chemins abandonnés ou supprimés.			de ceux à qui incombe LA CHARGE D'ENTRETIEN.			DÉSIGNATION.	SITUATION.		GENRE DE CONSTRUCTION.	ÉTAT D'ENTRETIEN.	CHARGE D'ENTRETIEN.
													N ^o du plan de détail.		N ^o de la parcelle.		
Hect.	Ar.	Cent.	Hect.	Ar.	Cent.	Hect.	Ar.	Cent.									

Tableau des Propriétaires des Parcelles attenantes aux Chemins.

NUMÉROS des parcelles au plan de détail.	INDICATIONS D'APRÈS LE CADASTRE.					
	LIEU-DIT DE la situation de ces parcelles.	SECTION.	N ^o .	NOMS, PRÉNOMS, QUALITÉ ET DEMEURE des propriétaires.	NATURE DE culture.	N ^o du tableau indicatif supplémentaire.
1	Champ de blé	A	1	Hallaux, Jean, cultivateur	C.	1
2	"	"	2	Verbois, Jean, cultivateur	C.	2
3	"	"	3	"	"	3
4	"	"	4	"	"	4
5	"	"	5	Baron, Jacques, cultivateur	C.	5



Plaat 2 A

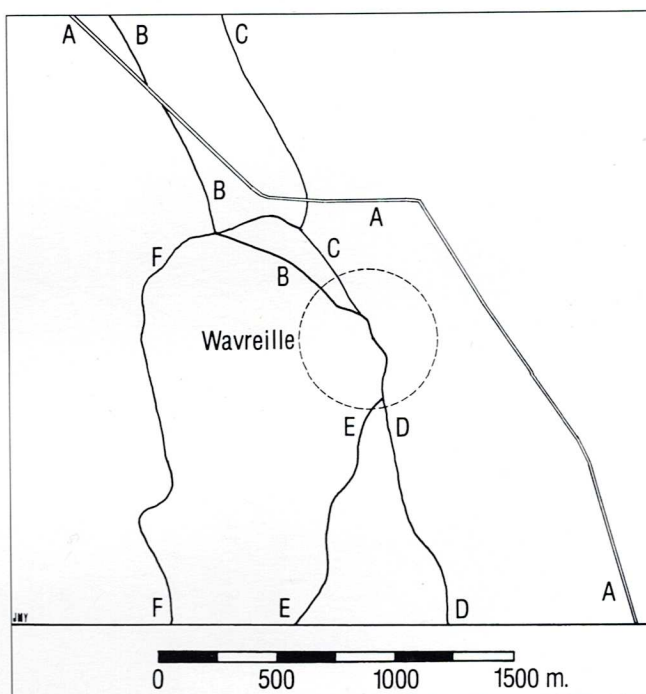
Wavreille (provincie Namen, vandaag gemeente Rochefort), *Atlas des chemins vicinaux*, uittreksel uit het algemeen plan (Namen, Technische dienst van de provincie). Elementen die op het terrein werden ingezameld door Debarsy, landmeter 1ste klasse van het Kadaster te Namen. Deze atlas is gedateerd 1 december 1843, werd op 5 juni 1844 aan de procedure van openbaar onderzoek onderworpen en op 27 februari 1846 door de Bestendige Deputatie van de provincie Namen vastgelegd.

Wavreille ligt op 5 km ten zuidoosten van Rochefort, op het kruispunt van oude verkeerswegen (cf. plaat 2 B). Door de gemeente loopt de „Chemin neuf”, een weg die in 1664-1665 werd doorgetrokken om Frankrijk met Luik te verbinden teneinde niet meer via de zuidelijke Nederlanden te moeten gaan en te ontsnappen aan de tolkantoren die door de regering van Brussel in Luxemburg waren gevestigd. Deze weg loopt door Saint-Hubert, Grupont, Wavreille en Rochefort (wegen D en B van plaat 2 B). Op het einde van de 18de eeuw loopt de postweg Parijs-Sedan-Luik via de relais van Tellin (opgericht omstreeks 1750) naar Marche. Deze weg loopt niet naar Wavreille via de weg van Tellin (weg E) maar volgt een tracé ten westen van het dorp (F = chemin de la Poste) vooraleer aan te sluiten op de „Chemin neuf” in de richting van Rochefort. De weg van Jemelle (aangeduid met C), die naar het noorden loopt, vormt een alternatief om zich naar Marche te begeven zonder over Rochefort te moeten gaan. De rijksweg van Ciney naar Saint-Hubert (aangeduid met A), die systematisch om de gemeente loopt, dateert van 1842 wat het stuk tussen Rochefort en Saint-Hubert betreft.

Plaat 2 B

Wavreille, belangrijkste verkeerswegen (naar *Atlas des chemins vicinaux*, cf. plaat 2 A).

A. Rijksweg Ciney-Saint-Hubert (via Rochefort). - B. Weg van Rochefort (buurtweg nr. 1). - C. Weg van Jemelle (weg nr. 2). - D. Weg van Bure (weg nr. 3). - E. Weg van Tellin (weg nr. 4). - F. Postweg (weg nr. 15). De weg van Bure (aangeduid met D) en die van Rochefort (B) stemmen overeen met de „Chemin neuf”.



Plaat 3

Rochefort (provincie Namen), *Atlas des chemins vicinaux*, uittreksel uit de detailtekening nr.11 (Namen, Technische dienst van de provincie). Elementen op het terrein ingezameld door Debarsy, landmeter 1ste klasse van het Kadaster te Namen. Deze atlas is gedateerd 1 maart 1844, werd op 25 augustus 1844 onderworpen aan de procedure van openbaar onderzoek en op 12 november 1846 door de Bestendige Deputatie van de provincie Namen vastgelegd.

De huidige agglomeratie van Rochefort is ontstaan uit de langzame samenvoeging van twee entiteiten uit het *ancien régime*. Behogne, een dorp dat in een brede lus van de Lhomme (bovenste gedeelte van de plaat) ligt en waarvan de kerk uit de 7de eeuw zou dateren, is in het begin van de 9de eeuw de zetel van een decanaat. De eigenlijke stad Rochefort (onderaan het uittreksel) is ontstaan aan de voet van een *castrum* dat bovenop een vooruitspringende rots ligt en voor het eerst wordt vermeld in 1155. De heerlijkheid behoorde tegelijk tot de Luikse en Luxemburgse suzeriniteit, werd in 1494 een graafschap en behoorde achtereenvolgens toe aan de huizen van Montaigu, Duras, Walcourt, La Marck, Stolberg, Löwenstein en opnieuw Stolberg. De plaats, die omgeven is met muren (althans gedeeltelijk) en in 1285 een vrijheidskeure kreeg, blijft goed onderscheiden van het religieuze centrum. Hoewel Rochefort en Behogne afzonderlijk worden vermeld in het kadaster van 1811, bevat de atlas van de buurtwegen enkel de naam van de eerste plaats. Ofschoon vanaf dat ogenblik de bewoning langs de weg tussen deze beide kernen reeds goed ontwikkeld was, dateren de echte groei en de verstedelijking van Rochefort pas van de tweede helft van de 19de eeuw.





Plaat 4

Beauraing (provincie Namen), *Atlas des chemins vicinaux*, uittreksel uit de detailtekening nr. 7 (Namen, Technische dienst van de provincie). Elementen op het terrein ingezameld door Debarsy, landmeter 1ste klasse van het Kadaster te Namen. Deze atlas is gedateerd 1 maart 1844, werd op 1 december 1844 onderworpen aan de procedure van openbaar onderzoek en op 11 juni 1845 door de Bestendige Deputatie van de provincie Namen vastgelegd.

De heerlijkheid Beauraing, een van de vier pairschappen van het graafschap La Roche, bestaat met zekerheid vanaf 1180 en werd in de 16de eeuw een baronie. De weelderige verblijfplaats van de hertog van Beaufort-Spontin (onderaan de plaat), die uitsteekt boven de vlakte van Biran, werd in 1793 door de Franse republikeinen in brand gestoken en pas in de jaren 1850 wederopgebouwd door hertog d'Ossuna, een erfgenaam van de laatste heren. Deze woning werd in 1889 opnieuw door brand vernield.

De dorpskern ontstond iets lager dan de vesting en ontwikkelde zich geleidelijk in noordelijke richting.

Rechts van het kasteel bevindt zich de „vieille route de Luxembourg” (weg nr. 11). In 1766 begint het Oostenrijks gezag met de aanleg van een verbindingsweg tussen Namen en Luxemburg en realiseert daarmee een project dat meer dan veertig jaar oud is. Zodoende vermijdt men de streek van Luik, zij het via lange omwegen. Voor de aanleg van deze verbindingsweg gebruikt men zoveel mogelijk de bestaande wegen en gaat men over Bouvignes, Hastière, Beauraing, Wellin, Recogne, Neufchâteau en Aarlen. Gezien de aarzelande houding van de Staten van Luxemburg schiet het centraal gezag het kapitaal voor en vordert het tien jaar later terug.

Op het ogenblik dat de atlas van de buurtwegen wordt gerealiseerd, verliest deze weg even ten oosten van Beauraing zijn nuttigheidswaarde ten gunste van de rijksweg Dinant-Bouillon. Deze weg werd aangelegd langs een heuvelhelling en doorkruist een vroeger perceelsgewijs plan.



Plaat 5

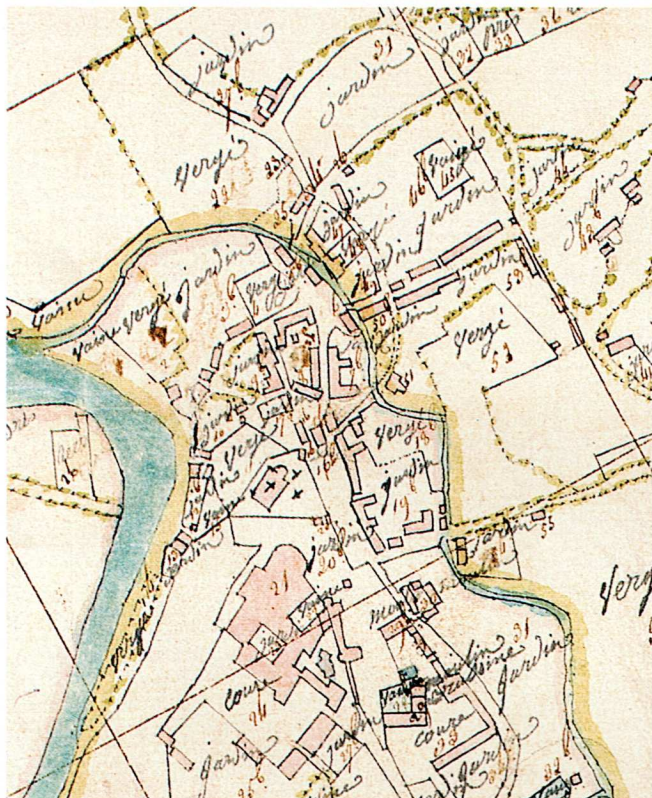
Mariembourg (provincie Namen, vandaag gemeente Couvin), *Atlas des chemins vicinaux*, uittreksel uit de detailtekening nr. 5 (Namen, Technische dienst van de provincie). Elementen ingezameld op het terrein door Determe, beëdigd landmeter te Mariembourg. Deze atlas is gedateerd 1 februari 1844, werd op 10 mei 1844 onderworpen aan de procedure van openbaar onderzoek en op 3 april 1845 door de Bestendige Deputatie van de provincie Namen vastgelegd.

Om tegemoet te komen aan het gebrek aan verdedigingswerken in het gebied Tussen-Samber-en-Maas, dat diende als doorgangsweg voor de Franse en Duitse troepen, beslist Keizer Karel een vesting te bouwen in het dorpje Pont-à-Fresne, dat deel uitmaakt van Frasnes. De vesting wordt opgetrokken in 1546 en Mariembourg genoemd ter ere van landvoogdes Maria van Hongarije. Ze beslaat een oppervlakte van ongeveer 23 hectare, heeft een vierhoekige vorm, is voorzien van bastions met oril-

lons en omgeven door grachten. Naar alle waarschijnlijkheid werden de plans getekend door Jacques Du Brœucq, een bekend architect en beeldhouwer uit Bergen. In 1554 valt de vesting in handen van de Fransen, die dit fort versterken. In 1577 wordt het door Don Juan heroverd. Krachtens het verdrag van de Pyreneeën (1659) gaat het naar Frankrijk en op grond van het tweede verdrag van Parijs (1815) keert het naar de Nederlanden terug.

De vestingwerken werden pas in 1853 gesloopt. De atlas van de buurtwegen, die een tiental jaar eerder werd getekend, vormt dus een kostbaar getuigenis, ook al geeft hij slechts een beknopt beeld van de toenmalige vesting. Daarentegen bestaat er een gedetailleerde reproductie van het perceelsgewijs plan *intra muros*.

A



**Plaat 6. Abdij van Floreffe
(provincie Namen, gemeente Floreffe)**

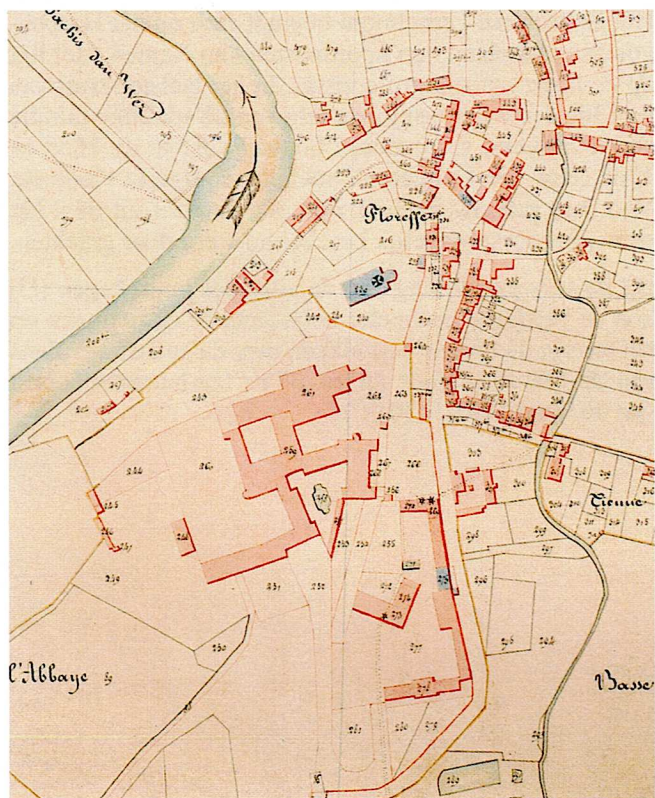
- A. Floreffe, *Cadastre français*, ca. 1795-1807 (Rijksarchief Namen, *Administration du Cadastre*, portefeuille 12).
- B. Floreffe, *Cadastre primitif belge*, 1832-1834, sectie A, 1ste deel. Opgemeten door J.-J. Misson, landmeter (Rijksarchief Namen, *Administration du Cadastre*, portefeuille 12).
- C. Floreffe, *Atlas des chemins vicinaux*, uittreksel uit de detailtekening nr. 3 (Namen, Technische dienst van de provincie). Elementen op het terrein ingezameld door Charbo, landmeter 1ste klasse bij het Kadaster te Namen. Deze atlas is gedateerd 1 december 1843, werd op 21 april 1844 onderworpen aan de procedure van openbaar onderzoek en op 27 november 1845 door de Bestendige Deputatie van de provincie Namen vastgelegd.

De abdij van Floreffe werd in 1121 gesticht door de heilige Norbertus. Tot 1797 wordt ze bewoond door de Norbertijnen, die in dat jaar worden verjaagd. In 1819 wordt er een klein bisschoppelijk seminarie in ondergebracht, dat voordien in Namen was gevestigd. Het seminarie wordt in 1825 gesloten en gaat vijf jaar later opnieuw open. Sindsdien bevindt zich in het vroegere klooster-complex een belangrijke onderwijsinstelling.

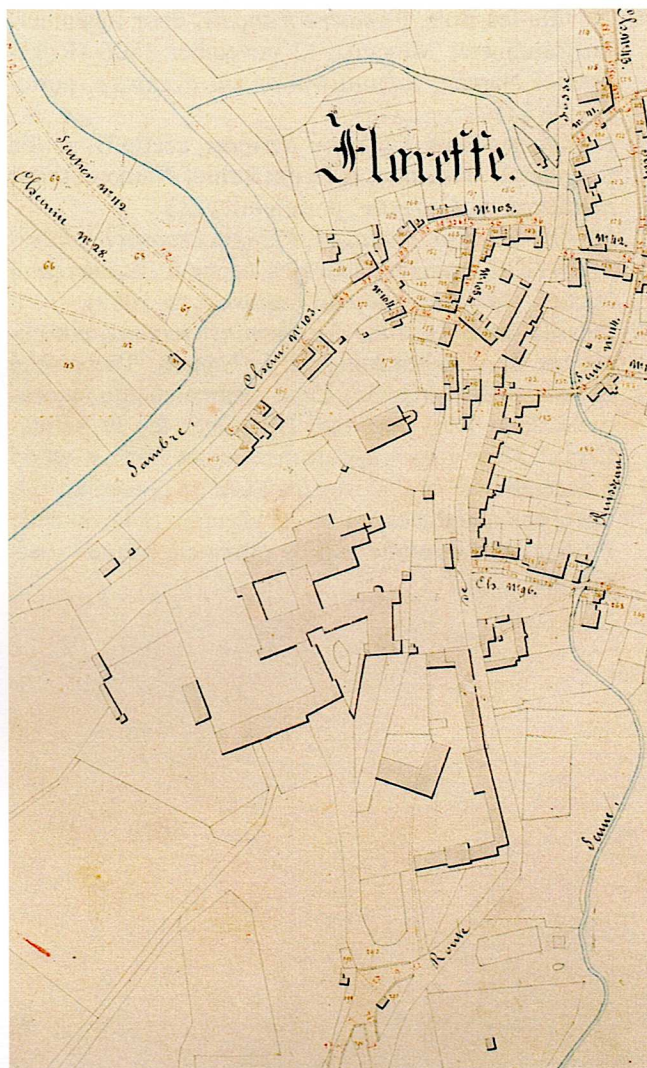
De abdijskerk staat bovenop een vooruitspringende rots die uitsteekt boven de vallei van de Sambre, aan de rand van het bos van Marlagne, op een tiental kilometer stroomopwaarts van Namen. Ten zuidoosten van de abdij ligt het vroegere neerhof, aan de voet van de heuvel.

Het Franse kadaster (A), dat dateert van de eerste campagne (ca. 1795-1807), en het oorspronkelijk Belgisch kadaster (B, 1832-1834) zijn nauwelijks te vergelijken op het vlak van nauwkeurigheid en grafische kwaliteit. Er is daarentegen wel een duidelijke overeenkomst tussen het tweede kadaster en de atlas der buurtwegen (C), die een decennium later tot stand kwam.

B



C

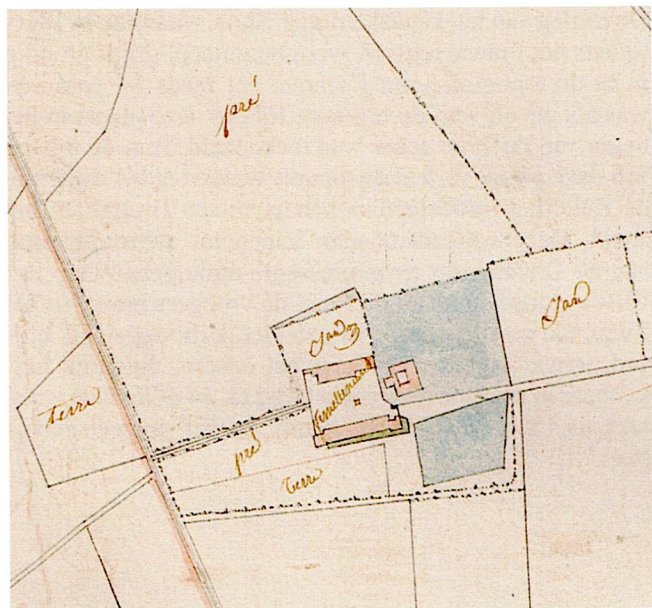


Plaat 7. Kasteel van Fernelmont
(provincie Namen, vroeger gemeente Noville-les-Bois,
vandaag gemeente Fernelmont)

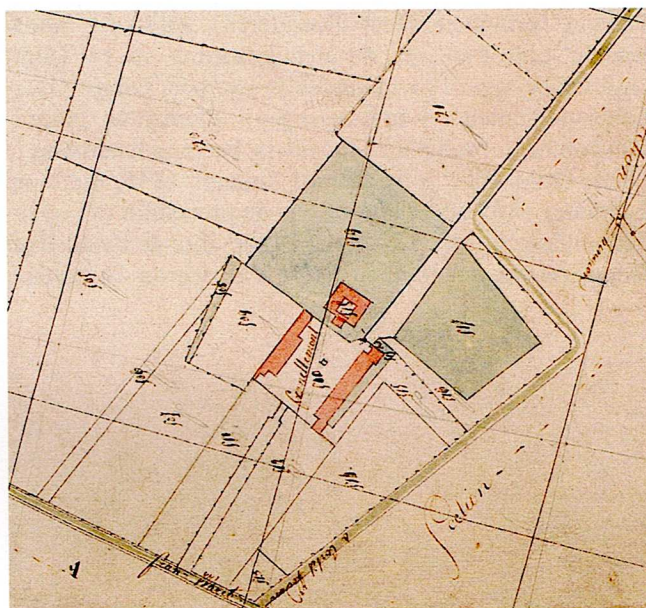
- A. Noville-les-Bois, *Cadastre français*, door ingenieur-hulplandmeter Moyaux, 12 november 1806 (Rijksarchief Namen, *Administration du Cadastre*, portefeuille 21).
- B. Noville-les-Bois, *Cadastre français*, sectie B, zelfde periode als document A (Rijksarchief Namen, *Administration du Cadastre*, portefeuille 21).
- C. Noville-les-Bois, *Cadastre. Plans et croquis primitifs. 1825-1830*, landmetersboekjes, sectie A (Rijksarchief Namen, *Administration du Cadastre*, nr. 1089).
- D. Noville-les-Bois, *Atlas des chemins vicinaux*, uittreksel uit de detailtekening nr. 7 (Namen, Technische dienst van de provincie). Deze elementen zijn ingezameld door Thiry, beëdigd landmeter te „la Sainte-Croix”. Deze atlas is gedateerd 1 maart 1843, werd op 8 december 1844 onderworpen aan de procedure van openbaar onderzoek en op 23 oktober 1845 door de Bestendige Deputatie van de provincie Namen vastgelegd.

Het kasteel van Fernelmont bevindt zich op het Haspengouwse platteland, ten noordoosten van Namen. Het ligt op de hoek van een grote vijver. In het laatste kwart van de 13de eeuw liet een jonge telg van de adellijke familie de Noville een vestingtoren bouwen, die in de 16de en 17de eeuw werd uitgebreid met een compacte vierhoek. Vóór het gebouw bevindt zich een neerhof uit de 17de eeuw, dat oorspronkelijk beschermd werd door grachten.

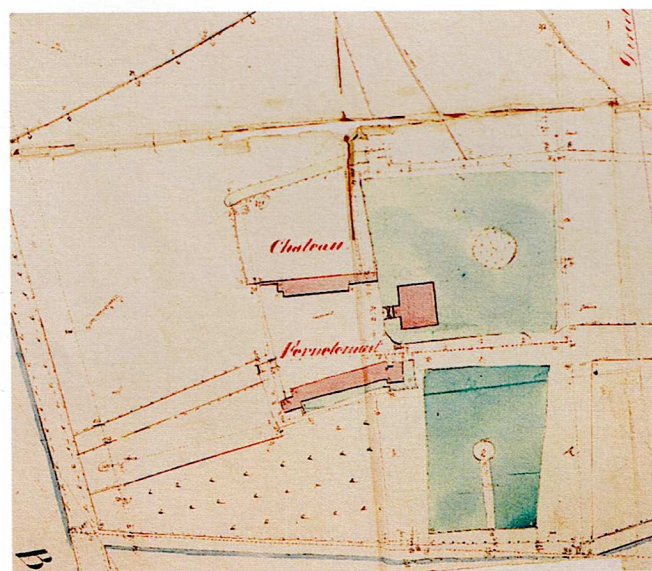
Bij de verwezenlijking van de atlas der buurtwegen (D) kon de beëdigde landmeter belast met de opmetingen op het terrein met name beschikken over de kadastrale plans van de Franse periode (A en B) en landmetersschetsen van de jaren 1825-1830 (C).



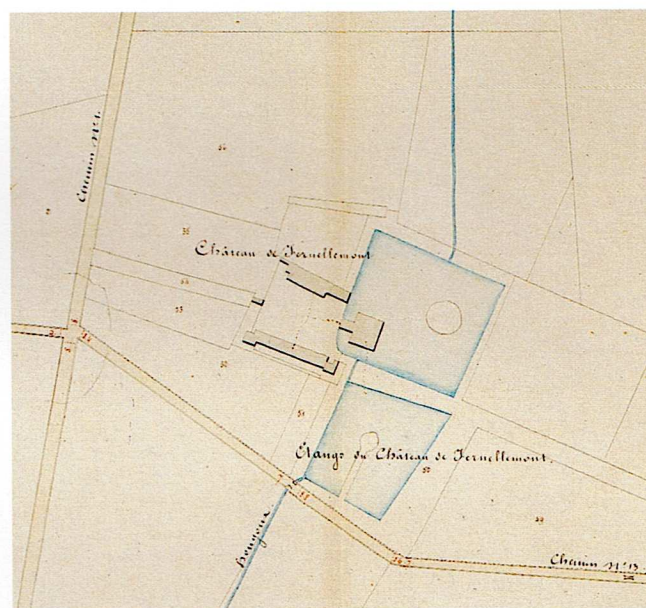
A



B



C

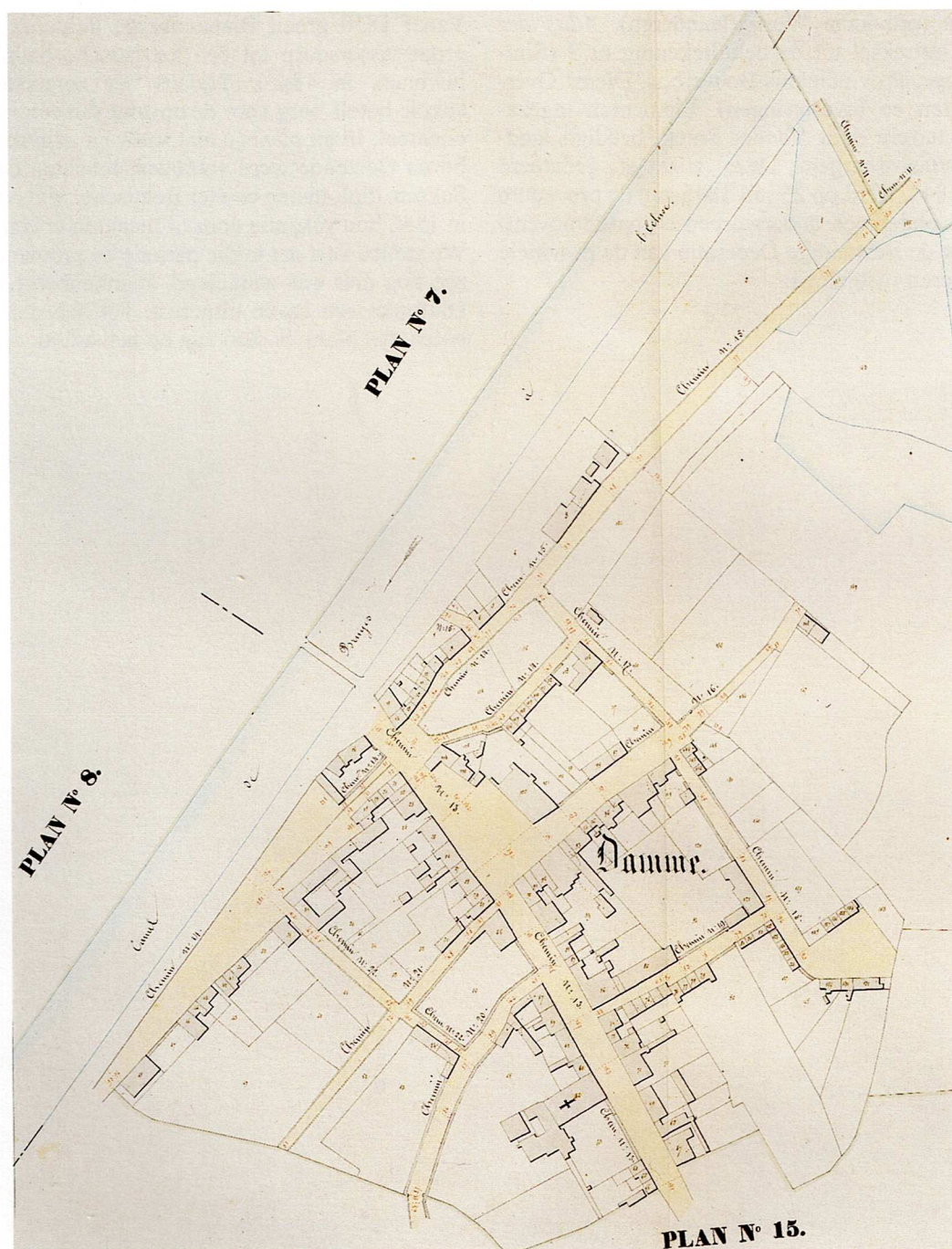


D

Plaat 8

Damme (provincie West-Vlaanderen), *Atlas der buurtwegen*, uittreksel uit de detailtekening nr. 14 (Sint-Andries-Brugge, Provinciehuis Boeverbos, Dienst Overheidsopdrachten en Investerings). Elementen ingezameld op het terrein door Moyekens, beëdigd landmeter in Doel. Deze atlas is gedateerd 1 maart 1845, werd op 1 oktober 1845 onderworpen aan de procedure van openbaar onderzoek en op 29 januari 1846 door de Bestendige Deputatie van de provincie West-Vlaanderen vastgelegd.

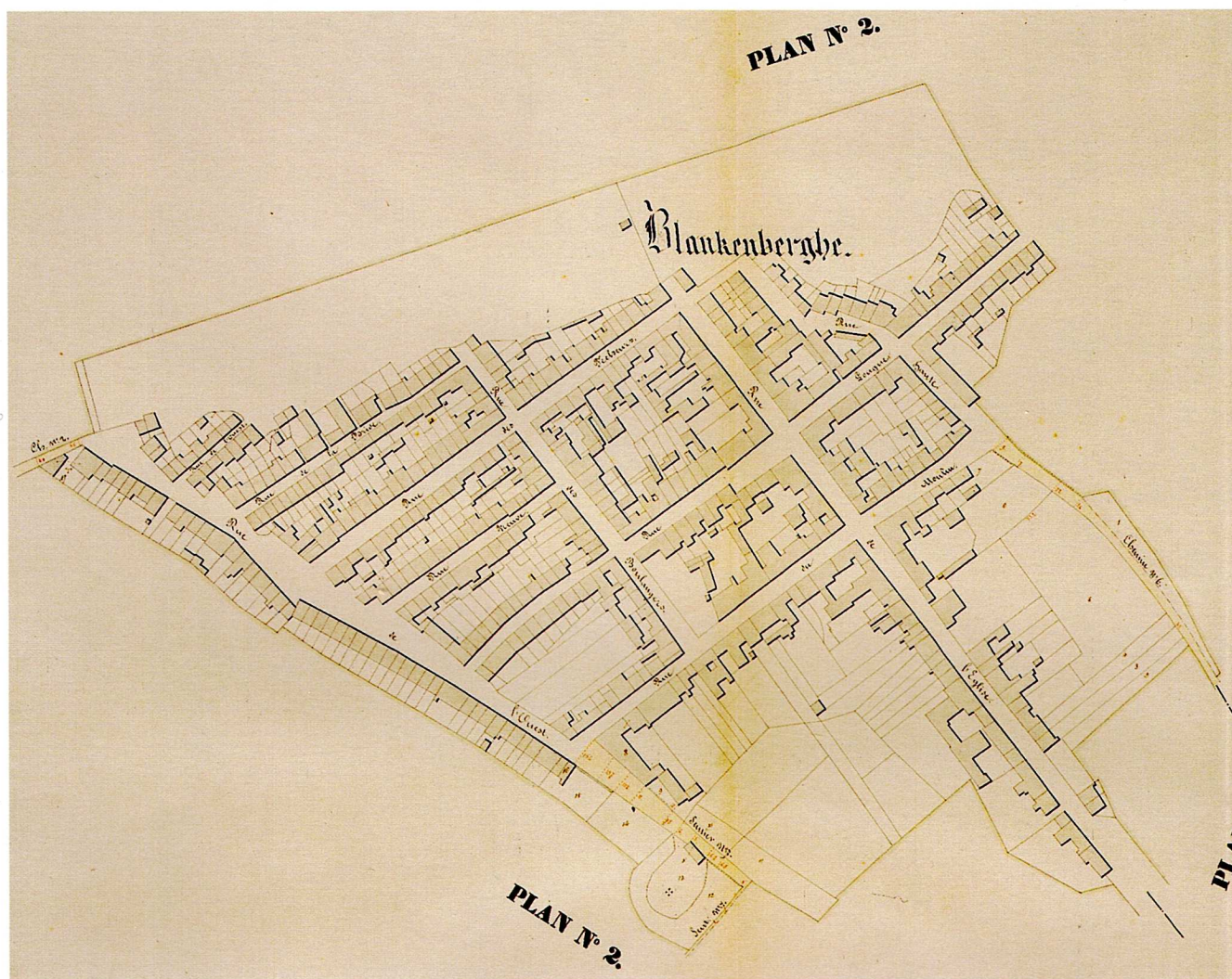
De aanleg van het kanaal Brugge-Sluis, waarmee in 1810, tijdens het Franse regime, werd begonnen, grijpt grondig in in de topografie van Damme, dat reeds fel verminkt was als gevolg van de militaire rol die deze plaats in het begin van de 17de eeuw was toebedeeld. Aan de ingang van deze plaats verlaat de nieuwe waterweg het tracé van de Reie, het middeleeuws kanaal tussen Brugge en het Zwin. Deze werkzaamheden leiden tot de verdwijning van de Graanmarkt en interessante oude gebouwen. Het verwaarloosd stuk van de Reie, de vroegere haven en het Zwin, die gevuld werden of geleidelijk drooggelegd, blijven, ietwat afgezonderd naar het oosten, duidelijk herkenbaar in het buurtwegennet (weg nr. 14 of *Speistraat* en weg nr. 15 of *Slekstraat*), alsook op het perceelsgewijs plan.

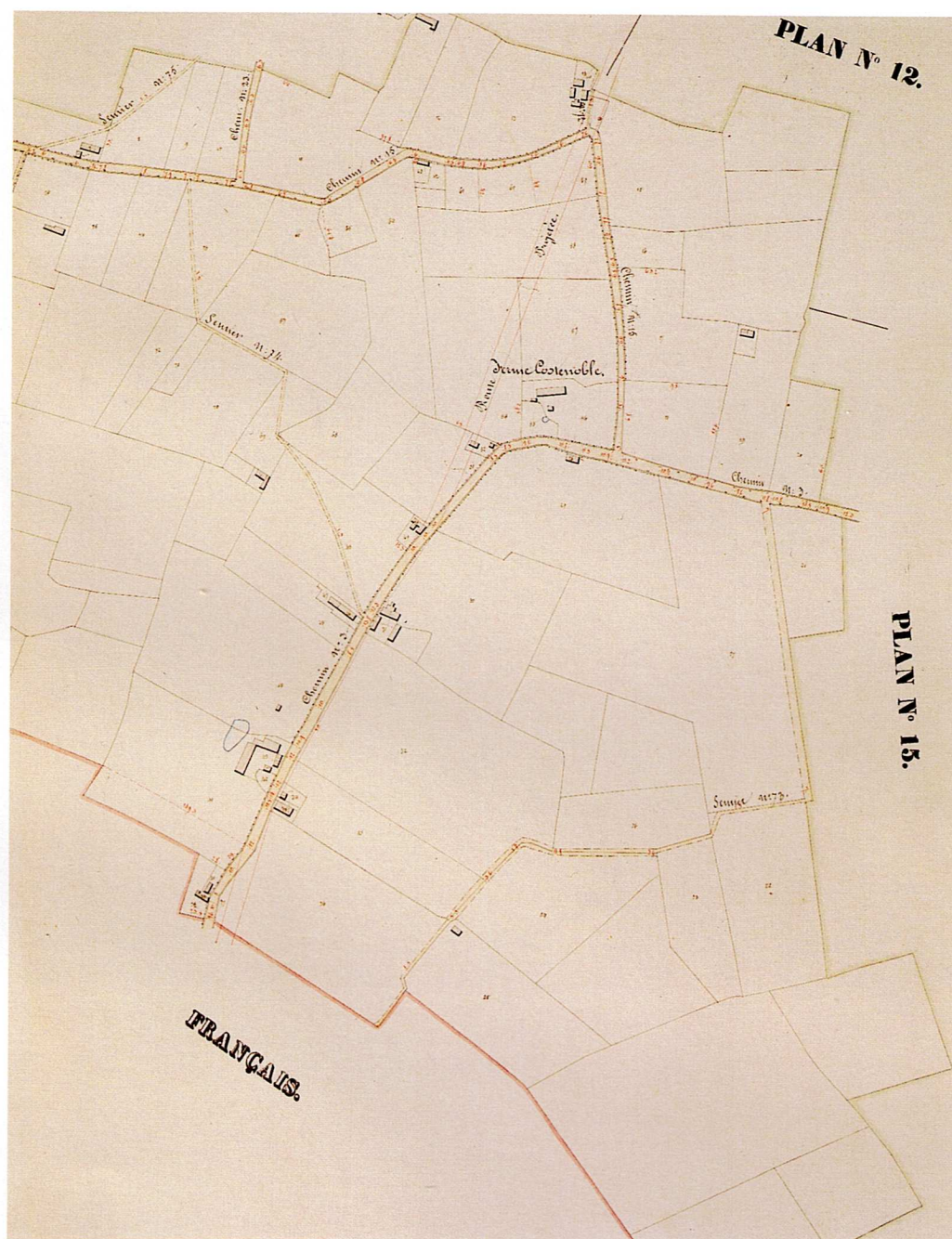


Plaat 9

Blankenberge (provincie West-Vlaanderen), *Atlas der buurtwegen*, uittreksel uit de detailtekening nr. 3 (Sint-Andries-Brugge, Provinciehuis Boeverbos, Dienst Overheidsopdrachten en Investerings). Elementen ingezameld op het terrein door Vander Snick, beëdigd landmeter te Geraardsbergen. Deze atlas is gedateerd 1 november 1844, werd op 25 juli 1845 aan de procedure van openbaar onderzoek onderworpen en op 28 november 1845 door de Bestendige Deputatie van de provincie West-Vlaanderen vastgelegd.

Vanaf 1830 groeit Blankenberge duidelijk uit van een groot vissersdorp tot een toeristische badplaats (2.246 inwoners in 1846). Tijdens het zomerseizoen staan enkele hotels borg voor de opvang van een internationale cliënteel. In dit plaatsje, dat vanwege zijn rustige ligging boven Oostende werd verkozen, brachten de hertog van Saksen, diplomaten en vier Belgische ministers in functie in 1842 hun vakantie door of maakten er een oponthoud. We stellen vast dat in die periode de promenade langs de zee nog niet was aangelegd. Blankenberge werd pas in 1865 met een haven uitgerust. Tot dan toe meerden de boten met platte bodem aan op het strand.





Plaat 10 A

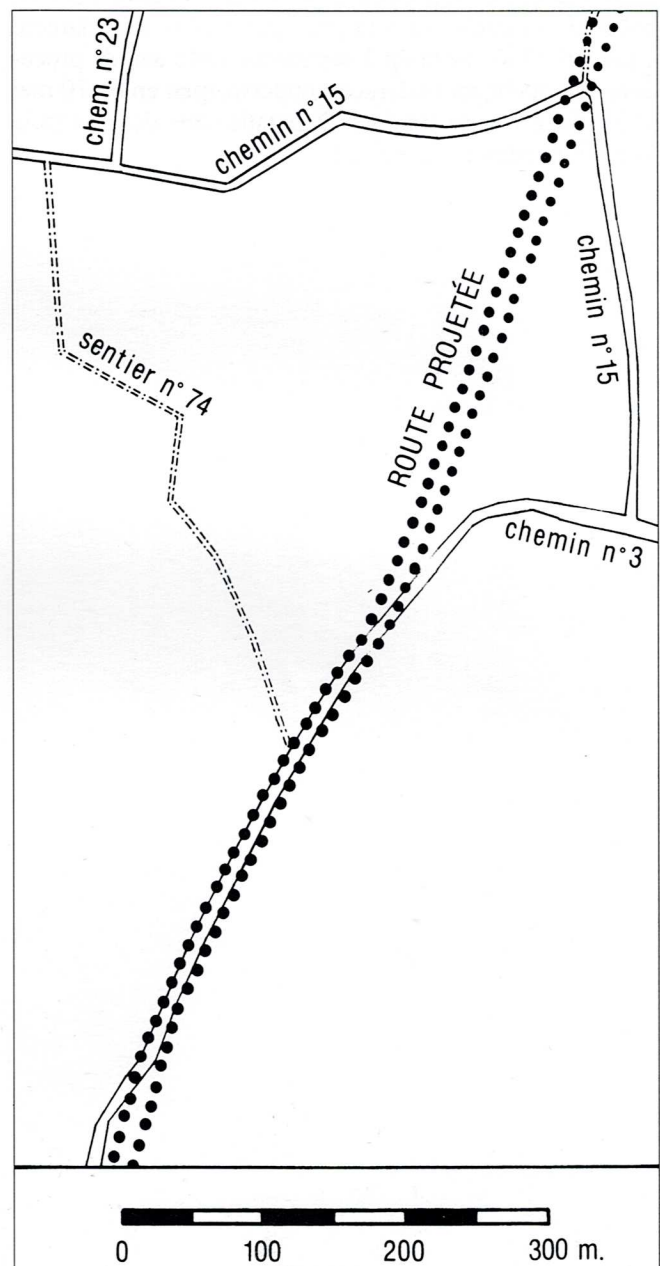
Nieuwkerke (provincie West-Vlaanderen, vandaag gemeente Heuvelland), *Atlas der buurtwegen*, uittreksel uit de detailtekening nr. 14 (Sint-Andries-Brugge, Provinciehuis Boeverbos, Dienst Overheidsopdrachten en Investerings). Elementen ingezameld op het terrein door Van Beveren, beëdigd landmeter te Kortrijk. Deze atlas is gedateerd 1 november 1845, werd op 19 juli 1846 aan de procedure van openbaar onderzoek onderworpen en op 29 oktober 1846 door de Bestendige Deputatie van de provincie West-Vlaanderen vastgelegd.

Krachtens een Koninklijk Besluit van 8 maart 1842 werd uit commercieel oogpunt besloten een steenweg aan te leggen van Ieper naar de Franse grens tot aan de herberg Le Seau, gelegen op de weg Duinkerke-Belle-Armentiers-Rijsel. Deze steenweg werd aangelegd op kosten van de Staat, met de bijdrage van de provincie West-Vlaanderen, de gemeenten Dranouter, Kemmel, Nieuwkerke, Voormezele, Wulvergem en Ieper, alsook betrokken particulieren. Het tracé van deze weg werd vastgelegd bij het Koninklijk Besluit van 2 augustus 1843.

Op het gekozen uittreksel uit de *Atlas der buurtwegen* zien we het tracé in de buurt van de hoeve Costenoble, op het grondgebied van de gemeente Nieuwkerke. Men verwacht dat er in het noorden van deze gemeente een nieuwe grondslag zal worden aangebracht en dat in het zuiden de buurtweg nr. 3 tussen Nieuwkerke en Le Seau (*Steenwerkstraet* of *Seulestraet* genoemd) zal worden aangelegd.

Plaat 10 B

Nieuwkerke, buurtwegen en geplande weg tussen Ieper en de Franse grens (detail naar *Atlas der buurtwegen*, cf. plaat 10 A).



Plaat 11

Sint-Michiels (provincie West-Vlaanderen, vandaag gemeente Brugge), *Atlas der buurtwegen*, uittreksel uit de detailtekening nr. 2 (Sint-Andries-Brugge, Provinciehuis Boeverbos, Dienst Overheidsopdrachten en Investerings). Elementen ingezameld op het terrein door Peeters, beëdigd landmeter te Vrasene. Deze atlas is gedateerd 1 januari 1845, werd op 1 september 1845 aan de procedure van openbaar onderzoek onderworpen en op 10 mei 1855 door de Bestendige Deputatie van de provincie West-Vlaanderen vastgelegd.

In 1837, slechts twee jaar na de inwijding van de eerste spoorlijn tussen Mechelen en Brussel, wordt tussen Mechelen en Gent een lijn in gebruik genomen. Het jaar daarop wordt ze verlengd tot Oostende via Brugge.

Het uit de *Atlas der buurtwegen* overgenomen uittreksel van Sint-Michiels in het deel van de gemeente dat aan de stad Brugge grenst, geeft de bedding weer van de spoorlijn uit de richting Gent, alsook de inbreuk van deze spoorlijn binnen de buitenste stadswallen.



Bronnenmateriaal

Plaat 2 A

H. GOFFINET, „Notice sur l'ancien Chemin-Neuf de Sedan à Liège”, *Annales de l'Institut archéologique du Luxembourg*, deel XIV, 1882, p. 163-198; J. VANNERUS, „Confines advenientium Francorum (926)”, *Handelingen van de Commissie voor toponymie en dialectologie*, deel V, 1931, p. 93-113; N. JECKO, „L'abbaye de Saint-Hubert et la rivalité politique et économique entre la France et la Maison d'Autriche (1697-1740)”, *Annales de l'Institut archéologique du Luxembourg*, deel XCV, 1964, p. 97-192 (vooral p. 122-155); J. de STURLER, „Un document inédit et quelques précisions topographiques concernant le tracé du „Chemin Neuf” de Liège à Sedan, à travers l'Ardenne, et ses embranchements vers le Barrois et la Lorraine”, *Bulletin van de Koninklijke Commissie voor Geschiedenis*, deel CXXXI, 1965, p. 79-128 (stuk Rochefort-Wavreille-Grupont, p. 90-91); R. de DECKER DOUCET de TILLIER, „Histoire du château de Tellin et de ses habitants”, *L'Intermédiaire des Généalogistes*, nr. 169, januari 1974, p. 10-30; P. CUGNON, „Nive-lez-Bure, hameau disparu”, *Saint-Hubert d'Ardenne. Cahiers d'histoire*, deel I, 1977, p. 51-58 (stuk van de „Chemin neuf” tussen Wavreille en Grupont, p. 55); R. de DECKER DOUCET de TILLIER en P. STASSEN, „Les Malles-Poste dans l'Ardenne d'autrefois. Le relais de Tellin”, *Ibidem*, deel I, 1977, p. 147-154; A. VANRIE, „Cartes du Chemin neuf aux Archives générales du Royaume à Bruxelles”, *Ibidem*, deel VIII, 1991, p. 83-98 [= *Hommage à Léon Hannecart*].

Plaat 3

G. LAMOTTE, *Etude historique sur le comté de Rochefort*, Namen, 1893; C.-G. ROLAND, „Les seigneurs et comtes de Rochefort”, *Annales de la Société archéologique de Namur*, deel XX, 1893, p. 63-114 en 329-448; A. MATTHYS en G. HOSSEY, „Les origines du château de Rochefort”, *Conspectus MCMLXXXVI*, Brussel, 1977, p. 83-87 [*Archaeologia Belgica* 206]; *Rochefort. Un château, une abbaye, une ville. 1285-1895*, Luik, 1985; *Archéologie à Rochefort. Fouilles à la villa romaine et au château comtal*, Rochefort, 1993.

Plaat 4

Over Beauraing: A. de LEUZE, *Beauraing et son château*, Namen, 1891; F. TONNARD, *Histoire de Beauraing et de son château*, Beauraing, 1928; E. GERARD, *La province de Namur*, deel V: *Cantons de Beauraing et de Gedinne*, Namen, 1932, p. 13-19; C. DOUXCHAMPS-LEFEVRE, „Beauraing”, *Communes de Belgique. Dictionnaire d'histoire et de géographie administrative. I. Wallonie*, onder leiding van H. HASQUIN, Brussel, 1983, p. 137-138. In verband met de weg Luxemburg-Namen: L. GENICOT, „Les chaussées du Namurois au XVIII^e siècle”, *Namurcum*, deel XVIII, 1941, p. 25-36; A. SPRUNCK, „Les routes du Luxembourg sous le régime autrichien. La construction de la route Luxembourg-Namur sous Marie-Thérèse”, *Hémécht. Revue d'histoire luxembourgeoise*, deel XXXII, 1980, p. 323-342; G. THEWES, *Route et administration provinciale au siècle des Lumières: l'exemple des Etats du duché de Luxembourg (1748-1795)*, Brussel, 1994, p. 155-166 [Gemeentekrediet. Historische verzameling, in -8°, deel 91].

Foto's 2A tot 7: Luc Schrobiltgen; 8 tot 11: Hugo Maertens.

Plaat 5

A. de ROBAULX de SOUMOY, „Recherches sur l'histoire de la ville de Mariembourg et l'origine de Charlemont”, *Annales de la Société archéologique de Namur*, deel VIII, 1863-64, p. 159-220 en 233-326; R. WELLENS, „La forteresse de Mariembourg. Fondation. Cession du territoire aux Pays-Bas (1546-1655)”, *Belgisch Tijdschrift voor Filologie en Geschiedenis*, deel XXXVII, 1959, p. 343-373; F. en C. FIEVET, „Mariembourg, ville française”, *Au Pays des Rières et des Sarts*, nr. 36, 1968, p. 267-290.

Plaat 6

Floreffe, 850 ans d'histoire. Vie et destin d'une abbaye de prémonstrés, Luik, 1973 (tentoonstellingscatalogus); J.-M. PECTOR, *Histoire de Floreffe*, Mettet, 1973.

Plaat 7

T. CORTEMBOS, „Le donjon-porche de Fernelmont. Un exemple remarquable de tour d'habitation de la fin du XIII^e siècle”, *Trois maisons fortes du moyen âge: Amay, Fernelmont et Tamines*, p. 86-112 [*Bulletin van de Koninklijke commissie van Monumenten en Landschappen*, nieuwe reeks, deel III, 1973 = *Belgisch centrum voor landelijke geschiedenis. Publikatie 39*]; *Le grand livre des châteaux de Belgique. Châteaux forts et châteaux-fermes*, onder leiding van L.-F. GENICOT, Brussel, 1975, p. 108-110.

Plaat 8

L. DEVLIEGHER, *Damme*, Tielt-Utrecht, 1971, p. 13-25 [*Kunstpatrimonium van West-Vlaanderen*, 5]; J. TERMOTE, „Het ontstaan en de stadsontwikkeling van Damme”, in *2000 jaar Zwinstreek*, Knokke, 1985, p. 102-111.

Plaat 9

E. BILE, *Blankenberge. Een rijk verleden, een schone toekomst*, Blankenberge, 1971; R. BOTERBERGE, *Casinoconstructies te Blankenberge*, Blankenberge, 1990, p. 9-20.

Plaat 10 A

Moniteur belge, 12 maart 1842 en 7 augustus 1843.

Plaat 11

L. DE MEYER, „De aanleg van de spoorlijn en het eerste station te Brugge”, in *Van middeleeuwen tot heden. Bladeren door Brugse kunst en geschiedenis*, Brugge, 1983, p. 148-157; F. WAEYAERT, *Spoorend door Noordwest-Vlaanderen. 150 jaar spoorweggeschiedenis*, Brugge, 1988, p. 10-21 en 29-31; M. RYCKAERT, *Brugge*, Brussel, 1991, p. 141-142 [*Historische stedenatlas van België*, onder leiding van A. VERHULST en J.-M. DUVOSQUEL].



Jean-Marie Yante (1950) is doctor in de wijsbegeerte en letteren (geschiedenis), alsook licentiaat en meester in de economische wetenschappen van de Université catholique de Louvain. Hij is werkleider bij het Algemeen Rijksarchief te Brussel en docent aan het Centre universitaire de Luxembourg. Het grootste gedeelte van zijn onderzoek is gewijd aan de economische en sociale geschiedenis van de vroege middeleeuwen en het begin van de Moderne Tijd, vooral in de streken tussen Maas en Moezel, aan de studie van de metaalsector, zowel tijdens het ancien régime als in de 19de en 20ste eeuw, en aan het hedendaagse archiefwezen.

Résumé — Véritable charte de la voirie vicinale en Belgique, la loi du 10 avril 1841 est à l'origine d'une vaste entreprise cartographique: la confection pour chaque commune d'un atlas des chemins vicinaux. La mise en œuvre de mesures de conservation et d'amélioration de ce réseau, indispensables à l'essor économique du pays, requiert en effet des documents authentiques et suffisamment détaillés. Les plans cadastraux, alors en voie d'achèvement, ne semblent pas offrir les garanties souhaitées. Financé conjointement par l'Etat et les communes, le projet est pris en mains par les autorités centrales, les mandataires locaux conservant toutefois la responsabilité morale des opérations. Jean-Baptiste Nothomb, ministre de l'Intérieur, en confie la direction à Henri Heuschling, inspecteur du Cadastre pour le Brabant. Il est difficile de déterminer la part prise par Philippe Vandermaelen, éminent cartographe et fondateur de l'Etablissement géographique de Bruxelles, dans la réalisation matérielle des planches. Deux séries de documents sont dressées, l'une à destination des communes, l'autre pour le greffe des gouvernements provinciaux.

Un siècle et demi plus tard, la conservation de cet exceptionnel patrimoine, impérative tant du point de vue juridique qu'historique, pose de sérieux problèmes. Il est urgent que les responsables prennent des mesures de sauvegarde, investissent dans des restaurations et étudient des modalités de reproduction.

Zusammenfassung — Das Gesetz vom 10. April 1841 war eine regelrechte Charta des Strassen- und Wegenetzes der Gemeinden in Belgien und bildete die Grundlage für ein umfangreiches kartographisches Vorhaben, nämlich für die Anfertigung eines Atlases der Gemeindewege einer jeden Gemeinde. Der Einsatz von Erhaltungs- und Verbesserungsmassnahmen dieses Netzes, welche für den Wirtschaftsaufschwung des Landes unentbehrlich waren, setzte in der Tat authentische und ausreichend detaillierte Unterlagen voraus. Die Katasterpläne, die damals ihrer Vollendung entgegengingen, boten anscheinend nicht die gewünschten Garantien. Deshalb hat die Zentralbehörde dieses vom Staat und von den Gemeinden gemeinsam finanziertes Vorhaben wieder in eigene Verwaltung genommen, während die Lokalmandatare jedoch weiterhin die moralische Verantwortung trugen. Der Innenminister, Jean-Baptiste Nothomb, übertrug Henri Henschling, Katasterinspektor für Brabant, die Leitung. Es ist nicht so einfach zu sagen, inwieweit Philippe Vandermaelen, ein äusserst renommierter Kartograph und Gründer der geographischen Einrichtung von Brüssel, an der materiellen Verwirklichung der Pläne beteiligt war. Zwei Reihen von Dokumenten sind angefertigt worden, die eine für die Gemeinden, die andere für die Gerichtsschreiberei der Provinzialregierungen.

Anderthalb Jahrhundert später bereitet die sowohl aus juristischer wie auch aus historischer Sicht zwingende Erhaltung dieses aussergewöhnlichen Patrimoniums ernsthafte Probleme. Die Verantwortlichen sollten daher sogleich Schutzmassnahmen treffen, in die Restaurierung investieren und die Vervielfältigungsmodalitäten überprüfen.

Summary — The law of 10 April 1841, which is a downright charter of the byways in Belgium, is at the origin of a vast cartographic venture: the making of an atlas of the by-roads of each municipality. The implementation of measures of preservation and improvement of this network, which are essential for the economic growth of the country, require authentic and sufficiently detailed documents. The cadastral surveys, nearing completion at the time, do not seem to offer the guarantees expected. Financed jointly by the State and the municipalities, the project is in the hands of the central authorities, the local representatives retaining however the moral responsibility of the operations. Jean-Baptiste Nothomb, Minister of the Interior, put Henri Heuschling, Inspector of the land register for Brabant, in charge of the project. The part played by Philippe Vandermaelen, famous cartographer and founder of the Geographic Institution of Brussels, in the material realization of the plates is not clear. Two series of documents have been drawn up: one for the municipalities, one for the Clerk's Office of the provincial governments.

One century and a half later, the preservation of this extraordinary heritage, essential from a legal and historical point of view, causes serious problems. The persons in charge urgently need to take measures of protection, invest in restorations and study the forms of reproduction.