

## GESCHIEDENIS VAN DE WEG GENT-DRONGEN-DEINZE

In het artikel "Het Kuipgat" van onze medewerker M. Van Wesemael werd reeds het een en ander verteld over Joseph Jacob Kieckepoost. (G.T. jaargang 1975 blz. 83)

En het is ook met Kieckepoost dat we ons verhaal moeten beginnen. In 1820 stelde Kieckepoost in een uitvoerig schrijven aan koning Willem I voor een weg aan te leggen van Akkergemkerk tot Drongen

"Het geval is, dat men van over langen tyd met verlangen betragt heeft eenen weg met eene daer nevens loopende diepe bevaerbaere vaerd van Gend op Drongen, eene zeer bezagte Prochie, afgelegd door de tegenwoordige omdraeyende en bynae ongebruykbaere straeten, omtrent twee mylen van deze Stad.

De afgelegendheyd van de voornoemde zoude ten hoogsten maer zyn van eene halve myle en van weynig meer, die van verscheyde andere daer aenpaelende alderschoonste Prochien; indien van de eene plaets tot de andere regtstreeks getrokken wierd eenen weg, zoo ik kome voor te stellen.

Eene onschatbaer voordeel zoude hier uyt ontstaen voor Gend en alle de omstreeksliggende Prochien by Drongen.

Om dezen weg regt te maeken, eene lyne zoude moeten getrokken worden van de Toren van Akkergem tot Gend op dien van Drongen, zonder agt te nemen op het belet, 't welk eenig gebouw ofte andere zaake mogelyks zoude kunnen te wege brengen.

Over de tusschen loopende vaerden zoude men werpen beweegbaere ofte ombeweegbaere bruggen, volgens dat men zoude oordeelen het noodig te zyn.

Den weg zou zyn begin nemen aen de Akkergem-straet, en eyndigen aen het Drongen Ponte-Veêr.

Hy zou genaemt worden *Kieckeweg* (I) (bevattende de twee eerste syllaben van den naem van den Ondernemer).

De onbeweegbaere brugge liggende aende Akkergem-Vest, zou worden afgebroken, eene andere zoude geplaatst worden op de zelve Vest aen het begin van den weg.

Aldaer zoude ook geplaatst worden een yzer hekken met de noodige woonste voor den poortier, ontfangen, enz., op de wyze van de Kortryksche poort, tot Gend.

In plaets van twee arenden dienende tot zinne-beelden, men zoude plaetsen twee oranie-boomen.

De geheele breedde op de gantsche lengde zoude zyn van 28 ellen, verdeelt als volgt : (el = meter)

Twalf ellen voor den ryweg, waer van het midden, ter breedte van vier ellen, zouden gekasseyd worden.

Thien ellen voor de vaerd.

Twee ellen voor den gracht, langs den rechten of linken kant van den weg.

Twee ellen voor den wandel-weg.

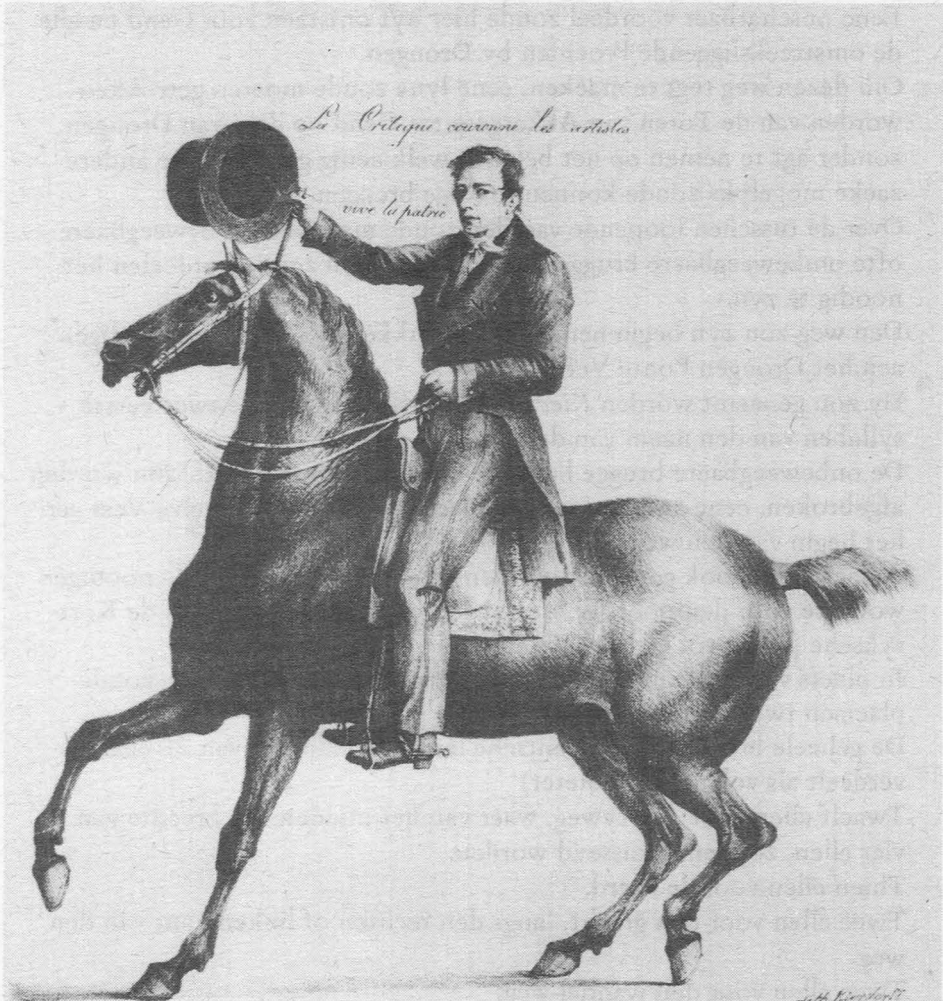
En de twee overige voor den kets-weg.

Daer zou wederzyds den voorzeyden weg van 12 ellen breed, op de gantsche lengde geplant worden, eene ry okkernot-boomen, en geplaatst worden banken van arduynsteen, op eene zekere even verre afgelegene ruymte, den eenen van den anderen.

Ik zoude geheel het voorzeyd werk voltrekken op den tyd van zes maenden, kosteloos voor het Ryks-Bestuer, en zonder iemand voor eenen cent te belasten directelyk of indirectelyk tegen zynen wil.

Alsdan, Sire, ah ! wat eene vreugd, als men de inwoonders van Drongen en de omliggende dorpen zoude hooren roepen, LEVE ORANJE, en beantwoord worden door een wedergeroep van die van Gend :

VIVAT ORANIEN.



J. J. Kieckepoost

En wat nog eene grootere vreugd, als men vaderlandsche vaendels zoude zien waeyen op de beyde torens, en Zyne Majesteyt zien bezigtigen den *Kieckeweg*, die men vryelyk zoude mogen vergelyken by dien, genaemt *Long Champ* tot Parys."

Kieckepoost moest natuurlijk vergoed worden voor de aanleg van de steenweg.

"Tot vergeldinge van alle die onkosten, ik eyndige met te vraegen :  
1<sup>o</sup>. Voor my en myne naercomers, by uytsluytende regt voor den tyd van vyftig agter een volgende jaeren, den ontfang van het tol-regt der twee bruggen, op den zelve voet van de daer nu betaelt wordende pontgelden.



2<sup>o</sup>. Dien van den steen-weg, voor eene distantie, en volgens den in wezen zynde tarif der barrieren.

3<sup>o</sup>. Het vaeren-regt, op den voet als heden.

4<sup>o</sup>. En de visscherye, vrugten van de notelaers en de garsinghen.

Naer het eyndigen van deze vyftig-jaerigen termyn zoude alles aen den Staet overgelevert worden in goed order zonder eenige voordere vergeldinge te kunnen vraegen.

Hier uyt volgt, SIRE, dat niet alleen den staet, zonder zyne schatkisten te hebben moeten openen, zoude bekomen een groot voordeel; maer ter zelve tyd eene der bloeyenste van het koningryk met haere omliggende prochien, noch daer en boven eene alderschoonste wandeling."

Op 5 october 1820 vraagt Kieckepoost aan burgemeester graaf d'Hane de Steenhuyze de koning tijdens zijn bezoek aan Gent te herinneren aan zijn voorstel. Enkele weken later en wel op 17 november ontving hij volgend schrijven.

"MONSIEUR,

S.M. avant de statuer sur la requête que vous lui avez présentée aux fins d'obtenir l'octroi d'ériger à vos frais une chaussée de Gand à Tronchiennes, désire d'avoir sous les yeux un plan et devis estimatif détaillés de l'ouvrage projeté, et que vous produisiez une caution suffisante à son gré pour garantir la parfaite exécution et l'entretien de l'ouvrage pendant le terme stipulé dans l'octroi."

Op 12 februari 1821 kan Kieckepoost antwoorden. Het ganse werk zal niet minder dan 113 000 gulden kosten. Hoe aan het nodige geld komen ?

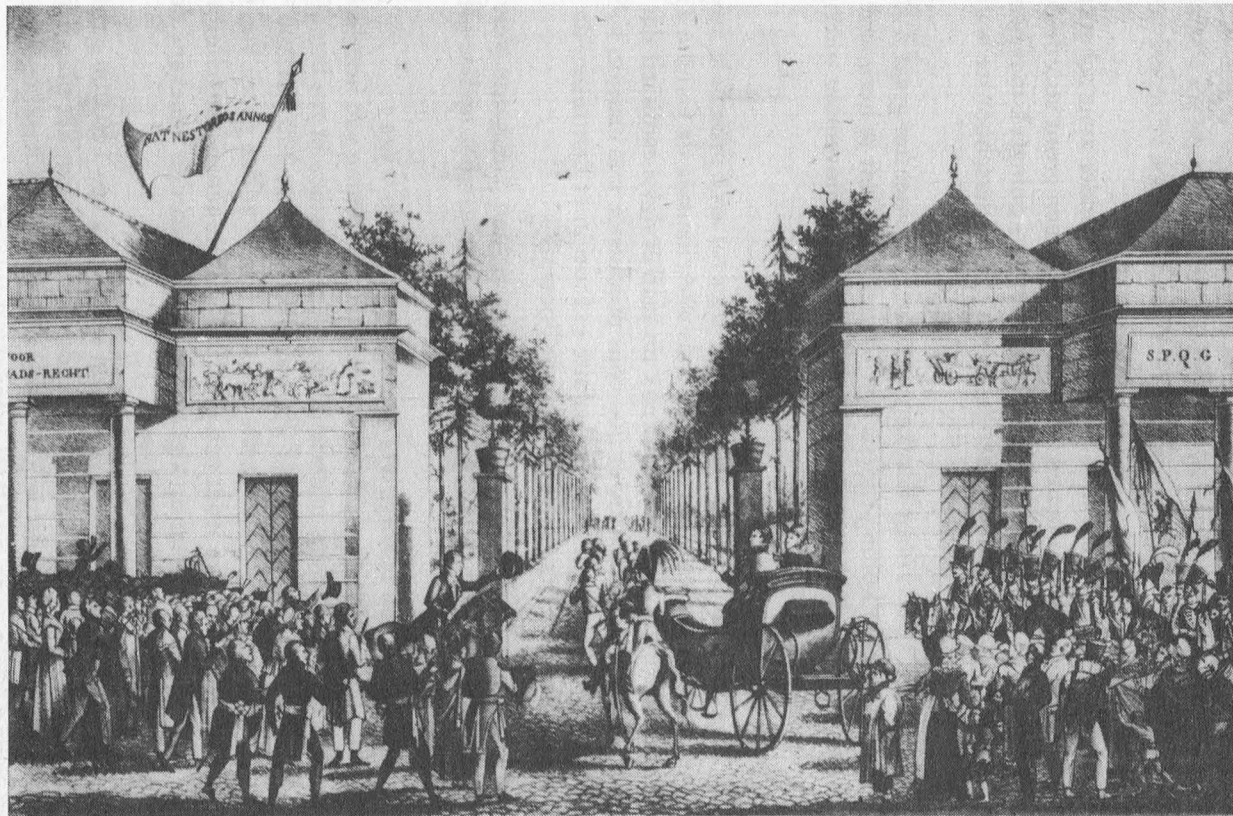
"De fondsen zullen bezorgt worden op de volgende wyze :

Daer zal eene geldligting gedaen worden van de somme van hondert twintig duyzend guldens nederlandsch, die zal bestaen in zes honderd negociabele brieven, te weten : 200 van 300 guldens, 200 van 200, en 200 van een honderd guldens, die alle den intrest zullen geven van 6 p. % 's jaers, waer van een ieder een getal zal mogen nemen na geliefte en waer van de uytgevallene op zigt zullen betaelt worden benevens de croisen, zoo als die der ingeblevene."

Kieckepoost zag het wel wat groots en een lening van 120 000 gulden was wel moeilijk haalbaar. Zeker zou de uitvoering van het plan een financiëel fiasco geworden zijn. Toch zal het plan van Kieckepoost in een eenvoudiger vorm wat later worden uitgevoerd.

Op 5 december 1824 vroegen 41 grondeigenaars te Drongen aan Willem I de toelating een weg aan te leggen van het veer te Rooigem tot





De poort aan het begin van de steenweg naar een tekening van Kieckepoost.

aan het veer te Drongen. In hun rekwest wijzen ze er op, dat alhoewel de gemeente Drongen aan de stad Gent grenst, de inwoners twee uur moeten gaan om naar Gent te komen en dat gedurende enkele maanden per jaar de bewoners van de wijk Assels beroofd zijn van elke toegang, niet alleen tot de stad maar ook tot het dorp en de kerk van Drongen.

Het ontwerp voorziet het aanleggen van een dijk; op de beide uiteinden wordt een brug voorzien en "mits eene kleine uitgestrektheid te bestraten (kalseiden) op het territoir van de stad Gent, zou geheel den weg voltrokken zijn". De verbetering zou niet enkel voordelig zijn voor de landbouw, maar ook voor twee voornamen fabrieken, die zich te Drongen bevinden. Ook de gemeenten Nevele, Vosselare, Landegem en Lerne zouden nuttig gebruik kunnen maken van deze weg, gezien de weg naar Gent langs Mariakerke altijd zeer slecht en somtijds onbruikbaar is. Volgens de berekeningen van de Gentse architect Roelant zou het aanleggen van de weg 38 036,50 gulden kosten. De toelating wordt gevraagd om

- 1) een weg en twee bruggen te bouwen
- 2) een naamloze vereniging op te richten bestaande in 200 aandelen elk van 200 gulden aan 5 % per jaar. De jaarlijkse interest en de gedeeltelijke aflossing na aftrek van de onderhoudskosten zal gebeuren door het innen van tolrechten.

Op 6 mei 1825 verleende Willem I de gevraagde toelating. De tolrechten werden als volgt bepaald te betalen aan de Rooigembrug :

een persoon te voet of met een kruiwagen	2 centimes
een paard aan geen rijtuig gespannen	4 centimes
een rijtuig met 4 wielen en twee paarden	12 centimes
een rijtuig met twee wielen en twee paarden	9 centimes
een rijtuig met twee wielen en een paard	6 centimes
een rijtuig met 4 wielen en een paard	6 centimes
een rijtuig met twee of drie wielen en een paard	4 centimes
elk ingespannen paard boven het bepaald aantal	3 centimes

De passage over de brug te Drongen is vrij van alle tolrechten. Twaalf Nederlandse centimes stemden overeen met 0,2540 fr. na de Belgische omwenteling en zouden in onze huidige munt overeenstemmen met ongeveer twintig frank.

De vereniging ontvangt de vergunning de opbrengst van de bomen en van het gras op de dijk te innen. Als het kapitaal volledig zal afgelost zijn komen de bruggen en de weg in volle eigendom aan de provincie en zal de tol op de personen te voet en met een kruiwagen afgeschaft en de overige tolrechten teruggebracht worden op de helft.

De vereniging krijgt ook de toelating de nodige gronden te onteigenen mits een vergoeding aan de eigenaars.

Op 17 mei 1826 richten de aandeelhouders van de opgerichte maatschappij een nieuwe aanvraag tot Willem I. Uit dit schrijven kennen we de aandeelhouders : J. Van Crombrugge, burgemeester van Gent, graaf Ch. D'hane, burgemeester van Drongen, baron L. Dedraeck, Ph. Blanquaert, Fr. Beys, J. Boeyé, G. Everaert, J. Martens, J. Verplancke, J. Vandenhecke als gemachtigd voor het Bestuur der Burgerlijke Godshuizen van Gent, Fr. Verhegghen, F. Bouchel, dokter en O. Van Pottelsberghe. We vernemen dat de Drongense steenweg voltooid is "tot groot genoegen van de ingezetenen van Gent en van een groot aantal daarbij belanghebbende gemeenten"

Er wordt thans gevraagd :

1. de weg van Drongen naar Sint-Martens-Lerne ter lengte van ongeveer 6000 ellen (= meter) en de weg van Sint-Martens-Lerne naar Bachte ter lengte van ongeveer 2000 ellen te bestraten op een breedte van drie ellen (= meter). Hierdoor zal men "aan de gemeente Nevele en aan veel andere naburige gemeenten van Oost- en West-Vlaanderen een meer korte en gemakkelijke gemeenschap met de steden Gent en Deinze bezorgen tot groot voordeel van de landbouw en van de Gentse katoenfabrieken, die aan een grote menigte wevers op het platteland werk verschaffen."
2. het kapitaal te vermeerderen met 50 000 gulden verdeeld in 250 aandelen van elk 200 gulden.
3. Op de weg tolhekkens te plaatsen aan a) uitgang van Drongen b) in het dorp van Sint-Martens-Lerne c) het inkomen van Nevele d) te Bachte op de wijk Rekkellinge omtrent de herberg het Land van Nevele en er tolrechten te innen.

In zijn rapport zegt de minister van Binnenlandse Zaken, dat de uitvoering van het ontwerp nuttig zal zijn voor de landbouw en het fabriekwezen, het openen van een meer directe verbinding met Gent en Deinze zal een vermeerdering van de welvaart voor gevolg hebben. Reeds op 25 juni 1826 zal bij K.B. Willem I de gevraagde vergunning verlenen. Ook hier zal na aflossing van het kapitaal de weg eigendom worden van de provincie. Bij het bepalen van de tolrechten gebeurde er echter een vergissing. De beheerders van de maatschappij - nl. burgemeester Van Crombrugge, A. Blanquaert, graaf Ch. D'hane en J. Verplancke - vragen in een rekwes de vergissing te herstellen. Ze vragen tevens dat voor elk stuk hoornvee aan de brug te Rooigem drie centen zal betaald worden. De aanvragers wijzen er op, dat de weg grote schade heeft geleden gevolg van de overstromingen in maart en

dat de herstelling een aanzienlijk bedrag zal vergen. Tevens wijzen ze er op, dat het hoornvee veel schade berokkent aan de dijk. Op 5 oktober 1827 verschijnt een nieuw K.B., waarbij de tolrechten worden bepaald. Op de weg Gent-Deinze zijn er vier plaatsen, waar tolrechten worden geheven : Rooigembbrug, Drongen, Sint-Martens-Lerne en Bachte. De tolrechten voor elk stuk weg zijn gelijk aan de rechten voor de weg Rooigembbrug-Drongen. Aan de brug te Rooigem zal voor elk stuk hoornvee drie cent worden betaald. Bijkomende bepalingen waren :

- a) aan de tol te Drongen zal het recht geheven worden op de rijtuigen en paarden gaande richting Deinze en niet op die, welke zich naar Gent begeven
- b) aan de tol van Maria-Lerne zal het recht betaald worden voor de beide richtingen Gent en Deinze, maar er wordt slechts een halve tol gevorderd voor de richting Nevele
- c) aan de tol te Nevele zal men in de richting Sint-Martens-Lerne slechts een halve tol betalen en geen recht, wanneer men in het dorp te Nevele aankomt
- d) aan de tol te Bachte zal men de gehele tol betalen als men komt van Deinze, terwijl geen tol zal betaald worden richting Deinze. Er valt op te merken, dat op de weg Drongen-Bachte de voetgangers geen tol betalen. De vermoedelijke verklaring is wel, dat het deel Gent-Drongenbrug een volledig nieuwe weg was, terwijl het deel Drongen-Bachte reeds bestond als aarden weg.

Na de Belgische omwenteling van 1830 bleef de toestand onveranderd, de rechten werden natuurlijk nu betaald in Belgische munten. Pas op 7 juni 1852 verschijnt in het Belgisch Staatsblad een K.B., dat opnieuw de tolrechten bepaalt.

Per niet ingespannen paard	8 centimes
Rijtuig 4 wielen 2 paarden	24 centimes
Rijtuig 4 wielen 1 paard	18 centimes
Rijtuig 2 wielen 2 paarden	18 centimes
Rijtuig 2 wielen 1 paard	12 centimes
Per paard meer per rijtuig	6 centimes
Bijzondere rechten aan de Rooigembbrug :	
per voetganger	4 centimes
per stuk hoornvee	6 centimes

De tolrechten zijn practisch onveranderd.

Hoe was de financiële toestand van de maatschappij op 1.1.1867 ?

Kapitaal :



1 <sup>o</sup> concessie 200 aandelen van 200 gulden	84 656 fr.
2 <sup>o</sup> concessie 250 aandelen van 200 gulden	105 820 fr.
<hr/>	
450 aandelen	190 476 fr.

Tussen 1828 en 1865 werden 69 aandelen afgelost, tot 1.1.1867 nog drie. Samen 30.476 fr. Blijft aan kapitaal 160 000 fr. (waarde een aandeel : 423,28 fr.)

Voor het jaar 1865 vertoonden de rekeningen het volgende beeld :

<i>Ontvangsten</i>		<i>Uitgaven</i>	
Brug Rooigem	10 550 fr.	Interesten	8 275,10 fr.
Drongen	425 fr.	Belastingen	15,91 fr.
Leerne	950 fr.	Lantaarns	70,65 fr.
Bachte	415 fr.	Dagelijks onderhoud	1 158 fr.
Gras	230 fr.	Administratie	150 fr.
<hr/>		<hr/>	
Totaal	12 470 fr.		9 569,66 fr.

De som van de gewone en buitengewone inkomsten en uitgaven waren :

Ontvangsten	16 301,60 fr.
Uitgaven	11 736,36 fr.

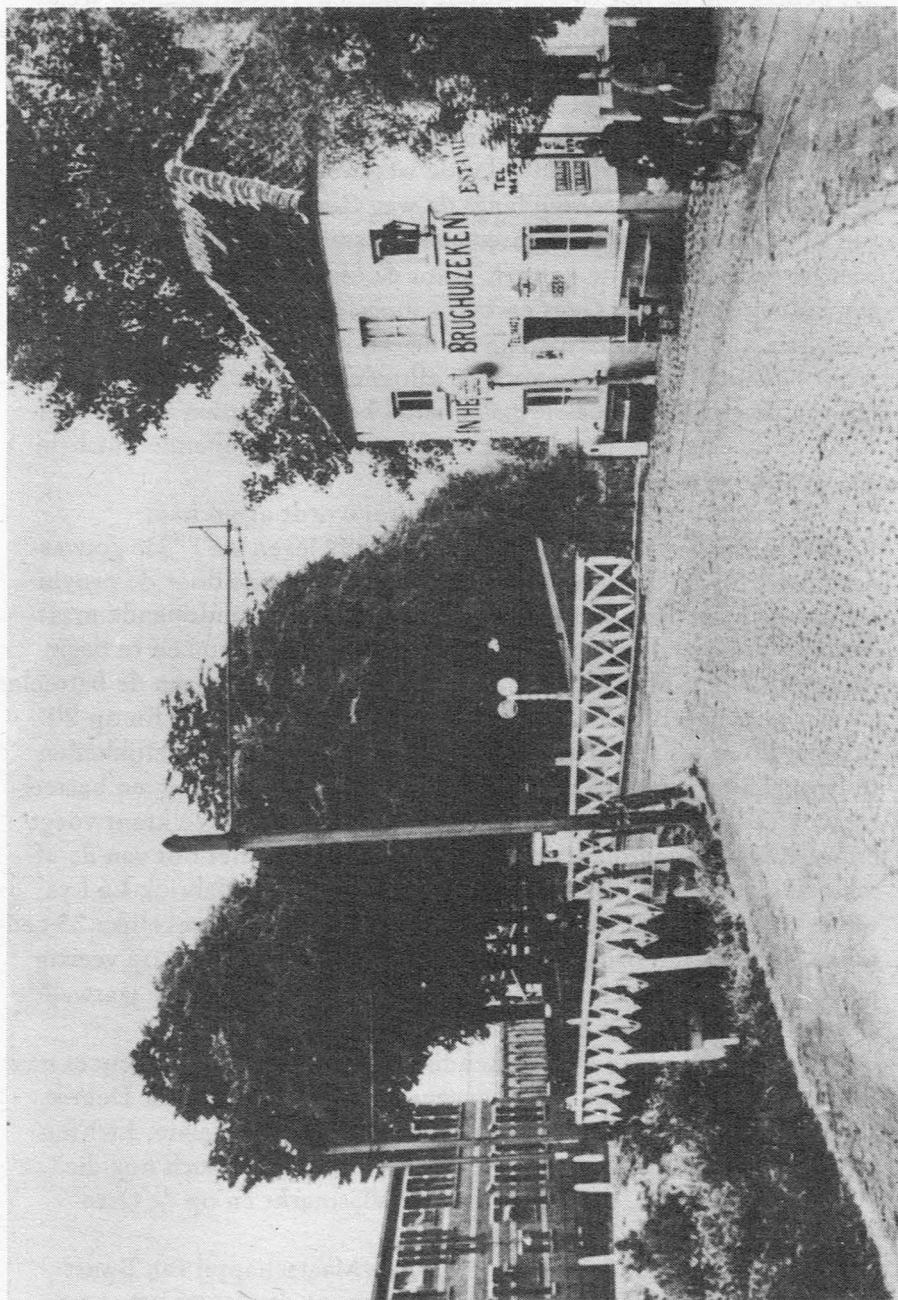
Batig saldo 4 565,24 fr.

We hebben geen verklaring voor de buitengewone inkomsten en uitgaven : vermoedelijk wel de inkomsten van het reserve-kapitaal en als uitgaven bijzondere onderhoudswerken.

Na de afschaffing van de tolrechten op de staatsbanen in 1867 bleef de tol op de weg Rooigembrug-Bachte natuurlijk gehandhaafd.

In een rede uitgesproken in de Kamer op 18 mei 1874 verklaarde volksvertegenwoordiger De Baets : "De la station de Tronchiennes je rentre à Gand par le pont de la Lys. Halte, on paye, monsieur. Je vous avoue que ce péage me semble exorbitant pour les nombreux ouvriers qui deux fois par jour doivent payer là un droit de barrière que l'on a supprimé pour les équipages sur les routes de l'état. Un ménage de cinq personnes qui vient travailler en ville paye annuellement 3 600 fois l'impôt à moins de faire un grand détour et de transformer ce péage en corvée qui est une nouvelle forme de l'impôt".

In een schrijven aan de gouverneur vragen een aantal inwoners van de gemeenten Aalter, Bachte-Maria-Leerne, Wontergem, Gottem, Grammene, Nevele, Landegem, Hansbeke, Vosselare, Meigem, Poesele en Deinze in 1875 de afschaffing van de oktrooirechten op de steenweg Gent-Drongen-Deinze. In een antwoord aan de gouverneur delen de aandeelhouders van de concessie mede, dat ze de weg willen afstaan



Het Brughuizeken.

aan de provincie mits betaling van een som van 137 989,41 fr., zijnde het bedrag van de nog overblijvende aandelen. Hieruit kunnen we afleiden, dat er in 1875 nog 326 aandelen overblijven en dat sedert 1826 nog maar 124 aandelen werden afgekocht. De gouverneur vraagt aan het stadsbestuur van Gent of het bereid is in de afkoop tusschen te komen. De vraag wordt beantwoord in de gemeenteraadszitting van 14 februari en 8 juli 1876. Men stelt vast, dat de weg wel belangrijk is voor de bewoners van de gemeenten langs de weg Gent-Drongen-Deinze, maar van weinig nut is voor de Gentenaars. De stad Gent wenst ook de opbrengst per concessie te kennen, want de eerste concessie is enkel van een zeker belang voor Gent en het is mogelijk, dat de opbrengsten per concessie niet gelijkwaardig zijn en de eerste concessie een groter overschot heeft aan inkomsten voor de aflossingen of zelfs dat de interessen van de tweede concessie gedeeltelijk betaald worden met inkomsten van de eerste concessie. Besluit: er zullen aanvullende inlichtingen worden gevraagd.

Het zal nog tot in 1889 duren voor de tol wordt afgeschaft.

In de Gazette van Gent van 14 oktober 1889 lezen we: "De gouverneur deelt mede, dat in afwachting van de overname door de provincie van de baan Gent-Deinze langs Drongen, de afstanddoende maatschappij besloten heeft het heffen van tolrechten te staken te beginnen met 19 oktober 1889 te middernacht en dit zowel aan de barreelen als aan de bruggen op de Leie gehucht Rongem (Gent)." En op 20 oktober lezen we: "Op zondag 20 oktober waren er feestelijkheden te Drongen ter gelegenheid van de afschaffing van de brug- en barreelrechten op de steenweg van Gent naar Deinze". En onze krant voegt er het volgende commentaar aan toe: "Bewijs van het nut van de afschaffing: een man, die reeds veertig jaar op de Vlasfabriek La Lys werkt en dagelijks Drongenbrug over moest, betaalde wekelijks 25 centimes, hetgeen aan bruggeld een bedrag vormt van 520 fr. op veertig jaar". Nu 520 fr. was in die tijd een heel bedrag: een halve jaarwedde of nog de prijs van een klein huisje op de buiten.

De weg Gent-Drongen-Deinze kende een druk verkeer: diligences naar Deinze, Tielt, Nevele en vrachtwagens en marktwagens naar Deinze, Tielt, Diksmuide, Izegem, Ingelmunster, Nevele, Roeselare, Lichtervelde, Ruislede, enz. Bejaarde Gentenaars herinneren zich nog die zware vrachtwagens, die laadden op de Vlasmarkt en op de Otto-gracht.

Door de wet van 1884 werd de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen opgericht. Op 10 april 1899 vroeg de Gentse gemeenteraad een studie voor het aanleggen van een buurtspoorweg Gent-Nevele.

De lijn Gent-Drongen met vertrek aan het Rabot - hier was een station voor de buurtspoorwegen - werd in gebruik genomen op 6 juni 1909; men reed tot Baarle in oktober 1910 en tot Nevele in januari 1911. De rijtuigen werden getrokken door een locomotief. Tijdens de eerste wereldoorlog werd de lijn Gent-Nevele-Ruiselede in 1917 afgebroken van Drongen tot Ruiselede. In april 1920 kon het vak Gent-Drongen opnieuw in gebruik worden genomen en in augustus 1920 reed de stoomtram opnieuw tot Nevele. De tijd van de stoomtram naderde zijn einde. In april 1931 werd de lijn Gent-Drongen geëlectrificeerd. De buurttram vertrok nu van het Sint-Pietersstation, dit om een betere aansluiting te verzekeren tussen spoorweg en buurttram. In maart 1932 zal de elektrische tram rijden tot Nevele. Tijdens de tweede wereldoorlog bewees de buurttram Gent-Nevele grote diensten aan de bevolking: 's zaterdags en 's zondags zaten de reizigers er als haringen in een ton. Deze reizigers trokken dan naar Poesele, Lotenhulle en nog verder op zoek naar aardappelen en graan. Het waren massa's, waarmede de controleurs, die aangesteld waren om de smokkel te verhinderen, geen weg mee wisten en enkel de "smokkelaars" beladen met zakken aardappelen tot vijftig kg. konden laten opstappen. Ook voor de elektrische buurttram kwam een einde. Het aantal reizigers daalde en op 30 mei 1959 werd de elektrische tram vervangen door autobussen op de lijn Gent-Nevele. De auto wordt koning. De verbinding tussen het westen van de stad Gent met de autosnelweg Brussel-Gent-Oostende loopt langs de Drongensteenweg. Voor het druk verkeer was de weg te smal geworden. Enkele jaren geleden werden de beide bruggen vernieuwd en de weg werd verbreed en gemoderniseerd. Gelukkig heeft men de bomen en de oude weg bewaard.

M. STEELS

---

## DE SODALITEIT

In talrijke bijdragen in Ghendtsche Tydinghen was er sprake van de zaal Sodaliteit. Sommige lezers vroegen wat meer over deze zaal te vertellen.

In 1534 stichtte Ignatius van Loyola de Societatis Jesu, orde, die in 1540 door de bul Regimini Ecclesiae werd goedgekeurd. In 1587 kwamen de Jezüieten zich te Gent vestigen. Met steun van de overheden