

IV.C.02.03. WEGEN EN STRATEN

Een edict van 12 maart 1686 uitgevaardigd door de prins-bisschop van Luik, herhaald op 22 april 1723, beval de gemeentebesturen om alle openbare wegen te onderhouden. Ze mochten hiervoor schattingen heffen van de ingezetenen of deze laatste verplichten hand- en spandiensten te verrichten.

De gerechtsdienaren en veldboden hadden in Brustem het toezicht over het aanplanten van bomen en struiken en waren belast met het onderhoud der wegen. In 1686 waren dat Raes Coelmont en Lambrecht Daniëls.

Sommigen waren van oordeel dat men, liever dan belastingen op te leggen, in de onkosten moest voorzien bij middel van tol- of weggeld.

Het heffen van weggeld was natuurlijk een risico. Men kon niet voorzien of de opbrengsten voldoende zouden zijn om de noodzakelijke herstellingen uit te voeren, te meer daar de weggebruikers alles deden om het tolgeld te ontduiken. Daarom werd de tol verpacht: een particulier kreeg het recht om weggeld te heffen en moest als compensatie een bepaald gedeelte van de weg onderhouden.

Om begrijpelijke redenen werd het tolbarrier, waar de mogelijkheid daartoe bestond, opgesteld aan een brug. Daar zulke brug over een waterloop lag, was het nutteloos een eindje om te rijden om de tol te ontduiken en bleef de brug de enige plaats om verder te kunnen rijden.

Het heffen verliep toch niet steeds zonder moeilijkheden. Er waren voerlui die weigerden te betalen. Zo werd reeds in 1536 een klacht ingediend door de "tolleneer" Jan Jacobs, die het tolhuis tussen Klein-Gelmen en Engelmanshoven, aan de brug over de Molenbeek, naast de herberg "Die onderste haghe" op de oude Luikerbaan beheerde, tegen Marten Houmes, Ardt Bauwens en Jan Regars uit Brustem, omdat ze weigerden hun "weechgelt" te vereffenen (01).

Ook voor het onderhoud der beken werden maatregelen getroffen. Een beschrijving werd gemaakt op 11 mei 1563 van de grenzen van Aalst, Kerkom, Brustem en Gorssem om gevoegd te worden bij een akte van de prins-bisschop over het onderhoud der waterlopen. De beken veroorzaakten in hun slechte toestand al te veel schade (02).

Eeuwenlang bleven de straten en wegen op hun zelfde vertrouwde plaats liggen. Men plantte bomen langs de wegen met een veelvoudig doel: de wegen behielden hun breedte, want de boeren durfden nogal eens een metertje verder ploegen. De bomen zogen het grondwater op zodat de baan in een berijdbare staat bleef, en ten derde leverden die loofbomen hout en mutsaarden om de modderkuilen en karrensporen te vullen. Een bijkomend voordeel was dat reizigers en voerlui tijdens de warme zomermaanden in de schaduw konden stappen.

De voornaamste weg in Brustem was de oude verbindingsweg tussen Luik en St-Truiden, genaamd "Luycker straet", "Luycker

baen" of "*Luycker wech*". Hij begon te St-Truiden aan de Brustem-poort en liep langs de Oude Tongersebaan, Rasop, de Grotestraat, Distelbroekstraat naar de Spikboomkapel. Via de Tomstraat naar de Romeinse tumulus en zo door de Steendaalstraat naar Groenschild, Heers en Luik. Langs deze eeuwenoude handelsweg tussen de Vlaamse kust met Brugge als havenstad en de Rijnstreek met Keulen als voornaamste handelsstad liep het verkeer traagjes heen en weer.

Een "*recordium*" van de schepenen van Vliermaal van 14 juni 1497 bepaalde reeds dat in het graafschap Loon een heerstraat twee "*raeproeden*" of 32 voet, d.w.z. 9,63 m breed moest zijn (03). Hiermede werd natuurlijk een weg bedoeld die van het ene land naar het andere liep. Een gewone weg tussen 2 steden behoefde slechts 24 voet of 7,22 m breed te zijn.

Prins-bisschop Joris van Oostenrijk (1544-1557) had in 1545 geordonneerd dat de bezitters van de aanpalende landerijen de weg moesten onderhouden. Op 23 maart 1658 vaardigde prins-bisschop Maximiliaan-Hendrik van Beieren (1650-1688) een ordonnantie uit, waarbij iedereen gemachtigd werd over het aanpalende land te rijden wanneer de weg door regen of wagensporen onberijdbaar geworden was.

De meeste wegen waren in zulke slechte staat, dat kar of wagen die er zich op waagde, groot gevaar liep te blijven steken of in stukken te breken. Reizigers gingen te voet of te paard. Wie een last van dorp tot dorp te vervoeren had, bediende zich van paard of muilezel. De postdienst, zeer beperkt trouwens, werd meestal door voetgangers verzekerd. In 1544 had Karel V 4 dagen nodig om van Brussel over Leuven, Tienen, Zoutleeuw, St-Truiden en Brustem de stad Luik te bereiken (04).

In het begin van de 18e eeuw was er in het Land van Luik en het graafschap Loon geen enkele geplaveide, regelmatig onderhouden en in alle tijden berijdbare weg (05). In 1708, ondanks de slechte toestand van de rijbaan, reed er een diligence tussen Luik en Brussel (06). De postkoetsen waren meestal vergezeld door mannen met lange stokken, die op moeilijke plaatsen de wielen uit sporen of modder moesten heffen. De plaatselijke herbergen en de "radenmakers" zullen wel hun voordeel uit deze doortochten gehaald hebben. Reizigers konden halthouden aan de afspanningen: te Brustem "Rasop" en "Het Esken", te Gr.Gelmen: "De Zwaan", en te Kl.Gelmen: "Het Groene Schild".

De Romeinse heirbaan was sinds de 5e eeuw niet meer degelijk hersteld en door de opvolgers van Karel de Grote verwaarloosd. Door wilde plantengroei overwoekerd en op meerdere plaatsen opgebroken om de stenen voor woningbouw te gebruiken, was deze weg slechts broksgewijze te berijden. Maar dat hij gebruikt werd bewijzen de galgen op korte afstand van Brustem, te Rijkel en in het Vrankrijkveld. Daarbij verplaatsten de grote legers zich langs deze "*oude catsijde*".

Na 1700 begon het handelsverkeer tot bloei te komen en de behoefte aan goede verbindingswegen werd dringend gevoeld. Op 22 jan. 1712 besloten de Luikse Staten om vier grote geplaveide wegen vanuit Luik aan te leggen. Om de handelsbetrekkingen met Brabant en

Vlaanderen te vergemakkelijken wou men in 1713 een steenweg in te richting van Sint-Truiden aanleggen.

Eerst werden de kosten geraamd. De werkwijze hiertoe was eenvoudig: met de ploeg werden twee voren of groeven getrokken op een onderlinge afstand van 64 voet of 19,2 m, vanaf Ans tot aan de Brustempoort van St-Truiden. De afstand tussen beide ploegvoren was de breedte van de toekomstige weg. Zonder moeite zou men de zaken kunnen ontdekken en aanstippen die grote onkosten konden opleveren: heuvels afvlakken, kuilen, grachten en beken dichtgegooien of verleggen, bruggen aanleggen, onteigeningen uitvoeren en huizen afbreken.

Ingenieur Stockar tekende het ontwerp uit. Volgens zijn plan zou de nieuwe steenweg slechts 17,68 m breed worden, grachten inbegrepen. Het eigenlijke gekasseide gedeelte zou op 5,30 m, boorden inbegrepen, komen. Weerszijden van het stenen wegdek wou hij een brede aarden zomerweg aanleggen, om bij gunstig weer de kasseien te sparen.

Op 12 mei 1714 werd zijn plan voor de aanleg van de steenweg Luik-Sint-Truiden en zo verder naar Brabant, door de Luikse Staten goedgekeurd. De regeringen van Luik en Brussel hadden er nog een tijdje onderling over getwist om uit te maken op welke plaats de beide baanvakken elkaar zouden ontmoeten. Langs Borgworm was de afstand korter, doch uiteindelijk won Sint-Truiden het pleit. Brustem zou het zware verkeer zien verschuiven naar zijn zuidkant: een omleiding van het vrachtvervoer in de 18e eeuw.

Op 30 mei 1714 kreeg advocaat de Brassine, tevens aannemer van de werken, opdracht opnieuw de ploegvoren te trekken vanaf Luik in rechte lijn naar de stadspoort te St-Truiden over Saf-fraan en Lichtenberg. Toen de Brustemnaren, die onteigend zouden worden met de neus op de feiten werden geduwd, ontstond er hier en daar wel enig ongenoegen. Er werd een percelenkaart getekend met de aanduiding van de eigenaars, na de aanleg van de nieuwe steenweg Sint-Truiden-Luik (07). De grootgrondbezitters regelden het onder elkaar en de huurders van de akkers en weilanden moesten zwijgen. Sommigen zagen hun akkerland in mooie bouwplaatsen veranderen en waren dan ook voorstanders van de aanleg.

Op 20 okt. 1714 werd het lastenboek goedgekeurd. Als vergoeding kregen de aannemers de tolopbrengst, die zij op deze nieuwe steenweg zouden mogen heffen. Daarom kwamen er vijf tolbarrieren. Maar op 08 jan. 1715, toen de aanbesteding plaatsvond, daagde geen enkele liefhebber op.

De Staten waren verplicht de werken dan maar in eigen rekening te laten uitvoeren en voorlopig met het innen van de tol te wachten. De wegeniswerken vorderden echter niet en sommige eigenaars of huurders van de aanpalende grond hadden al na enige tijd de getrokken groeven weer effen gemaakt en hun landbouwgrond opnieuw ingepalmd.

Een jaar later, op 21 nov. 1715, beval Jozef-Clement van Beieren, prins-bisschop van Luik (1694-1723), de ploeglijnen opnieuw te trekken en hij nam advocaat de Brassine en diens arbeiders onder zijn hoede en hoge bescherming. Deze verwijderden alle bomen, hagen en muren, welke zich tussen beide voren bevonden om de weg

onmiddellijk voor het verkeer klaar te maken. De onteigende grond zou mettertijd door de Staten ver- goed worden. Weerspannige eigenaars werden bestraft.

Omdat de werken weer niet vlot verliepen gaf de prins op 06 okt. 1716 aan de gemeenten de opdracht, om ieder op eigen rechtsgebied, naast elk der beide ploegvoren een gracht te graven. Dit moest verhinderen dat de eigenaars de getrokken lijnen opnieuw zouden doen verdwijnen.

In de onmiddellijke omgeving van Luik was de bestrating vlug in orde, doch verderop verliepen de werkzaamheden traag. Op 05 aug. 1717 werd de Brusselse ingenieur Laenens tot directeur van de werken benoemd en onder zijn stuwkracht kwam er vooruitgang.

Het nodige zand voor de onderlaag werd gedolven in Engelmanshoven en in de heide van Heers. De kasseien betrok men uit de omgeving.

Op 07 aug. 1717 werden de bruggen aanbesteed. De brug over de Molen- of Melsterbeek te Brustem zou 46 voet (13,50 m) breed en 22 voet (6,50 m) lang worden. Ingenieur Laenens werd echter op 25 nov. 1717 reeds afgedankt en vervangen door Luikse op- zichts- ters. Op 31 maart en 22 april 1718 werd ten slotte de be- strating van de Brustemse brug aanbesteed.

In 1718 kon de nieuwe rijweg, met enige goede wil, door het verkeer gebruikt worden. De verdere afwerking van deze onderneming zou echter nog jaren aanslepen. Eerst in 1740 was de steenweg Luik-St-Truiden volledig voltooid.

In 1719 plantte men essen en wilgen, bezijden de weg. Op ge- vaarlijke plaatsen werden houten schuttingen geplaatst. Van kwartier tot kwartier zette men paaltjes, waarop gemeld werd hoeveel kwartieren men nog te rijden had om zijn bestemming te bereiken. De gemeentebesturen moesten de toegangswegen op hun eigen kosten in orde laten brengen.

De nieuwe steenweg of "*nieuwe cassijde*" betekende voor de voerlui een aanzienlijke tijdwinst. Een volgeladen wagen kon nu in drie dagen van Leuven over St-Truiden in Luik geraken (08). De gemiddelde snelheid van de postkoets was van 2,2 tot 3,4 km per uur gestegen. De moderne verkeersweg was een hele verbetering in vergelijking met de oude "Luyckerwech". Het vervoer werd goedkoper en veiliger: er waren minder paarden nodig en men was zekerder op tijd toe te komen op de bestemming. Het gevaar in karrensporen en modderpoelen te blijven steken, was afgewend. 's Winters kon men evengoed vrachtrijden als in de zomer. De steenweg van Luik naar Sint-Truiden bleek aan een grote behoefte te voldoen en er werd heel druk gebruik van gemaakt. De handel haalde er zijn profijt uit. Herbergen en afspanningen schoten langs de steenweg als paddestoelen uit de grond. Aanverwante beroepen als wagenmakers, paardenhandelaars, vrachtvoerders, hotelhouders en graanhandelaars kwamen er zich spoedig vestigen.

De aanleg had echter enorme bedragen opgeslorpt en ook het da- gelijks onderhoud begon grote uitgaven te vergen. De onteigeningen op het grondgebied van Brustem alleen bedroegen 5004 gulden. Daarbij moest dan nog 500 gulden intrest gerekend wor- den (09). Er werd

besloten de weggebruikers in de kosten te laten bijdragen en men greep terug naar een eeuwenoud systeem: de tolbarrieren.

De barrieren werden in hout uitgevoerd, met metalen slot. De uiteinden konden geopend worden voor het doorlaten van de wagens, terwijl voor de voetgangers een smalle opening met paaltjes voorzien werd (10). In 1717 werd reeds een eerste tolbarrier opgesteld te Luik. Het innen van tol verliep er aanvankelijk niet zonder moeilijkheden zodat op 12 juni een sergeant met vier soldaten naar het hekken gestuurd werd om de tolontvanger bij te staan en de voerlui tot betere gedachten aan te sporen.

Op 16 dec. 1719 werd een barrier geplaatst bij het eerste huis van St-Truiden. Een maand later, op 20 jan. 1720 werden de ontvangers benoemd: Pauli en Dauffe. Ze moesten een eed afleggen en hun maandelijks salaris bedroeg 35 gulden. Het tolhuis dat er naast stond werd gebouwd door Charles Raick en Noël Filot voor de som van 4.600 gulden.

In St-Truiden was men gewoon weggeld te betalen. Op 16 okt. 1700 stond prins-bisschop Jozef-Clement van Beieren aan deze stad reeds toe tol te heffen op de "baen" naar Kortembos om met deze opbrengst de weg te onderhouden. Voor kar of wagen betaalde men 2 stuivers en voor een paard 2 oorden (11). De ontgoocheling was groot toen men, na enkele weken, ondervond dat veel voerlui het tolbarrier heimelijk vermeden. Op 03 febr. 1720 werd het hekken verschoven in de richting van Brustem, op de plaats genaamd Lichtenberg.

Sedert 1718 was er een tarief, dat aangepast werd in 1721, 1725 en 1727 (12): voor een kalf of varken aan de koord geleid of "op het hoofd gedragen" werd 2 duiten gerekend. Een koe, een os, een niet beladen paard betaalde 3 duiten. Een beladen paard kostte 1 stuiver en 2 duiten. Een landbouwkar of -wagen met 1 paard werd met 4 stuivers taks bedacht. Een handelaarskar of -wagen met 1 paard kostte 6 stuivers. Per paard meer werd de prijs verhoogd met 2 stuivers. Ledige karren of wagens betaalden slechts de helft.

Drie jaar later, op 01 juli 1723 werd het hekken van Brustem-Lichtenberg opnieuw naar zijn oorspronkelijke plaats verhuisd, namelijk aan het eerste huis van Sint-Truiden (13). Dit hekken, zo dicht bij het stadscentrum van St-Truiden, berokkende echter groot nadeel aan de handel in de stad. Personen uit de omgeving, die op markt- of andere dagen hun inkopen in Sint-Truiden wensten te doen, moesten tweemaal, zowel bij het binnenkomen als bij het verlaten van de stad, tol betalen voor paard en "karos". Langzamerhand bleven ze weg.

Om de stadshandelaars geen nadeel meer te berokkenen, werd het tolbarrier terug naar Brustem verplaatst. Er werd echter wel streng gecontroleerd of de voerlui geen andere weg namen dan de nieuwe steenweg om naar St-Truiden of naar Luik te rijden. Karren en paarden, die zich op de velden van particulieren bevonden, werden inbeslaggenomen ten voordele van de regering. Het was dan ook verboden om paarden uit te spannen of een deel van de vracht af te laden voordat de bestemmingsplaats bereikt was. Om enkel de weg over te steken, moest er geen tol betaald worden. Gedurende de eerste zes dooidagen mochten er geen voertuigen over de weg rijden, enkel ruiters waren dan toegelaten. Landbouwers mochten vrij rijden voor

het bewerken van hun akker. Paters op bedeltocht, zoals kapucijnen en minderbroeders, waren vrij van tol.

Veel gerij op de steenweg bracht ook beschadiging met zich mee. Prins-bisschop Jozef-Clement liet op 24 april 1723 aan het perron te Luik onder trompetgeschal een mandement (14) bekend maken waardoor hij beval, de paarden voortaan aan de disselboom, twee aan twee, en niet meer achter elkaar, voor de wagens te spannen: *"Gelet op de openbare wegen die zich in beschadigde toestand bevinden en praktisch onberijdbaar worden door karren en wagens bespannen, gelijk men zegt, met het lange koppel, en dat de genoemde wegen zich allengs zullen verbeteren en weer veel gemakkelijker zullen bereden worden, indien de karren en wagens getrokken worden aan de disselboom met de paarden naast elkaar, verbieden wij voortaan het trekken anders dan aan de disselboom en de paarden naast elkaar"*.

Op 11 sept. 1727 verbood prins Joris-Lodewijk van Bergen (1724-1743), meer dan vier paarden tegelijk aan te spannen en legde het toegelaten gewicht voor voertuigen vast: 4.000 kg in de zomer en 2.500 kg in de winter. Maar er bestonden toen geen middelen om dit te controleren en de voerlieden trokken er zich weinig van aan. Overdreven zware lasten eisten teveel van het uithoudingsvermogen van het wegdek. Voertuigen met slechte vering en smalle wielen, getrokken door acht à tien paarden, vervoerden soms een vracht van 8 à 9.000 kg. Men maakte de velgen liefst zo smal mogelijk, om de wrijving op de stenen te verminderen en zo vlugger vooruit te komen. Hierdoor echter werd het hele gewicht op een te kleine oppervlakte geconcentreerd, waardoor diepe wagensporen ontstonden. Bleef een volgend voertuig erin steken, dan spande men er paarden bij en brak de kasseien voor de wielen uit, om zo een hellend vlak te krijgen. Geen wonder dat de weg steeds in slechte staat verkeerde.

Waar het tolgeld aanvankelijk, door benoemde ontvangers geïnd, rechtstreeks naar de bisschoppelijke schatkist ging, verpachtte men in 1723 de tolhekken aan de meestbiedenden voor twee jaar, met ingang van 15 sept. 1723. Het hekken van Brustem-Lichtenberg werd aan de vroegere tolheffer François Pauli toegekend op 09 sept. 1723, maar werd een paar honderd meter verplaatst in de richting van Luik en kwam te staan op de plaats, die nog steeds *"Het Hek"* wordt genaamd. Een nieuwe verpachting had plaats op 13 sept. 1725, eveneens voor twee jaar. Nu was het de stad St-Truiden zelf, die de tol van Brustem in pacht nam. In 1727 en 1729 werd Jacques Gengout de tolpachter en in 1732 werd dit Baudouin Jamin.

Op 20 sept. 1732 werd een aanvang gemaakt met de steenweg Wilderen-Tienen. De *"berg van Wilderen"* werd genivelleerd en deze aarde gebruikte men om het dal van Stayen op te vullen tot aan de beek.

In 1733 werd de herstelling van de Luikersteenweg aan het heffen van de tol gekoppeld. Het vorig systeem van onderhoud voldeed op geen enkel vlak. Daar waar elk tolbarrier afzonderlijk verpacht werd voor twee jaar, werd het onderhoud van de hele steenweg aanbesteed voor een periode van drie jaar. Daarna werd het onderhoud per roede uitgegeven en later van tolhek tot tolhek voor een duur van zes jaar. De steenweg verkeerde steeds in slechte staat en werd niet tijdig of onvoldoende hersteld. Het verwaarlozen van de brug over de Melsterbeek leverde een groot gevaar op voor het verkeer.

Onderhoud en tol werden dus in september 1733 voor een periode van 10 jaar aan de meestbiedende, nl. advocaat Jean-Joseph de Ponthier uit Luik toegekend. Deze heer moest nu zorg dragen voor de weg van Luik tot aan de Brabantse grens in Wilderen, waar een grenssteen werd geplaatst in 1733 voor de prijs van 30 écus. Elk jaar zou hij 12.050 gulden in de Luikse staatskist storten en de opbrengst van de tol was voor hem. Het ging blijkbaar opperbest want in 1743 vernieuwde hij zijn contract voor nog eens tien jaar.

De Oostenrijkse Successie-oorlog tussen 1740 en 1748 was een zware tijd voor de Ponthier. De op- en aftrekkende Franse artillerie bracht erge schade toe aan de steenweg, vooral tussen Oreye en Wilderen. De straatkasseien werden zwaar beschadigd, de tolhuizen verloren hun ramen en deuren, hekkens werden vernield en weggesleept. Daar de ontvangers machteloos stonden tegen dit militair geweld, zochten ze telkens hun heil in de vlucht.

In 1746 richtte de Ponthier een smeekschrift tot de Luikse Staten om kwijtschelding van zijn pachtprijs te bekomen. Het goed onderhoud van de steenweg baarde hem heel wat zorgen. De tolpachters gebruikten minderwaardige of te kleine kasseien of legden ze op hun zijkant, waar ze een grotere oppervlakte hadden en waardoor ze met een geringer aantal toekwamen.

Op 06 sept. 1753 werden de tolbarrieren opnieuw bij opbod verpacht voor een nieuwe periode van tien jaar. De inzetprijs bedroeg 12.000 gulden en er moest gehooft worden met telkens 50 gulden. Na 101 biedingen viel de pacht toe tegen 17.050 gulden aan advocaat François-Renier Princen, die vennoot was met Barthélemy Magnée, koopman en raadsheer van de stad Luik. Zij moesten ook een borgsom van 10.000 gulden storten.

Er waren strenge voorwaarden: zij moesten de steenweg in goede staat onderhouden en alle nodige herstellingen uitvoeren. Daarbuiten moest er tweemaal per jaar een algemene "reparatie" uitgevoerd worden, telkens voor 15 juni en 15 oktober, op straf van 100 gulden boete voor elke vastgestelde nalatigheid. Elk jaar moesten 40.000 nieuwe kasseien op de weg gebruikt worden. Elke kassei moest een bepaalde afmeting hebben. Gebroken boordstenen zouden vervangen worden. Tijdens de dooiperiode werd de steenweg afgesloten. Ook de aarden zomerwegen, weerszijden van de kasseiweg, moesten degelijk onderhouden worden. De bruggen, waterlopen, tolhuizen en barrieren stonden onder hun toezicht. Nalatigheid van de pachter leidde tot het verbreken van het contract. Alle voertuigen in prinsendienst en van het leger waren vrij van tol. In de inkomhal van het tolhuis hing een plankje met de vermelding van de juiste tarieven.

Zij schoten tekort als tolpachters, zowel in het onderhouden van de weg als in het betalen van hun jaarlijkse pacht. Vanaf 1755 bevond de Luikersteenweg zich in een erbarmelijke staat en dit verergerde steeds. In 1763 werd het systeem veranderd. Elk tolbarrier werd apart verhuurd met de verplichting een bepaald weggedeelte te onderhouden. Toen ook dit mislukte, werd tol en onderhoud afzonderlijk in pacht gegeven.

In 1773 gaf men de weduwe Jean Lacroix de tol van Brustem voor zes

jaar in pacht voor de som van 9.000 gulden. Het onderhoud werd in 1774 toevertrouwd aan Jean Sauveur en Louis Braive. De Luikersteenweg bevond zich toen in de omgeving van Brustem in bedenkelijke staat en dit kostte aanzienlijke uitgaven van de pachters. Zij beweerden dat de pachtprijs juist genoeg was om de nieuwe kasseien te betalen omdat volgens hen *"La chaussée de St-Trond est plus fréquente que toutes les autres chaussées ensemble de ce pays"* (15). Ze werden na vier jaar dan ook van een gedeelte van hun verplichtingen ontheven.

Tijdens de nacht was men niet veilig op de steenweg. Zo gebeurde er in de nacht van 21 op 22 aug. 1775 een overval op een postkoets waarin drie reizigers zaten die van Luik kwamen. Een zware kist was achteraan met een ketting en koorden vastgemaakt. Ze bevatte 47 keizerlijke dukaten, 100 Hollandse dukaten, goud, zilver, juwelen en kledingsstukken. Bij de eerste huizen van Brustem stelde het drietal met ontzetting vast dat de kist verdwenen was. De koetsier maakte rechtsomkeer en reed naar de schout van Gelinden. Een zoektocht met toortsen gaf als resultaat dat men ten hoogte van Saffraanberg rechts van de weg sporen merkte van een weggesleept zwaar voorwerp. Het spoor leidde door de velden naar Gelmen. In de namiddag vonden de gerechtsdienaars op het gehucht Overbroek de gestolen kist in een kuil achter in een tuin. De dieven werden ingerekend. Een vrouw kreeg wegens heling 10 jaar ballingschap, de nachtrover werd veroordeeld om met de strop om de hals op maandag 18 sept. 1775 te 11 uur tot bloedenstoe gezeseld te worden en dan levenslang verbannen uit het graafschap Loon en het Land van Luik. De stoutmoedige dief keerde in mei 1777 terug naar zijn huis, werd gevangengenomen en op 02 juni 1777 opgehangen *"andere ten spiegel ende exempel"* (16).

Daar de verpachting van tol en onderhoud niet bevredigend was in 1779 besloot men om alleen de wegtol te verpachten en het onderhoud en herstel van de steenweg voor eigen rekening te nemen zoals dit voor 1733 gebeurde.

De Luikse Staten schreven een aanbesteding voor zes jaar uit en dit met ingang op 15 sept. 1779. Gaspar Monville (17) uit Gelinden pachtte de tol van Brustem voor 3.750 gulden en baatte er ook een drankgelegenheden "Het Barrierhuys" uit. Veel winst zal Monville te Brustem niet gemaakt hebben, want de handel verzwakte als gevolg van oorlogen. Het bedrag van de tolgelden daalde gevoelig. Gaspar overleed reeds op 28 maart 1782.

In 1782 was de Luikersteenweg in zo een ellendige staat, dat hij een volledige vernieuwing eiste. Van 1775 tot 1787 werden er op de hele steenweg 4.500.000 nieuwe kasseien gebruikt. Te Wilderen-"Berg op Zoom" kocht men van de pastoor zes roeden land om er zand uit te graven. De Luikersteenweg kostte jaarlijks 68.000 gulden aan de Luikse Staten. Toen in 1785 de doortocht van het Oostenrijkse leger werd aangekondigd, werd een algemene inspectie gehouden: 332 roeden waren in slechte staat.

Op 03 mei 1785 werden de tolbarrieren opnieuw uitgegeven voor zes jaar, ingaande op 15 sept. 1785. Het tolbarrier te Brustem kwam voor 4.500 gulden in handen van Maria-Joanna Moers, weduwe van Gaspar Monville. Maar een week nadien werd ze afgezet en vervangen door Livinus Vroonen, de schout van Gelinden. Ze bleef wel met haar

negenjarig zoontje Lambert (18) in het "*barrierhuys*" wonen en baatte er een logement en drankhuis uit, zeker tot in 1796. Naast herbergiers of "*cabaretiers*" kwamen zich op de Luikersteenweg meer en meer paardenkooplui en "*charretiers*" of vervoerders vestigen.

Na een grondige studie keerden de Staten van Luik terug naar het vorige systeem: verpachting van het onderhoud van elk weggedeelte aan vakbekwame en betrouwbare personen en daarnaast afzonderlijke verpachting van de tolbarrieren.

Op 09 juni 1791 werd de verpachting van de wegtol met drie jaar verlengd. Een jaar later, op 22 aug. 1792, kampeerde het Oostenrijks leger, op hun terugtocht uit Brabant, in en rond het Singelveld te Brustem. Wegens de kou verlieten de soldaten hun kamp en zochten een onderkomen in de Brustemse huizen. Ze aten ondertussen al de voorraden van de dorpingen op. Bij hun vertrek na anderhalve dag werden veel karren, wagens en paarden opgeëist.

Drie maanden nadien, op 25 nov. 1792, trok een voorhoede van de Franse troepen over de Luikersteenweg. Tolhuis en veel woningen werden leeggeplunderd. Bomen werden uitgekapt om te dienen als brandhout. De schamele meubeltjes werden uit de huizen gesleurd om 's nachts het kamp te verwarmen. Voor de inbeslaggenomen wagens en paarden betaalden de Fransen met waardeloos geld.

Dat de nabijheid van een grote verkeersweg naast voordelen ook nadelen had, beseften de Brustemnaren toen op 06 maart 1793 omstreeks 21 u terugtrekkende Franse soldaten weer logies kwamen zoeken in hun dorp. Nu waren de soldaten belust op vernieling. Ze vielen de woningen binnen, aten al op wat ze vonden, stalen varkens en schapen en braadden ze op hun grote houtvuren, die met omgehakte bomen, ramen, deuren en poorten gestookt werden. Zelfs het particulier huis van de dorpsheer Willem de Stappers, dat op Saffraanberg stond, werd verwoest. Alles wat brandbaar was, werd meegeleurd (19). Willem de Stappers was toen reeds overleden tijdens zijn verblijf in Maastricht. Veel erger was het gesteld met de woningen van de arme dorpsbewoners, die hun have en goed zagen verdwijnen.

Na de Fransen kwamen de Oostenrijkers weer op bezoek. Niet ver van Brustem werd op 18 maart 1793 de slag van Neerwinden uitgevochten. De Fransen leden de nederlaag en werden verdreven.

In juli 1793 werd de tolpacht met zes jaar verlengd. Maar in juli 1794 overrompelden de Franse revolutionairen weer onze streek en in 1795 slorpten ze het prins-bisdom Luik op.

In de "*Atlas van Averbode*" uit 1650 en 1678 stond een houten staakmolen getekend, die Arnold Huyn van Amstenrade er in 1640 bouwde. Er waren enkele moeilijkheden omdat ze op het grondgebied van de andere halfheer opgetrokken werd. In 1697 werd een "*straete van de Kombempt naer de Windtmolen*" vernoemd (20). Toen werd ook deze staakmolen getekend in het "*Caertboek van de abdij van St-Truiden*".

De enige toegang vanuit het dorp naar het kasteel zou de Moninxsteeg (21) geweest zijn. Het grootste deel van het jaar, zelfs in de zomer, was deze weg wegens de geringe breedte en

de waterige ondergrond onbegaanbaar en voor een rijtuig zelfs gevaarlijk. Willem de Stappers was vast van plan deze aardeweg te laten dichtgooien om een nieuwe weg aan te leggen dwars door een ernaast liggend weiland. Alvorens zijn plan uit te voeren, verzocht hij de schepenen een officieel verslag over de toestand van de Moninxsteeg op te stellen. Dit gebeurde op 22 febr.1787 (22) door schout Bartholomeus-Joannes Walter en schepen-secretaris Georgius Schoofs. Deze heren stelden vast dat, ofschoon het nu al lange tijd droog weer was en er dat jaar bijna geen of weinig sneeuw gevallen was de steeg *"inpraeticabel onvaerbaer jae selffs te voet niet mogelijk was door te coemen"*.

De steefg was ruim 13 voet breed en op vele plaatsen ontbrak de mogelijkheid om het water te laten afvloeien. Ze lag tussen *"de Hameije straet aen het huijs van Joannes Schoefs"* en *"de hooghbeeke"*. Het zou de latere Kasteelstraat en het huidige Hemelrijk geweest zijn.

- 01.-R.A.H.-Gemeente Brustem.-Rolregister 23, folio 164.
- 02.-Jan Flamand.-"Sint-Truiden", 1980, blz.300.
- 03.-R.A.H.-Rechtsreg. Vliermaal, nr.84, folio 65v°, 1783.
- 04.-Matthieu.-"Charles Quint à Liège", in Bulletin de l'Institut Archéologique Liégeoise, tome XI, 1872, blz.201.
- 05.-Daris.-"Histoire du Diocèse et de la Principauté de Liège, 1724-1872", tome I, blz.109.
- 06.-Malherbe.-"De l'état des routes dans le pays de Liège depuis les temps les plus reculés jusqu'à nos jours", in Mémoires de la Société Libre d'Emulation de Liège. Nouvelle série, tome I, 1872, blz.76.
- 07.-R.A.H.-Fonds kaarten en plans, nr.454.
Percelenkaart van Brustem met eigenaarsaanduiding, na aanleg van de nieuwe steenweg St-Truiden-Luik, 18e eeuw.
- 08.-Derival.-"Le voyageur dans les Pays-Bas autrichiens", Tome 2, blz.367, Amsterdam, 1782.
- 09.-Malherbe.-a.w., blz.78.
- 10.-Aan de ingang van het Openluchtmuseum van Bokrijk staat sedert 1957 het tolhuisje en "barrier" van Gelinden.
- 11.-R.A.Luik.-Etats, greffe commun, bundel 355.
- 12.-Stadsarchief St-Truiden: weg St-Truiden-Luik; carton B, bundel 1722, r4.
- 13.-Dit tolbarrier stond links op de Luikersteenweg tussen de Kennedylaan en de Kwade Steenweg.
- 14.-Mandement = herderlijk schrijven.
- 15.-R.A.Luik.-Etats greffe commun, bundel 360.
- 16.-Brouwers Jaak.-"De tol op de Steenweg Luik-St-Truiden (18e -19e eeuw)", in Limburg, jrg.41, 1962, jan-feb., blz.1-22.
- 17.-Gaspar Monville.- °Gelinden-+Brustem 28.03.1782.
-echtgen.v. Maria-Joanna Moers uit Heks, °1734.
-vader van Lambert Monville, °Gelinden 1776-+Brustem 1845.
-woonde op de Luikersteenweg-Hek in het "barrierhuys".
- 18.-Monville Lambert.-°Gel.17.11.1776-+Br.15.10.1845.
-huwde met Aldegondis Claes, °Borgloon-+Br.05.11.1848.
-had 7 kinderen.
-raadslid: 1818; schepen: 02.03.1819-1830; burgemeester: 12.12.1830-juli 1845.
-landbouwer-graanhandelaar-jeneverstoker-grondeigenaar.
- 19.-R.A.H.-Gemeente Brustem-gichtregister 68, folio 3v°. Visitatie van het huis van Willem de Stappers op de Nieuwe Steenweg. Doc.IV.B.01.02.nr.248.
- 20.-W.Smet-H.Holemans.-"Limburgse windmolens", blz.37.
- 21.-In 1577 was er een vrouw genaamd Catharina Moeninx. (volgens doopregister van pastoor Paulus Meerbeek)
- 22.-R.A.H.-Gemeente Brustem-gichtreg.67, folio 3v°. "Visitatie van de Moninxsteeg op 22.02.1787".
Doc.IV.B.01.02.nr.234.