

G.J.P.M. CORTEN

ALIGNEMENTS DROITS - DE ONTWIKKELING VAN HET WEGEN- NET IN HET DEPARTEMENT VAN DE NEDERMAAS 1794-1814

I

In de tweede helft van het jaar 1794 bezetten Franse legers de Limburgse gewesten. De formele inlijving van deze gebieden bij de Franse Republiek volgde in oktober 1795 met de oprichting van het 'Département de la Meuse-Inférieure'.¹

De eerste werkzaamheden aan het wegennet van dit departement werden verricht door militairen van het Franse bezettingsleger. Generaal Jourdan, commandant van de legers van Sambre en Maas, had bevel gegeven om de wegen met het oog op troepenverplaatsingen in bruikbare staat te houden. In een brief van 18 februari 1796 stelde kapitein der genie Hourier, die was gelegerd te Maastricht, voor aan het departementsbestuur om de wegen naar en van Maastricht door zijn troepen te laten verbeteren. Hij constateerde dat deze wegen zich in een onbruikbare staat bevonden en kwam met de suggestie om hen met puin te bedekken in afwachting van betere weersomstandigheden die meer duurzame reparaties mogelijk moesten maken. Hij stelde hiertoe sappeurs ter beschikking à raison van vijf stuivers per man per dag. Het departementsbestuur accepteerde Hourier's voorstel maar al te graag. Drie maanden later, op 18 mei 1796, moest dit bestuur echter aan de genietroepen mededelen dat men een schrijven van de Minister van Binnenlandse Zaken had ontvangen met het bericht dat er een 'ingénieur-en-chef des ponts et chaussées' onderweg was vanuit de Franse hoofdstad, die de leiding zou krijgen over alle wegwerkzaamheden in de negen nieuwe departementen. Alle werk diende zolang te worden gestaakt, tenzij het werkzaamheden van bijzondere urgentie betrof.²

Intussen was het departementale bestuur op 4 april 1796 overgegaan tot de benoeming van een voorlopige inspecteur-generaal van de wegen, in de persoon van de Maastrichtse architect N. Renette. In een brief aan het

¹ Alberts, W. Jappe, *Geschiedenis van de beide Limburgen*, beknopte geschiedenis van het gebied omvattende de tegenwoordige Nederlandse en Belgische provincies Limburg, II (1632-1918), Assen 1974, 122-125.

² Als afkorting voor de archieven van het arrondissement Maastricht en van het departement van de Nedermaas worden steeds de letters 'FA' (voor Frans Archief) gebruikt, gevolgd door het inventarisnummer.

FA-2273, brieven van 29 Pluviôse IV en 29 Floréal IV.

Ministerie van Binnenlandse Zaken zette het bestuur uiteen dat de wegen, bruggen en dijken in het gehele departement maar met name in de regio Maastricht in een zeer slechte staat waren door de doortocht van de legers en een algeheel gebrek aan onderhoud. Als gevolg hiervan was er een ongunstige situatie ontstaan voor de hervatting van de handel. Renette moest daarom zo snel mogelijk een overzicht samenstellen van uit te voeren dringende herstellingen en een schatting geven van de te maken kosten. De dorpen en steden zouden dan de kosten voor de wegen die hun gebied doorkruisten zelf moeten betalen. Renette is overigens maar korte tijd in functie geweest en heeft weinig concrete resultaten bereikt. Hij werd bijzonder slecht betaald: zo deelde hij op 25 januari 1797 aan het departementsbestuur mede dat hij nog steeds geen salaris had ontvangen en dat hij niet langer bereid was om onbetaald werk te doen. Zijn salaris was nochtans vastgesteld op 2.400 francs per jaar.³

Minister van Binnenlandse Zaken Bénézech gaf de eerste aanzet tot de oprichting van een Dienst voor bruggen en wegen in de negen nieuwe departementen door de benoeming van Henry-George le Jolivet tot 'inspecteur-général provisoire des neufs départements de la Belgique' op 28 maart 1796.⁴ Tegen het einde van dat jaar voltooide deze functionaris in samenwerking met regeringscommissaris Bouteville het plan voor de organisatie van de 'Service des ponts et chaussées' in deze negen departementen en konden de benoemingen van enkele ingenieurs worden bekendgemaakt. Tot hoofdingenieur van de Directie Brussel, verantwoordelijk voor de departementen Dijle, Twee Nethen en Nedermaas werd benoemd de heer Liunaberg (in sommige stukken ook wel 'Lynaborg' gespeld). Hij werd echter reeds in juni 1797 opgevolgd door Alix Desgranges. Tot ingenieur in de Nedermaas werd aangesteld François Alexandre Cavenne, met als standplaats Maastricht. Deze jonge ingenieur was nog maar net afgestudeerd aan de polytechnische school te Parijs. Hij zou tot 1810 in het departement werkzaam blijven.⁵

Het departementale bestuur sprak in maart 1797 in een rapport van haar vierde bureau, dat belast was met de openbare werken, de wens uit dat de hoofdingenieur al zijn invloed bij de minister en de Commissie voor openbare werken zou aanwenden om meer aandacht en financiële middelen te

³ FA-2245, brieven van 15 Germinal IV en 6 Pluviôse V; FA-2273, brief van 29 Germinal IV.

⁴ FA-2245, brief van 8 Germinal IV.

⁵ Roppe, L., François Alexandre Cavenne, in: *Nationaal Biografisch Woordenboek*, II, Brussel 1966, 114-115; FA-2245, brieven van 3 en 5 Nivôse V en brief van hoofdingenieur te Brussel van 15 Prairal V.

verkrijgen. Tot dat moment had het departementsbestuur namelijk al wel enkele plannen voor weg reparaties naar het Ministerie gezonden, maar men had deze steeds terugontvangen met de opmerking dat men met de uitvoering diende te wachten tot de aankomst der nieuwe ingenieurs. Ook had het Ministerie nog steeds geen gelden ter beschikking gesteld voor het wederhoud.

Het departementsbestuur pleitte in dit rapport voor een verbetering van de druk bereiden wegen Maastricht-Tongeren-Sint-Truiden en Maastricht-Gulpen-Vaals. Met name de eerstgenoemde weg was van het grootste belang. Hij bevond zich echter in een uiterst slechte staat en diende ofwel volledig hersteld ofwel geheel opnieuw te worden aangelegd. In een ontwerp-begroting van de 'ponts et chaussées' voor het jaar 5 (22-9-1796 tot en met 21-9-1797) was er een bedrag van 500.000 francs opgenomen ten behoeve van constructie van een nieuwe weg van Maastricht via Tongeren naar Orey, die een lengte zou krijgen van circa 24 km. In Orey zou hij aansluiten op de weg van Luik naar Sint-Truiden. Dit aanzienlijke bedrag, dat ruim 80% van de totale begroting van openbare werken bedroeg, zou uit de publieke schatkist moeten worden betaald. Al gauw bleek echter dat men niet op de ontvangst van zulk een bedrag hoefde te rekenen. Daarnaast dienden alle reeds bestaande verharde wegen van het departement te worden hersteld. Hiervan was vooral de weg van Luik naar 's-Hertogenbosch van groot belang voor de handel met Brabant, de rest van de Bataafse Republiek, en de streek van Luik. Deze weg, die van Luik via Tongeren en Hasselt naar Lommel liep, was tussen 1740 en 1788 door het prinsbisdom Luik aangelegd. Het weggedeelte tussen Best en Borkel was in die dagen nog niet bestraat als gevolg van politieke en financiële problemen in de Bataafse Republiek. Zodoende zou deze verbinding pas in 1818 geheel worden voltooid.⁶

Naast de wegen bevond zich ook de brug over de Maas in een uiterst slechte staat: zij dreigde ieder moment ineen te storten. Het bombardement van de stad in 1794 en de ijsgang van de laatste winters waren hier debet aan. De brug was echter van het grootste belang voor de verbindingen met het Duitse Rijk en de verplaatsing der Franse legers. Het was namelijk de enige brug over de Maas stroomafwaarts van Luik.⁷ Hoezeer ook de wegen in de Nedermaas van strategisch belang waren, bleek nog eens uit een klacht van Minister Bénézech, die in een schrijven van 15 december 1796 de departe-

⁶ FA-2251, Rapport du 4ième Bureau sur la situation des travaux publics du département, 22 Ventôse V.

⁷ FA-2251, Rapport du 4ième Bureau sur la situation des travaux publics du département, 22 Ventôse V; FA-2245, brief van de departementsadministratie aan het Ministerie van Binnenlandse Zaken van 15 Fructidor IV.

mentsadministratie dringend adviseerde reparaties uit te laten voeren aan de weg van Sint-Truiden naar Luik, omdat hij had vernomen dat deze weg en de weg van Luik naar Keulen (in de departementen van de Ourthe en de Roer) in een dusdanig slechte staat verkeerden, dat het transport van voor de legers zo hoogstnoodzakelijke voorraden levensmiddelen en wapens op korte termijn onmogelijk dreigde te worden.⁸

Op verzoek van de Minister zonden de departementale bestuurders op 25 januari 1797 een circulaire aan alle gemeentebesturen met de eis aan de inwoners van de dorpen die het dichtst bij de grote wegen lagen te bevelen om keien en grind te gaan verzamelen teneinde dit op de slechtste weggedeelten aan te brengen. Hierdoor konden, totdat het drogere seizoen meer definitieve herstellingen mogelijk zou maken, rijtuigen deze wegen blijven gebruiken, wat de handel ten goede zou komen. Ook hoofdingenieur Liunaberg wees tijdens zijn bezoek aan Maastricht in maart 1797 nog eens op een wet uit 1797 waarin was bepaald dat de hogere overheden gemeenten konden verplichten hun wegen zelf te herstellen.⁹

Uit deze en andere stukken blijkt telkens weer het nijpende geldgebrek waarmee de Dienst voor bruggen en wegen in zijn beginjaren had te kampen. Verzoeken aan de centrale regering om fondsen bleven onbeantwoord of werden afgewezen. In mei 1797 was er weliswaar een bedrag van 345.400 francs aan het departement toegezegd voor wegherstel, maar dit geld is nooit uitbetaald door het Ministerie.¹⁰ Hierdoor werd het departementsbestuur wel gedwongen zijn toevlucht te nemen tot een impopulaire maatregel als corvée. De bereidheid tot het verrichten van deze onderhoudsarbeid was minimaal, zoals bleek uit een rapport van het vierde bureau, gedateerd 1 april 1798: verordeningen tot het uitvoeren van reparaties hadden slechts weinig effect gesorteerd. Sommige gemeenten hadden geringe herstellingen uitgevoerd maar de meeste hadden geen enkele actie ondernomen. De toestand van het wegennet was hierdoor meer en meer verslechterd. Het regenwater bleef op veel plaatsen op de wegen staan omdat de greppels dichtgeslibd waren en zodoende veranderden heel wat wegen in modderpoelen. Daarom stelden de ambtenaren van het vierde bureau een hardere lijn voor, die in een departementaal besluit werd vastgelegd. Dit hield in dat de gemeentebesturen aan alle inwoners van hun gemeente een lijst dienden voor te leggen, waarop zij zich 'vrijwillig' moesten inschrijven om ofwel

⁸ FA-2249, brief van Minister Bénézech aan de departementsadministratie van 25 Frimaire V.

⁹ FA-2273, circulaire van het departementsbestuur van 6 Pluviôse V; brief van 25 Ventôse V.

¹⁰ FA-2245, brieven van de departementsadministratie van 19 Floréal V en 18 Messidor V.

door middel van een financiële bijdrage ofwel door het verrichten van arbeid mee te helpen aan het herstel van de wegen. De gemeentelijke bestuurders zouden voortaan persoonlijk verantwoording moeten afleggen aan het departementsbestuur voor het uitvoeren van de werkzaamheden.¹¹ De nog uit het Ancien Régime daterende tollën waren na de inlijving bij de Franse Republiek afgeschaft. Om echter toch aan fondsen te komen voor herstelwerkzaamheden aan de wegen, besloot de regering bij financiewet van 30 september 1797 (9 vendémiaire an VI volgens de Republikeinse kalender) om landelijk een onderhoudsbelasting voor de wegen te gaan heffen. De heffing ging plaatsvinden op alle hoofdwegen en ging gelden voor alle wagens, rij- en trekdieren. Vrijgesteld waren vee, landbouwkarren en wagens van de Dienst voor bruggen en wegen. In feite betekende de invoering van deze onderhoudsbelasting voor het departement van de Nedermaas niets meer of minder dan de herinvoering van het oude tolstelsel. Men ging hierbij echter niet meer uit van een heffing op grond van een heerlijk recht (het zogenaamde 'droit de passe' of doorgangsrecht), maar van de opvatting dat degenen die de slijtage aan de wegen veroorzaakten ook het onderhoud ervan dienden te bekostigen. Na een aanvankelijke exploitatie in staatsbeheer zouden de tolposten worden verpacht aan personen die in ruil voor een deel van de opbrengsten verplicht waren het betreffende weggedeelte te onderhouden.

Er waren voor de Franse bezetting 22 barrières in het gebied van het departement geweest, die een jaaropbrengst van 46.000 livres hadden opgeleverd. In een plakkaat van 5 juni 1799 werd de eerste verpachting van de tolposten aangekondigd. Er zouden in totaal 25 tolposten komen.¹² Hoewel artikel 83 van de wet op de onderhoudsbelasting stipuleerde dat de barrières dienden te worden opgericht op wegen die in goede staat verkeerden, bleek dit in het departement van de Nedermaas in de praktijk geen haalbare kaart. Een goede indruk omtrent de abominabele onderhoudstoestand geven de décadaire (later maandelijkse) rapporten van de departementscommissarissen uit de jaren 1797 tot en met 1799. Blijkens deze rapporten was er in het hele departement slechts een drietal hoofdwegen verhard. Dit waren de weg van Luik naar Brussel, waarvan het weggedeelte tussen Orey en Sint-Truiden in het departement van de Nedermaas lag; de weg van Luik naar

¹¹ FA-2273, brief van Ing. Liunaberg van 25 Ventôse V; rapport van het 4e bureau en besluit van de departementsadministratie van 12 Germinal VI.

¹² FA-2273, brieven van 29 Frimaire VI en 22 Ventôse VI; Arbellot, G., *Les barrières de l'an VII*, in: *Annales E.S.C.* 1975, 745-772; Petot, J., *Histoire de l'administration des ponts et chaussées, 1599-1815*, Paris 1958, 393-403; FA-314, omslag nr 3, plakkaat van 17 Prairal VII; FA-2245, état des sommes dues pour frais de bureau des barrières, ongedateerd.

's-Hertogenbosch via Tongeren en Hasselt, waarvan het gedeelte tussen Vreeren en Lommel in het departement lag en tenslotte de weg van Maastricht over Valkenburg en Heerlen naar Aken. Hiervan was de eerste zodanig vervallen dat hij naar alle waarschijnlijkheid geheel opnieuw diende te worden gelegd, terwijl de tweede, hoewel zwaar beschadigd, nog wel reparabel was. De derde weg bevond zich in een redelijk goede staat. De wegen van Maastricht naar Tongeren en van Maastricht via Roermond naar Venlo waren daarentegen slechte onverharde zandwegen. De eerste dateerde van oorsprong nog uit de Romeinse tijd. Reeds in het rapport van 22 september 1797 (1 vendémiaire an VI) adviseerde commissaris Girard het Ministerie om uit militair en commercieel oogpunt deze weg te vervangen door een verharde chaussée en om daarnaast een geheel nieuwe weg van Maaseik naar Venlo over de linker Maasoever, via Rekem en Maaseik, te construeren.¹³

Uit latere rapporten klinken de klachten over de slechte toestand van de hoofdwegen alleen nog maar sterker. Girard spreekt over 'dégradation progressive'; 'les grandes routes sont abîmées'; 'nos grandes routes sont entièrement délabrées'. Hij vreesde dat hierdoor op korte termijn alle verkeer onmogelijk zou worden. Bovendien klaagde hij over het gebrek aan belangstelling voor de publieke zaak: er was onder de bevolking totaal geen inzet te bespeuren om op basis van vrijwilligheid aan de wegen te gaan werken. De oproep daartoe van het departementale bestuur werd volledig genegeerd: 'il n'y a que des hussards qui pourront faire marcher les paysans'. Hij moest echter toegeven dat er zonder financiële middelen nooit veel zou kunnen worden bereikt.¹⁴

Het jaar 1798 bracht wat dit laatste betrof gelukkig enige verbetering. Op 5 augustus van dat jaar besloot de centrale administratie van de Nedermaas om over te gaan tot de aanbesteding van reparaties aan de wegen Besançon-Den Bosch (Luik-Den Bosch) en Oostende-Aken (Sint-Truiden-Luik), de twee belangrijkste verharde wegen van het departement. Tegen het einde van dat jaar kwamen eindelijk de eerste betalingen vanuit Parijs binnen. Zij waren gebaseerd op prognoses van te ontvangen onderhoudsbelastingen, die achteraf echter uitermate optimistisch bleken te zijn geweest. Tegenover de geraamde ontvangsten voor geheel Frankrijk ad 13.000.000 francs stonden werkelijke ontvangsten ten bedrage van 3.317.043 francs (= 25,5%) in het jaar 6, terwijl voor het jaar 7 de prognose 63.000.000 francs en de

¹³ *De décadaire, respectievelijk maandelijkse rapporten van de commissarissen van het Directoire exécutif in het departement van de Nedermaas 1797-1800*, uitgegeven door L. Roppe, G.W.A. Panhuysen en Elis.M. Nuyens, Maastricht 1956, 65-67.

¹⁴ *Décadaire rapporten*, 82, 95, 115, 139, 140.

opbrengst 14.946.915 francs (= 23,7%) bedroeg.¹⁵

De uitbetaling geschiedde volgens een streng gecentraliseerd en bureaucratisch werkend systeem. De departementale ingenieur stelde een bestek en begroting op voor de uit te voeren werken. Dit werd na accoordbevinding door de departementsadministratie ter goedkeuring aan de Minister van Binnenlandse Zaken gezonden. Na accordering opende dit Ministerie een krediet. De ingenieur moest nu weer via zijn departementale administratie, al naar gelang de werkzaamheden vorderden, verzoeken om uitbetaling van deze gelden. De autorisatie daartoe kwam weer van het Ministerie van Binnenlandse Zaken, dat via de schatkist de gelden liet uitbetalen aan de ontvanger-generaal van het departement. Deze kon dan tenslotte de rekening voldoen aan de aannemer. Dat dit systeem zeer traag en inefficiënt functioneerde, is evident. Het departementsbestuur kon zodoende in het geheel niet zelf beschikken over de in het eigen gebied geheven tolgelden.¹⁶ Op 4 september 1799 deelde de minister mede dat als opvolger van ingenieur Cavenne, die benoemd was tot commissaris van het Directoire exécutif bij het departementale bestuur, voorlopig de heer Jean-Marc Delapré was aangesteld. Op 30 maart 1800 werden beide benoemingen echter weer teruggedraaid: Cavenne keerde terug als ingenieur en Delapré's benoeming werd geannuleerd.

In november 1799 kon commissaris Cavenne aan de Minister melden dat de grote wegen, zonder werkelijk in goede staat te zijn, toch wel berijdbaar waren. Er werd toen flink aan de wegen gewerkt en de verbindingen verbeterden met de dag. Cavenne was van mening dat het barrière-systeem met verpachting van de tollен en een onderhoudsplicht voor de wegen voor de pachters in dit departement nooit tot goede resultaten zou kunnen leiden, een opvatting die zijn voorganger ook al eens naar voren had gebracht.¹⁷ Zo was er bij de eeuwwisseling, op het einde van het Directoire-bewind, een einde gekomen aan de voortdurende achteruitgang van het bestaande wegennet. Er was een voorzichtig begin gemaakt met het herstel hiervan.

II

De nieuwe regering van het Consulaat, die bij de staatsgreep van 18 brumai-

¹⁵ Petot, 400; FA-2245, 23 stuks betalingsopdrachten.

¹⁶ Petot, 386-387; FA-2245, brief van receveur-général Veugen aan de departementsadministratie van 25 Brumaire VII.

¹⁷ FA-2245, brief van hoofdingenieur te Brussel van 15 Prairal V; FA-2250, brieven van de Minister van Binnenlandse Zaken van 8 Messidor V, 18 Fructidor VII en 9 Germinal VIII; Décadaire rapporten, 162, 197.

re VIII (9 november 1799) aan het bewind kwam, gaf het binnenlandse bestuursapparaat een nog sterker gecentraliseerd karakter. Voor wat betreft de wegenbouw kwam, landelijk gezien, de hoogste autoriteit te liggen bij een nieuwe functionaris die de titel kreeg van 'Conseiller d'Etat, Directeur-Général des ponts et chaussées, canaux, taxe d'entretien et de la navigation intérieure & c.'. Deze functionaris, die rechtstreeks onder de Minister van Binnenlandse Zaken ressorteerde, had de dagelijkse leiding van de 'Service des ponts et chaussées', en was voorzitter van de 'Conseil Général des ponts et chaussées', die wekelijks te Parijs vergaderde over alle belangrijke aangelegenheden op het gebied van de wegenbouw. De eerste directeur-generaal was Emmanuel Crétet, die deze functie van 1800 tot 1806 bekleedde.¹⁸

Het personeel van de Dienst voor bruggen en wegen van het departement van de Nedermaas bestond in juni 1800 uit 'ingénieur ordinaire' F.A. Cavenne, die een salaris van 2.400 francs per jaar ontving en de beide 'conducteurs' (opzichters) J. Laurent Laguesse père en A.J. Laguesse fils, die ieder 1.200 francs per jaar verdienden. Wanneer dit nodig was nam men 'cantonniers' in dienst die een dagloon van 1 franc kregen. De uitbetaling van de salarissen liet echter nogal eens te wensen over, zoals blijkt uit een brief van prefect Becays-Ferrand aan de directeur-generaal de dato 31 juli 1800, waarin hij zich beklaagde over het feit dat de medewerkers van de Dienst bruggen en wegen al zes maanden geen salaris meer hadden ontvangen.¹⁹

Hieruit blijkt eens te meer het gebrek aan financiële middelen voor de wegeaanleg in die dagen. De opbrengsten van de onderhoudsbelasting bleven tegenvallen. In geheel Frankrijk bedroegen deze tijdens het jaar 8 in totaal de som van 14.659.648 francs en ook in de volgende jaren bleven zij rond de 15 miljoen schommelen. In het departement van de Nedermaas lag de jaarlijkse opbrengst rond de 57.000 francs, hetgeen veel te laag was voor het uitvoeren van alle noodzakelijke werkzaamheden aan de wegen. Het was daarom dringend gewenst dat er van de kant van de regering aanvullende fondsen ter beschikking zouden worden gesteld. Was het Directoire hiertoe niet bereid of in staat gebleken, het Consulaat droeg er zorg voor dat er op steeds grotere schaal geld voor de wegenbouw beschikbaar kwam. Eerste consul Napoléon Bonaparte was een vurig voorstander van goede verbindingswegen. Hij was namelijk van mening dat deze van kapitaal belang waren voor de handhaving van het regeringsgezag en voor de bevoor-

¹⁸ Petot, 413-417 en 424-426.

¹⁹ FA-2252, brief van 12 Thermidor VIII.

dering van het eenwordingsproces van het inmiddels aanzienlijk in omvang toegenomen Franse rijk. Een uitgebreid verhard wegennet zou hem immers in staat stellen om zijn legers op snelle en efficiënte wijze door heel het rijk te verplaatsen, terwijl ook berichten van de regering zoals wetten, besluiten en circulaires snel tot in de verste uithoeken bekend konden worden gemaakt. Voor het goed functioneren van het sterk gecentraliseerde Franse bestuursapparaat was dit een eerste vereiste. Daarnaast verloor hij het belang van een goed wegennet voor de economie van de Republiek niet uit het oog. Sneller en gemakkelijker vervoer van goederen zou de vervoerskosten drukken en de handel bevorderen. Het arbeidsintensieve karakter van de wegwerkzaamheden zou de werkgelegenheid ten goede komen. Het terugdringen van werkloosheid en bedelarij vond Napoléon niet in de laatste plaats zo noodzakelijk omdat er daardoor minder snel sociale onrust zou ontstaan in tijden van crisis. Derhalve liet hij zich steeds nauwkeurig op de hoogte houden van de activiteiten op wegebouwgebied en nam hij in deze zelf alle beslissingen van enige importantie. Steeds bereid om hiervoor gelden ter beschikking te stellen, eiste hij wel dat deze dan ook op een rationele en doelmatige wijze werden benut.²⁰

Prefect Becays-Ferrand ging zich al snel na zijn ambtsaanvaarding bezighouden met wegebouwaangelegenheden. Zo maakte hij in september van het jaar 1800 een rondreis door zijn departement en constateerde toen dat de wegen zich in een weinig florissante staat bevonden. Het ergst was het volgens hem gesteld met de wegen Kerkrade-'s-Hertogenrade-Jülich en Luik-Hasselt-Holland, waar de tolpachters weinig of geen onderhoud aan hadden verricht. Dikwijls weigerden reizigers vanwege het slechte wegdek de verschuldigde tolgelden te betalen, wat meer dan eens tot fikse ruzies met de tolheffers leidde. Ingenieur Cavenne kreeg daarom opdracht de pachters aan te sporen hun onderhoudsplicht vóór de winter alsnog uit te voeren. In een schrijven van 8 oktober 1800 antwoordde de ingenieur dat de situatie in de Nedermaas in vergelijking met andere departementen nog wel meeviel en dat het overigens niet aan de ingenieurs te wijten was dat de toestand van bepaalde wegen niet optimaal was. De regering had immers voor zomer en herfst van het jaar 1800 slechts de zeer bescheiden som van 15.000 francs ter beschikking gesteld aan het departement om daarmee ongeveer 150 kilometer 'chaussée' te onderhouden. Verder kon de Nedermaas nog op zo'n 3.000 francs rekenen inzake ontbonden pachtvereenkomsten van barrières. Men ging toen werken aan het herstel van de wegen Maastricht-Aken en Luik-

²⁰ Petot, 405-413 en 454-458; Cavenne, F.A., *Statistique du département de la Meuse-Inférieure*, Maastricht 1802, 60.

Den Bosch terwijl verder de Maastrichtse Maasbrug werd gerepareerd.²¹ Tijdens de winter werd er doorgaans niet gewerkt aan het wegnnet. Vaak sloot men na een vorstperiode de wegen een tijdlang teneinde het stukrijden van het plaveisel te voorkomen. Zo liet de prefect tijdens de dooi van einde februari 1801 de wegen voor een periode van zes dagen afsluiten voor alle zware vrachtverkeer. Van deze maatregel waren uitgezonderd rijtuigen met vering, graantransporten voor de bevoorrading van de steden en wagens van het leger.²²

In 1802 verscheen er van de hand van ingenieur Cavenne een beschrijving van het departement, getiteld 'Statistique du département de la Meuse-Inférieure'. Dit boekje bevat ook een uitgebreide en nauwkeurige beschrijving van het bestaande wegnnet met een beoordeling van het nut en kwaliteit hiervan alsmede de planning voor de aanleg van nieuwe wegen. Cavenne onderscheidde drie hoofdwegen. De eerste was de weg van Luik naar Brussel via Sint-Truiden en Leuven. De tweede leidde van Luik naar 's-Hertogenbosch over Tongeren en Hasselt. Hij was niet ontevreden over de kwaliteit van deze beide wegen: zij waren met straatstenen verhard, hadden een strak rechthoekig tracé en een constante breedte van 17 meter inclusief de bermen. Hun gezamenlijke lengte bedroeg '8 myriamètres', dat is 80 kilometer. Deze wegen waren belangrijk omdat ze deel uitmaakten van de hoofdverbindingswegen van de Franse Republiek, maar voor het departement zelf waren ze relatief van minder belang omdat ze niet via de hoofdstad Maastricht liepen en hiermee ook niet door middel van andere wegen in verbinding stonden. Daardoor was het voor Belgische en Hollandse kooplieden gemakkelijker om hun handelswaren naar Luik te brengen. De derde hoofdweg voerde van Maastricht over Berg en Terblijt, Valkenburg en Heerlen naar Aken. Deze had een lengte binnen het departement van 26.689,1 meter. Omtrent deze weg gaf de ingenieur een heel wat negatiever oordeel vanwege het kronkelige tracé en de gebrekkige constructie. De weg had een breedte van slechts elf meter en had geen fundering, waardoor het grind dat men op het wegdek aanbracht bij vochtige bodem geheel hierin wegzakte.

Deze laatste weg had drie aftakkingen: de eerste splitste zich achter Heerlen af en leidde over Herzogenrath naar Geilenkirchen. De lengte hiervan bedroeg 17 kilometer. In de periode 1783-1786 was dit weggedeelte geheel met straatstenen verhard door de abdij van Rolduc om de afzet en de export

²¹ FA-2246, brief van prefect aan Ing. Cavenne van 22 Fructidor VIII; FA-2273, brief van Ing. Cavenne aan prefect van 16 Vendémiaire IX; FA-2273, brief van prefect aan hoofd-ingenieur van 8 Thermidor VIII.

²² FA-2275, brief van Ing. Cavenne aan prefect van 1 Ventôse IX.

van steenkool uit de streek te vergemakkelijken. De tweede aftakking liep van Maastricht over Meerssen en Houthem naar Valkenburg, waar hij weer aansloot op de weg naar Aken. De derde zijtak voerde van Maastricht via Rothem en Beek naar Sittard over een afstand van 14.696,7 meter (binnen het departement). De beide laatste takken waren qua tracé en constructie even gebrekkig als de weg Maastricht-Aken.

Het hoofdwegennet van het hele departement had zodoende een totale lengte van 150.406 meter, waarvan 98.869 verhard met straatstenen en de rest bedekt met keien, grind en aarde.

Over de onderhoudstoestand vermeldde Cavenne dat deze naar omstandigheden redelijk te noemen was:

'Les routes du département sont actuellement aussi bonnes qu'on peut le désirer, après les circonstances pénibles dans lesquelles le Gouvernement s'est trouvé; elles sont généralement roulantes et bien conservées. Il y a même quelques parties de chaussée qui sont en très bon état.'

De structuur van het wegennet van de Nedermaas kon daarentegen maar als uiterst matig worden betiteld. De twee beste wegen, die het departement verbonden met België en Holland, eindigden in Luik. De centraal gelegen vestingstad Maastricht, met zijn 18.000 inwoners tevens de grootste stad en hoofdstad van de Nedermaas, had geen verharde verbindingswegen naar het westen en het zuiden, terwijl ook de wegen naar het noorden en oosten veel te wensen overlieten. Het arrondissement Roermond bezat zelfs in het geheel geen verharde wegen. Deze toestand was volgens de ingenieur het resultaat van het egoïsme en de tegenstrijdige belangen van de verschillende soevereinen die tijdens het Ancien Régime deze streek onderling deelden. Het beleid van de Franse regering was er echter op gericht om hierin verbetering te brengen.

Derhalve ontvouwde Cavenne plannen om te komen tot de aanleg van twee volledig nieuwe verharde wegen: één in noord-zuid richting en één in oost-west richting. De meest belangrijke van beide zou worden geconstrueerd tussen Sint-Truiden en Aken, en zou komen te lopen via Tongeren, Maastricht, Gulpen en Vaals. De totale lengte zou 60 kilometer gaan bedragen en dit zou een verkorting van de afstand tussen België en Duitsland betekenen met circa 18 kilometer ten opzichte van de oude verbinding via Luik. Verder was het de bedoeling een nieuwe weg met een lengte van 80 kilometer tussen Maastricht en Venlo over de westelijke Maasoever via Maaseik aan te leggen. Deze zou het verkeer tussen Frankrijk en Pruisen vergemakkelijken en met name vanuit militair oogpunt gezien van groot belang zijn. In die tijd was de Maas namelijk de tweede natuurlijke ver-

dedigingslinie (na de Rijn) van de noord-oostgrens van de Franse Republiek. Tenslotte adviseerde Cavenne een verbetering van de reeds bestaande weg Maastricht-Valkenburg-Aken. Deze diende te worden verbreed en het tracé moest worden rechtgetrokken.²³

In het voorjaar van 1802 begon de Dienst bruggen en wegen inderdaad aan voorbereidende werkzaamheden voor de weg Sint-Truiden-Aken. Voor het eerst sinds 1794 werkte men in het departement aan de aanleg van een geheel nieuwe weg. In april van dat jaar startte ingenieur Cavenne met de terreinverkenningen voor het weggedeelte Maastricht-Tongeren dat in eerste instantie gerealiseerd zou gaan worden. Blijkbaar was niet iedereen blij met de aanleg hiervan, want herhaaldelijk werden de door de ingenieur in het veld geplaatste meetstokken door onbekenden ontvreemd. Prefect Loyssel zag zich derhalve genoodzaakt de pachters en eigenaren van de landerijen waarover het tracé was geprojecteerd in een rondschrijven van 17 mei 1802 hiervoor ernstig te vermanen. Indien er nog meer diefstallen zouden plaatsvinden, zou hij de meetstokken door soldaten laten bewaken op kosten van de grondeigenaar.²⁴

Voor de wegebouwcampagne van het jaar 1802 had de directeur-generaal van bruggen en wegen aan het departement van de Nedermaas het aanzienlijke bedrag van 100.500 francs in het vooruitzicht gesteld. Hiervan maakte een som van 75.000 francs deel uit van het 'fonds extraordinaire de 7.500.000 francs', bestemd om buiten de tegenvallende opbrengsten van de tollens de belangrijkste wegen van heel het Franse rijk te kunnen repareren. Voor het eerst in zijn bestaan kreeg de 'Service des ponts et chaussées du département de la Meuse-Inférieure' de 'lang gehoopte financiële armslag'. Eindelijk konden alle bestaande hoofdwegen eens een grote onderhoudsbeurt krijgen. Doch ook enkele reeds eerder uitgevoerde maar nog niet betaalde werken aan de weg Luik-Holland dienden met deze gelden te worden voldaan. Na goedkeuring van de door hoofdgenieur Desgranges opgemaakte bestekken ging men op 3 mei 1802 in de préfecture te Maastricht over tot de aanbesteding van de geplande werkzaamheden. Dit gebeurde bij afslag, wat inhield dat geïnteresseerde aannemers voor een prijs die gelijk was aan of lager was dan de in het bestek en de begroting geraamde, aan konden bieden het werk uit te voeren. Doorgaans werd het werk gegund aan de laagste bidder, hoewel ook zaken als vakmanschap,

²³ Cavenne, *Statistique*, 57-61; FA-2260, mededeling van Ing. Ansquer van 4 Pluviôse XIII.

²⁴ FA-2246, brief van prefect aan hoofdgenieur van directie Dijle van 4 Floréal X; FA-2273, circulaire van de prefect van 27 Floréal X.

kredietwaardigheid en moraliteit door de prefect in zijn oordeel werden betrokken. Overigens verliepen de werkzaamheden niet geheel zonder problemen. Door de droge zomer van 1802 liep de aanvoer van straatstenen heel wat vertraging op. Deze stenen moesten namelijk via rivieren uit het departement van de Ourthe worden aangevoerd, en bij lage waterstanden bleken die niet bevaarbaar te zijn. Verder waren de aannemers Robijns en Bronckaerts naar de mening van ingenieur Cavenne veel te traag met het uitvoeren van het werk. Daarom vroeg hij op 20 december 1802 aan de prefect om deze beide heren eens streng toe te spreken en, indien dit niet het gewenste effect mocht sorteren, de uitbetalingen aan hen stop te zetten. Achteraf bleek het gesprek toch wel het gehoopte resultaat op te leveren, want drie weken erna waren de werkzaamheden al praktisch voltooid. In april, mei en juni konden dan ook alle werken officieel worden opgeleverd, zoals blijkt uit door Cavenne opgemaakte processen-verbaal.²⁵

De wegen waar niet aan gewerkt was, bleven nochtans in een miserabele staat verkeren, want diverse klachten hierover bereikten de prefectuur. Zo schreef de Hollandse burger Van de Wall op 3 april 1803 dat de weg van Maastricht naar Venlo bij Susteren was onderbroken omdat daar een brug over een beek het had begeven en de rijtuigen, niet zonder gevaar, door het water moesten. De gemeenteraad van Vaals richtte op 2 maart 1803 een verzoek aan prefect Loysel om de weg van Vaals over Gulpen naar Maastricht te laten herstellen. Deze bevond zich in een dusdanig slechte staat dat hij van tijd tot tijd totaal onbegaanbaar was. Met het oog op de zich ontwikkelende industrie in Vaals ('fabriques considérables') vond de gemeenteraad dat herstel dringend was gewenst, temeer daar de prefect van het Roerdepartement de weg van Vaals naar Aken wel al had laten repareren.

In april 1803 gaf de directeur-generaal van bruggen en wegen toestemming aan de prefect om een 'piqueur' (opzichter) te benoemen, die controle moest gaan uitoefenen op de wettelijk maximaal toegestane gewichten van voertuigen. Dit om overmatige slijtage van het wegdek door overbelaste vrachtwagens tegen te gaan. In mei van datzelfde jaar kreeg de Nedermaas voor het eerst een eigen hoofdingenieur in de persoon van Ing. Ansquer, die

²⁵ FA-2275, dévis des ouvrages à faire en l'an 10, opgemaakt door hoofdingenieur Desgranges de dato 23 Germinal X; procès verbal d'adjudication van 13 Floréal X; FA-2274 en FA-2246, processen-verbaal van 16 Germinal XI, 16 Floréal XI en 12 Prairal XI; FA-2246, diverse betalingsopdrachten uit de jaren X en XI; FA-2259, brieven van Ing. Cavenne van 29 Frimaire XI en 15 Nivôse XI.

voorheen in Abbeville in het departement Somme was gestationeerd.²⁶ Ook in 1803 werd er weer druk gewerkt aan het onderhoud van de hoofdwegen. In totaal spendeerde men hier een bedrag van 119.000 francs aan. De voorbereidingen voor de aanleg van de nieuwe weg Maastricht-Tongeren naderden langzaam hun voltooiing. De opmeting en tracering van de weg alsmede het bestek en de begroting waren gereed, zodat op 30 april 1803 de eerste affiches met de aankondiging van aanbesteding in heel het departement konden worden aangeplakt. De weg zou een lengte van 16.982,75 meter krijgen en de som van 497.807,44 francs moeten gaan kosten. De breedte van het wegdek zou 5,3 meter gaan bedragen. De aanbesteding van het eerste gedeelte van de weg vond op 18 juli 1803 plaats voor een prijs van 50.000 francs aan aannemer Mullers uit Maastricht. Toch zou het nog een jaar duren vooraleer er een officieel begin werd gemaakt met de aanleg. Op 27 november zond de prefect een circulaire aan de burgemeesters van de gemeenten tussen Maastricht en Tongeren, waarin hij hen meedeelde dat grondeigenaren wier land was onteigend voor de bouw van de nieuwe weg, zich aan de kas van de 'réceveur-général du département' konden vervoegen om er de hun toekomstige schadeloosstelling te ontvangen. De hoogte daarvan was aan de hand van een taxatie door de prefectuur vastgesteld.²⁷ Al met al brachten de 4½ jaar van het Consulaat de Nedermaas op wegenbouwgebied een duidelijke kentering ten goede.

III

Op 15 juli 1804 vond er te Maastricht de eerste steenlegging door prefect Loysel plaats van de nieuwe weg naar Tongeren, in tegenwoordigheid van talrijke hoogwaardigheidsbekleders. In zijn toespraak benadrukte de prefect het grote nut voor de bevolking van deze weg en de grote zorg voor het algemeen belang die de Franse overheid door de aanleg ervan toonde. Een koperen gedenkplaqueet begroef men op een diepte van drie meter onder het wegdek. De nieuwe weg zou de naam 'Route Napoléon' krijgen.²⁸ Vanaf dat moment werd er telkenjare aan de bouw van deze weg gewerkt. Ieder jaar vond er een nieuwe aanbesteding plaats van uit te voeren werken. De benodigde financiële middelen waren afkomstig uit verschillende bronnen: enerzijds uit de 'fonds extraordinaires du Trésor Public', anderzijds uit de

²⁶ FA-2246, brief van de Conseil municipal de la commune de Vaels aan prefect van 11 Ventôse XI; FA-2251, brief van de directeur-generaal van 29 Germinal XI; FA-2259, brief van Ing. Ansquer aan prefect van 28 Floréal XI; FA-2259, brief van J. van de Wall aan de prefect van 13 Germinal XI.

'fonds du département'. Bij wet van 12 ventôse an 12 (3 maart 1803) was besloten tot de aanleg van de nieuwe weg en in deze wet was ook aangegeven dat het departement zich de vereiste gelden diende te verschaffen door een speciale opslag op de directe belastingen, te weten 'cinq centimes additionnels aux contributions foncière, personnelle et mobilière, des portes et fenêtres et des patentes'. In de periode 1803-1810 bracht deze heffing het departement jaarlijks zo'n 56.100 francs op. De bijdragen uit de schatkist varieerden daarentegen nogal van jaar tot jaar: in de jaren 1803 tot en met 1806 ontving men hieruit in totaal de som van 121.154 francs, terwijl tijdens het jaar 1807 door het rijk niets werd betaald, waardoor de bouw enige vertraging opliep. Een derde bron waaruit een, zij het bescheiden, bijdrage in de kosten van de nieuwe weg afkomstig was, waren de armenhuizen. In een schrijven van 12 mei 1804 verzocht de prefect aan de 'Bureaux communaux de bienfaisance de Maestricht, Tongres, Looz et St. Trond' om een bijdrage, waarbij hij er op wees dat de aanleg van deze weg een vergroting van de welvaart van de burgers zou opleveren, waardoor de armenhuizen logischerwijze in de toekomst op hogere inkomsten in de vorm van schenkingen zouden kunnen rekenen. De bijdragen van de armenhuizen aan de wegaanleg zouden worden gebruikt om dagloners te betalen. De administrateurs van de armenhuizen dienden dan 'les pauvres valides' naar de wegwerken te zenden om er in het belang van de publieke zaak de armen uit de mouwen te steken. Wie niet bereid was om aan de weg te gaan werken, hoefde niet meer op enige bijstand te rekenen. Gedurende het jaar 13 (1804-1805) ontving de prefectuur van de diverse armenhuizen in totaal een bedrag van 24.000 francs.²⁹

In 1804 werd er in heel Frankrijk een nummering van de hoofdwegen doorgevoerd. In de Nedermaas ging de weg van Maastricht over Sittard naar Venlo deel uit maken van 'route no. 6 de Paris à Nimègue', hoewel deze weg zich ten noorden van Beek toch in een uiterst slechte staat bevond. De wegen Tongeren-Maastricht en Maastricht-Valkenburg-Heerlen-Aken gingen behoren tot 'route no. 42 d'Ostende à Dusseldorf'. Weg nummer 46

²⁷ FA-314, affiche van 10 Floréal XI; FA-2246, brief van directeur-generaal van 14 Fructidor XII en circulaire van de prefect van 5 Frimaire XII; FA-2250, route neuve de Maestricht à St. Trond, comptabilité, diverse jaren.

²⁸ Huybrigts, F., Les routes militaires, in: *Bulletin de la Société scientifique et littéraire du Limbourg* 21 (1903), 301-309; Cobban, A., *A history of modern France*, II, Harmondsworth 1961, 17-18, 228.

²⁹ FA-2246, état de dépense de 9 Vendémiaire XIII; FA-2285, tabellen van belastingontvangsten ten behoeve van de wegeaanleg Maastricht-Tongeren, jaren XII-1810 en brief van de prefect van 22 Floréal XII.

liep van Mechelen via Sint-Truiden naar Luik en weg nummer 186 leidde van Luik naar Den Bosch over Hasselt.

Op 25 augustus 1804 besloot Napoléon tot een reorganisatie van de Dienst voor bruggen en wegen. Deze zou voortaan 'Corps impérial des ponts et chaussées' heten. De Nedermaas kwam te ressorteren onder 'la troisième Inspection, comprenant le bassin de la Meuse et celui de la Moselle', zetelend te Trier met als 'inspecteur divisionnaire' een zekere heer Saget. Het vaste personeelsbestand en de salariering van het korps in de Nedermaas zag er in de zomer van 1805 als volgt uit. Hoofdingenieur der tweede klasse Ansquer verdiende 4.500 francs 's jaars, ingenieur der eerste klasse Cavenne ontving 2.800 francs op jaarbasis. De beide opzichters vader en zoon Laguesse kregen een salaris van 1.200 francs elk. Dan was er nog een nieuwe opzichter, Sermoise genaamd, in dienst gekomen. Deze hield zich echter niet bezig met de wegenbouw, maar werkte uitsluitend aan de aanleg van het 'Grand canal du Nord', de geplande verbinding tussen Schelde en Maas. Op de salarissen werd een inhouding van drie procent toegepast ter voorziening in een ouderdomspensioen. Na dertig jaar actieve dienst konden de ingenieurs hierop aanspraak maken. De hoogte van het pensioen was gerelateerd aan het gemiddelde salaris van de laatste drie jaar, vermeerderd met een toeslag voor ieder jaar dat men langer dan dertig jaar in functie was geweest. Ingenieurs die na een kortere diensttijd waren gedwongen de dienst te verlaten, kregen een lager pensioen. Weduwen en wezen hadden eveneens recht op een, weliswaar zeer laag, pensioen.

In 1805 stelde men in het departement een tweetal weegbruggen op met het doel controle te kunnen uitoefenen op de wettelijk vastgelegde maximumgewichten van vrachtwagens. Ook de voorgeschreven minimumbreedte van de velgen controleerde men hier. De ene weegbrug, op weg no. 46 te Gelinden, werd bediend door Trudo Hendrix, die hiervoor een loon van 300 francs kreeg, terwijl de tweede te Tongeren op weg no. 186 werd bemand door ene Sampermans tegen een jaarloon van 600 francs. Overtreders moesten aan hen een fikse boete betalen.³⁰

Aan de heffing van de onderhoudsbelasting voor de wegen kwam op 21 september 1806 een einde. Deze belasting had nooit de verwachte revenuen opgeleverd. De barrières werden opgeheven en de tolhuizen verkocht. Een uitermate belangrijk document is het 'Rapport de l'Ingénieur en Chef au Corps Impérial des Ponts et Chaussées du Département de la Meuse

³⁰ Petot, 424-430; FA-2246, état de dépense van 9 Vendémiaire XIII; FA-2250, décret impérial de 7 Fructidor XII; FA-2247, brief van de directeur-generaal van 15 Germinal XIII, état des appointements van 6 Vendémiaire XIV.

Inférieure à monsieur le Conseiller d'Etat, Directeur-Général des Ponts et Chaussées, navigation, ports maritimes etc. sur l'état des travaux exécutés en 1807 dans le département', gedateerd 26 januari 1808, dat exact weergeeft welke werkzaamheden er in 1807 waren verricht en hoe het wegennet er op dat moment aan toe was.³¹

Ansquer schreef hierin met betrekking tot de nieuwe weg Maastricht-Tongeren dat de grondwerken per ultimo 1806 nagenoeg waren voltooid, dat er 7.454 meter was geplaveid van de totale afstand van 16.203 meter en dat er op het einde van 1806 in totaal een bedrag van 306.572 francs was uitgegeven, waarvan 21.429,31 francs aan schadeloosstellingen voor onteigende gronden. Gedurende het verslagjaar werden 1.026 strekkende meter verhard voor een bedrag van 42.341,09 francs en werd 6.100 francs uitgekeerd wegens onteigeningen. De hoofdingenieur sprak zijn teleurstelling uit over het uitblijven van de bijdrage uit de schatkist voor 1807 in de kosten van de aanleg en voorspelde dat, hoewel men reeds vier jaren aan de weg had gewerkt, het nog tenminste vijf jaar zou duren voor deze gereed zou komen als ook in de volgende jaren de rijksbijdrage niet zou worden uitbetaald. De planning voor het jaar 1807 had namelijk in de aanleg van 2.000 meter weg voorzien. De constructie van het 25 kilometer lange weggedeelte Tongeren-Sint-Truiden zou dan helemaal op de lange baan worden geschoven, en dat terwijl de nieuwe weg in zijn geheel toch een nieuwe verbinding zou gaan vormen tussen België en Duitsland en zowel voor de handel als voor het leger van het grootste belang zou zijn.

Voor wat betreft de normale onderhoudswerkzaamheden, de 'travaux ordinaires' aan de hoofdwegen vermeldde Ansquer dat deze nu werden verricht op basis van driejarige onderhoudscontracten, beginnend op 1 januari 1807. De begrote uitgaven bedroegen 87.114,21 francs per jaar. Desondanks had het departementsbestuur hiervoor slechts 59.900 francs uit de staatskas ontvangen in 1807, waardoor er, na aftrek van de kosten voor de opzichters en de employé's van de weegbruggen, een tekort resulteerde van 28.997,54 francs. Hij had grote moeite met deze gang van zaken en wees erop dat tijdens de duur van het voorgaande onderhoudscontract over de jaren 1804 tot en met 1806 er jaarlijks gemiddeld 65.346,97 francs was gespenseerd. Het toegekende bedrag van 59.900 francs was duidelijk ontoereikend, zodat men zich genoodzaakt zag alleen de meest druk bereiden weggedeelten te repareren. Ansquer vreesde derhalve weer een achteruitgang van de conditie van de wegen.

Daarnaast oefende hij kritiek op de zeer trage afhandeling van projecten en

³¹ FA-2258, rapport van 26 januari 1808.

aanbestedingen door het directoraat-generaal van de bruggen en wegen. Als gevolg hiervan konden de onderhoudswerkzaamheden van 1807 eerst met een half jaar vertraging in augustus van start gaan. Dit nu was een ongunstig tijdstip omdat enerzijds door de lage waterstanden van de rivieren de aanvoer van bouwmaterialen in gevaar kwam en anderzijds de meeste plattelandbewoners dan druk in de weer waren met de oogst, zodat ze minder gauw bereid waren om als dagloners in de wegenbouw te gaan werken. Ook het herstel van de 'Grand pont sur la Meuse à Maastricht' was hierdoor vertraagd.

De hoofdingenieur deed in zijn rapport aanbevelingen voor de verdere verbetering van het wegennet. Hij betoogde dat, als er één departement in het keizerrijk was waarvan de verbindingswegen hersteld en uitgebreid dienden te worden, dat zonder twijfel het departement van de Nedermaas was. Bij een oppervlakte van bijna 400.000 hectare en een bevolking van 263.000 inwoners had het immers maar een verhard wegennet van een kleine 160 kilometer, waarvan dan ook nog eens 50 kilometer van matige kwaliteit was:

'... 5 myriamètres sont tracés et construits d'une manière si défectueuse qu'ils n'aboutissent à rien ou sont impraticable en hyver.'

Met name weg no. 6 van Parijs naar Nijmegen via Maastricht en Roermond behoorde tot de laatste categorie. Deze weg was namelijk benoorden Maastricht slechts over een afstand van circa 15 kilometer verhard en ten noorden van Beek was het niet meer dan een slechte veldweg. Deze verbinding werd pas sinds 1804 in zijn geheel aangemerkt als hoofdweg; voorheen werd alleen het verharde gedeelte als zodanig beschouwd. Ook het traject van Maastricht naar Aken in weg no. 42 liet qua breedte en tracering veel te wensen over.

Derhalve adviseerde Ansquer om de weg Maastricht-Sint-Truiden snel te voltooien en om de weg van Parijs naar Wesel, tot de aanleg waarvan keizer Napoléon inmiddels in principe had besloten, via Maastricht te laten lopen. Als belangrijke argumenten hiervoor noemde hij de bevoorrading van de vestingsteden Maastricht, Stevensweert, Roermond en Venlo, waarlangs deze weg over de westelijke Maasoever diende te leiden. Ook de handel met deze steden alsmede het postvervoer zouden profijt trekken van dit tracé. Een praktisch voordeel bij de aanleg van deze weg parallel aan de Maas zou de gemakkelijke bereikbaarheid van kiezel uit deze rivier zijn.

De hoofdingenieur pleitte voor een strengere selectie van de aannemers die tot de aanbestedingen van wegenbouwwerken werden toegelaten. Men kon beter het werk laten uitvoeren door te goeder naam en faam bekend staande aannemers dan door dubieuze figuren die tegen extreem lage prijzen in-

schreven op de aanbestedingen. Deze laatsten kwamen dikwijls te laat tot de ontdekking dat ze te laag hadden ingeschreven, waardoor zij ofwel failliet gingen, ofwel zich gedwongen zagen kwalitatief minder werk af te leveren. Met betrekking tot het personeel van de 'Ponts et Chaussées' uitte Ansquer zijn tevredenheid. Hij droeg opzichter Laurent Laguesse zelfs voor voor promotie tot 'conducteur de la première classe', gezien zijn anciënniteit, zijn ijver en zijn toewijding voor het werk. De totale personeelskosten voor 1807 hadden 12.200 francs bedragen, waarvan echter eerst 9.400 francs door de departementale kas was ontvangen. Er was dus weer een achterstand van circa drie maanden in de betaling van de salarissen.³²

Voor het jaar 1808 bestond de planning voor de weg Maastricht-Tongeren uit de verharding van 2.305 strekkende meter wegdek. De kostenbegroting hiervoor beliep 80.000 francs, te weten 50.000 francs uit de departementskas en 30.000 uit de staatskas. Daarnaast was er nog in een bedrag ad 6.200 francs voorzien vanwege onteigeningskosten.

Uit het op 10 november 1807 gedateerde bestek blijken enkele technische bijzonderheden over de nieuwe weg. Men was indertijd met de aanleg begonnen te Maastricht en werkte nu geleidelijk aan richting Tongeren. De weg kreeg een totale breedte van zestien meter. De fundering en het verharde wegdek waren vijf meter breed en werden aan weerskanten begrensd door bermen van drie en een halve meter breed. Daarbuiten lagen dan de greppels ten behoeve van de waterafvoer, die elk bovenaan twee meter breed waren, aflopend tot 80 centimeter op de bodem. De diepte ervan bedroeg 60 centimeter. De welving van zowel de fundering als het wegdek mat negen centimeter op steile hellingen en veertien centimeter op minder steile hellingen. De bermen dienden vanaf het wegdek tot aan de greppels met twintig centimeter af te lopen. De fundering bestond uit een achttien centimeter dikke laag zuiver zand. Hierop brachten de wegenbouwers de wegverharding aan, die bestond uit kantstukken van 32 bij 18 bij 27 centimeter, en straatstenen, 'pavé's' genoemd, met afmetingen van 18 bij 18 bij 21 centimeter. Deze stenen moesten dan stevig op de onderlaag worden gelegd. De ruimte tussen de stenen onderling, die niet meer dan negen millimeter mocht bedragen, werd dan met zand opgevuld. De stenen dienden vervolgens met een twintig kilogram zware straatstamper te worden aangestampt. Stenen die hierbij braken, moest de aannemer terstond vervangen. Na inspectie door de ingenieur bedekte men de weg tenslotte met een laag zand van twee tot drie centimeter dikte. De te gebruiken straatstenen dienden afkomstig te zijn uit de steengroeven van Montfort, Pous-

³² FA-2258, rapport van 26 januari 1808.

seur en Chaudfontaine in het departement van de Ourthe. Uitdrukkelijk stelde de hoofdingenieur in het bestek dat het verboden was stenen uit de groeve van Scherait (Cheratte bij Luik) te betrekken omdat deze, naar gebleken was, te snel barstten. Het zand was doorgaans afkomstig uit groeven in de directe omgeving van de bouwplaats.³³

In 1810 verliet ingenieur F.A. Cavenne het departement van de Nedermaas. Hij was namelijk benoemd tot hoofdingenieur in het departement van de Doire (Noord-Italië), waar hij onder meer ging werken aan een brug over de Po te Turijn. Een hele tijd later, in 1831, zou hij inspecteur-generaal van de Dienst voor bruggen en wegen worden. In 1842 volgde zijn benoeming tot directeur van de 'Ecole des Ponts et Chaussées'.³⁴

De uiterst belangrijke 'Route impériale no. 3 de Paris à Wesel' zou inderdaad, zoals hoofdingenieur Ansquer reeds hoopte, door de Nedermaas komen te lopen, en wel via Maastricht, Maaseik en Venlo. Deze weg maakte deel uit van een achttal, in opdracht van Napoléon nieuw aan te leggen hoofdwegen die vanuit Parijs naar de uithoeken van het keizerrijk zouden uitwaaiëren. Zij zouden als instrumenten moeten dienen in het unificatieproces van het immense, op dat moment bijna geheel Europa omvattende, Franse rijk. Op 24 februari 1811 besloot de keizer om weg no. 3 door te trekken van Wesel aan de Rijn via Münster, Osnabrück en Bremen naar Hamburg om zo een goede verbinding met de recentelijk ingelijfde Noordduitse hanzesteden tot stand te brengen. Door de aanleg van deze straatweg rekende men op een tijdsbesparing van maar liefst zestig uren voor een reis van Parijs naar Hamburg. Napoléon drong er op aan deze weg in een hoog tempo te construeren en stelde daartoe een royaal budget ter beschikking: voor de bouw van de hele weg de som van 7.600.000 francs.

In de Nedermaas begon men met de aanleg van het weggedeelte Venlo-Wesel, wat binnen het departement 4.044 meter lang zou worden. Op 23 januari werd dit werk gegund aan de 'entrepreneurs Rutten, Hustinx et Compagnie', die de bouw gedurende 1811 voltooiden. Van het weggedeelte tussen Maastricht en Venlo stelden de ingenieurs in dat jaar de bouwplannen op. De aanbesteding volgde op 2 november 1811, zodat de daadwerkelijke bouw eerst in 1812 kon aanvangen. 's Rijks schatkist had hiervoor in 1811 aan het departementsbestuur het aanzienlijke bedrag van 700.000 francs in het vooruitzicht gesteld.³⁵

³³ FA-2274, dévis des ouvrages à exécuter en 1808, gedateerd 10-11-1807.

³⁴ Roppe, 114-115.

³⁵ Petot, 473-481, 491; FA-2258, verslag van Ing. Ansquer van 20-01-1812; brief van de directeur-generaal van 11-05-1812.

Het keizerlijk decreet van 16 december 1811 leidde tot een volledig nieuwe indeling van de wegen. Constructie en onderhoud van de wegen der eerste en tweede klasse kwamen ten laste van het rijk, terwijl de wegen der derde klasse deels door het rijk en deels door de desbetreffende departementen dienden te worden gefinancierd. De kosten voor departementale en communale wegen moesten worden opgebracht door respectievelijk departementen en gemeenten. Als gevolg van deze nieuwe classificatie wijzigde ook de nummering van de wegen. Voor de Nedermaas betekende dit dat de kwalitatief mindere weg no. 6 Parijs-Nijmegen, wegdeel Maastricht-Roermond-Venlo, werd geclasseerd tot een departementale weg en vervangen werd door de nieuwe 'Route impériale de première classe no. 3 de Paris à Hambourg', hoewel deze op dat moment alleen nog op papier bestond voor wat betreft het gedeelte tussen Maastricht en Venlo. De weggedeelten Luik-Tongeren en Tongeren-Maastricht, die wel reeds gereed waren, gingen eveneens tot weg no. 3 behoren. Daarnaast kwam er een 'Route impériale de troisième classe no. 58 de Bruxelles à Aix-la-Chapelle' die bestond uit weggedeelten die voorheen waren aangeduid als no. 42 Oostende-Düsseldorf en no. 46 Antwerpen-Straatsburg. Deze weg liep van de grens met het departement Dijle tot aan de grens met het departement Ourthe en van Maastricht via Valkenburg en Heerlen naar Aken. Het eerste deel was geplaveid over een afstand van 17.304 meter. Er was nog een lacune tussen Heers en Tongeren welke men hoopte te vullen door de bouw van een nieuw verhard weggedeelte. Tussen Tongeren en Maastricht volgde weg 58 hetzelfde tracé als weg 3. Tenslotte was er nog een hoofdweg der derde klasse met het nummer 67, die leidde van Luik naar Utrecht via 's-Hertogenbosch. Deze had voorheen het nummer 186 gehad en deelde tussen Luik en Tongeren het tracé met weg no. 3.

Er werden op grond van de nieuwe indeling drie 'routes départementales de la quatrième classe' in de Nedermaas vastgesteld: nummer 1 was het hierboven al genoemde weggedeelte van Maastricht tot Roermond dat vroeger deel uitmaakte van hoofdweg no. 6; nummer 2 was de weg van Maastricht over Meerssen naar Valkenburg en nummer 3 was de weg die achter Heerlen aftakte van weg no. 58 en over Herzogenrath richting Geilenkirchen leidde.³⁶

Het jaarverslag van 'Ponts et Chaussées' over 1811 geeft een beeld van de toestand van het wegennet per 1 januari 1812. Het grootste deel van de

³⁶ Petot, 457-458; FA-2258, brief van de directeur-generaal van 11-05-1812; FA-2250, circulaire no 14 van 25-05-1812; tableau des cantons des routes impériales van 10-10-1812; brief van de directeur-generaal van 07-04-1813.

hoofdwegen bevond zich in een goede staat van onderhoud. Een uitzondering hierop vormde het weggedeelte tussen Hasselt en het departement 'Bouches du Rhin' van weg no. 67, dat op meerdere plekken te wensen overliet. Dit was te wijten aan het feit dat er al gedurende verscheidene jaren te weinig fondsen ter beschikking waren geweest voor deze verbinding, waardoor de ingenieurs zich genoodzaakt hadden gezien alleen het drukst bereden deel, tussen Hasselt en Luik, te laten repareren. In totaal had men tijdens 1811 aan het onderhoud van de wegen met de nummers 6, 42, 46 en 186 (oude nummering) een bedrag van 103.028,34 francs uitgegeven. Aan de minder belangrijke wegen Herzogenrath-Geilenkirchen en Maastricht-Meerssen-Valkenburg was daarentegen al twee jaar lang geen centime meer gepend. Desondanks bevonden ook deze zich in een alleszins behoorlijke staat, maar Ansquer merkte toch op dat hier spoedig weer onderhoud aan diende te worden verricht, mede met het oog op het drukke verkeer dat van deze wegen gebruik maakte.

De nieuwe weg Maastricht-Tongeren was in 1811 grotendeels voltooid. Alleen een stuk van ongeveer twee kilometer lang bij Berg was nog niet af omdat daar een steile helling het aanbrengen van een speciale fundering noodzakelijk maakte. In totaal was er 62.451 francs in deze weg geïnvesteerd tijdens dat jaar. Pas in april 1813 zou het ontbrekende stuk volledig geplaveid zijn.³⁷

In het jaar 1812 ging de bouw van de als geweldig belangrijk geachte weg no. 3 Maastricht-Venlo dan eindelijk van start. Directeur-generaal Molé hoopte dat de weg nog in hetzelfde jaar zou kunnen worden afgebouwd, zoals hij herhaalde malen aan prefect Roggieri schreef:

'Monsieur le Préfet, Sa Majesté desire que la route de Maestricht à Venlo soit terminée à la fin de 1812.'

Dit nu bleek een weinig realistische verwachting. De weg zou een totale lengte krijgen van 71.300 meter. Aan de weg Maastricht-Tongeren die slechts 16.200 meter lang was, had men circa negen jaar gewerkt. Zou men nu in hetzelfde tempo ook de weg Maastricht-Venlo bouwen, dan zou dit betekenen dat men hier niet één, maar veertig jaar over zou doen. De centrale regering stelde wel in ruime mate financiële middelen ter beschikking: in 1811 en 1812 in totaal 1.100.000 francs. Het vaste personeel van 'Ponts et Chaussées' werd met het oog op dit nieuwe project aanzienlijk uitgebreid. Aan de reeds langer in dienst zijnde functionarissen voegde men twee nieuwe ingenieurs, Bregeon en Sevenier, twee opzichters, Sermoise en

³⁷ FA-2258, compte raisonné au 1er janvier 1812 de la situation des routes etc., opgesteld door Ing. Ansquer, 20-01-1812.

Lemmen, alsmede een aspirant-opzichter, Weys, toe. Verder waren er nog twee leerlingen van de 'Ecole des Ponts et Chaussées' in de zomer van 1812 in het departement van de Nedermaas gedetacheerd. Zij heetten Gensolen en Bardonnant.³⁸

Bij de constructie van deze weg nam de Franse overheid haar toevlucht tot het inzetten van dwangarbeiders. Vanaf augustus 1812 werkten zodoende twee bataljons Spaanse krijgsgevangenen in de wegenbouw. Het 'Bataillon provisoire de prisonniers de guerre Espagnols' was tot en met januari 1813 hier tewerkgesteld, terwijl dit met het '24ième Bataillon d'ouvriers prisonniers de guerre Espagnols' tot november 1813 het geval was. Ieder bataljon telde bij oprichting circa 500 arbeiders en 12 of 13 militaire opzichters. De krijgsgevangenen waren erg slecht gekleed: de meesten van hen hadden geen schoenen en gingen in lompen gehuld. Daarom stelde hoofdingenieur Ansquer op 28 september 1812 aan de prefect voor om aan elk van hen een paar schoenen en twee hemden te verstrekken. Ook het eten liet veel te wensen over, zoals blijkt uit diverse klachten van de gevangenen. Ten behoeve van de huisvesting van de Spanjaarden bouwde men een aantal houten barakken à raison van 750 francs per stuk. Iedere barak bood plaats aan 25 tot 30 man. Gezien de grote spoed waarmee men de weg aanlegde, moesten de krijgsgevangenen tijdens de winter gewoon doorwerken, hoewel zij nauwelijks tegen de bijtende koude waren beschermd. Heel wat arbeiders moesten dan ook als gevolg van ziekte worden teruggebracht naar de kazerne. Sommigen slaagden erin te ontsnappen. Tenminste vier man kwamen tijdens de werkzaamheden te overlijden. In totaal hebben de krijgsgevangenen 132.124 mandagen werk verricht aan de weg.³⁹

Naast de dwangarbeiders werkte er ook een aannemer, Adam Smeets uit Roosteren, aan de bouw van de weg. Op 12 januari 1813 brak er onder diens arbeiders te Smeermaas een staking uit, omdat ze al meer dan drie weken geen loon meer van Smeets hadden gekregen. De aannemer beweerde op zijn beurt al ruim drie maanden geen betalingen van ingenieur Bregeon meer te hebben ontvangen. Daarnaast rekenden de vrachtrijders die voor hem werkten hogere tarieven. Door dit alles was Smeets in grote financiële problemen gekomen en derhalve verzocht hij de prefect op 15 februari om ontbinding van zijn contract 'à cause de pertes énormes'. Nadat de prefect

³⁸ FA-2283, brief van directeur-generaal Molé aan prefect Roggieri van 31-03-1812; FA-2247, loonstaat personeel van ponts et chaussées van juni 1812.

³⁹ FA-2247, brief van Ing. Ansquer aan prefect Roggieri van 28-09-1812; FA-2254, bestek van de barakken opgesteld door Ing. Ansquer op 20-08-1812; FA-2265, tableaux de situation du Service administratif des prisonniers, augustus 1812 tot en met september 1813.

hem nog een kans had gegeven om het werk te hervatten, werd zijn contract inderdaad opgezegd en zijn bezittingen in beslag genomen. Het is te begrijpen dat in Parijs directeur-generaal Molé bepaald niet was te spreken over deze situatie. Zijn brieven werden dan ook allengs scherper van toon. Zo schreef hij op 10 maart 1813 het volgende aan prefect Roggieri:

‘Ces travaux ne me paroissent pas encore conduits avec toute l’activité que je n’ai cessé de recommander d’après les ordres formels de l’Empereur. (...) Je vous prie seulement d’observer que tous nouveaux retards dans leur exécution retomberaient sur les ingénieurs et sur vous. Vous devez prendre toutes les mesures nécessaires pour le prompt achèvement de cette route et pour l’emploi des fonds considérables dont vous avez à disposer. Il faut que la route soit terminée dans le cours de cette campagne.’

Inderdaad stelde Molé op 29 maart hoofdingenieur Ansquer en ingenieur Bregeon persoonlijk verantwoordelijk voor de opgelopen achterstand. Ansquer kreeg een stevige reprimande en Bregeon werd met onmiddellijke ingang overgeplaatst naar Valenciennes. Tot zijn opvolger werd benoemd ingenieur Rousseau. Een nieuwe openbare aanbesteding van de werkzaamheden leverde niet het gewenste resultaat op: geen enkele aannemer bleek bereid of in staat te zijn om onder de gestelde maximumprijs de weg nog in 1813 te voltooien. Daarom besloot prefect Roggieri om de werkzaamheden in staatsbeheer, ‘en régie’, uit te voeren. Ansquer stelde daarop de volgende daglonen vast voor de arbeiders: vrouwen en zwakke arbeiders 90 centimes; middelmatige arbeiders 1,20 francs; goede arbeiders 1,35 francs; voormannen 1,75 francs. Voor een kar met één paard bespannen betaalde men 4,5 franc per dag, met twee paarden steeg dit bedrag tot 7,5 franc en met drie paarden tot 10,5 franc.⁴⁰

Sinds de zomer van 1813 groeide de ontevredenheid van de arbeiders over de uitbetaling van de lonen. Bij gebrek aan contante munt betaalde het departementsbestuur namelijk dikwijls uit in ‘bons de la caisse d’amortissement’. Bij verzilvering bleken deze waardepapieren helaas nog maar 70 tot 80 procent van hun nominale waarde op te brengen. In juli en oktober 1813 legden de arbeiders uit protest hiertegen enkele malen het werk neer. Om niet nog meer achterstand in de werkzaamheden te krijgen, besloten de

⁴⁰ FA-2283, brief van directeur-generaal Molé aan prefect Roggieri van 10-03-1813; brief van aannemer Smeets aan prefect Roggieri van 15-02-1813; brief van Ing. Sevenier aan Ing. Ansquer van 12-01-1813; brief van directeur-generaal Molé aan prefect Roggieri van 29-03-1813; brief van Ing. Ansquer aan prefect Roggieri van 22-03-1813; FA-2284, brief van prefect Roggieri aan directeur-generaal Molé van 20-05-1813.

prefect en enkele andere rijke burgers om zolang de lonen van de arbeiders uit eigen vermogen voor te schieten of om de schatkistbons zelf voor hen te verzilveren.

Zowel de prefect als de directeur-generaal van de Wegenbouw realiseerden zich in de zomer al dat de weg Maastricht-Venlo niet meer in het jaar 1813 afgebouwd zou kunnen worden, ondanks het feit dat men van plan was om 's winters met 600 man er aan door te werken. Op 21 september 1813 schatte de prefect de totale uitgaven om de weg te voltooien op 1.156.955,71 francs. Het weggedeelte tussen Maastricht en Maaseik (intern 'la première section' genoemd) was toen praktisch gereed en van het deel tussen Maaseik en Blerick waren de grondwerken grotendeels afgerond. Er moesten echter nog 109.360 kubieke meter kiezel en keien vanuit de Maas worden aangevoerd om het wegdek te verharderen. Met het oog op de grote haast waarmee de weg werd geconstrueerd, had men namelijk besloten het wegdek niet te bestraten met straatstenen maar het te bedekken met kiezel. Dit zou nog 27.338 mandagen werk vergen. Tevens had men voor het transport van de kiezel 60 boten nodig gedurende 60 werkdagen en ruim 1.000 wagens met paarden gedurende 87 werkdagen. Met name dit laatste bleek niet haalbaar omdat er enerzijds door aankopen van het leger onvoldoende paarden voorhanden waren in het arrondissement Roermond en anderzijds de aanwezige paarden en wagens hard nodig waren voor de landbouw.

In oktober 1813 vond de slag bij Leipzig plaats, die het einde aankondigde van het Franse bewind in de Nedermaas. De weg naar Venlo is dan ook niet meer afgebouwd door de Fransen.⁴¹

IV

Plannen voor de aanleg van nog enkele nieuwe wegen zijn niet meer door de Franse overheid gerealiseerd. Zo had Napoléon op 28 juli 1811 op advies van de prefect van de Nedermaas besloten om in plaats van de in eerste instantie geprojecteerde weg van Tongeren naar Sint-Truiden een kortere weg van Tongeren naar Heers te bouwen. Te Heers zou deze weg aansluiten op de weg van Luik naar Sint-Truiden en Brussel. Daartoe werd de heffing van de toeslag van vijf procent op de directe belastingen die men had

⁴¹ FA-2257, tableau de situation opgesteld door Ing. Ansquer op 05-04-1813; tableau de situation opgesteld door Ing. Ansquer op 06-10-1813; FA-2284, brief van prefect Roggieri aan directeur-generaal Molé van 21-09-1813; brief van Ing. Ansquer aan prefect Roggieri van 13-10-1813; brief van prefect Roggieri aan directeur-generaal Molé van 09-07-1813; brief van directeur-generaal Molé aan prefect Roggieri van 15-07-1813; brief van Ing. Ansquer aan prefect Roggieri van 25-06-1813.

ingesteld om de weg van Maastricht naar Tongeren deels te financieren, verlengd tot en met het jaar 1820. De aanleg van een weg van Tongeren naar Sint-Truiden zou ongeveer 1.000.000 francs hebben gekost, terwijl de verbinding Tongeren-Heers slechts ongeveer de helft van dat bedrag zou kunnen kosten. Op 22 mei 1813 werd het werk aanbesteed aan aannemer Bovi uit Maastricht voor de som van 493.209,09 francs. De weg zou 10,8 kilometer lang worden en een vijf meter breed wegdek krijgen. De goedkeuring uit Parijs voor deze aanbesteding liet echter op zich wachten en de weg is uiteindelijk dan ook nooit gerealiseerd.

Ook de weg Maastricht-Gulpen-Vaals is niet meer in de Franse tijd gerepareerd of opnieuw aangelegd, hoewel de prefect daartoe in februari 1813 een principe-besluit in voorbereiding had.⁴²

Toen de Franse ingenieurs het departement van de Nedermaas in het begin van 1814 verlieten, bevond zich het wegennet in een goede staat. In totaal hadden zij circa 49 kilometer nieuwe weg aangelegd en waren voorbereidende grondwerken over een afstand van plusminus 40 kilometer voltooid. De Nederlandse overheid kon hierop voortbouwen door enkele wegen aan te leggen die door de Fransen reeds waren ontworpen. Allereerst voltooiden men de weg Maastricht-Venlo en vervolgens werden de straatwegen van Tongeren via Borgloon naar Sint-Truiden (vanaf 1817) en van Maastricht over Gulpen naar Vaals (vanaf 1824) geconstrueerd. In de veertiger jaren volgde de aanleg van de weg van Maastricht via Sittard, Roermond en Venlo naar Nijmegen.⁴³

Op dit moment zijn alle in de Franse tijd herstelde en nieuw gebouwde wegen in gemoderniseerde vorm nog steeds als hoofdwegen in gebruik. De weg Maastricht-Maaseik-Venlo wordt nog steeds Napoléonsweg of Napoléonsbaan genoemd. De Franse wegen zijn ook nu nog herkenbaar aan hun kaarsrechte tracering, de zogenaamde 'alignements droits' en de beplanting van de berm met bomen. Zodoende vervullen deze wegen ook heden ten dage nog een belangrijke functie.

⁴² FA-2285, extrait des minutes de la Secreteriaie de l'Etat van 29-07-1811; brief van prefect Roggieri aan directeur-generaal Molé van 06-08-1810; FA-2266, Arrête van prefect Roggieri, gedateerd Frimaire 1813 (dit moet waarschijnlijk zijn: Février 1813).

⁴³ Vandermaelen, P., *Dictionnaire géographique du Limbourg*, Assen 1978, 116-118, 150-156; Schmal, H., 's-Rijks groote wegen in de 19e eeuw, in: *Historische geografie in meervoud*, Utrecht 1984, 78-94, 82.