

WESALIA II

Heemkundige kring Wuustwezel

GEMEENTE



WUUSTWEZEL

I 6 11 M 1

Inhoudsopgave

1. Voorwoord - 2 -
2. Een geschiedenis van de Bredabaan - 3 -
   - Het wegencomplex te Westdoorn - 3 -
   - De oude baan - 7 -
   - De Bredabaan - 11-
   - Napoleonsweg - 22 -
   - De stroomtram - 22 -
   - De posterij - 28 -
   - Grensposten - 33 -
   - Korte historiek grenspost Wuustwezel - 34 -
   - Bijlage: enkele gemeenteraadszittingen over de oude baan - 35 -
3. De Burgerlijke stand onder het Frans bewind. Republikeins kalender deel 3. - 38 -
4. Een woordje van Bernard Van Gastel - 41 -
5. Erfgoeddag "armoe troef" - 42 -
6. Dank je wel! - 43 -

Iedere auteur is verantwoordelijk voor de inhoud van zijn bijdrage.
Niets in deze uitgave mag worden gereproduceerd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

Verantwoordelijke uitgever: Wesalia II, Gasthuisdreef 6 c, 2990 Wuustwezel
Eindredactie: Jan De Meester

Beste leden en lezers,

We zijn nog maar enkele maanden ver in 2011, maar tijdens deze maanden hebben we mogen meemaken dat er al flink wat geschiedenis geschreven is. Het Midden-Oosten staat in brand en regimes die al decennialang standhielden, vielen als kaartenhuisjes. In Japan zal de toekomst nog moeten uitwijzen wat de geschiedenis daar teweeg heeft gebracht. In België ligt het begin van de onderhandelingen over een federale regering al in een ver verleden en het heden laat uitschijnen dat de toekomst er op dit vlak niet al te rooskleurig uitziet.

Ook in Wuustwezel werd de laatste maanden 'geschiedenis' geschreven. Op 20 maart organiseerde KWB Wuustwezel haar Napoleonwandeling en dit naar aanleiding van de 200ste verjaardag van de aanleg van de Bredabaan door Napoleon. Ruim 2.300 wandelaars konden onder een stralende zon genieten van de natuurpracht die Wuustwezel te bieden heeft. Bovendien konden belangstellenden een bezoekje brengen aan de schitterend gerestaureerde Posterijhoeve, waar Walter Liégieos een mooie tentoonstelling had ingericht over Gooreind. Twee dagen later werd voor de eerste keer in Wuustwezel de 'Nacht van de Geschiedenis' georganiseerd door het Davidsfonds en Wesalia II. Jan Huijbrechts vertelde ons in geuren en kleuren de geschiedenis van de Bredabaan en het belang van Wuustwezel bij het begin van de ondergang van Napoleon.

Dit ledenblad ligt in de lijn van de activiteiten die in het kader van de viering van de Bredabaan in onze gemeente hebben plaatsgevonden. Het grootste deel van het blad is gewijd aan het belang die de Bredabaan heeft gehad in de ontwikkeling van Gooreind. Stan Dirven beschrijft hoe de Bredabaan tot stand is gekomen en hoe zij de oude baan naar Breda heeft verdrongen als belangrijkste baan in Wuustwezel. In een lange bijdrage beschrijft Stan hoe de oude baan paste in een historisch wegencomplex en hoe de nieuwe baan haaks stond op dit oude wegencomplex. Stan beschrijft hoe de aanleg van de nieuwe baan overal de gemoederen deed verhitten, maar dat de nieuwe verbindingsweg Antwerpen-Breda tevens welvaart heeft gebracht in onze gemeente. Dankzij de Bredabaan kwam er een belangrijke postbediening en groeide de grens van Wuustwezel met Nederland uit tot de drukste grenspost van West-Europa.

Verder in dit nummer kunnen we het laatste deel van de bijdragen van Jan Koyen vinden over de Republikeinse kalender. Jan toont aan de hand van enkele voorbeelden dat het voor ambtenaren niet simpel moet geweest zijn om te werken met deze Franse kalender. We kijken ook al vooruit naar de Erfgoeddag die op 1 mei op verschillende locaties in Wuustwezel zal georganiseerd worden. We zullen in een kleine bijdrage eveneens de aandacht vestigen op het digitaal verschijnen van de geschiedenis van Gooreind. In de laatste bijdrage willen we wijzen op de schenkingen die het afgelopen jaar aan ons documentatiecentrum zijn gebeurd.

Langs deze weg willen we nog eens een oproep doen aan alle Wuustwezelse amateur-historici. Wie meent artikels te hebben voor ons blad in verband met de geschiedenis van Wuustwezel, is altijd welkom om deze aan ons te bezorgen. Wel vragen we om steeds de bronnen en literatuur duidelijk te vermelden in de bijdragen. De bedoeling hiervan is enerzijds om te kunnen verifiëren dat wat geschreven is wel een correcte weergave is van de bronnen en de literatuur. Anderzijds kunnen de literatuur- en bronverwijzingen voor geïnteresseerde lezers een aanzet vormen om zelf aan historisch onderzoek te doen of om eventueel aanvullingen of correcties aan te brengen aan het geschrevene. Veel leesplezier.

Jan De Meester

Het Belgisch wegennet: een geschiedenis van de Bredabaan.[1]

Door Stan Dirven

Het wegencomplex te Westdoorn

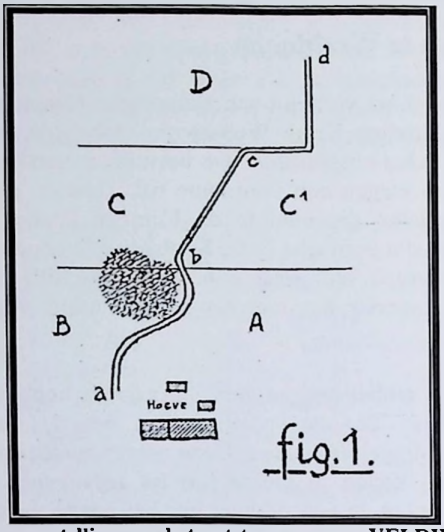
In september 1937 hield het verbond van Kempische Historische Kringen, waarbij ook WESALIA, Oudheidkundige Kring Wuustwezel behoorde, in Hoogstraten hun zesde Kempisch Congres. Op het programma : het bestuderen van het Kempisch landschap. In dit landschap speelden wegen een voorname rol. Daarom ging men de verschillende soorten wegen behandelen die men in de Kempen kende. Speciale aandacht werd gevestigd op een geval dat enig was in de Kempen. We zouden het kunnen noemen *het geval Westdoorn*. Waarom? Wel, daar vond men verschillende soorten wegen samen. Prof. dr. K.C. Peeters maakte hierover een samenvatting waaruit wij de voornaamste punten halen.

De eerste Kempenaars hebben wegen gebaand naar de hoeven. Men sprak eerder over hoevecomplexen. Van die hoevecomplexen liepen wegen, **exploitatiewegen** (karsporen) naar de omliggende velden. Deze wegen werden vermeerderd en verlengd als het nodig was. Zij liepen in rechte lijn tot zolang een eerste exploitatiegebied volstond. Daarna maakten ze een omweg om het eerste veld niet te doorsnijden. De verlenging van deze wegen kon een pad zijn waarlangs men het vee naar de verder afgelegen heiden of vrijgeweiden stouwde. Dit zijn de **kattegaten** (kattel= vee; gat = uitgelopen of uitgeholde weg.) Te Wuustwezel hadden we een Kattegat nabij Pothoek, nabij Veeweiden en nabij Westdoorn. Zo kregen we een eerste groep wegen, die **veldwegen** werden genoemd. Ze lagen in rechte lijn. Als van die lijn werd afgeweken, dan moest daar een speciale reden voor zijn. Dat kon op een kromming wijzen, op de aanwezigheid van een waterplas in vroegere tijden. Men kon te maken hebben met een **verlengde** weg. Deze wegen konden door een beek, door een moeras, ... gelopen hebben. Als deze wegen een waadbare doortocht verleenden aan mensen of kudden, kregen deze wegen de naam van **voort** (te Wuustwezel zie Veldvoort). Een weg die doodliep, heette **zoekweg**. Wat kon de reden zijn van dat doodlopen? In vele gevallen waren het wegen, die naar de gemeenschappelijke gronden leidden. De opgehoogde wegen, die door lager gelegen gronden, door goren of moerassen werden getrokken, noemde men **dijken**.

Wij volgen de verdere ontwikkeling van dit complex, want om onze wegen te kunnen bestuderen, moeten wij ze zien groeien en vergroeien met het complex waartoe ze behoren. Als er aan een bidplaats een kerk wordt gebouwd, dan komt er een **kerkpad**. Een **molenpad** (straat) voert naar de molen (wind- of watermolen). Komt er een weg langs waar de lijken worden vervoerd, dan krijgt men een **lijkweg**. Deze laatste soort kan maar bestaan als er een uitgebreide nederzetting, een buurtschap, een buurtschap dat met andere buurtschappen samenwerkt,... voorkomt. Deze worden dan verbonden door grotere banen, die we **buurtwegen** zullen heten. Meestal zijn het **verlengde exploitatiewegen** die verbonden worden en door drukker wordend verkeer uitgroeien tot bredere wegen. In een volgend stadium zullen dit **steenwegen** worden. Hetzelfde gebeurt als er een verbinding komt tussen twee dorpen.

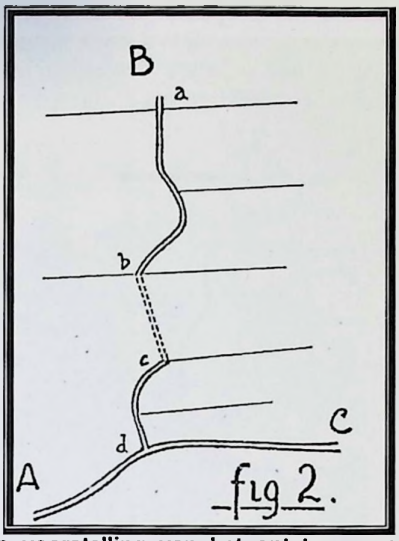
---

[1] De tekst werd door Stan Dirven samengesteld aan de hand van volgende literatuur: Van Gastel, B., *Gooreind, 200 jaar geschiedenis. Van hei en ven naar moderne leefgemeenschap*, Gooreind, 1996; Bellens, F., 'Bredabaan. Verkeersweg en levensader', in: *Brasschaat: van heidegrond tot parkgemeente*, Brasschaat, 1980, p. 81 e.v.; Peeters, K.C., 'Het wegencomplex te Westdoorn', in: *Wesalia*, 2, 1926; Buiks-Hendrickx, J., 'De Napoleonsweg en aanverwante zaken', in: *"Het land aan de Breeda Aa". Heemkundig tijdschrift van de Heemkundigekring De Drie Heerlijkheden Zundert-Rijsbergen*, 4:6, 1994 en de vele bijdragen van Bosschaerts, A. in de *Goorgalm*.



FIGUUR 1: Schematische voorstelling van het ontstaan van een VELDWEG. De velden A, B, C en C1 werden aanvankelijk ontgonnen en de weg a b volstond. Hij maakte een omweg om het moerassig gedeelte te vermijden. Toen veld D ook bebouwd werd, moest de weg doorgetrokken worden tot C. Het perceel C werd daardoor in twee stukken verdeeld. Later werd de weg verlengd in de richting d, doch daar men veld D niet kon of wilde verdelen of beschadigen, werd wederom een omweg gemaakt, ditmaal langs de rand van het veld.

Als grotere centra moeten verbonden, worden krijgen we de **heirbanen**. Denk nu niet terug aan de Romeinse heirbanen. Als we hier spreken over heirbanen, dan is het in de *costuimelijke* betekenis van het woord. De *costuymen* bepaalden de breedte, de wijze van onderhoud, enz... van de wegen. Het heir betekent leger en de banen moesten goed onderhouden worden om de legers die op pad trokken, niet te hinderen in hun tocht. Vanuit Breda vertrokken drie grote banen door de Kempen: naar Antwerpen over Wuustwezel, naar Lier over Hoogstraten en naar Turnhout over Baarle. Andere voorname heirbanen liepen van Turnhout naar 's Hertogenbosch, naar Antwerpen en naar Lier. Met het zuiden en met de Keulenbaan was de Kempen verbonden door twee wegen over Mechelen en Diest. De Kempische rivieren regelden de richting. Nabij Duffel kruist de oude Mechelse baan de Nete en loopt in noordoostelijke richting naar Hoogstraten, waar ze de grote baan naar Breda en Gorkum vindt. De Diesterse baan had een oudere en een jongere richting. Eerst was de belangrijkste de baan op Mol, Arendonk, Oosterwijk en 's Hertogenbosch. Later won de richting Herentals aan belang. Vandaar ging het naar Hoogstraten. Het is opvallend dat in de Noorderkempen de grote banen in de richting noord-zuid lopen en in het zuidelijk deel meer oost-west.

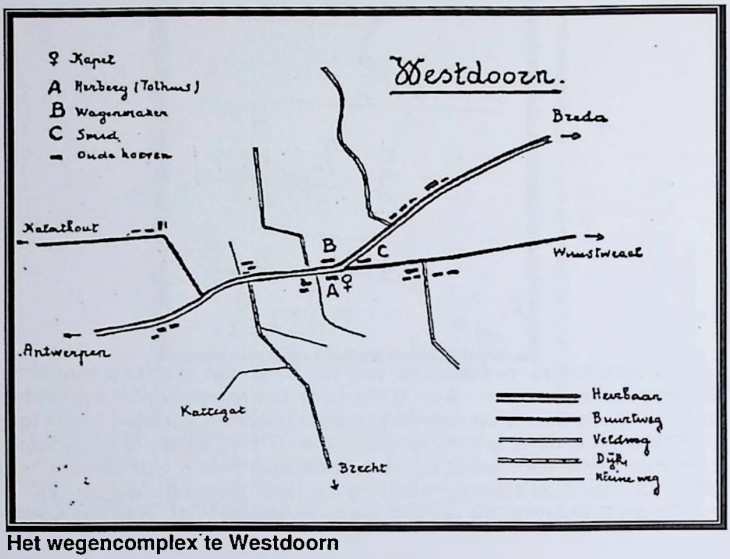


FIGUUR 2: Schematische voorstelling van het ontstaan van een buurtweg door het verbinden van twee veldwegen. - A en B zijn twee hoevecomplexen met veldwegen ab en dc. Vanuit A loopt een buurtweg naar C. Het gedeelte bc (stippellijn) kwam tot stand toen de noodzaak zich voordeed om complexen A en B met elkaar te verbinden. Eerst een voetweg, later een veldweg , kreeg de oorspronkelijke veldweg abcd door het veelvuldig gebruik een dubbele bestemming: veldweg én buurtweg. De wegen A-C en B-D zijn respectievelijk de Bruidsweg en de Slijkstraat in Wuustwezel. A is het Dorp en B is de Kruisweg.

De reden hiervoor is dat de grote banen de richting van de waterlopen volgden. Er zijn nu drie soorten van wegen te volgen in hun ontwikkeling: **veldwegen, buurtwegen en heirbanen**. Vanuit de eenvoudigste hoevegroep als uit een buurtschap of het dorp, tot de grote centra, stralen wegen en banen uit. Als we nu verder kijken, zien we dat onze exploitatiewegen, die eerst karrensporen waren, nu **landbouwwegen** zijn geworden. de aardewegen worden op hun beurt **steenwegen** en de heirbanen werden **"macadams"**en groeiden soms zelfs uit tot **autosnelwegen**. In de negentiende eeuw breken de steenwegen pas goed door. Tot dan toe waren gekasseide wegen zeer zeldzaam. Het is vooral Napoleon die naar het voorbeeld van de Romeinse keizers, zijn hoofdstad met die der voornaamste Europese steden wilde verbinden. Dit waren de echte heirbanen die een vlugge verplaatsing van de troepen moesten mogelijk maken. We denken aan **de studie over de aanleg van de staatsbaan Antwerpen – Breda, waarvan de aanleg in 1806 door Napoleon bevolen werd.** De baan moest een onderdeel worden van de grote baan Parijs-Amsterdam. In de meeste gevallen werd bij het aanleggen van steenwegen een nieuwe bedding gemaakt die zo weinig mogelijk van de rechte lijn afweek. Er werden geen omwegen gemaakt voor lager gelegen gronden of moerassen.

We hebben nu een schets gemaakt van de ontwikkeling van de verschillende soorten wegen. Deze wegen kunnen ons heel wat leren, want elke kromming of verandering van richting heeft zijn reden. In het eerste geval was de weg het gevolg van de nederzetting en in het andere geval was het de weg zelf die aanleiding gaf tot het ontstaan van een nieuw wooncomplex, waarbij de bodemgesteldheid een grote invloed heeft uitgeoefend bij het kiezen. De **akkerdorpen** waren als oases in het dorre heidelandschap gebleven. Een volk dat van landbouw en veeteelt leeft, zal niet gemakkelijk elders (waar men kan leven van de baan of van de handel) gaan wonen. Aan de kruispunten van de grote en kleine wegen krijgen we nederzettingen van mensen die handel en landbouw

combineerden. De rustplaatsen van troepen en de latere standplaatsen van postkoetsen lokten dan weer de nodige neringdoeners. Eén der voornaamste rustplaatsen der troepen was te Wuustwezel op de Kruisweg gelegen. De omgeving van de afspanning "Den Dobbelen Arend" verdient hierbij de nodige aandacht.



Het wegencomplex te Westdoorn

De oude heirbaan die Antwerpen met Breda verbond, liep over Westdoorn en vormde daar een kruispunt met de buurtweg van Kalmthout naar Wuustwezel. Zo'n kruispunt moest wel aanleiding geven tot het ontstaan van een wooncomplex. Een afspanning met herberg en brouwerij was er onontbeerlijk. Het huis naast de kapel, de afspanning " De Wildeman", deed ook dienst als posthuis. Eertijds stond boven op het dak het kenteken der postrijders en was er een rijstal. Vlak tegenover woonde de wagenmaker, die voor de herstelling van de voertuigen zorgde, terwijl op het "Spieken", gevormd door de baan naar Breda en de weg naar Wuustwezel, de smid woonde om de paarden te beslaan en om met de wagenmaker samen te werken aan wielen, assen,.... Tussen de kapel en de vertakking naar Kalmthout was een opgehoogde weg – een dijk – die naar Brecht leidde. Men kent die weg nu nog als dijk en de ophoging is nog altijd duidelijk merkbaar. Naast de mensen die omwille van de baan zelf te Westdoorn verbleven, waren er nog een tiental grote hoeven. Zij lagen verspreid, al dan niet tegen de banen van waaruit de wegen veldwaarts leidden. Het waren hoofdzakelijk exploitatiewegen, behalve het Kattegat, dat vanaf de dijk naar de vroegere gemeenschappelijke vroente leidde. Het "geval Westdoorn" verdiende een speciale behandeling omdat op zulke kleine oppervlakte zoveel verschillende soorten wegen zoals heirbaan, buurtweg, dijk, veldwegen, Kattegat, voetpaden konden worden aangetroffen.

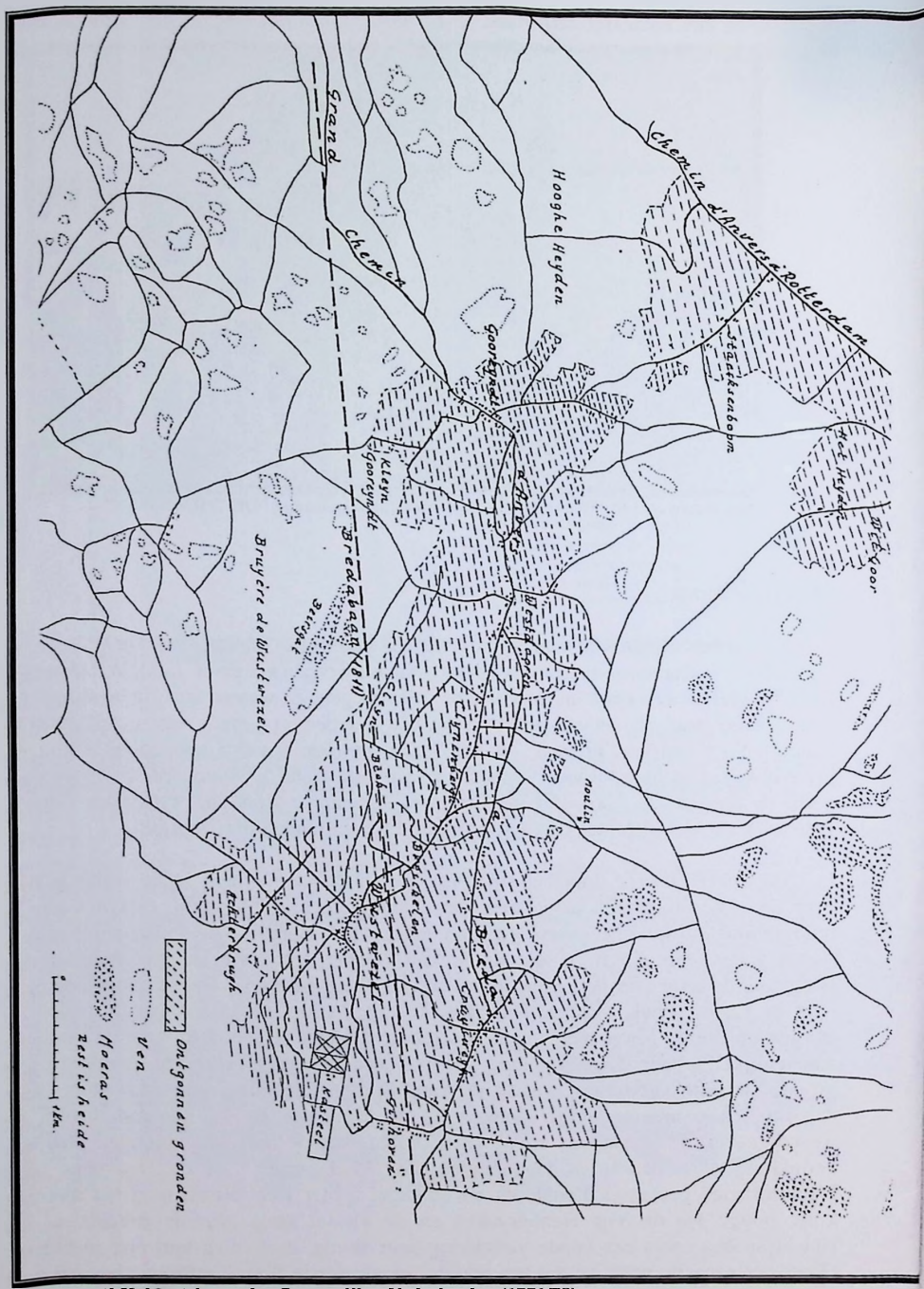


Westdoorn met St.-Willebrorduskapel en oude afspanning "DE WILDEMAN"

De oude baan

Het Belgische wegennet is het resultaat van eeuwen werk. Sommige van de oude wegen zijn zelfs ooit Romeinse heirbanen geweest die ontworpen waren uit militaire behoeften. In de middeleeuwen ontstond een tweede reeks wegen. Ze waren zanderig en slingerden van de ene naar de andere nederzetting. Ze stonden in functie van de plaatselijke behoeften en omstandigheden. In een latere periode werden een aantal van deze kronkelwegen rechtgetrokken, verbeterd en verhard. Rond 1700 vonden we onder meer verharde wegen als Antwerpen-Merksem, Antwerpen-Kontich, Antwerpen-Deurne, Brussel-Mechelen, Brussel-Genappe, Menen-Lille en Ieper-Lille-Doornik.

In 1639 en 1669 werd door het stadsbestuur van Antwerpen een eerste verharde weg over de oude binnendijk aangelegd van Dambrugge naar Merksem, eerst tot aan de huidige Sint-Bartholomeeuskerk, later tot aan de Oude Bareel. Wie verder wilde reizen, moest langs een zandweg die via de Van Praetlei, rechts van de Bredabaan, in een boog naar de brug over de Laarse beek leidde. Enkele meters voorbij de genoemde brug over de Laarse Beek, richting Kapellen, kon men ofwel rechtdoor naar Kapellen en Bergen-op-Zoom, ofwel rechts naar Brasschaat. Dichter bij het dorp werd de zandweg aanzienlijker breder. Eigenlijk ging het over een met gras begroeide, braakliggende grond, "vroente" genaamd, waarin de karrensporen de juiste weg aanwezen. Deze "vroente" kon men duidelijk situeren op de kaart van Breda, namelijk tussen de westzijde van de Bredabaan en de Oude Baan. Aan de Sint-Antoniuskapel was een vertakking naar Brecht en Hoogstraten, de "Mickstraete " of de "heerbane naer Hoochstraete" genoemd. Rechtdoor en de kapel achter zich latend, ging het met een korte boog via de Van Hemelrycklei en de Mortel terug naar de Bredabaan. De Heislagse baan was een eerste vertakking naar Breda, maar men kon ook rechtdoor. Ongeveer een kilometer verder, ter hoogte van de eerste Sint-Jozefskerk, bevond zich een tweede vertakking.



'Wegennet' Kabinetskaart der Oostenrijkse Nederlanden (1771/78)

Tijdens de Franse periode (1701-1706) kwamen de steenwegen Brussel-Gent , Brussel-Bergen, Brussel-Leuven en Mechelen-Kontich tot stand. Eerst vanaf 1750 ging men de wegeninfrastructuur uitbreiden, zij het dan wel met verschillende systemen. De

Oostenrijkse regering hield het bij stads- en privaatinitiatief, de Franse dienst koos voor bruggen en wegen en staatsdirigisme, de Nederlandse minister van Binnenlandse Zaken en Waterstaat tenslotte meende dat de planning wel centraal stond, maar de uitvoering moest gebeuren door de plaatselijke besturen en door particulieren. De geschiedenis leerde ons dat de Belgen er een onverbeterlijk particularisme op na hielden. Jarenlang werd er strijd gevoerd tussen personen, tussen steden onderling en tussen steden en het centraal bestuur omwille van een weg, een kanaal, van haven- en opslagplaatsen en/of andere economische voordelen. Zelfs wanneer de staat in de achttiende eeuw de wegenaanleg wilde centraliseren, probeerde elke stad het grootste deel van de koek voor zich te hebben. Dat daarbij de gebieden met industrie, landbouw en handel bevoordeeld werden, is te begrijpen. In vergelijking met Brabant en Vlaanderen sloeg de Antwerpse Kempen inzake wegenaanleg maar een pover figuur. Het gebied ten noorden van de as Antwerpen-Lier-Aarschot was een verre verlaten uithoek van het land.

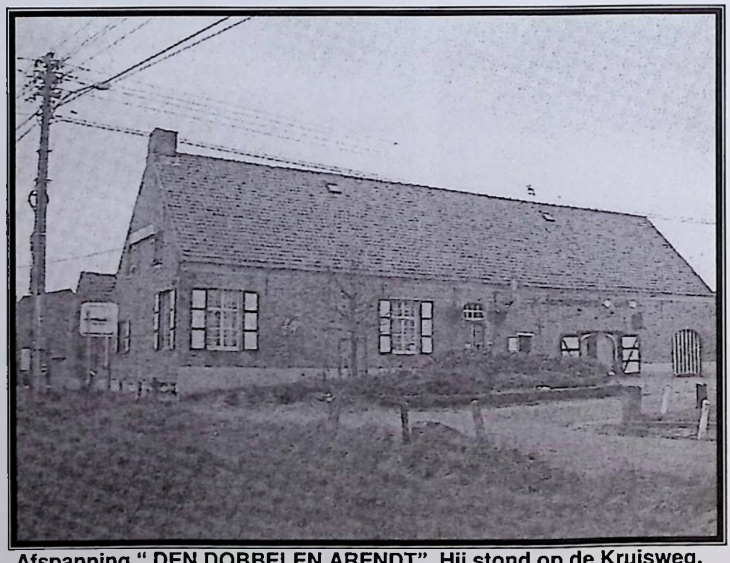
Tussen 1714 en 1795 werd in de Oostenrijkse Nederlanden 2.855 km steenweg aangelegd. Hiervan bevond zich ten noorden van Antwerpen enkel Antwerpen-Bellenhof met een vertakking Kleine Bareel-Kapellen. Om een fatsoenlijke en betrouwbare verbinding te hebben naar het noorden vanuit Antwerpen, zou men moeten wachten tot in de tijd van Maria-Theresia en het Oostenrijks bewind. Hertog Karel van Loreinen, gouverneur-generaal van de Nederlanden van 1741 tot 1780, en zijn minister markies Botta-Adorno, leidden pas echt het tijdperk van de steenwegen en kanalen in. Het was hun bedoeling de wederopbloei van de verarmde Antwerpse economie te bevorderen én het landbouwrendement van de Antwerpse Kempen te verhogen. Spijtig genoeg stonden de plaatselijke besturen niet altijd echt en met veel enthousiasme achter de plannen en de uitvoering van de wegen in noordelijke richting. De aanleg van de wegen ging stapje voor stapje. De grootste hindernis vormden de betalingsvoorwaarden. De financiële lasten van de wegenaanleg in die tijd moesten gedragen worden door het bestuur van gemeenten en steden. De aanleg van een weg hing dus vaak af van de prijs die men voor de aanleg diende te betalen. Zo was dat ook voor de stad Antwerpen. Deze zat financieel aan de grond door onder andere de Scheldesluiting, godsdienstoorlogen, wisselende bezettingen en aanzienlijke brandschattingen, enzovoort.

De terugbetaling van de lening of andere gebruikte gelden, gebeurde met de opbrengst van bareelrechten of tolgelden. Deze gingen terug tot in de Middeleeuwen, toen men een som moest betalen om over het grondgebied van de ene of andere kasteelheer te mogen reizen of om voorbij een stad te mogen varen. In het artikel *De tol van Westdoorn onder Wuustwezel* (uit WESALIA), lezen we dat deze tol toekwam aan de graaf van Hoogstraten. Oude archiefstukken bevestigen dat de rekeningen van de graaf van Hoogstraten uit de jaren 1530 –1539 van deze tol reeds melding maakten. In de zeventiende eeuw werd dit tolrecht betwist en gaf dit aanleiding tot enkele grote processen. Uit het eerste proces over de tolrechten leren we dat de tol van Westdoorn altijd een zwijgende tol is geweest en dat hij jarenlang door Geert Janssen werd geïnd. Een voerman uit Geertruidenberg bijvoorbeeld werd tot 40 gulden veroordeeld omdat hij was doorgereden aan het huis van Geert Janssen. Er stond geen tolhuisje, maar Geert Janssen woonde in zijn eigen huis naast "De Wildeman" te Westdoorn. Daar stak ook het wapen van de tol uit. Het tweede proces werd in 1648 gevoerd. Ter gelegenheid van deze rechterlijke uitspraak werd ook het tarief van de tol aangepast. Die was honderd jaar later nog in voege.

In den eersten komt aen den zelfden Heere Hertogh onder de voorseyde jurisdictie voor passagie voor een kerre met peert

7 duyten voor een kerre met twee peerden ende alles advenant
7 oorden van alle Roscammers peerden ider
5 duyten van ieder horne beeste
3 duyten van 100 schapen 12 ½ stijvers zijnde voor ider
1 duyt van ider vercken
1 duyte van ieder ganse
1 duyt van ideren persoon geladen met wolle ofte andere goederen van genuchte , 1 ½ duyt
D'éen seght het d'ander voorts.

Toen de verschillende leengoederen vervangen werden door een meer centraal gezag, verdwenen ook de tolgelden. Ze werden echter wel terug ingevoerd bij de aanleg van de steenwegen om op 1 januari 1867 definitief te worden afgeschaft op de staatsbanen. Het jaar nadien werden ze ook op de grotere provinciewegen afgeschaft. We konden lezen hoe " de tol van Westdoorn", geheven werd te Westdoorn, Gooreind en op de Kruisweg. Langsheen de wegen waren bij de ingang of uitgang van een dorp, of zelfs een eindje daarvan verwijderd, afspanningen gelegen. Deze afspanningen waren half boerderij, half logementshuis. Ze hadden een groter woonhuis (er waren logeerkamers voorzien), een grotere stalling (er moesten 6 tot 8 paarden gestald kunnen worden.) en een grotere koer of binnenplaats (er moesten meerdere chaisen klaarstaan voor de "reizende passanten") In deze grote afspanning woonde de postmeester. Postmeesters, koetsiers en postiljons waren eigenlijk de regerende macht op de grote baan. De "posten " waar men logeerde, waren het middelpunt van de grote baan Antwerpen-Breda. Voor Wuustwezel lag dit middelpunt halfweg de grote baan Antwerpen-Breda op de Kruisweg. Langs daar trokken de legers van noord naar zuid en omgekeerd. Daar op die driehoekige open plaats trof men de smid, de wagenmaker, de grote afspanningen,... In de voornaamste " Den Dobbelen Arendt" zwaaide Hendrik De Crom gedurende bijna 30 jaar (1672 – 1705) de scepter. Hij ontving het krijgsvolk, brouwde bier, leende geld, verkocht turf, ontving de reizende passanten, baatte er een boerderij uit en dreef handel. Het was het oude posthuis met op de nok van 't dak het erkenningsteken der tol- en posthuizen.



Afspanning " DEN DOBBELEN ARENDT". Hij stond op de Kruisweg.

Wie vanuit Nederland naar België (of omgekeerd) wenste te reizen moest ()daarvoor eerst een duidelijk gemotiveerde aanvraag indienen in Brussel voor een reispas. Het was niet zo vanzelfsprekend dat men meteen werd geholpen. Het douaneonderzoek aan de grens in Wuustwezel gebeurde aan of in " Hotel De Ster ", een zeer oude afspanning. Bij de aanvraag van de stoomtramspoorlijn werd aan die oude "statie" een douanekantoor gebouwd. De verlenging van deze lijn tot Wuustwezel (grens) werd toegestaan op 4 november 1889.

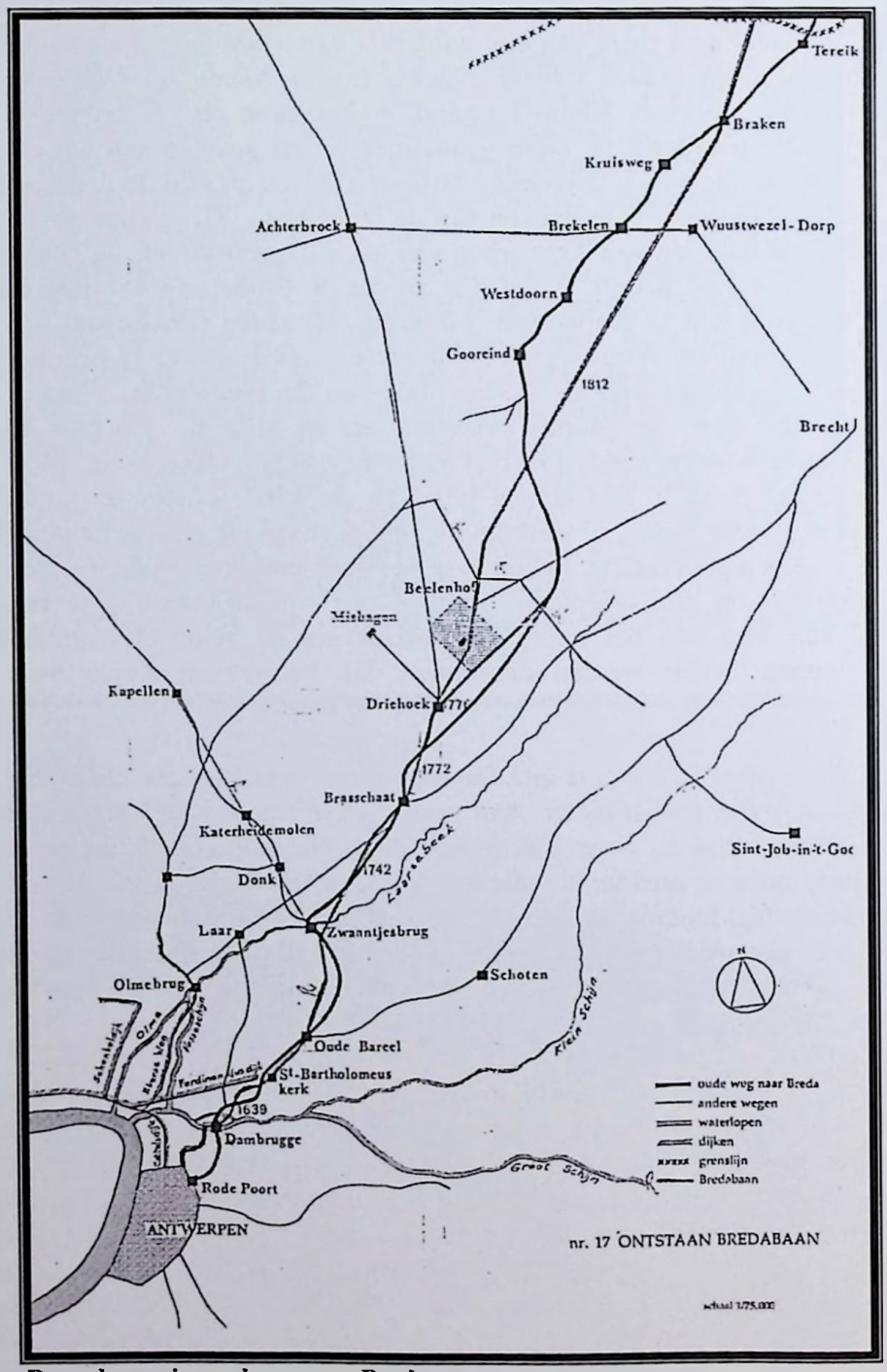
De Bredabaan

Het zal u misschien verwonderen dat we de geschiedenis van Gooreind beginnen met de geschiedenis van de Bredabaan. Deze geschiedenis is niet oud. Ze neemt pas een aanvang in het midden van de negentiende eeuw. Tot die tijd was er op de plaats waar Gooreind nu is niet veel meer dan een wildernis van heidevlakten en heidevennen. In die wildernis stonden enkele schamele behuizingen. Alleen op Oud-Gooreind, ook Boeren-Gooreind genoemd, Klein-Gooreind, Akkerveken en Noordheuvel stonden enkele schamele boerderijtjes. Deze gehuchtjes waren gelegen aan het einde van de goren, een moerassige streek begroeid met biezen, heide en schrale dennen. De locatie van het huidige Gooreind is te danken aan de Bredabaan. Zij is voor de ontwikkeling van de streek ten noorden van Antwerpen van het allergrootste belang geweest. Wat in het bijzonder Gooreind betreft, is het niet zo dat de Bredabaan het dorp doorkruiste, zoals dat het geval was in Antwerpen, Merksem, Eeckeren (Brasschaat was toen nog een deel van Ekeren) en Wuustwezel. De inwoners van deze vier gemeenten hadden al meerdere keren geklaagd over de slechte staat van de zandwegen. Waar nu eens het mulle zand, dan weer de enorme waterplassen en slijk de grootste hindernissen vormden. Bij slecht weder konden zij met hun lading graan, vlees, boter, hooi of hout de Antwerpse markt nooit in één etmaal bereiken. In 1802 schreef de prefect van het departement der Twee-Neten, d' Herbouville, dat geen enkele weg de heidevlakten in de Antwerpse Kempen doorkruiste. Indien men de streek niet door en door kende, kon men enkel vertrouwen op zijn oriëntatievermogen om zijn bestemming te bereiken. De aanleg van een weg was het middel bij uitstek om de heide te ontginnen. Velden waarlangs wegen liepen werden ontgonnen. De bebouwing stopte waar de weg eindigde.

Hoe zag zo'n weg er in die tijd uit? De weg moest veertig voet breed zijn, hetgeen neerkomt op ongeveer twaalf meter. Aan weerszijden van de weg lag een sloot, die vijf tot zes voet breed was en twee à drie voet diep. Het onderhoud van de weg moest gedaan worden door de boeren, die met hun gronden aan de weg grensden. Het bestuur van de gemeente hield hierop toezicht. In een reglement en ordonnantie van 1779 op het onderhoud van de wegen, was overeengekomen dat alle gaten, putten en laagtes met goed zand moesten aangevuld worden. Als dat niet gebeurde, dan kon men beboet worden met drie gulden.

De Bredabaan was voor onze streek van levensbelang. Het was er de verkeers- en ook levensader van Wuustwezel en lag halfweg tussen twee belangrijke garnizoenssteden Antwerpen en Breda. Het diende als overnachtplaats voor voorbijtrekkende troepen. De afstand tussen Antwerpen en Breda bedroeg twee dagmarsen. Ze werd dan ook door de bevolking "heirbaan" genoemd, al is het niet bewezen dat het er één uit de Romeinse tijd zou zijn. Voor de aanleg van de huidige Bredabaan bestond de verbinding bijna uitsluitend uitzandwegen. In Wuustwezel ging dat van het huidige Dennenhof, dwars door het huidige domein van "Koch", de huidige Oude Baan, Oud-Gooreind, Akkerveken, Sint-Willebrordusstraat, Baan, Kruisweg, Braken en Tereik naar de

Nederlandse grens. Het gedeelte "Dennenhof" tot aan de huidige Oude Baan-hoek Beukendreef-Rode Dreef is verdwenen. De rest van het tracé is ongewijzigd gebleven. Het was een slingerende weg die tevens de verbinding vormde tussen de nederzettingen die als eilandjes verspreid lagen in de eindeloze heidevlakten die bezaaid lagen met vennen en bossen. Langs die weg waren er hier en daar rustplaatsen. Zij werden door het volk "schors" genoemd. Zo lag er één in het domein van Koch aan het "Rietven". Deze schors was eigendom van de gemeente, maar werd onwetend door Koch beplant en was zeer belangrijk. Ze had een kleine marktplaats waar de reizigers koopwaren konden verhandelen. Er waren zelfs houten wagenassen in voorraad om gebroken assen te vervangen. Het ven diende als drinkplaats voor de paarden. Een stenen trap daalde erin af om water te kunnen scheppen. In de schors heeft men Napoleonkeien gevonden. Het waren grote ruwe stenen voor de afboording van de trap. Deze afspanning werd ook nog druk bezocht wanneer de Bredabaan reeds was aangelegd.(zie Arthur Bosschaerts)

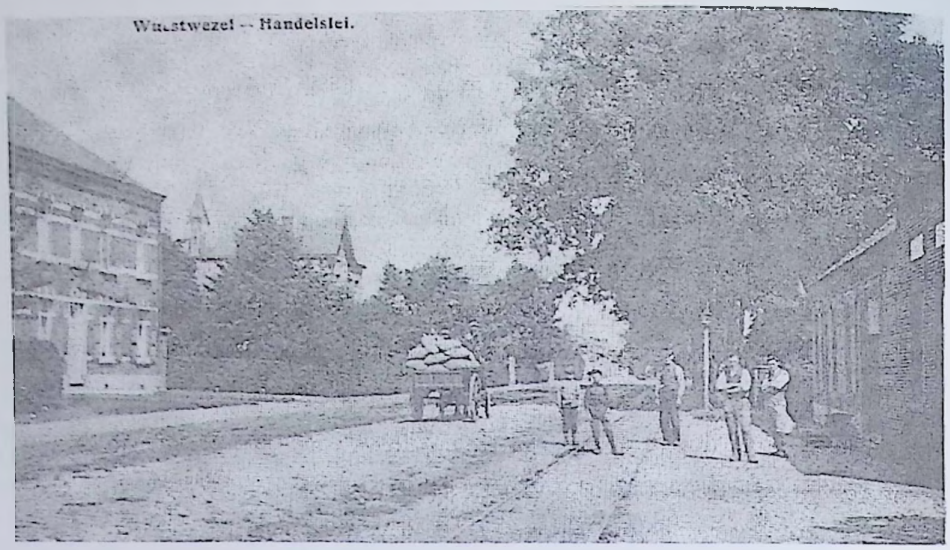


De oude en nieuwe baan naar Breda.

We schrijven dan begin negentiende eeuw. Van Keizer Napoleon komt het bevel tot de aanleg van de "moderne Bredabaan". Het is deze aanleg die aan de oorsprong van Gooreind ligt. Zij was voor de streek ten noorden van Antwerpen van het allergrootste belang geweest. Zonder de Bredabaan zou er ook geen sprake zijn geweest van Gooreind. Het was niet zo dat de Bredabaan het dorp doorkruiste, zoals dat gebeurde in Merksem, Brasschaat of Wuustwezel. Gooreind bestond toen gewoon nog niet. De oprichting in Gooreind van een "Posterij" aan de Bredabaan, ligt aan de basis van de eigenlijke ontwikkeling van Gooreind. Onze voorouders wisten heel wat te vertellen over "den steenweg van Napoleon" zoals bijvoorbeeld over de " postkarrekens" die nieuws meebrachten uit de stad, over de "char à banc" die iedere week de mensen naar de stadsmarkt bracht, over "Den Luchtbal" en de oude afspanning met de onafscheidbare Mus, bijgenaamd "den Duits", die met zijn "turfbot" de "Pruisen " leerde dat hij de baas was uit "Den Luchtbal" en over nog vele echte en onechte vertelsels uit de goede oude tijd. De oorzaak van dat alles was de steenweg. Het Is dan ook wel van enig belang dat wij weten hoe en wanneer die steenweg werd gelegd en vooral hoeveel moeite het verkrijgen van die baan aan onze voorouders heeft gekost.

De grond in Gooreind was bijna geheel eigendom van grote grondeigenaars, meestal kooplieden of handelaars. Wij denken bijvoorbeeld aan de heer Tassaert (156 ha), de Heer Locke (141 ha), de heer Mertens (93 ha), enzovoort. De gemeente Wuustwezel zelf bezat 230 ha grond. In de tijd dat Gooreind uitgroeide tot een dorp, behoorde een uitgebreid gebied toe aan de heer Jaak Koch. Hij was afkomstig van Brussel. Om gezondheidsredenen werd hem aangeraden een verblijf te zoeken in de gezonde vrije natuur. Dat vond hij te Gooreind. Daar stond de sulfaatfabriek van de heer Tassaert te koop. In 1846 werd een eerste perceel van ongeveer 4,5 ha aangekocht door Koch.





Onze geschiedenis leert ons dat Belgen er een onverbeterlijk particularisme op na hielden. Jarenlang werd er geruzied tussen personen, tussen steden en het centraal bestuur omwille van de aanleg of de ligging van een weg, een kanaal, enzovoort. Zelfs als de staat in de achttiende eeuw de wegenaanleg wilde centraliseren, probeerde elke stad het grootste deel van de koek naar zich te trekken. Dat daarbij de gebieden met industrie, landbouw en handel bevoordeeld werden, was de normaalste zaak van de wereld. In vergelijking met Brabant en Vlaanderen sloeg de Antwerpse Kempen inzake wegenaanleg maar een pover figuur.

Tussen 1714 en 1795 werden in de Oostenrijkse Nederlanden 2.850 km. steenweg aangelegd. Hiervan bevond zich ten noorden van Antwerpen enkel de steenweg Antwerpen-Beelenhof met een vertakking Kleine Bareel-Kapellen. Om een degelijke en betrouwbare verbinding te krijgen vanuit Antwerpen naar het noorden, moeten we wachten tot Maria -Theresia en het Oostenrijks bewind. Hertog Karel van Lorreinen, gouverneur-generaal van de Nederlanden tussen 1741 en 1780, en markies Botta Adorno, zijn minister, leidden het tijdperk van de steenwegen en kanalen in. Het was hun bedoeling de wederopbloei van de verarmde Antwerpse economie te versnellen. Het bestuur stond ook niet altijd daadwerkelijk en met evenveel enthousiasme achter de plannen en de uitvoering van de wegen in de noordelijke richting. Het werk vorderde slechts met mondjesmaat, telkens enkele luttele kilometers. Een grote hindernis vormde zeker ook de betalingsmodaliteiten. De financiële lasten van de wegenaanleg moesten in die tijd gedragen worden door het bestuur van de steden en gemeenten, zodat het al of niet tot stand komen van de weg in feite afhankelijk was van de toestand van de schatkist van het de betrokken lokale bestuur. Dat was ook voor Antwerpen het geval. De Scheldestad zat in die periode op sommige momenten financieel aan de grond. Het mag ons niet verwonderen dat enkel het kapitaal van banken en rijke burgers de nodige fondsen kon bezorgen. Ofwel geschiedde dit in de vorm van een lening die onderschreven werd door belangstellenden, ofwel werd aan particulieren de toelating verleend om een weg te leggen. De genoemde toelating en voorwaarden, in de vorm van een contract, noemde men "octrooi". Onder het Franse bewind zal opnieuw een meer centraal gedirigeerd beleid gevoerd worden, betaald door de staatskas en in functie van militaire belangen. De terugbetaling van de lening of andere geïnvesteerde gelden gebeurde met de opbrengst van de bareelrechten of tolgelden. Toen het leenstelsel vervangen werd door een centraal gezag, verdwenen ook de tolgelden. Bij de aanleg van

de steenwegen werden ze opnieuw ingevoerd om op 1 januari 1867 definitief te worden afgeschaft op de staatsbanen en het jaar nadien op de provinciewegen.

Laat ons nu kijken naar de aanleg van de Bredabaan. Wuustwezel lag dus halfweg tussen Antwerpen en Breda, twee sterke garnizoenssteden. De troepen, die van de ene stad naar de andere trokken, deden zulks in twee dagreizen met oponthoud te Wuustwezel. Het Is dan ook geen wonder dat langs de "heirbaan" grote afspanningen stonden, zoals het huis naast de kapel van Westdoorn, maar vooral op de Kruisweg waar het aloude "posthuis" stond met zijn "Sinterklaas" (zoals de kinderen zegden) op de nok van het dak. Die zogenaamde Sinterklaas was het overeengekomen teken voor de postkarren die daar in het posthuis van paarden konden veranderen en waar aan de "postiljons" kost en inwoon werd verschaft. Het posthuis deed ook dienst als "hotel" voor de reizende passanten "

De oude weg zou geleidelijk recht getrokken en verhard worden. Dat ging echter allemaal zeer traag. In 1700 was enkel het stukje van Antwerpen tot Merksem verhard. De situatie verbeterde na 1750, toen men de wegeninfrastructuur ging aanpassen. Maar welk systeem moest men kiezen? Ze verschilden onder het Oostenrijks, het Frans en het Nederlands bewind. Om een degelijke verbinding te krijgen vanuit Antwerpen naar het noorden van de provincie, zou men nog moeten wachten tot Maria-Theresia. Men wou de wederopbloei van de verarmde Antwerpse economie en de landbouw van de Antwerpse Kempen bevorderen. Maar de uitbreiding van de wegen naar het noorden wilde niet opschieten. De grootste hindernis vormde de financiën. Wegenaanleg viel ten laste van de steden en de gemeenten en daar viel maar weinig te rapen. De aanleg van een nieuwe weg kon echter ook uitgevoerd worden door particulieren die daarvoor een speciale toelating kregen van het centrale bestuur dat ook de voorwaarden bepaalde. De terugbetaling van de lening of het gebruikte geld gebeurde met de opbrengst van de bareelrechten of de tolgelden. De barelen waar de tolgelden werden geïnd, werden verpacht aan de meestbiedende voor een vaste periode. De tolgelden verschilden van weg tot weg en volgens de aard van het vervoer. Op de Bredabaan in Merksen bedroegen ze drie stuivers voor een kar, een wagen of koets getrokken door twee paarden, één stuiver per paard en een halve stuiver voor het hoornvee. De namen "Oude Bareel" en "Kleine Bareel" vinden hun oorsprong in deze bareelrechten.

Het duurde tot 1739 wanneer de prins van Salm-Salm, hertog van Hoogstraten, het initiatief nam om verharde wegen te verkrijgen. Hij meende de landbouwopbrengst van zijn gebied te kunnen verhogen indien de aanvoer van meststoffen en de afvoer van producten kon gebeuren langs verharde wegen. De boeren van Wuustwezel, Loenhout, Brecht en Hoogstraten hadden reeds herhaaldelijk geklaagd dat zij met hun lading graan, vlees, boter, hooi of hout de Antwerpse markt niet in één etmaal konden bereiken. De voornaamste oorzaak was de slechte toestand van de wegen, waarin nu eens het mulle zand, dan weer de enorme waterplassen en slijk de voornaamste hindernissen vormden. De hertog kon rekenen op de eigenaars van de " hoven van plaisantie", die zich op grondgebied van Brasschaat bevonden. Deze personen waren meestal invloedrijke Antwerpse burgers die er warmpjes bijzaten. Een derde stem ten voordele van de nieuwe weg was het stijgende aantal reizigers dat over land de reis naar Nederland of België maakten. Reden daarvan was de sluiting van de Schelde sinds 1648. Vanaf 1710 waren er regelmatig diligencediensten: o.a. naar Breda. Zowel het stadsbestuur als de voerlieden met het statuut van stadsambtenaar hadden ook voordeel bij een goede verbinding. Een laatste groep van belanghebbenden waren de "kasteleins", de uitbaters van de afspanningen die langs de weg ontstaan waren of die nog zullen ontstaan. Zo had men er verschillende in Brasschaat zoals bijvoorbeeld de Groene Jager. In Wuustwezel had men het posthuis op de Kruisweg. Zeker is dat een

der ambassadeurs van Napoleon, een der voorvaders van de bankiersfamilie Rothschild, daar overnacht heeft. Op oude stafkaarten staan enkele van die afspanningen aangeduid als "poste de chevaux", wisselplaats voor paarden. Die wisselplaats was er nodig, niet alleen voor de paarden, maar eveneens voor de postiljons en de reizigers. Men kon er eten, drinken, rusten en overnachten. Het waren ook de plaatsen waar de wisseling van de paarden gebeurde. Zo bevond de afspanning "De groene jager" zich op de plaats waar de steenweg veranderde in een zandweg en waar de trekkracht moest aangepast worden.

In 1742 was de verharding en het rechttrekken gevorderd tot in Brasschaat. Dan valt alles stil tot 2 mei 1776. Toen kreeg kasteelheer Beelen van Brasschaat de toelating om de steenweg te verlengen met 2.885 m. wat hem zou brengen tot aan zijn kasteel "Bellenhof". Zijn plannen reikten nog wel verder, maar door omstandigheden werd de uitvoering weer maar eens uitgesteld. De ontginning van de heide verliep niet naar wens. Er waren te veel plaatselijke belangen en tegenstellingen in het spel. Zou men de steenweg verlengen richting Essen, Hoogstraten of Wuustwezel?
Het zal weer meer dan twintig jaar duren vooraleer men, om zuiver militaire redenen, de steenweg zou verlengen naar Breda. Essen en Hoogstraten moesten nog wachten tot 1846 en 1856.



Keizer Napoleon Bonaparte

In 1806 had de Franse regering besloten tot de aanleg van een goede verbinding tussen Antwerpen en Breda. Hoewel het besluit tot aanleg vaststond, lag het tracé nog lang niet vast De betrokken gemeenten in België en Nederland wilden allemaal de nieuwe weg door hun stad of gemeente laten passeren. Langs de nieuwe weg zouden immers duizenden en duizenden reizigers passeren en het aanzien van de stad of het dorp zou enorm verhogen. De nieuwe weg zou ook zorgen voor grote economische voordelen. Vandaar dat er twist en afgunst ontstond tussen de betrokken besturen. Op 20 augustus 1806 ontving de meier van Wuustwezel een schrijven van de prefect van het

"Département des deux Nèthes" met het grote nieuws: "Zijne majesteit de Keizer beveelt het aanleggen van de baan van Antwerpen naar Breda".

ANVERS, le 20e Aout an 1806
PREFECTURE
DES
DEUX- NÊTHES
Le Préfect du département des Deux- Nêthes

A Monsieur le Maire de la Commune de Wuestwezel

Le Majesté l' Empereur vient d'ordonner, Monsieur le Maire, la construction de la route d'Anvers à Breda. Le gouvernement hollandais exécutera les travaux sur la portie de son territoire.

L'Empéreur a assure les fonds pour la partie de route à construire sur le territoire français. .....
We geven hier de vertaalde korte inhoud van de brief.

Aux propriétaires, Cultivateurs, autres habitants de la commune de Wuestwesel

Mijn Heer de Prefect van dit Département heeft mij berigt door sijnen brief in dato van den 20ste deser maend, dat syne Majesteijt den Keyser en Koning
geordonneert heeft het maeken van eenen steenweghe van Antwerpen naer Breda, passerende volgens de syn van dien brief door deze gemeynte van Wuestwesel. Opdat het machien voor desen steenwegh niet te kostbaer en soude sijn voor het Gouvernement, ende oock uijt rede, dat de steenweghe zeer groote profijten sal toebrengen voor de generaliteijt van dese oude gemeynte heeft den Heer Prefect bij zijne voorseijde brief mij belast van de eigenaars ende landbouwers dezer gemeijnte te aensoeken ten eynde zij hun souden willen verplichten van met de inwoonders van Eeckeren het transport der noodige casseijen te doen van "Den groenen Jaeger" af tot op de plaatsen daer sij gelegt moeten worden.
't Is ingevolge deze orders, dat ick, ondergeteekende, de maire van Wuestwe-sel aenspreeken de eijgenaars, landbouwers, en de oudere inwoonders deser gemeynte van hun te verplichten tot het doen van het voorseyt transport. Ofte wel van ider in 't besonder, naermaete van Sijne middelen te doen dusdaenige genereuse offers ofte presentaties van het geseyt transport.
Hunnen goeden wille ende hun aendacht . De onbequamheid van hunne mid-delen soude geweerdigen te nemen eenige maetregelen door welcke er soude worden aen hetgene dat er soude te kort leveren voor de volbreck-sinnige jare de selve transporten.

Wuestwesel, 27 aout
Anthonissen
Maire

Aan de achterzijde van deze brief stond het volgende te lezen:

« MONSIEUR Jean François Joseph Vinck de Wuestwesel a offert de fournier pendant une année , deux charettes et deux chevaux pour le dit transport.

Het Hollands Gouvernement zal de werken op zijn grondgebied uitvoeren. De keizer heeft geld beschikbaar voor het aanleggen van de baan op Frans grondgebied.
De Prefect meende dat dit onschatbaar voorrecht door de inwoners van Wuustwezel met genoegen aanvaard zou worden, daar er grote voordelen uit zouden voortvloeien. Hij hoopte aldus, dat de bewoners zouden beantwoorden aan zijn oproep tot het vervoer van kasseien. Deze kasseien waren afkomstig uit de steengroeven van Quenast en Lessen. Ze werden over de Zenne en de Dender naar Antwerpen verscheept. Van daaruit werden ze met wagens door de plaatselijke boeren naar hun bestemming gebracht. De inwoners van de vier gemeenten, Antwerpen, Merksem, Ekeren en Wuustwezel konden heel gemakkelijk dat vervoer doen. Als het vervoer echter ten laste van de regering zou gebeuren, dan zou het grootste deel van de gelden daardoor opgeslorpt worden en zou het voltrekken van de werken vertragen. De Prefect verzocht de Meier al het mogelijke te doen, om van de inwoners te bekomen, dat zij de kasseien zouden vervoeren die in Antwerpen zouden aankomen. Als de vrachtvoerders met hun karren van de markt terugkwamen, konden ze immers heel gemakkelijk dat werk verrichten.

Aanstonds deed Meier Fr. Anthonissen een oproep tot de inwoners om mensen van goede wil te vinden, die het vervoer van de kasseien zouden willen doen. Aan de achterzijde van deze oproep stond:

" Mijnheer Jan Frans Vinck, heer van Wuustwezel en Westdorne, heeft zich aangeboden om gedurende één jaar twee karren en twee paarden te leveren voor genoemd vervoer".

Daarna richtte de Meier een schrijven "aan die van Loenhout" met het verzoek mede het vervoer te doen, daar zij er evenveel voordeel zouden uithalen als die van Wezel.

Het nieuws van de aanleg van de grote baan werd geestdriftig onthaald, maar veroorzaakte eveneens veel herrie in het dorp zelf. Er bestonden toen in deze streek drie overgangen naar Holland : in Putte, in Hoogstraten en in Wuustwezel. Wuustwezel scheen te vrezen voor zijn baan, want einde 1806 richtte de meier van Wuustwezel zelf een schrijven aan Napoleon om hem te overhalen de nieuwe baan langs hier te doen leggen. Er ontstond ook grote herrie tussen enerzijds de gehuchten langs de oude weg en anderzijds de personen uit het dorp van Wuustwezel. De bewoners van Oud-Gooreind, Westdoorn, Breikelen en Kruisweg vreesden met de komst van de nieuwe baan een deel van hun inkomsten te verliezen. Zij pleitten dan ook voor het behoud van de oude weg als bedding voor de nieuwe baan. De bewoners van het dorp ijverden voor een nieuwe tracé vanaf de "Groene Jager" in Maria-ter-Heide rechtstreeks naar Wuustwezel en de grens.

In 1807 was een afvaardiging van het gehucht Kruisweg naar de Prefect gegaan om te bekomen dat de nieuwe baan langs hun gehucht zou gelegd worden. Op 1 september 1807 schrijft secretaris Verbeeck naar Prefect d'Argenson en het bestuur van Bruggen en Wegen om het pleit te beslechten. Het was een uitgebreide brief waarvan wij de verkorte inhoud weergeven zoals hij is uitgegeven in Wesalia 1926/2 door K.C. Peeters

"De afvaardiging van inwoners van de Kruisweg heeft gezegd dat het ontwerp der baan langs het dorp onuitvoerbaar is daar de grond op sommige plaatsen
wel vier tot vijf meter turf en moer bevat. Daarom heeft zijne majesteit drie richtingen voorgesteld.

1° gaande rechtstreeks op de kerktoren van Wuustwezel en dan naar Groot-
Zundert.
2° langs de kapel van Westdoorn , zo op de Kruisweg en dan naar Groot-Zundert.

3° Volgend omtrent de Oude Baan.

Men zou de eerste moeten nemen. Waarom? In ogenschouw nemende:

1° de lengte in iedere richting;

2° de vergoeding te betalen aan de eigenaars der onteigende gronden;

3° de stevigheid van de ondergrond.

1° LENGTE: de eerste en tweede richting hebben ongeveer dezelfde lengte,
de derde is veel langer dan de eerste en de tweede.

2° ONTEIGENINGEN:

I - richting I: 3 km. weiden en bebouwde gronden;

II - richting II: 6 km. weiden en bebouwde gronden;

III - richting III: 5 km. weiden en bebouwde gronden.

3° ONDERGROND

De afvaardiging zegde dat er op sommige plaatsen wel 4 tot 5 meter turf en moeras te vinden was in de eerste richting. De waarheid was dat er op een lengte van 1 km. slechts één ophoping te doen was , die gemiddeld 1 meter bedroeg. Daarbij, moest men de richting langs Westdoorn nemen, dan moest men evenveel ophopingen doen. Overigens, zo het nodig was zou de bevolking van Wuustwezel wel zorgen dat de ophoping ten gepaste tijde klaar was.

Uit andere oogpunten beschouwd verdient de eerste richting de voorkeur. Waarom?

1° Ze doorsneed bijna over heel haar lengte heiden en onbebouwde gronden. Deze zouden ontgonnen worden zodra er een goede wegenis was.

2° De steenweg zou steeds een krijgsbaan zijn, die Holland met België verbond. Daar onze gemeente voortdurend werd aangeduid als rustplaats voor de troepen, was het van groot belang dat de troepen zo dicht mogelijk bij het Dorp konden liggen.

3° De bewaking der baan: De gendarmerie die in het Dorp gevestigd was, kon heel gemakkelijk de baan bewaken als men dicht bij het Dorp kwam.

4° Nam men de eerste richting dan paarde men het nuttige aan het aangename: een rechte steenweg die de kom van het Dorp doorsneed, was veel schoner dan een kronkelende baan die slechts twee of drie gehuchten raakte. Bovendien zou het niet redelijk zijn een gehucht met enkele huizen te bevoordelen ten nadele van de kom van de gemeente waar toch zeker de meeste mensen woonden.

We mogen er zeker van zijn dat dit schrijven de doorslag heeft gegeven. Het antwoord liet echter nog lang op zich wachten. Het was pas op 28 juli 1810 toen men het antwoord van ingenieur Briëre de Mondétour ontving. Deze ingenieur had de opdracht gekregen het ontwerp op te maken. Doorslaggevende argumenten ten voordele van het rechtlijnige tracé waren:

- de kortere afstand

- minder onteigeningen

- de mogelijkheid van ontginning der braakliggende heidegronden

De dienst van Bruggen en Wegen stelde evenwel twee voorwaarden aan de boeren:

Zij moesten, wanneer ze met hun kar ledig van Antwerpen terugkwamen, de nodige kasseien vervoeren

Zij moesten eveneens instaan voor de nodige grond, om de aanzienlijke ophoging in het lagere gebied tussen Beersgat en Wuustwezel Dorp te kunnen verwezenlijken.

De Heer De Vinck verklaarde op 5 augustus 1810 schriftelijk dat hij dit werk op zich nam. Daarna werd onmiddellijk met de werken begonnen. Over de uitvoering van die werken is zeer weinig geweten. Er werd wel verteld dat men de paaltjes die het hoogtepeil aangaven in de zone Beersgat-Wuustwezel Dorp enkele serieuze kloppen van de zware hamer op hun kop had gegeven. Dat betekende dat heel wat minder zand aangevoerd moest worden. Het verklaart ook de laagte die men nu nog altijd ziet tussen Beersgat en Wuustwezel Dorp.

De weg was voltooid in 1811-1812. Hoe zag die weg eruit? De wegbedding had een breedte variërend van 17 tot 20 m. Er was een middenvak van 5 meter, bedekt met kasseien. Aan weerszijden van de baan was een strook van 3,50 meter mul zand voor de rijpaarden en het vee. Daarnaast stond een rij bomen en was er een gracht.
De boomplantingen hadden een drievoudig doel:

- het water, dat door de bolvormige aanleg van de weg naar de tweekanten afvloeide, voor een gedeelte aan de grond onttrekken

- **de wegbedekking moest de wortels bijeen houden**

- **aan mens en dier in de zomer de nodige schaduw bezorgen**

De kasseien, afkomstig uit de steengroeven van Quenast en Lessen, werden over de Zenne en de Dender naar Antwerpen verscheept. Van daaruit werden ze met wagens door de plaatselijke boeren naar hun bestemming gebracht. Men gebruikte gemiddeld 250 stenen per strekkende meter, waarvan de prijs, afgeleverd per schip te Antwerpen, 20 à 25 fr. per duizend bedroeg in 1770 en 50fr. per duizend in 1810. Bij het leggen verdiende een kasseier in de periode van 1750 tot 1775 gemiddeld 3 fr. per roede en 3,50 fr. per duizend in 1810. Het aanleggen van kunstwerken zoals riolering, grachten, barelen en de bedding, gebeurde door ongeschoolde werklieden die daarvoor een dagloon ontvingen van 7 tot 12 gulden.

Als samenvatting mogen we besluiten dat de Bredabaan aan de basis heeft gelegen van de economische ontsluiting van heel de streek ten noorden van Antwerpen. De lange tijd tussen het begin der werken in 1639 en de voltooiing in 1811 had als enige oorzaak het gebrek aan motivatie bij de centrale regering. Het onvruchtbare heidegebied in Brasschaat vormde een natuurlijke barrière voor een eventuele landbouwuitbreiding, terwijl Antwerpen zelf veel meer belang had bij goede land- en waterwegen naar het zuiden. Door de wisseling van het Oostenrijkse met het Franse bewind in 1795, kwam voor het betrokken gebied tenslotte toch ook een gunstige kentering. De militaire strategie van Napoleon was daarbij van doorslaggevende invloed. Het oude wegdek van Napoleon is vele jaren bewaard gebleven. De strook zand aan de ene zijde werd gebruikt voor de bedding van de latere tramlijn. De andere strook verdween pas met de herprofilering van de steenweg voor de oorlog 1940-45. De grote bomen die aan weerszijden nog staan, behoren nog tot de originele aanplanting.

OVERZICHT VERKEER BELGISCH - NEDERLANDSE GRENS IN 1955

	personen-auto's	auto-bussen	vracht-wagens	TOTAAL
Daggemiddelde	***7.182617***		***1.4749.273***	
Jaargemiddelde	**2.830.000**	**250.000**	**580.000**	**3.660.000**
Aantal pers.	**2,6 pers/auto**	**20 pers/bus**	**1 persoon**	
Totaal pers.	**7.400.000**	**5.000.000**	**580.000**	**13.000.000**
Nationaliteiten				**Totaal**
België	**3.882**	**223**	**514**	**4.619**
Nederland	**2.872**	**382**	**896**	**4.150**
Overige	**428**	**12**	**64**	**504**

De Napoleonsweg

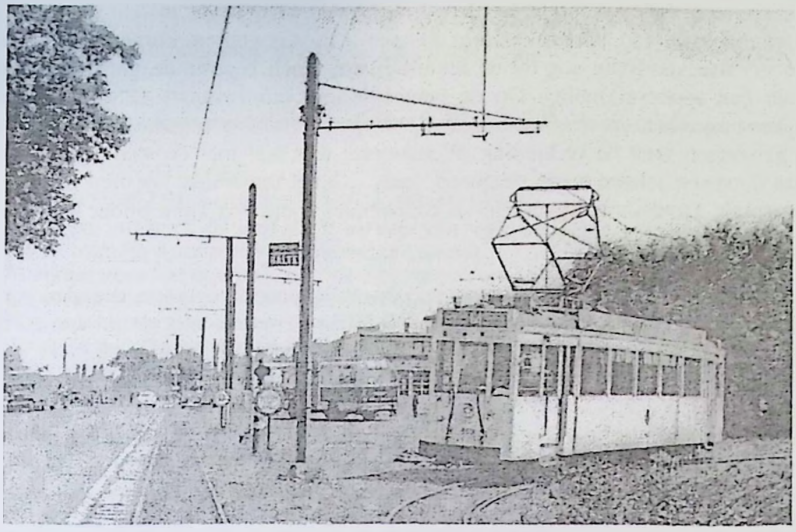
Al van oudsher loopt over het grondgebied van Rijsbergen en Zundert een wegverbinding tussen Breda en Antwerpen. Hoewel de oorsprong van de weg niet meer precies te achterhalen valt, staat zeker vast dat deze er al vanaf de middeleeuwen gelegen heeft. Reeds in de vijftiende eeuw bleek deze weg, ook wel heirbaan genoemd, van betekenis te zijn geweest. In 1810 vond de inlijving van Nederland bij het Franse rijk plaats. Zo ontstond er dus meer goederenverkeer tussen noord en zuid. In de achttiende eeuw was er in Frankrijk al een belangrijk aantal wegen verhard. Breda maakte met zijn vier verharde wegen (in totaal vijf kilometer) een uitzondering. Een goede verbinding met het zuiden bleek noodzakelijk. De militaire belangen vond keizer Napoleon zelfs meer urgent om de verbetering van de wegen te bespoedigen. Napoleon wilde een wegennet aanleggen dat alle delen van zijn rijk met elkaar verbond. Reeds op 28 juli 1806 had de Franse regering het besluit genomen tot een goede verbinding met België en Nederland. Alhoewel het besluit tot aanleg vaststond, lag het aan te leggen tracé nog niet vast. Er was sprake over een tweetal mogelijkheden. Een tracé van Antwerpen via Wuustwezel, Zundert, Rijsbergen, Breda. Of een tracé van Antwerpen via Putte naar Bergen-op-Zoom.

Natuurlijk wilde iedere betrokken gemeente het meeste nut uit de onderneming halen, vandaar dat er veel afgunst en twist ontstond. Hieraan kwam een eind toen keizer Napoleon op 15 mei 1810 een keizerlijk decreet liet uitvaardigen over de aanleg van het tracé Antwerpen-Breda. De bewoners van de omliggende dorpen waren verplicht dagen achtereen met paard en kar te helpen. Voor overuren was er geen geld voorzien. Velen probeerden onder de verplichting uit te komen. Zo'n "deserteur" werd, als hij gevonden werd, met een dubbele portie werk opgescheept. Napoleon stuurde zelfs Spaanse krijgsgevangenen om te helpen werken aan de weg. Als eind 1813 de aanleg voltooid is, is deze weg "der eerste klasse" een enige echte Napoleonsweg. Deze weg sloot aan bij onze Bredabaan en liep dan verder naar het noorden.

De stoomtram



Aankomst van den Tram. L'Arrivée du Tram *Gezicht,*



Nadat de aanleg van de Bredabaan – de eerste **steenweg** – het mogelijk maakte dat de "postsjees" door postiljons bestuurd en door een ruiter voorafgegaan, onder luid zweepgeklap als een bliksemschicht voorbijvloog, stond de tijd niet stil. Door de aanleg van de spoorlijn Antwerpen-Kalmthout-Roosendaal, verminderde het vervoer van reizigers en post over de Bredabaan. De paardenpost werd in 1861 afgeschaft en er werd nog enkel voorzien in het vervoer van reizigers naar Breda.

DE ONTWIKKELING VAN HET BUURTSPOORNET

In de tweede helft van de negentiende eeuw maakten landbouw en nijverheid een grote crisis door. Deze crisis werd grotendeels veroorzaakt door het gebrek aan voldoende snelle en aangepaste gewestelijke vervoermiddelen. Onder druk van deze omstandigheden besloot de staat een net van buurtspoorwegen aan te leggen. Op verzoek van de stad Antwerpen en de gemeenten Merksem, Brasschaat, Wuustwezel, Loenhout en enkele gemeenten in Nederland, werd op 15 mei 1886 besloten de lijn Antwerpen-Brasschaat-Breda ter studie te leggen. Het baanvak Antwerpen (Klapdorp)-Merksem (Oude Barreel) werd sinds 1878 geëxploiteerd met paardentractie. Een vergunning van 09/08/1887 verleende eveneens de toelating om met stoommachines in de stad te rijden. Na een tijd voldeed de paardentractie niet meer aan de eisen van de tijd. Men besloot dan ook in 1897 de elektrische tractie in te voeren. De stad Antwerpen liet op haar grondgebied een elektrische lijn met luchtnet bouwen.

De vergunning voor het baanvak Merksem (Oude Bareel)-Brasschaat werd aangevraagd op 08/09/1885. De lijn werd op 20/07/1887 in gebruik genomen. De verlenging van de lijn tot Wuustwezel (Grens) werd toegestaan op 04/11/ 1889. De opening had plaats op 03/01/1890. Men ging daarna een tramlijn tussen Antwerpen en Breda bestuderen. De grootste moeilijkheid was de nodige kapitalen te vinden. Op 23-12-1886 besloot men dan ook voorlopig enkel het vak tussen Merksem (Ode Bareel)- Brasschaat-Polygoon aan te leggen. Het vak Antwerpen Varkensmarkt-Merksem Oude Bareel werd reeds vanaf 20-07-1879 bediend door een paardentram.

De stoomtram doorkruiste steeds meer en meer, de verschillende gewesten van het land en deed overal handel, nering en welvaart ontstaan. Een gemeente die hieraan niet zou

meedoen, zou een dode gemeente worden. Brasschaat, werd in de laatste dagen nog opgenomen en zou alzo op een halfuur afstand van Antwerpen komen te liggen. Wuustwezel was voorlopig nog bij de achterblijvers. Toch hechtte de gemeente veel belang aan een spoorverbinding. Op de gemeenteraad van 1 maart 1886 werd het ontwerpplan besproken dat de Gouverneur op 30 januari had overgemaakt. Men was volledig gewonnen voor de verbinding. Wuustwezel was wel met de stad Antwerpen verbonden door een schone brede steenweg, maar... bleef ten achter als men over een spoorweg sprak. Landbouw, nijverheid en koophandel zouden er flink onder lijden en hoe langer hoe meer wegkwijnen.

Vooraleer aan de aanleg van een stoomtramspoorweg te kunnen beginnen, dienden eerst de gronden hiervoor aangekocht te worden. De NMVB wenste een stuk grond van 1.750 vierkante meter aan te kopen van het bestuur der Burgerlijke Godshuizen. Het was gelegen langs de Bredabaan, perceel D nr. 722. Men wilde 8.000 B fr. per ha. betalen, wat neerkwam op de prijs van 1.400 fr. Eerst moest er echter een akkoord bereikt worden met de huidige huurder. Deze diende vergoed te worden voor de geleden schade aan zijn gewassen. De NMVB moest ook voor een goede afwatering zorgen en voor een wegenis. Verder lezen we daarover: *Tusschen ons, gouverneur der provincie Antwerpen, handelend in naam van de Belgische staat conform.... En in aanwezigheid en bij tussenkomst van de heer Constantin de Burlet, directeur generaal NMVB... werd het volgende overeengekomen: De Burgerlijke Godshuizen van Antwerpen verklaren af te staan aan de Belgische Staat...een terrein van 17 a. 50 ca. af te delen van een perceel land gelegen te Wuustwezel, in de plaats "Het Dorp" Kadasternummer 722 Wijk D, ter grootte van 83a. 45ca. en op het perceelplan aangeduid onder nummer ....* Daarna volgt de tekst over de voorwaarden, de afrekening en de betaling. De akte is ondertekend op 6 juli 1885 te Antwerpen.[2] We vonden in *Nieuwsblad der Kempen* volgende aankondigingen:

Bestuur der Registratie en Domeinen

Kanton Brecht

De ondergetekende, ontvanger der Domeinen Te Brecht, zal overgaan op DIJNSDAG 14 januari 1890, om 9 ure voormiddag ter herberge "Het Posthuis" te Wuestwezel, tot de openbare verkoping van 44 boomen, neergeveld voor het maken van de staties van den buurtspoorweg, Wuestwezel Dorp en Wuestwezel Kantoor.

Komptante betaling met 10% voor onkosten.

De ontvanger,
E. DELVOSAL

Eenmaal dat probleem van de baan, kon men aan de plannen beginnen. De vergunning voor de aanleg van het baanvak Brasschaat-Polygoon met Wuustwezel- Nederlandse grens, werd op 18/06/1888 bij de regering aangevraagd. Het kapitaal van 480.000 fr. was reeds op 18/08/1888 onderschreven. De vergunning voor de aanleg werd op 04/11/1888 verleend. Tramlijnen, tramstatie en de wissels konden afgewerkt worden. De opening van deze verlenging stelde de grensgemeenten Wuustwezel en Loenhout in rechtstreekse verbinding met de Antwerpse agglomeratie. Dit had een aanzienlijke verhoging van de ontvangsten voor gevolg, vooral van het goederenverkeer. De

[2] Staatsblad 08/06/1885.

stoomtramlijn Breda-Wernhout-Grens werd in gebruik genomen op 24 - 07 - 1890. De Nederlandse stoomtram arriveerde achter het tolkantoor, omdat deze tram op andere sporen reed.

BUURTSPOORWEG
WUESTWEZEL – ANTWERPEN (03/01/1890)
Gisteren, vrijdag 3 januari is het vervoer van reizigers begonnen op de tramlijn Antwerpen – Wuestwezel (grens).
Er rijden voor het ogenblik slechts drie trammen :
De eerste vertrekt te Wuestwezel(kantoor) te 6,24 uur 's morgens; de tweede om 10 uur 04 's morgens en de derde te 3 uur15 namiddag.
Die voor Wuestwezel vertrekken te Merxem (ijskelder) Te 6 uur 44's morgens; 1uur 10 –'s middags en 6 uur 30 's avonds.

TRAM WUESTWEZEL – BREDA
De leyn van Wuestwezel naar Breda (Holland) en omgekeerd is thans voor het publiek opengesteld.

Er is maar één spoorweg aangelegd. Op verschillende plaatsen was er een plaats – een wissel – voorzien waar de trams elkaar konden kruisen. Om te weten of de tram op het ene spoor kon doorrijden, waren er verkeerslichten geplaatst. De tram die voor het rode licht stond, moest zijn tegenligger eerst laten passeren voor hij mocht verder rijden. Op 9 juli 1889 had de gemeenteraad gunstig advies gegeven op een verzoekschrift van de inwoners van Gooreind om een "statie" te krijgen op de gronden van de heer Verboeckhoven nabij de steenweg op de parochiekerk, voor het latere sigarenfabriek.

ZITTING ALS VOREN

De Gemeenteraad van Wuestwezel
Gezien het verzoekschrift der inwoners van de parochie en het gehucht Gooreind, date 7 dezer toegezonden aan den Heer Minister van Landbouw, strekkende om de STATIE van den Buurtspoorweg van Antwerpen naar de Hollandse grenzen te plaatsen op de gronden van den Heer Verboeckhoven nabij den steenweg op de parochiekerk.
Herzien op 't advies gevoegd bij de eerste aanvraag tot de plaatsing van eenen lossingsplaats op de gronden van den Heer Locke, enkel strekkende om aldaar de meststoffen te lossen nuttig aan den landbouw.

ADVIES

Zo is onze gemeenteraad heden van gevoelen dat alle recht aan gezegde aanvraag (bij deze gevoegd) mag gegeven worden en dat de plaats voor de statie (bijzonder voor het personeel in het bijgaande verzoekschrift aangeduid, de geschikste en de gunstigste zal zijn voor het algemeen nut en welzijn.
Gedaan te Wuustwezel, den 9de juli 1889

Bij bevel,
De secretaris,
J.J. Van Beeck

De burgemeester,
E. Verhaegen

Er was ook een wissel te Wuustwezel Centrum, nu parking "De Wissel". Aan het Oud-Kantoor te Wuustwezel was eveneens een statie-wissel, nu de stelplaats van de bussen van De Lijn. Op deze wissels werden de goederen verhandeld die vroeger door voermannen te paard in Antwerpen gehaald werden of naar Antwerpen moesten gebracht worden. Kolen, meststoffen, hout, enzovoort werden door "den marchandise" vervoerd. Er was een weegbrug waarop de aangekochte goederen gewogen konden worden. Door de komst van de tram viel het vervoer per paard en kar helemaal stil. Van zodra de stoomtram de plaats innam van de paarden, kwamen er ook nieuwe wetten. Het kon immers niet dat door de groeiende populariteit van de fiets en de tram de gewone burgers in gevaar zouden gebracht worden.

Hoe zag zo'n reizigerstrein er uit? Hij was gewoonlijk samengesteld uit een stoomlocomotief, een rijtuig eerste klas, meerdere rijtuigen tweede klas met aan het einde een reisgoedwagen of pakwagen. Er waren ook gemengde treinen en goederentreinen die "den marchandise" genoemd werd. De snelheid van de stoomtram mocht niet groter zijn dan 30 km per uur buiten de bebouwde kom en 10 km per uur in steden, dorpen of gehuchten. Het reizen met de stoomtram was een hele onderneming! Zij die van goede burgerij waren en eerste klasse biljetten konden betalen, zaten relatief goed in de met kussens beklede banken van het eerste rijtuig. De gewone man diende achteraan plaats te nemen in een tweedeklasse rijtuig met houten banken. De verlichting in de rijtuigen gebeurde met petroleumlampen. In de winter was er verwarming . Het meest gebruikte verwarmingstoestel was de kleine zwarte kachel of "het duveltje". De rijtuigen hadden een open platform.

Op de locomotief waren altijd twee personen aanwezig: de machinist en de stoker. De machinist was belast met het besturen, het smeren en onderhouden van de locomotief. Hij moest kunnen lezen, schrijven en rekenen. Hij moest een grondige kennis hebben van de bepalingen en voorschriften van de dienst en van het seinreglement. Voor de stoker waren er geen bijzondere aanwervingsvoorwaarden. Hij mocht zijn werk beginnen als hij genoeg kennis had om de locomotief te doen stilstaan of achteruit te laten rijden. Er waren heel wat tuchtmaatregelen voor machinist en de stoker, gaande van de berisping, over een boete, een schorsing, een laatste officiële verwittiging en tenslotte afzetting. Zij konden meteen worden afgezet als zij zelfs maar in licht bedronken toestand tijdens hun dienst betrapt werden. Zij moesten zich verder "beieveren om de treinen te bestieren". Het was ten strengste verboden om op de locomotief met de reizigers of bedienden te spreken, gelijk wie of wat te groeten. Tevens mocht de aandacht van het werk niet afgewend worden door te eten, drinken, zingen, fluiten, roken, lezen of iemand op de lok toe te laten plaatsnemen zonder toelating.

Op een reizigerstram waren er nog een tramoverste, een aantal ontvangers en een remmer. De ontvangers moesten de reiskaarten uitdelen en het geld van de prijskaarten en van het reisgoed innen. Zij waakten tevens over tucht en over de dienstregeling. De overste moest zijn dienst zodanig regelen dat hij zich in de pakwagen bevond, nadat hij de reizigers van reiskaarten had voorzien. Hij moest er voor zorgen dat bij het naderen van een halte of "statie" de reisbladen, goederen, brieven, enzovoort gereed lagen en dit om de stilstand zo kort mogelijk te houden. Vooraleer een rit aan te vangen, deelde hij aan de machinist en de stoker mee op welke plaatsen er goederen moesten gelost of geladen worden.

De oversten moesten de geldzak of de "saccoche" dragen met een riem rond de hals of over de schouder. Zij moesten in het bezit zijn van een exemplaar van de dienstregeling, een goed uurwerk, een hoorn en een fluitje. Bij de aankomst in een station moesten zij,

nadat het voertuig tot stilstand was gekomen, herhaalde malen luid en verstaanbaar de naam van de stopplaats roepen. Aangezien vele halten gelegen waren aan herbergen, voorzag het reglement dat wanneer de reizigers te lang in de herbergen zouden blijven, de tramoversten zonder aarzelen het teken van vertrek moesten geven. Het teken van vertrek, een langgerekte matige toon op de hoorn, werd gegeven door de tramoverste nadat hij zich had vergewist dat iedereen in- of uitgestapt was. De machinist herhaalde het gegeven sein met enkele duidelijke tonen op de hoorn of met een korte stoot van de stoomfluit. Bij het naderen van een "facultatieve halte" of halte op verzoek, moest de machinist vertragen en eventueel stoppen, wanneer men teken deed om te stoppen. Dat teken werd overdag gegeven met een rode vlag en bij duisternis met een rode lantaarn.

Het uitbreken van de oorlog in 1914 remde de verdere uitbreidingen van de tramlijn af. In de periode 1916-17 werden in de provincie Antwerpen verschillende tramlijnen opgebroken. Gelukkig was dat niet het geval voor de lijn Antwerpen-Brasschaat-Wuustwezel. Wel werd de stoomdienst tussen Polygoon en de grens gestopt. De reden hiervoor was ongetwijfeld de aanwezigheid van het militaire kamp en de onmogelijkheid van de verbinding met Nederland. De elektrische tram bleef wel rijden tussen Antwerpen en Polygoon. De baanvakken Merksem (Oude Bareel)-Brasschaat, Brasschaat -Brasschaat Polygoon en Brasschaat Polygoon-Wuustwezel Grens werden respectievelijk op 18 mei 1909 , 15 juli 1912 en 23 december 1951 met elektrische tractie geëxploiteerd. Een belangrijke gebeurtenis in de naoorlogse periode was de elektrificatie van het vak Polygoon-Wuustwezel Grens. Door een politieke beslissing reed op 1 oktober 1966 de laatste tram op de lijn 64 Antwerpen-Wuustwezel. Hij werd vervangen door autobussen.

ENKELE ANEKDOTES OVER DE TRAM ONDER DE OORLOG

L. Goetstouwers - gewezen ontvanger op de tram

Aan de "Ossenstallen " tegenover het "Klokkenhof" hadden wij eind 1943 een controle. Gelukkig waren wij over deze controle getipt. Iets voor de Ossenstallen werd de snelheid van de stoomtram plots erg vertraagd. De stoker liep vlug door de tram, roepend dat er controle was. Alle smokkelaars sprongen vliegensvlug met hun waren van de tram. In de omliggende bossen zijn zij met hun waren verdwenen. Enkelen werden betrapt, maar dat waren niet de professionele smokkelaars, maar wel onervaren en tragere reizigers. Zij werden gepakt en speelden hun smokkelwaren kwijt. De razzia was mislukt dank zij een alerte stoker.

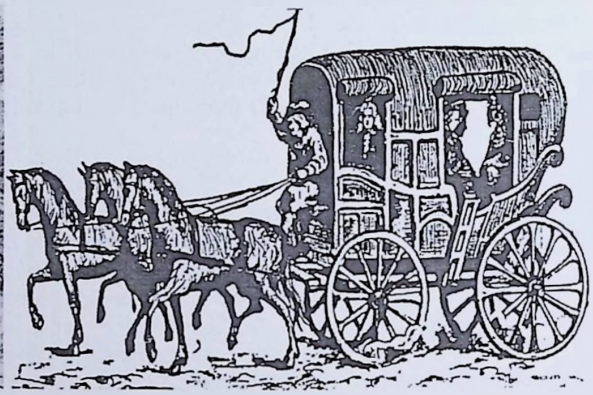
De stadsmensen mochten jaarlijks hun rantsoen aardappelen bij de boeren gaan ophalen. In augustus en september 1942 moesten wij met de stoomtram aan de oude statie (oud kantoor bij Abelshausen.) vertrekken. In het café waren ook twee rijkswachters aanwezig. Eén van hen had te diep in het glas gekeken. Hij beweerde dat deze stadsmensen geen rantsoeneeraardappelen bij hadden, maar dat het smokkelwaren waren. Om te vermijden dat hij deze aardappelen in beslag zou nemen, gaf ik de rijkswachters nog een pintje. Met de stoker en machinist had ik afgesproken dat zij ondertussen de zakjes met aardappelen op de stoomtram zouden laden. Zo gezegd, zo gedaan. Toen het vertrekuur gekomen was, ging ik naar buiten. Eén van de rijkswachters volgde. Hij maakte tamtam omdat intussen de aardappelen opgeladen waren. Deze rijkswachter, toch goed dronken, stapte mee op. Zijn collega bleef achter. Op de tram ging hij met pistool in de hand alle aardappelzakken terug onder de banken uithalen. Zelf moest ik heel de tijd bij hem blijven. Toen wij Gooreind bereikten vroeg ik aan de stoker om halte te houden aan het café " 't Bruin Paard" (ter hoogte van de Bosduinstraat). Mijn schoonouders woonden daar. Ik zou daar even moeten langsgaan.

De tram stopte. De rijkswachter en ikzelf stapten af. Maar zodra de tram terug op gang werd gezet, sprong ik op de tram. De rijkswachter bleef achter. Hij loste nog een schot. Wel waren de rantsoenen van onze stadsmensen gered. In Gooreind heeft de dronken rijkswachter nog wat amok gemaakt. De verloofde van A.P. werd daarbij lastig gevallen. Deze was echter de zoon van de brigadier van de douanen. Het verhaal kwam zo ter ore van de commandant van de rijkswacht. 's Anderendaags 's morgens om 7 uur waren zij bij mij thuis voor een verhoor. Niet zozeer om mij gevangen te nemen. Integendeel ! De bewuste rijkswachter had reeds meerdere keren onregelmatig en afdreigend gehandeld. Hij blijkt nadien uit het korps gezet te zijn.

De posterij

Als we tegenwoordig spreken over post, dan bedoelen we daar het bedelen van brieven en pakjes mee. "Post" had in oorsprong een veel ruimere betekenis dan er nu aan toegekend wordt. Het oorspronkelijke totaalbegrip post omvatte o.a. het vervoer van personen en goederen, de postwagendiensten of wagenposterij; het vervoer van brieven, de zogenaamde brievenposterij en de zorg voor de paardenwissel, de zogenaamde paardenposterij.





Wat was nu het effect van de nieuwe baan speciaal voor Gooreind, waar trouwens nog geen enkel huis stond? Reeds op 4 oktober 1813 kocht Jean, François, Joseph Mertens, "Maître de la poste à chevaux à Anvers", 100 ha. heide van de gemeente. De akte werd verleden voor Antoine Alexis Gleizes "notaire imperial" te Antwerpen.Om die heide te mogen verkopen, had de gemeente de toelating nodig van de hogere overheid. Er was een merkwaardig document aan gehecht.

Extrait des minutes de la secrétarerie d'Etat.
Quartier Général Impérial de Smolensk le 2l août 1812
« Napoleon , Empereur des Français, Roi d'Italie, Protecteur de la Confédération Suisse, etc...etc... »

Sur le rapport de notre ministre de l' Intérieur, notre Conseil d' Etat entendu,
Nous avons décrété et décrétons ce qui suit:

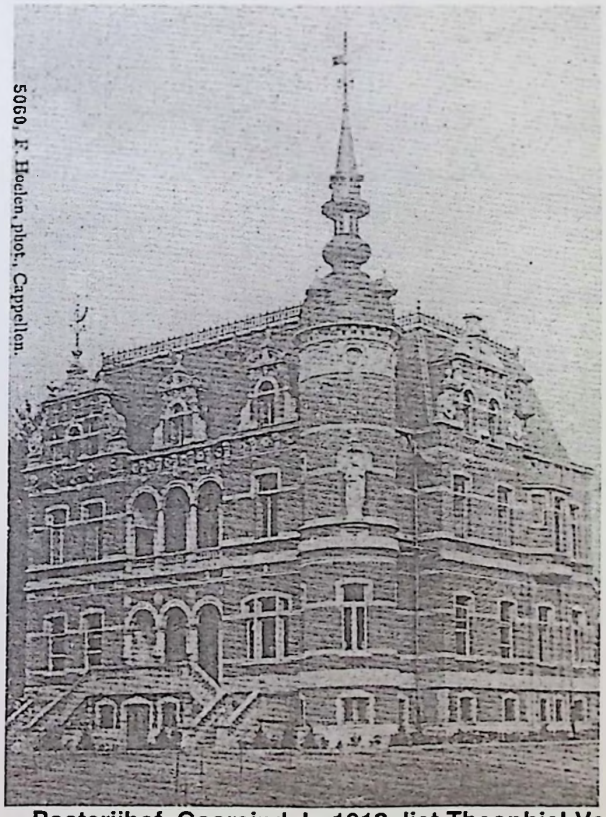
Art. 1: Le maire de Wuestwezel, département des Deux Nèthes, est autorisé à concéder, au nom de la commune au sieur François Mertens, moyennant la somme de 3 000 fr., prix d'estimation, cent hectares de

bruyère, situés près le hameau Kleyn Gooreynd, pour en faire le défrichement et y construire les bâtiments propres au relais de la poste à chevaux.

Art. 2: Le prix de vente sera versé dans la caisse communale et mis en réserve jus-qu'à ce que l'emploi en soit déterminé.

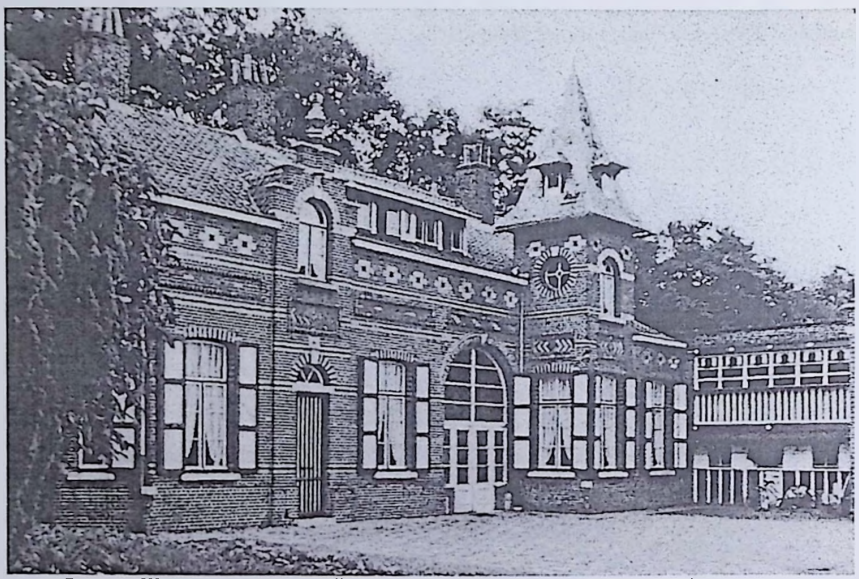
Art. 3: Notre ministre de l'intérieur est chargé de l'exécution du présent décret.

François Mertens kwam dus in bezit van 100 ha. heide voor het oprichten van een paardenpost, maar met verplichting de heide te ontginnen. De eigendom lag langs beide zijden van de Bredabaan, tussen de huidige Bosduinstraat, Arthur Boelstraat Grotstraat. Hij bouwde daar zijn paardenpost: de "Posterij", recht tegenover de huidige Theo Verellenlaan. Hij beschikte daar over 20 paarden, 3 postiljons, een reservepostiljon en twee koetsen. De nog bestaande gebouwen herinneren aan die tijd. Wel werd er een nieuw huis gebouwd in 1909, maar de stal dateert nog uit de jaren 1814/1815. De Posterij was toen omringd door een hofgracht. Deze werd rond 1960 door de gemeentewerklieden gedempt met huisvuil.



Posterijhof Gooreind. In 1912 liet Theophiel Verellen Dit prachtig "Posterijhof" bouwen. Het werd tijdens WO II vernield.

De aanleg van de Bredabaan maakte een snelle postverbinding mogelijk tussen Antwerpen en Breda. De "Posterij" van Gooreind betekende een onmisbare schakel na het wegvallen van de afspanningen langs de oude weg. Het postvervoer moest snel gaan. De "posten" lagen op een afstand van ongeveer 7,5 km van elkaar en deze afstand werd afgelegd in 45 minuten. De postwagens werden voorafgegaan door een ruiter met speciale hoed met lange schitterende linten om hem van ver te kunnen zien. Hij blies van tijd tot tijd op zijn posthoorn. Wagens, rijtuigen en ruiters maakten dan snel de baan vrij, zodat de aanstormende postdienst zijn reis kon verder zetten zonder in te houden. Voor de rest werd langs de nieuwe baan niet veel gebouwd. Volgens de eerste kadasterplannen van 1834 –1835, stonden er langs de Bredabaan nog maar 8 huizen buiten de paardenpost: twee dicht bij Brasschaat, toebehorend aan Cassiers en Locke en twee op de hoeken van de Bosduinstraat, toebehorend aan Desprets). Eén huis stond op de hoek van de Arthur Boelstraat (eigenaar Cassiers), één ter hoogte van de Emiel Verellenlaan en één op elke hoek van de Theo Verellenlaan (eigenaar postmeester Mertens). De reden van de geringe bebouwing was dat bijna heel de streek in het bezit was van grootgrondbezitters. Voor verandering hierin zou het toch weer wachten zijn tot in de jaren 1950



Posterijhoeve en conciërgewoning (gebouwd in 1909)

Te Wuustwezel werd er van de gelegenheid gebruik gemaakt om zo vlug mogelijk bouwgrond te kopen. De familie Hens, eigenaar van het posthuis op de Kruisweg, kocht stukken grond tegen de nieuwe baan. Frans Hens en Anna Maria Anthonissen baatten er op de hoek van de Slijkstraat en de Bredabaan een herberg met bakkers- en kruidenierswinkel uit. Zijn oudere broer Petrus Joseph Hens en Anna Maria Michielsen waren de uitbaters van het nieuwe posthuis, gelegen op een vijftigtal meter verder in de richting Antwerpen. De familie kocht er nog meer grond. Op de hoek Bredabaan-Arthur Boelstraat bouwde de weduwe van Frans Mertens de postmeesteresse van Wuustwezel , een villa, "Elisa's rust"

Joannes Franciscus Josephus Mertens ° Mechelen
+ Antwerpen 14/08/1923
° Antwerpen 20/08/1857
+ Wuustwezel 24/10/1935

x Joanna Catharina Seresia ° Mechelen
+ Antwerpen 26/05/1852

Verschillende eigenaars van de villa:

- Joanna Catharina Seresia
- Weduwe Charles van Henckxhoven
- Jules Jacques Emmanuel Dieudonné, Baron de Norman-Haaken
- Augustinus Julianus Van Oost
- Paulus Joannes De Craecker
- Jacques Koch
- Elisabeth Joanna Jonckers
- Hendrik Gaillard-Elisabeth Joanna Jonckers
- Joseph Antonius Van Mierlo x E. Jonckers xx Marcella Van Gansen

PUBLIEKE VERKOPING → Nieuwe eigenaar: BERNARD VAN GASTEL

HET CONFLICT TUSSEN POSTMEESTER MERTENS EN DE ONDERPASTOOR

In 1822 raakte postmeester Mertens in een ernstig conflict verwikkeld met de onderpastoor van Wuustwezel.[3] In de periode tussen 11 tot 24 april gingen er vijf in het Frans geschreven brieven over en weer. De postmeester richtte zich op 11 april tot de aartsbisschop. Hij beklaagde zich over een feit dat voor hem grote gevolgen kon hebben. Hij schreef dat hij postmeester was te Antwerpen met een afspanning in Gooreind. Hij vertelde erbij dat ze elkaar nog gesproken hadden bij een oponthoud van een reis die de aartsbisschop maakte naar Den Haag. Frans Mertens schreef dat hij naast postmeester zich ook bezighield met de ontginning van een stuk heidegrond. Hiervoor had hij ook werkvolk in dienst. Nu wilden deze werklieden hun dienst verlaten. Op zijn vraag naar het waarom van deze beslissing kreeg hij een eensluidend antwoord. De onderpastoor bij wie ze te biechten wilden gaan in het vooruitzicht van Pasen, had hen weggestuurd zonder absolutie te willen geven. De reden hiervoor was dat zij verdoemd waren omdat ze voor de postmeester werkten. Met de meeste moeite en met de belofte dat Mertens hiervoor naar de aartsbisschop zou schrijven, wilden ze nog veertien dagen op hun post blijven. Anders zouden ze hem en de openbare dienst definitief verlaten.

De post ging wel zeer snel, want twee dagen later was er al een antwoord uit Mechelen. De Vicaris-Generaal antwoordde in naam van de aartsbisschop dat hij pas kon oordelen als hij de twee partijen had gehoord. De onderpastoor kon niet ondervraagd worden als het over de biecht ging en wist dit zeer goed. Als de onderpastoor de werklieden de absolutie weigerde, was het niet omdat zij in dienst van de postmeester werkten, maar misschien wel omdat zij door bij de postmeester te werken in de gelegenheid verkeerden doodzonden te doen. De gelegenheid tot zonde doen moest vermeden worden om de absolutie te kunnen krijgen. Denkelijk wilden de mensen daarom de werkelijke reden niet zeggen. Twee dagen later, op 15 april schreef de postmeester naar de Vicaris-Generaal dat hij dacht zich niet duidelijk genoeg uitgedrukt te hebben. De onderpastoor had het zich niet gewaardigd biecht te horen. Hij had de mensen gewoon weggestuurd. De reden hiervoor was dat ze de paardenpost bewoonden of bezochten. Hij voegde er nog bij dat ze zich de moeite konden besparen te biechten te gaan bij de

[3] De parochie Gooreind bestond toen nog niet.

pastoor. Hij en de onderpastoor waren overeengekomen dezelfde houding aan te nemen. Ondanks het goed gedacht over de onderlegdheid van de onderpastoor, twijfelde de postmeester eraan dat hij ervan overtuigd kon zijn dat men in alle gevallen bekoringen kon vermijden. De postmeester vond het belachelijk te geloven dat deze mensen, omdat ze in zijn dienst werkten, bij de volgende gelegenheid doodzonde zouden bedrijven. Met wat gezond verstand wist men dat niemand altijd en overal het gevaar van doodzonden kan vermijden, tenzij men een mens was begaafd met een bovennatuurlijke genade.

De postmeester herhaalde zijn klacht en vroeg een bijkomend onderzoek. Het was de enige manier om de postiljons en het personeel te beletten de belangrijke dienst voor zijne majesteit en het publiek te verlaten. Indien nodig zou de postmeester besluiten hier een kleine groep mensen in dienst te nemen van de Hervormde Eredienst. Met veel tegenzin meldde de postmeester dat, indien hem in deze geen recht geschiedde, hij verplicht zou zijn, klacht in te dienen bij de Wettelijke Overheid die zonder twijfel de opvatting van de pastoor niet zou goedkeuren. Op 15 april schreef de heer Mertens naar de Directeur-Generaal en maakte het dossier over. Hij vroeg hem van zijn gezag gebruik te maken, omdat hij binnen de 8 dagen geen bevredigend antwoord van de Vicaris zou ontvangen. Op 20 april werd het dossier overgemaakt aan de aartsbisschop. Om ongepaste publiciteit te vermijden, heeft de Gouverneur aan Mertens geschreven dat hij met hem contact zou opnemen. Hij verzocht hem ondertussen geen verdere stappen te zetten. Indien het waar was wat postmeester Mertens beweerde, dat het geen weigering van absolutie was, maar wel een weigering om de biecht te horen, vond de Gouverneur dat de onderpastoor moest onderhoord worden naar het motief van de weigering. De stijl van de laatste brief van de heer Mertens maakte duidelijk dat het wenselijk was dat deze zaak gesloten werd zonder schandaal. Op 24 april volgde het antwoord van het bisdom. In de eerste brief schreef Mertens dat de onderpastoor de absolutie weigerde en in de tweede brief dat hij weigerde de biecht te horen. Na die tweede brief schreef de aartsbisschop naar de onderpastoor met de vraag of dit echt zo was. De onderpastoor antwoordde in het Latijn, waarvan hier de vertaling:

In de vijf jaar dat ik hier mijn functie vervul, is er geen enkele knecht van Mertens die zich bij mij heeft aangeboden om te biechten. Het is dus een lasterlijke leugen die men vertelt.

Daar de aartsbisschop niet kon geloven dat de onderpastoor hem wilde bedriegen, moest hij wel besluiten dat de heer Mertens te lichtgelovig was geweest. Spijtig genoeg is er geen verdere briefwisseling over deze zaak te vinden. We weten bijgevolg niet hoe het conflict is opgelost. Bijna zeker stond de paardenpost met zijn waarschijnlijk veelvuldig wisselend personeel en passanten bij de geestelijkheid van Wuustwezel niet in een geur van heiligheid.

Samenvattend mogen wij besluiten dat de Bredabaan aan de basis heeft gelegen van de economische ontsluiting van heel de streek ten noorden van Antwerpen. Het zeer grote tijdsverschil tussen het begin in 1639 en de voltooiing in 1811 lag aan gebrek aan motivatie van de centrale regering. Het onvruchtbare heidegebied boven Brasschaat vormde een natuurlijke barrière voor een eventuele landbouwexpansie in die richting, terwijl Antwerpen zelf veel meer belang had bij goede land- en waterwegen in de richting van het zuiden. Door de wisseling van het Oostenrijkse met het Franse bewind in 1795, kwam voor het betrokken gebied uiteindelijk een gunstige kentering, zij het dan dat de militaire strategie van Napoleon daarbij een doorslaggevende invloed had. Ongewild heeft Napoleon, in de letterlijke zin van het woord, de weg geëffend voor het intense verkeer over de Bredabaan in de Hollandse periode, wanneer reizigers,

goederen, militaire colonnes en administratieve koeriers in toenemende mate van de nieuwe weg gebruik maakten.



1959 - Karel Verstaelen regelt de snelheid op de Bredabaan.

Grensposten

Aan alle belangrijke grensoverschrijdende wegen werden douaneposten gevestigd. Deze posten bevonden zich bij het kruispunt van verschillende wegen. Zo kwam het dat de douanepost te Wuustwezel zich niet vlak aan de Belgisch-Nederlandse grens bevond, maar wel bij de plaats waar de oude en nieuwe verbindingsweg Antwerpen-Breda elkaar kruisten. Hier vertrok ook de weg naar Loenhout. Men kon langs de Polderstraat Holland bereiken. Het tolkantoor aan de statie van de tram, werd in 1937 vervangen door een groot modern tolkantoor vlak bij de echte grens. Het werd het grootste tolkantoor van Europa.

Wat waren de taken van de douanen:

1. het heffen van belastingen, zoals invoerrechten, accijnzen en BTW op ingevoerde goederen

2. het opleggen van heffingen bijvoorbeeld in het kader van het E.G.-landbouwbeleid.

3. het leveren van statisch materiaal, het bestrijden van de smokkel, het toezicht houden op de handel in vee, gewassen, ...

4. bewaken van de grens en personencontrole samen met de rijkswacht

Wat cijfergegevens:
Wuustwezel was ooit de grootste grenspost van West-Europa, en het drukke verkeer over de Bredabaan werd stilaan onhoudbaar. Na de Tweede Wereldoorlog nam het verkeer aan de grensovergang een grote uitbreiding door de industrialisatie van Breda en Tilburg, maar vooral door de wederopbouw van Rotterdam. Het nieuwe tolkantoor kwam er niet te vroeg. In een artikel van 25/02/1939 uit het *Nieuwsblad der Kempen* vonden we de cijfers van het verkeer over de Belgisch-Nederlandse grens. We vergelijken getallen van 1937 en 1955.

1937 – 300 voertuigen per dag **1955 – 2.226 voertuigen per dag**
1937 – 30 vrachtwagens per dag **1955 – 405 vrachtwagens per dag**
1937 – drukste dag: 980 voertuigen **1955 – drukste uur : 888 voertuigen**

Korte historiek grenspost Wuustwezel

- De grenspost WUUSTWEZEL – WERNHOUT kan bogen op een zeer oud verleden. In een verslag van 17 mei 1763 werd Wuustwezel al vernoemd als *bureau Subalterne* in het departement Antwerpen.

- In 1810 behoorde Wuustwezel bij de voornaamste grenskantoren.

- Op 1 december 1816 werd de douanegrens tussen noord en zuid opgeheven.

- Na 1830 werd Wuustwezel één van de vijf controleposten aan de Nederlandse grens. De controles vonden plaats in het " herbergsken" met de weidse naam **In de Ster.**

- Vanaf 1890 kreeg Wuustwezel een volwaardig tolkantoor aan het station van de tram te Braken. In 1934 werd het bevorderd tot een eersterangs tolkantoor.

- In 1938 werd het nieuwe tolkantoor aan de Belgisch-Nederlandse grens in gebruik genomen. Grenspost Wuustwezel werd de drukste West-Europese grensovergang.

- Op 1 januari 1948 treden de BENELUX-akkoorden treden in werking.

- Op17 januari 1972 vindt de plechtige opening van E 10 te Meer plaats, inclusief de opening van het B.T.W.-kantoor.

- Op 2 december 1982 krijgt de grenspost Meer aan E 10 douanebevoegdheid.

- Op1 maart 1986 degradeert het tolkantoor Wuustwezel van klasse A naar C.

- Op 31 december 1992, om 24.00 uur wordt tolkantoor Wuustwezel definitief gesloten.

- Op 9 september 2006 wordt het grensmonument officieel ingehuldigd. De barst in de grote arduinen steen die boven de deur van het verdwenen douanekantoor prijkte, symboliseert de grens tussen België en Nederland.

Bijlage: enkele gemeenteraadszittingen over de "oude baan"

1 – Zitting van 16 november 1889

De gemeenteraad van Wuestwezel, gezien de petitie van de inwoners van het gehucht "Oud-Gooreind", bij dezes gevoegd, vragende het vervorderen of aanleggen van het eerste deel van det ontwerp van eenen steenweg van Calmpthout op Gooreind Wuestwezel, over de baan gekend op den atlas van
Buurtwegen der gemeente Wuestwezel: Baan van Calmpthout over Gooreind
op Brecht, welke steenweg reeds is aangelegd geworden langs de kant van Calmpthout over de Kruisstraat tot aan onze gemeente.
Gezien de aanvraag van den Heer Jaak Koch, grondeigenaar alhier oover den aankoop van een gedeelte " Oude Baan", gelegen tusschen zijne eigendommen en waarvan de vraag bij deze is gevoegd, welke baan hedendaags als nutteloos moet beschouwd worden.
Overwegende dat de petitie ei" inwoners van Oud Gooreind zeer gegrond is , dat de gevraagde steenweg als van het grootste belang voor den landbouw moet beschouwd worden, omdat de wegen aldaar 's winters onbruikbaar zijn.

- Overwegende dat de baan welke door de Heer J. Koch, gratis aan ons gegeven zal worden afgestaan het grootste belang daar stelt en bijzonder gebezigd wordt door drij groote landbouwers onzer gemeente, parochie van Gooreind, zonder welke zij met gerij hunne parochiekerk niet kunnen bereiken, enz. dan andere personen bijzonder dienstig voor wegenissen.

- Overwegende den slechten toestand van onze gemeentekas en de vele opcentiemen die wij sinds twee jaren hebben moeten heffen.

Gezien het milddadig aanbod van gezegden Heer Koch, zich gelastend met 1/3
Van de kosten den gevraagden steenweg.
Zoo is onze gemeenteraad met eenparige stemmen eens en van gevoelen de vraag van de inwoners van Oud Gooreind voor het aanleggen van den steeweg in te willigen.

Diensvolgens zal het maken van den steenweg dringend aan de Hoge Overheid gevraagd worden. Buiten dit neemt de raad in princiep aan de vraag van den Heer Koch en beslist dat er overgegaan zal worden tot de formaliteiten voorgeschreven bij de wet van 23 mei 1863.
Een dubbel afschrift dezer zal verzonden worden aan de Hoge Overheid tot het bekomen der beide goedkeuringen en de 2/3der kosten van den geprojecteerden steenweg.

Gezien in zitting , dato als voren
Bij bevel,
De secretaris *De Burgemeester,*
Voorzitter
Van Beeck *E. Verhaegen*

2 – Zitting van 26 X-ber 1889
Waren tegenwoordig: De Heren der vorige zitting

De Gemeenteraad van Wuestwezel
Gezien de beraadslaging van 16 /11 /1889,
Vragende dat er zal overgegaan worden tot den verkoop van een gedeelte van de OUDE BAAN in de eigendommen van den Heer J. Koch.
Gezien de bijgevoede reclamen tegen de verkoop van een gedeelte der zoogenaamde "Oude Baan" omschreven bij het Proces Verbaal van Commodo en incommodo, dato van 3 december heeft het volgende besluit desaangaande
genomen en punt voor punt elke aanmerking tegen dien verkoop weerlegd als volgt:

1 – Door het leggen van den buurtspoorweg van Antwerpen naar de Hollandse grens is het te verkoopen gedeelte der zogenoemde OUDE BAAN geheel en gansch nutteloos; aangezien het bestaan dezer baan. Door het maken van den steenweg van de Oude Baan naar den staatssteenweg van Antwerpen niet meer noodzakelijk is; zoo min voor karrenvrachten als voor voetgangers. Deze laatste immers bedienen zich van de binnenweegen, die voor hen geen omwegen zijn.

2 – Het gevaar voor het leiden van vee naar de markt te Antwerpen kan niet in aanmerking komen, daar men toch verplicht is eene halen uur hooger op den buurtspoorweg te volgen.

3 – Het verkoopen der baan brengt volstrekt geen hindernis bij voor de andere wegen daar er hoegenaamd geene bestaan; zelfs niet aan wegennissen van eens anders eigendom, vermits Deze blijven bestaan. Integendeel bekomen verscheidene eigenaars eene baan die als buurtweg zal worden uitgeroepen. (Noord het gehucht Gooreind in de richting van het gehucht Stockxboom Berkenrijs op den steenweg Brasschaat, Achterbroeck, Calmpthout en Essen).

4 – Het weiden van vee op de gemeentebaan is gansch tegenstrijdig met
ons politiereglement en door de wetten verboden.

5 – Onze aanmerkingen nopens dit punt zijn reeds aangestipt in art. hierboven. Wat de vroeger reklaam betreft van den Heer Koch tegen den aankoop der baan in kwestie door Mr. Sterckx. Die was hierop gegrond dat de Heer Koch daarvoor was afgesloten van de richting op den steenweg op Antwerpen, terwijl heden de gronden van Sterckx door den Heer Koch zijn aangekocht, tot zelfs onder de gemeente Brasschaat. Wat de menigvuldige reklamen aangaat die vroeger werden ingebracht door verschillende personen, thans zijn het deze laatste die de vernietiging aanvragen. Van de opbrengst zal de gemeente eenen buurtspoorweg aanleggen. (eerste deel in verbinding met den Steenweg van Calmpthout. Tot op den Kruisstraat in de richting van Gooreind. Wat de bedreigingen aangaat tot het verbieden van doorgang van een kerkpad, zulks is

van allen grond ontbloot; geene enkele bedreiging is bij onze wete uitgesproken. Daarbij bevindt zich onder de handteekening van het reklaam dat van eenen persoon, welke volgens zijne latere verklaring te dacht te teekenen voor de vernietiging der baan, op welke hij in twintig jaar den voet niet meer had gezet.

Aanmerkingen nopens de handtekens der belanghebbenden.

1 – Fr. Meulemans kan zonder bijzondere vergunning het te verkopen deel der baan niet bereiken dan langs eenen grooten omweg. Daarvoor hebben wij het kadastraal plan en den Atlas der Buurtwegen geraadpleegd. Ook is dat op het plan van verkoop aangeduid.

2 – L. Van Bavel, P. Van Riel, PJ.De Riddder en Gruytenhuyzen zijn weerklieden en zeer kleine landbouwers zonder vee, of met ten hoogste twee stuks. Voor die kan dat de baan van geen belang beschouwd worden

3 – P. Van Velthoven , P. Pellis, Smeulders, C. Theuns zouden langs de baan eenen grooten omweg maken, Twee van hen woonen tegen den steenweg op Antwerpen en twee andere op vijf minuten afstand
daarvan. De andere handteekens zijn alles, landbouwers, woonachtig
op de gehuchten Westdoorn en Kleinenberg op 1 en ½ ure afstand van de baan in kwestie en 10 à 20 min van den steenweg naar denwelken zjj voor het vervoer eenen baan genieten, genaamd Deurendsche Dijk. Ook genieten zij, wanneer zij de richting der baan willen volgen van de voordelen van dien steenweg., zonder welken men de te verkoopen Oude Baan niet kan bereiken, dan langs den steenweg gevraagd in de bijgaande petitie. Daarenboven zullen zij aan den steenweg gekomen eenen uitmuntenden weg daar vinden, terwijl deze in de winter voor den doortocht van het vee naar Antwerpen, geheel en gansch onbruikbaar is. Dus is de gemeenteraad van gevoelen dat de reklamen ongegrond
zijn. Van den anderen kant dat het voorstel van de Heer Koch, zeer voordeelig is voor de gemeente om reden dat hij bekomt ten 1ste: Een publieken weg in de richting van Stockxboom ten 2de: het deel voor hetwelk de gemeente zou moeten tusschenkomen in eenen steenweg van 1070 meters lengte en dat er dus dient gevolg te worden gegeven aan de vraag van den Heer Koch. een dubbel afschrift dezer zal verzonden worden aan onze Hoge Overheid voor goedkeuring en tusschenkomst in den steenweg (staat en provintie ieder voor 1/3)

De secretaris
Van Beeck

De burgemeester, voorzitter,
E. Verhaegen.

De Burgerlijke stand onder het Frans bewind.

Republikeinse kalender deel 3.

Door Jan Koyen

Na de herfst en de winter komt nu de lente en de zomer aan bod. We gaan naar aangenamere dagen. U merkt dit aan de namen van de dagen. Er komen bijvoorbeeld meer bloemen in voor. In ons derde deel volgen dus de benamingen van de dagen in de lente en de zomer.[4]

Lente.

1e aanvangsdag: I t/m VII, 2e aanvangsdag: VIII t/m XIII

Germinal	**Floréal**	**Prairial**
Van 21 of 22 maart tot 19 of 20 april	Van 20 of 21 april tot 19 of 20 mei	Van 20 of 21 mei tot 18 of 19 juni
1. Primevère (Stengelloze sleutelbloem)	1. Rose (Roos)	1. Luzerne
2. Platane (Plataan)	2. Chêne (Eik)	2. Hémérocalle (Lelie)
3. Asperge (Asperge)	3. Fougère (Varen)	3. Trèfle (Klaver)
4. Tulipe (Tulp)	4. Aubépine (Meidoorn)	4. Angélique (Grote engelwortel)
5. Poule (Hen, Kip)	5. Rossignol (Nachtegaal)	5. Canard (Eend)
6. Bette (Snijbiet)	6. Ancolie (Akelei)	6. Mélisse (Citroenmelisse)
7. Bouleau (Berk)	7. Muguet (Lelietje- van - dalen)	7. Fromental (Glanshaver)
8. Jonquille (Narcis)	8. Champignon (Champignon)	8. Martagon (Martagonlelie)
9. Aulne (Els)	9. Hyacinthe (Hyacint)	9. Serpolet (Tijm)
10. Couvoir (Broedstoof)	10. Râteau (Hark)	10. Faux (Zeis)
11. Pervenche (Maagdenpalm)	11. Rhubarbe (Rabarber)	11. Fraise (Aardbei)
12. Charme (Haagbeuk)	12. Sainfoin (Esparcette)	12. Bétoine (Andoorn)
13. Morille (Morielje)	13. Bâton-d'or (Steenraket)	13. Pois (Erwt)
14. Hêtre (Beuk)	14. Chamérops (Palm)	14. Acacia
15. Abeille (Honingbij)	15. Ver à soie (Zijderups)	15. Caille (Kwartel)
16. Laitue (Sla)	16. Consoude (Smeerwortel)	16. Oeillet (Anjer)
17. Mélèze (Lariks)	17. Pimprenelle (Kleine pimpernel)	17. Sureau (Vlierbes)
18. Ciguë (Gevlekte Riek) scherling)	18. Corbeille d'or (schildzaad)	18. Pavot (Papaver)
19. Radis (Radijs)	19. Arroche (Tuinmelde)	19. Tilleul (Lindeboom)
20. Ruche (Bijenkorf)	20.Sarcloir (Tuinschoffel)	20. Fourche (Mestvork,
21. Gainier (Judasboom)	21. Statice (Engelsgras)	21. Barbeau (Korenbloem)
22. Romaine (Slasoort)	22. Fritillaire (Kievitsbloem)	22. Camomille (Kamille)
23. Marronnier (Tamme kastanje)	23. Bourrache (Komkommerkruid)	23. Chèvrefeuille (Kamperfoelie)
24.Roquette (Rucola) geslacht		24. Caille-lait (Walstro)
		25. Tanche (Zeelt)
		26. Jasmin (Jasmijn)
		27. Verveine (Verbane

[4] De vorige twee delen van deze bijdrage verschenen in Koyen, J., 'De Burgerlijke stand onder het Frans bewind', in Wesalia II, 11: 1-2, 2010, pp. 31-32 en Koyen, J., 'De Burgerlijke stand onder het Frans bewind. Republikeinse kalender deel 2', in Wesalia II, 11: 3-4, 2010, pp. 26-28.

25. Pignon (Duif)
26. Lilas (Sering)
27. Anémone (Anemoon)
28. Pensée (Viooltjessoort)
29. Myrtille (Blauwe bes)
30. Greffoir (Mes)

24. Valériane (Echte valeriaan)
25. Carpe (Karper)
26. Fusain (Kardinaalsmuts)
27. Civette (Bieslook)
28. Buglosse (Ossentong)
29. Sénevé (Mosterdzaad)
30. Houlette (Schaapsherdersstaf)

uit de IJzerhardfamilie)
28. Thym (Tijmplant)
29. Pivoine (Pioenroos)
30. Chariot (Handkar)



Zomer.

1e aanvangsdag: I t/m VII 2e aanvangsdag: VIII t/m XIII.

Messidor	**Thermidor**	**Fructidor**
Van 19 of 20 juni tot 18 of 19 juli	Van 19 of 20 juli tot 17 of 18 augustus	Van 18 of 19 augustus tot 16 of 17 september
1. Seigle (Rogge)	1. Epeautre (Eenkoorn)	1. Prune (Pruim)
2. Avoine (Haver)	2. Bouillon blanc (Koningskaars)	2. Millet (Gierst)
3. Oignon (Ui)	3. Melon (Suikermeloen)	3. Lycoperdon (een boleet)
4. Véronique (Ereprijs)	4. Ivraie (Raaigras)	4. Escourgeon (zesrijige gerst)
5. Mulet (Muildier,muilezel)	5. Bélier (Ram)	5. Saumon (Zalm)
6. Romarin (Rozemarijn)	6. Prêle (Paardenstaart)	6. Tubéreuse (Tuberose nachthyacint)
7. Concombre (Komkommer)	7. Armoise (Bijvoet)	7. Sucrion (Wintergerst)
8. Echalote (Sjalot)	8. Carthame (Saffloer)	8. Apocyn (Maagdenpalm)
9. Absinthe (Absintalsem)	9. Mûre (Braamstruik)	9. Réglisse (Zoethout)
10. Faucille (Sikkel)	10. Arrosoir (Gieter)	10. Echelle (Ladder)
11. Coriandre (Koriander)		

12. Artichaut (Artisjok)
13. Girofle (Kruidnagel)
14. Lavande (Navendel)
15. Chamois (Gems)
16. Tabac (Tabaksplant)
17. Groseille (Rode bes)
18. Gesse (Lathyrus)
19. Cerise (Kers)
20. Parc (Park)
21. Menthe (Munt)
22. Cumin (Konijn)
23. Haricot (Boom)
24. Orcanète (Alkanna)
25. Pintade (Parelhoen)
26. Sauge (Salie)
27. Ail (Knoflook)
28. Vesce (Voederwikke)
29. Blé (Tarwe)
30. Chalémie (Schalmei)

11. Panis (Vingergras siergras)
12. Salicorne (Kortarige zeekraal)
13. Abricot (Abrikoos)
14. Basilic (Basilicum)
15. Brebis (Ooi)
16. Duimauve (Heemst)
17. Lin (Vlas)
18. Anande (Amandel)
19. Gentiane (Gentiaan)
20. Ecluse (Sluis)
21. Carline (Carlina)
22. Câprier (Kappertjes)
23. Lentille (Linzen)
24. Aunée(Alant)
25. Loutre (Otter)
26. Myrte (Mirte)
27. Colza (Koolzaad)
28. Lupin (Lupine)
29. Coton (Katoen)
30. Moulin (Molen)

11. Pastèque (Watermeloen)
12. Fenouil (Venkel)
13. Rpine vinette (Zuurbes)
14. Noix (Walnoot)
15. Truite (Forel)
16. Citron (Citroen)
17. Cardère (Kaardenbol)
18. Nerprun (Vuiboom)
19. Tagette (Afrikaantje)
20. Hotte (Tas)
21. Eglantine (Eglantier)
22. Noisette (Hazelnoot)
23. Houblon (Hop)
24. Sorgho (Sorgo)
25. Ecrevisse (Rivierkreeft)
26. Bigarade (Pommerans)
27. Verge d'or(Guldenroede)
28. Mais
29. Marron (Tamme kastanjevrucht)
30. Panier (Mand)

Wanneer we enkele dagen omrekenen naar de Franse Republikeinse kalender, dan zouden de affiches voor bepaalde evenementen er geheel anders uit zien.

Napoleonwandeling van KWB Wuustwezel zondag 20 maart 2011.
Decadi 30 Ventôse an CCXIX (jaar 219) décade 18 (week), dag: Plantoir (Pootijzer, werktuig om bollen te planten).

Nacht van de geschiedenis van Davidsfonds en Wesalia II dinsdag 22 maart 2011.
Duodi 2 Germinal an CCXIX (jaar 219) décade 19 (week), dag: Platane (plataan).

Erfgoeddag zondag 1 mei 2011.
Duodi 12 florial an CCXIX (219) décade 23 (week), dag: Sainfoin (Esparcette).

We hopen dat we met onze bijdragen een klein tipje van de sluier hebben opgelicht over de problemen die onze voorouders – en dan zeker ambtenaren – toen hadden. De gemeenten hanteerden de Franse Republikeinse Kalender, de Geestelijke overheid daarentegen gebruikte de Gregoriaanse kalender om hun dopen, huwelijken en overlijden te noteren in de parochieregisters. Zo kunt u zich wel voorstellen dat er soms met de omrekening fouten gebeurden. In sommige gevallen waren kinderen soms al gedoopt vooraleer ze waren geboren. Zoek dan als genealoog maar naar de fout.

Algemeen kunnen we stellen dat een jaar bestond uit **12 maanden**, elke maand uit **3 decaden**, dus **36 decaden** in een jaar. 1 decade bestond uit **10 dagen**, dit was dus **360 dagen** in een jaar.
De 5 of 6 dagen welke men te kort kwam, voegde men op het einde van het jaar toe, de zo genaamde **Sansculottide**.

Bron: Wikipedia.

Een woordje van Bernard Van Gastel

Bernard van Gastel laat ons langs deze weg weten dat zijn boek, Van Gastel, B., *Gooreind, 200 jaar geschiedenis. Van hei en ven naar moderne leefgemeenschap*, Gooreind, 1996 nu ook integraal via internet te raadplegen is op het adres http://commons.wikipedia.org/wiki/File:Gooreind_200JaarGeschiedenis-BernardVanGastel.pdf. Je kan ook zoeken via Wikipedia Gooreind en dan doorklikken op het boek van Bernard.

Voor diegenen die het boek op het internet willen raadplegen en voor de bezitters van het boek, laat de auteur weten dat twee zaken moeten aangepast worden:

- op blz. 32, laatste alinea: 2 mei moet zijn 11 mei
- op blz. 75, laatste alinea, 3de lijn: 19.03.1878 moet zijn 19.03.1880

Bovendien laat Bernard Van Gastel ons ook nog weten dat hij de documentatie waarop zijn boek is gebaseerd (en nog veel meer), geschonken heeft aan het documentatiecentrum van Wesalia II. De documentatie die rechtsreeks de parochie Gooreind aanbelangt, is terug te vinden in het parochiaal archief aldaar. De Gooreindse historicus meldt ons tenslotte dat hij nog enkel interessante onderwerpen kan suggereren aan liefhebbers die iets willen schrijven of onderzoeken over de geschiedenis van Gooreind.

Wesalia II wil Bernard langs deze weg nog eens hartelijk danken voor zijn schenking.

Erfgoeddag "armoe troef"

Op zondag 1 mei 2011 wordt in geheel Vlaanderen alweer een Erfgoeddag georganiseerd. Dit jaar is er geopteerd om rond het thema "armoe troef" te werken. Ook in Wuustwezel zal er dit jaar een Erfgoeddag plaatsvinden. De gemeentelijke cultuurraad zal samen met enkele (erfgoed)verenigingen voor een gevarieerd aanbod zorgen. Op niet minder dan drie verschillende locaties in Wuustwezel zullen tussen 10.00 en 17.00 uur verschillende interpretaties gegeven worden van de link tussen armoede en erfgoed. De volksdansgroep 't Smoutpeerke en het zangkoor St-Cecilia zullen op verschillende plaatsen voor de nodige ambiance zorgen.

In de Poort naar het Platteland zullen de Polar Bears de impact voorstellen die Wereldoorlog II had op de Wuustwezelse bevolking. Zij zullen hierbij verschillende soorten brood en andere oorlogsgerechten aanbieden. Artikelen van de zwarte markt worden getoond en de Polar Bears zullen documenteren hoe de rantsoenering van voedsel tijdens oorlog gebeurde. In de bibliotheek zullen verhalen over kinderen en armoede voorgelezen worden en zal het verhaal van de drie Gasthhuishoeven gepresenteerd worden. De dienst toerisme tenslotte zal het nieuwe Wuustwezelse toerismeseizoen op gang blazen en drie nieuwe wandelknooppunten voorstellen.

Er zullen bovendien enkele korte wandelroutes uitgestippeld worden die vanuit verschillende plaatsen in Wuustwezel leiden naar de Sint-Willibrorduskapel in Deureind. In Deureind organiseren de Sint-Willibrordusvrienden traditioneel op 1 mei een groot feest dat om 10.00 uur aanvangt met de kinderzegening in de kapel. Nadien verplaatst het feestgebeuren zich naar de dorpsherberg waar naar aloude traditie naar hartelust gegeten en gedronken kan worden. In de dorpsherberg zal heemkundekring Wesalia II een tentoonstelling organiseren waarin de armoede in Wuustwezel in het verleden zal worden afgebeeld.

De derde locatie van de erfgoeddag is te situeren in het Volkskundemuseum Jan Augustijns in Sterbos. In het museum zelf zal een thematentoonstelling uitgewerkt worden waarbij eveneens armoede centraal zal staan. Rond het museum zullen de drie NSB-afdelingen van de gemeente zich concentreren op de armoede in Wereldoorlog I. De Vlegels van hun kant zullen hun werking rond "armoede nu" voorstellen. Zij zullen verhalen rond armoede vandaag brengen en zullen aan het publiek tonen hoe men op een humane manier kan rondkomen met een uitkering. De KVLV tenslotte zullen aan het museum zorgen voor heerlijke boekweitpannekoekjes.

De Erfgoeddag van 1 mei heeft dus heel veel te bieden. Maar vooral de kleinsten onder ons zullen niet vergeten worden. Op alle locaties is ontspanning voorzien voor kinderen onder de vorm van verhalen, oude volksspelen, versnaperingen, enzovoort. Bovendien zal er een kinderzoektocht georganiseerd worden die langs de drie locaties zal leiden. Door het oplossen van enkele simpele vragen, maken de kinderen kans op een mooie prijs.

Leden van Wesalia die zich geroepen voelen om enkele uren onze stand in de dorpsherberg te bemannen, zijn altijd welkom.

DANK JE WEL !

- Hartelijk dank aan onze leden die er voor gezorgd hebben dat ons documentatiecentrum weer flink is aangegroeid. Een speciaal woordje van dank gaat zeker naar Bernard Van Gastel. Bij hem is Stan Dirven het grootste deel van die documentatie gaan halen. Zijn verzameling kreeg de naam "Fonds Bernard Van Gastel". Stan is er al lang mee bezig geweest om alles te ordenen. Kortelings zal het naar ons documentatiecentrum verhuizen. Dan kan dit waardevol materiaal geraadpleegd worden door onze bezoekers.

- Het Koninkrijk der Nederlanden in WO II, 29 delen

- Slenders x Slenters, 1595 – 1981. Familiegeschiedenis

- Kwartierstaten Bergeyk & omgeving 1464

- Geschiedenis van Loenhout (handschrift)

- De statie van Brecht

- Google Snel en efficiënt - Aan de slag met je digitale foto's

- De Vlaamse gemeentenamen - Brabantse Etymologiewoordenboek

- Het kamp van Brasschaat

- Wat vader niet vertelde

- Wij zingen een nieuw lied

- Smokkelen

- Van wirskaante Heemkundige Kring Baarle Hertog-Nassau. 3 exemplaren

- De nieuwe catechismus

- Post factum - Jaarboek voor geschiedenis en volkskunde. jaarboek 2, 2010

- Bijdragen tot de Geschiedenis 1972 (1-2 en 3-4), 1979 (1-2 en 3-4), 1982(1-2 en 3-4), 1985(1- 4) en 1986 (1-2 en 3-4) J. De Meester

- Bij de haard KVLV 1981: 1981/ feb/ maart/ mei/aug/ okt.
Middelares en Koningin

- Ingebonden weekbladen : Het Huisgezin

- Uitwisseling ledentijdschrift 25 x Calmpthoutania in ruil voor ledenblad Wesalia II

- Doodsprentjes en doodsbrieven