

Grootten weg der eerste klasse no 8

De geschiedenis van de rijksweg Breda - Tilburg

Walter de Vet

Na een lange voorbereiding werd door de gemeente Gilze en Rijen en de provincie Noord-Brabant een plan vastgesteld voor het verbreden en verleggen van de N282 vanaf de Oosterhoutseweg tot aan de kruising met de Burgemeester Letschertweg. Ook het aanpassen van de Burgemeester Ballingsweg maakt onderdeel uit van de plannen. Het doorgaande verkeer gaat dan niet langer meer door Hulten en een deel van de 'Rijksweg' zal daar vervallen. In 2017 werden vier woningen bij het zogeheten Kraaiennest aan de 'Rijksweg' onder Rijen gesloopt om ruimte te maken voor die verbreding. Ja, 'Rijksweg' tussen haakjes, want na de aanleg in 1971 van de autoweg A58 had de weg zijn functie als hoofdverbindingsweg voor het doorgaande verkeer verloren en werd het een provinciale weg. Het zal nog wel enkele jaren duren voor de verbreding compleet is. Maar voor mij reden om eens in de geschiedenis van de 'Rijksweg' te duiken.

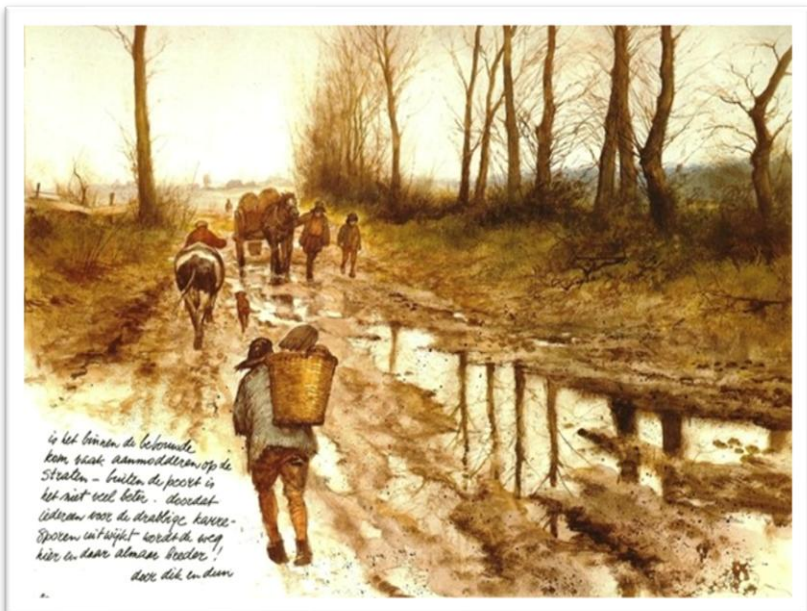
Staats-Brabant, het land van de karrensporen

Voor ons is een goed wegennet bijna vanzelfsprekend. Goede bestrating, vaak een vrijliggend voetpad of fietspad, invoegstroken, bruggen en viaducten, een sloot of riool voor regenafvoer, verlichting, verkeersborden, stoplichten en bewegwijzering zorgen voor een vlotte en veilige verkeersdoorstroming. Alleen een felle regen-bui en sneeuw of ijsel zorgen soms (tijdelijk) voor wat ongemak.

Zoveel anders was dat in de achttiende eeuw. Het merendeel van de Brabantse wegen bestond toen uit onverharde aardebanen. Het personen- en goederenvervoer gebeurde met paard en wagen. Buiten de steden en dorpskernen waren de doorgaande wegen vaak niet meer dan veredelde karrensporen. Ze liepen kronkelig door het landschap. Langs dorpen, gehuchten en bouwlanden was de baan afgezet met houtsingels en ontstond een vast tracé. Over de uitgestrekte heidevelden en andere woeste gronden liepen her en der banen, door karrensporen gevormd. Die werden nu eens hier, dan weer daar bereden. De meest drassige gronden werden vermeden maar soms bestond er geen mogelijkheid om uit te wijken en werd zo'n bundel sporen noodgedwongen ingesnoerd tot een vaste baan.

Riviertjes en beken konden enkel op een doorwaadbare plaats overgestoken worden, van bruggen was nog nauwelijks sprake.¹²

In oude reisverslagen lezen we hoe slecht de doorgaande wegen over de zandgronden in Brabant erbij lagen. In de droge zomerperiode hingen de zandwegen letterlijk als los zand aan elkaar. Op veel plaatsen was sprake van zandverstuivingen waardoor de loop van de weg noodgedwongen steeds veranderde. Paard en wagen moesten zich een pad banen door het rulle zand. In de regen-periode en winter had het verkeer met nog meer moeilijkheden te kampen. Paard en wagen trokken diepe voren in de baan. Soms was het karrenspoor zo slecht dat men uitweek naar de berm, waar zich weer een nieuw karrenspoor vormde. Op sommige wegen werden extra paarden of een span ossen voor de wagens ge-spannen. Voor enkele bestemmingen had men in de winterperiode een andere route die weliswaar langer was maar droger en berijdd-baar bleef.¹³



"Is het binnen de bebouwde kom vaak aanmodderen op de straten - buiten de poort is het niet veel beter. Doordat iedereen voor de drabbige karre-sporen uitwijkt wordt de weg hier en daar almaar breder."⁴

Probleem daarbij was dat er geen uniforme maat voor het karrenspoor was. De afstand tussen de wielen was per regio verschillend.

Vooral bij het vervoer over grotere afstanden zorgde dit voor extra problemen. Uit een reisverslag van september 1732 van een gezelschap uit het Rijnland dat een kamp van de troepen van de Staten-Generaal op de heide bij Oosterhout ging inspecteren, leren we dat ze op weg naar Dongen het ongeluk hadden een verkeerde weg in te slaan. Deze 'karreweg' werd enkel gebruikt door karren met een Brabants spoor getrokken door één paard. De wagen van de reizigers had een 'Hollands spoor'. Omdat het spoor 'extraordinair' diep was dreigde hun wagen om te vallen. Er zat niks anders op dan dat de vier inzittenden uitstapten en te voet verder gingen.¹⁵⁶⁷

In Staats-Brabant was er nauwelijks overheidsbemoeyenis met het wegennet. Onderhoudsplichtig voor de wegen waren de perceel-eigenaren langs de weg. In de praktijk betekende dit dat het enkel gebeurde in ontgonnen en bebouwd gebied. De bewoners werden na een wegenschouw opgeroepen om onder leiding van één van de schepenen sporen te slechten, gaten te dichten of sloten te graven. Maar buiten bebouwd gebied, op de vroenten of woeste gronden, was van onderhoud nauwelijks sprake.⁵⁸

Dit alles maakte het transport met paard en wagen zwaar en tijdrovend. De voerman zat afwisselend op het paard of de koets of ging te voet naast het paard lopen. Regelmatig moesten paarden en koetsier rusten. Het vinden van de juiste weg op kruisende zandbanen op de afgelegen heidevelden was zonder wegwijzers moeilijk. Het reizen op de slechte en onverlichte wegen was ook erg onveilig. In de 17e en 18e eeuw was er regelmatig sprake van oorlogshandelingen met rondtrekkende troepen of bendes van niet betaalde huurlingen. Zelfs in vreedstijd was er een risico om overvallen en beroofd te worden door bendes vagebonden en land-lopers.

1

Het grootste gedeelte van Noord-Brabant behoorde tijdens de Republiek der Verenigde Nederlanden onder de Generaliteitslanden. Men sprak van Staats-Brabant omdat het bestuur rechtstreeks werd uitgeoefend door de Raad van State. Het werd beschouwd als een wingewest waar zware belastingen en heffingen werden opgelegd. Men kreeg er weinig voor terug. De Generaliteitslanden fungeerden als bufferzone tussen de Republiek en de Zuidelijke Nederlanden (nu België) en Frankrijk. Slechts de gefortificeerde steden werden verdedigd. Daarbuiten vormden de rivieren

en inundatie van polders een natuurlijke verdediging van fort Holland. Voor de landsverdediging was dus een slechte toeganke-lijkheid van dit gewest gewenst. Dat verklaart dat er nauwelijks omgekeken werd naar de infrastructuur en er geen betere wegen werden aangelegd. Daarmee liep Noord-Brabant ver achter op andere delen van Europa. In de achttiende eeuw werden in Frankrijk steeds vaker met kasseistenen of grint verharde wegen aangelegd omringd door bermen, bomen en sloten. De wegen waren kaarsrecht en legertroepen konden zich hierover snel ver-plaatsen. Ook in de Zuidelijke Nederlanden werden vanaf 1750 steenwegen aangelegd onder het bekwame bestuur van de Oostenrijkers. Tegen het einde van de achttiende eeuw lag daar bijna 3000 km straatwegen, het dichtste verkeersnet ter wereld. Daarbij vergeleken stonden de wegen in Staats-Brabant op een middeleeuws peil.^{1 9 10}

Niet overal verkeerden de landwegen in de achttiende eeuw nog *‘in hunnen natuurstaat’*. De belangrijkste hoofdstraten in steden en in sommige dorpen waren voorzien van keistenen. In onze omgeving werd de Haagweg van Breda naar de Hage (Princenhage) in 1683 bestraat en was daarmee de eerste steenweg buiten de stadswal. Van groter belang en over veel grotere lengte werd in 1740-1745 begonnen met de aanleg van de straatweg van Den Bosch richting Luik. De weg werd op eigen kosten van de stad Den Bosch aangelegd om de handel tussen Den Bosch en het prinsdom Luik te bevorderen. Omdat in de Noordelijke Nederlanden weinig ervaring was met de aanleg van straatwegen hadden meester-stratenmakers uit Antwerpen en Brussel toezicht op het werk. De straatstenen kwamen uit de steengroeven in de Zuidelijke Nederlanden. Door gebrek aan geld en tegenvallende inkomsten uit tolheffing werd de aanleg bij Best stilgelegd. Gedurende de hele tweede helft van de achttiende eeuw is daarna in Staats-Brabant geen enkele straatweg van betekenis meer aangelegd.^{1 10 11 12 13}

De Oude Baan

In de gemeente Gilze en Rijen was in 1750 volgens opgave van de schout en schepenen aan de Domeinraad sprake van vijf voorname doorgaande wegen, die ‘Heirbaan’, ‘Heerweg’ of ‘s Herenstraat’ werden genoemd. Dit waren allemaal zandbanen die vanuit de dorpskernen naar omliggende dorpen liepen. Grote gedeelten liepen over ‘s Heren vroente oftewel woeste- of heidegronden. Voor de

Heirbanen gold een verplichting voor onderhoud door de zogenaamde aangelanden.⁸

Eén van de Heirbanen liep van oost naar west: *‘een baan lopende van de Haansbergsche brugh aff loopende door den Haansbergh tot op ‘d Heeren vroente toe, en voorts naar Breda off Oosterhout’*. Dit was een zandbaan die liep van Tilburg Korvel over de Berkdijk en vervolgens over de heide naar een voorde in de Donge nabij Dongewijk. Daarna via de nu bijna verdwenen Diepenstraat en een stuk Hultenseweg naar De Stad Parijs. Daarna liep hij over de Oude Baan langs Hulten, nu deels Achterstraat geheten, naar de Haansberg. Deze zandweg werd onder Haansberg de Bossche baan genoemd en na 1827 de Oude Bossche baan. Deze Oude Baan vormde de grens tussen de Hooge Haansberg (parochie Gilze) en de Laage Haansberg (parochie Rijen). Vanaf de Haansberg liep de Heirbaan door de heide naar Vijf Eiken. Bij de herberg Vijf Eiken was er een splitsing van wegen en kon men dan over de heide verder naar Dorst en Breda of over de heide naar Oosterhout. In Dorst liep de heerbaan over wat nu de Oude Tilburgschebaan



Topografische kaart 1840-1860 met in rood de Oude Tilburgschebaan tussen Breda Driesprong en Dorst over de Galgenstraat. Daaronder in rechte lijn de in 1823 aangelegde rijksweg tussen Breda en Tilburg.

heet en over de Baarschotse weg naar het Cadettenkamp onder Teteringen. Daar was een kruispunt met de zandbaan naar Loon op Zand waar de galg van Breda stond (nu Galgenstraat). Van daaruit ging de oude route via café de Posthoorn naar de Bossche Poort in Breda.¹⁴

Deze oude Heirbaan was van lokale en regionale betekenis. Het was een belangrijke verbindingsweg vanuit Rijen en Haansberg naar Breda. De naam 'Bossche baan' duidt ook op de verbinding naar 's Hertogenbosch via Tilburg. Vanuit het dorp Gilze liep er een snellere route naar Breda *'door de Biestrade door het Raakeijnde op den dijk na Bavel en Breda'*. De Oude Baan over Haansberg en Tilburg was niet de belangrijkste route tussen Breda en 's Hertogenbosch. De oude heerbaan tussen Breda en Den Bosch liep al eeuwenlang vanaf de Galgenstraat onder Teteringen over Dongen en Loon op Zand naar Den Bosch. Tilburg werd niet aangedaan. Dit was de kortste route tussen de twee belangrijkste Brabantse garnizoenssteden. Bovendien was Tilburg in die tijd noch van militair noch van economisch belang. Via deze heerbaan waren er dagelijks diensten van een postiljon of tourkar voor vervoer van goederen en reizigers. Loon op Zand lag ongeveer halverwege en reizigers gebruikten daar hun middagmaal in herberg de Tourkar. Ondanks dat deze route druk bereden werd, was het geen gemak-kelijk traject. Met name de zandverstuivingen van de Loonse en Drunense Duinen zorgden voor veel ongemak. En in de bossen en heide op de route was het in vroegere tijden gevaarlijk door struik-rovers. Bovendien was het onderhoud aan de wegen onder Loon op Zand en Waalwijk dusdanig verwaarloosd dat dit in 1751 zou leiden tot een juridisch geschil tussen de Raad van State en de Heerlijkheid Loon op Zand. ¹

Nationaal wegenplan

In de tijd van de Republiek der Zeven Provinciën was dus geen sprake van een planmatige aanleg van wegverbindingen. Dit veranderde in de Franse periode. In 1806 werd Lodewijk Napoleon door zijn broer Napoleon tot koning van Holland benoemd. In korte tijd reisde hij door zijn nieuwe land en maakte hij kennis met de bevolking. Hij maakte al snel plannen voor noodzakelijke verbeteringen in onder meer landbouw, handel en weg- en waterbouw.

Per koninklijk decreet van 21 mei 1809 droeg hij op verbeteringen te doen in het departement Brabant (let op de spelling in die tijd) als volgt *'Er zal een kaai-dijk worden aangelegd van de grenzen naar den kant van Antwerpen af tot aan Breda, en van Breda tot aan den Bosch, met eenen zijtak, die naar Tilburg, en een anderen die naar Waalwijk zal leiden: van dat punt des grooten kaaidijks, hetwelk het naast aan bovengemelde plaatsen is, zal de kaai-dijk worden*

verlengd van den Bosch af tot aan Grave.' Dit werk werd geschat op f 250.000,- een aanzienlijk bedrag voor die tijd. ¹⁵



Publicatie van het koninklijk decreet van 21 mei 1809 in de Koninklijke Courant ¹⁵

Met de aanleg van de steenweg van Antwerpen naar Breda werd direct aangevangen. Deze weg is de eerste Napoleonsweg in ons land en is als de Rijsbergseweg onder Breda nog heel herkenbaar: kaarsrecht van A(ntwerpen) naar B(reda) met aan weerszijde bomen en een sloot. Het gedeelte Breda naar den Bosch was over Loon op Zand gepland maar was niet voltooid toen koning Lodewijk Napoleon in juli 1810 aftrad. Vanaf 1810 werd Nederland ingelijfd in het keizerrijk Frankrijk en viel onder direct gezag van Parijs. ¹⁶

In het keizerrijk Frankrijk was de weg- en waterstaat georganiseerd onder *Service des Ponts et Chaussées*. Deze organisatie van Franse ingenieurs zou ook in Nederland plannen maken voor de bouw en het onderhoud van de infrastructuur met inbegrip van de wegen. Bij keizerlijk decreet van 16 december 1811 werden de 'grootte wegen door het Fransche keizerrijk' omschreven. Onder de veertien 'grootte wegen der 1e rang' komt die van Parijs, door Antwerpen, Zundert, Breda, Oosterhout, Keizersveer, Gorinchem naar Amsterdam voor. Ook was een weg van Parijs naar Groningen opgenomen met een route van Breda over Dongen, Loon op Zand, Vught, Den Bosch, naar Grave, Nijmegen, etc. tot Groningen. Wij zien dat deze weg opnieuw

Tilburg 'links' liet liggen. De gemeente Gilze en Rijen zat niet in de route.¹⁷

Vanaf 1813 werd er vanuit Breda gewerkt aan de bestrating van de Oosterhoutseweg als onderdeel van 'de groote weg' van Parijs naar Amsterdam. Het gedeelte van de Boschoord te Breda over Teteringen en Oosterhout tot de rivier de Donge werd voltooid in 1816. Vele namen langs deze weg herinneren aan keizer Napoleon zoals de Keizersdijk in Raamsdonksveer, Keizersveer, de Keizer Napoleonweg en wegrestaurant Napoleon in Hank.

Toen Napoleon door de geallieerden overwonnen was, werd het Koninkrijk der Nederlanden onder het bestuur van koning Willem I gevormd. Deze koning had veel belangstelling voor de handel en industrie en een goed wegensysteem en waterwegen waren daarvoor essentieel. De volgende uitspraak werd aan hem toegeschreven: *"Geen land ter wereld is rijk genoeg om zich de weelde van slechte wegen te kunnen veroorloven"*. In het nieuwe Koninkrijk werd dit naar Frans model georganiseerd in de dienst Rijkswaterstaat.^{16 18}

Bij Koninklijk Besluit van 25 juli 1816 werd een rangschikking van de wegen opgemaakt. Dit was het eerste Nationale wegenplan met een netwerk van 'groote wegen'. In het nieuwe Koninkrijk der Nederlanden waren goede verbindingen tussen de noordelijke en de zuidelijke Nederlanden van belang. Brabant werd niet overgeslagen. Het nationaal wegenplan kwam dan ook in grote lijnen overeen met het Franse wegensysteem.^{16 17}

Tilburgse lobby in Brussel

In genoemd Koninklijk Besluit zou de weg van Tholen naar Grave via Breda rechtstreeks naar Den Bosch lopen en opnieuw Tilburg niet aandoen. Voor de bestrating tussen Breda en Den Bosch werd grotendeels het bestaande tracé over Dongen en Loon op Zand gevolgd. Ditmaal liet het gemeentebestuur van Tilburg het er niet bij zitten en er werd met kracht geprotesteerd tegen dit plan.

Er was al vanaf 1750 een sterke Tilburgse lobby om het traject van de tourkar tussen Breda en Den Bosch te verleggen over Tilburg. Aanvankelijk was de slechte toestand van de weg bij Loon op Zand een belangrijk argument. In de volgende vijftig jaren zou Tilburg zich ook sterk economisch ontwikkelen met de lakenindustrie. De diverse herdgangen groeiden uit tot het grootste dorp van Brabant, met

10.000 inwoners de omvang van een stad. Men kreeg in 1809 stadsrechten na een bezoek van Koning Lodewijk Napoleon aan de gemeente.¹⁷

De lobby van Tilburg om een grote weg over Tilburg te laten lopen werd geleid door een ad-hoc commissie bestaande uit de burgemeester Meurs en de wethouders Gomarus Dams en Paulus Vreede, een zoon van Pieter Vreede, een machtige lakenfabrikant. Zij brachten een bezoek aan het paleis van de koning in Brussel. In de raadsvergadering van 2 april 1817 bracht de commissie verslag uit van haar bezoek aan de Koning en zeiden *"redenen te hebben om te mogen aannemen dat hun stappen niet vruchteloos zouden zijn"*.¹⁷
19 20

Men moest echter vier en een half jaar wachten op een besluit uit Brussel. Op 18 oktober 1821 kon de burgemeester de raad informeren, dat de nieuwe weg over Tilburg zou komen. Er werd wel een bijdrage van de stad Tilburg gevraagd ter grootte van f 30.000,-. De raad ging met zeven tegen twee stemmen met de bijdrage akkoord. De weg zou dus rechtstreeks van Breda naar Tilburg lopen en daarmee ook de gemeente Gilze en Rijen aandoen.^{17 19 21}

Rechte lijn door het landschap

In 1821 ontstond de wegenindeling die tot het eind van de 19e eeuw onveranderd bleef. Wegen van de 1e klasse vielen daarbij onder het rechtstreeks beheer van het Rijk. Bij wegen van de 2e klasse gingen beheer en onderhoud naar de provincies. De weg Tholen via Breda en Tilburg naar Den Bosch en Nijmegen was de 'Grooten weg der eerste klasse no 8'. Het werd gefaseerd aangelegd.

Na het besluit in 1821 gingen de ingenieurs direct aan de slag. Het werk werd voorbereid in drie gedeeltes. Het eerste gedeelte liep van de reeds bestaande straatweg van Breda naar Utrecht, de Teteringsche Dijk, in een rechte lijn naar Dorst. De aansluiting van de twee grote wegen Breda - Utrecht en Breda - Den Bosch vond plaats op het punt waar ook de oude aardenbaan van Breda naar Dorst aansloot. Dit punt heeft de naam 'den Driesprong'. Het gedeelte van den Driesprong tot aan Dorst lag destijds op grond-gebied van de gemeente Teteringen, de gemeente Ginneken en Bavel (Heusdenhout) en de gemeente Oosterhout (Dorst). Tussen Heusdenhout en Dorst was een laaggelegen moerassig gebied en de

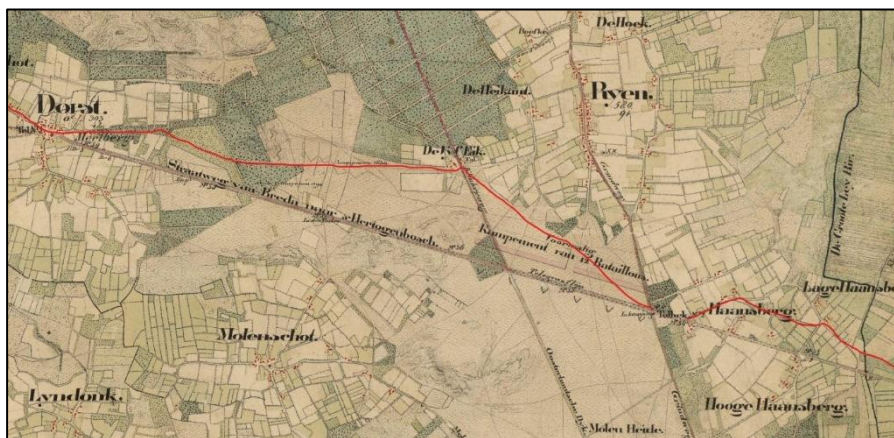
weg werd als een dijk aangelegd. Bij Dorst moesten enkele percelen bouwland en een enkel huis onteigend worden.²²

Op 24 juli 1822 werd door de Minister van Binnenlandsche Zaken en Waterstaat het eerste gedeelte tussen Breda en Dorst aanbe-steed: *'Het maken der aardenbaan of bedding, tot het aanleggen van eenen straatweg, van het begin der tegenwoordige aardenweg van Breda naar Dorst, of zoogenaamde Bossebaan, tot den toren van het midden der kerk van Dorst, uitmakende een gedeelte van den grooten weg der eerste klasse no 8.'* De weg ging dus in rechte lijn tot aan de kerk in Dorst. Hiermee werd de oude kapel aan de zuidzijde van de weg bedoeld en niet de in 1912 gebouwde H. Marcoen kerk. Onderdeel van het werk was ook het maken van 'eene nieuwe steene heul' en drie houten duikers.²³

Het werk werd gegund aan Pieter van Poppel voor f 2950.-. De aanleg van de straatweg verliep met veel mankracht. De benodigde aarde voor de zandbedding werd uit de te graven sloten en van enkele gekochte percelen gegraven en met kruiwagens en schop over een breedte van 5 meter aangebracht. Van weiland en hei werden de zoden afgestoken en terzijde van de weg opgestapeld.²²

In maart 1823 werd *'het bestraten met keijen over eene lengte van 3460 ellen'* aanbesteed. De el was een oude lengtemaat van ongeveer 69,4 cm maar bij de invoering van het metrieke stelsel in 1820 werd de el gelijkgesteld aan een meter. Pas in 1869 werd de naam 'meter' gebruikt voor deze nieuwe lengtemaat. De afstand is dus 3,5 km. Het bestraten gebeurde met keien uit de steengroeven van Henegouwen. We kennen die 'kinderkoppen' nu nog van de kassei-wegen in Vlaanderen en Noord-Frankrijk.²³

Op 26 november 1823 werd het tweede weggedeelte van Dorst tot de Maasdijkse brug bij Dongewijk aanbesteed: *'Het leggen der aardenbaan voor het gedeelte des wegs der 1e klasse No. 8 tus-schen Dorst en de Maasdijsche brug, ter lengte van ongeveer 9440 ellen.'* Op deze weg waren er twee houten bruggen met steenen landhoofden (dit moet over de Oude Leije en de Donge zijn) en vier houten duikers. In december van datzelfde jaar werd *'Het bestraten met keijen van de aardebaan'* aanbesteed.²³



Straatweg van Breda naar 's Hertogenbosch die in 1824 is aangelegd. In rood de Oude Baan over De Vyf Eik en Haansberg.

Dit tweede gedeelte liep in een kaarsrechte lijn van Dorst naar de Maasdijsche brug die bij Dongewijk de rivier de Donge overstak. Dit was tevens de gemeentegrens. Het allergrootste gedeelte van dit weggedeelte bestond uit woeste grond in eigendom van de Nassause domeinen van prins Frederik der Nederlanden. Slechts bij het buurtschap Haansberg kruiste men meerdere bouwlanden. Op dit punt liep een klein gedeelte samen met de Oude Bossche Baan. Ondanks het hele archief van Rijkswaterstaat doorgespit te hebben, is het me niet gelukt de eigenaren van de gronden te achterhalen die onteigend moesten worden.

Bij de woeste gronden waren er enkele zandverstuivingen die geëgaliseerd moesten worden. Het overvloedige zand werd opgeworpen langs de weg en in de loop der jaren was dit met hakhout begroeid. Bij Haansberg was de zogenaamde 'Kattenberg' bekend. Bij de aanleg van het vliegveld in juli 1940 verdween de Kattenberg.²⁴

Het derde en laatste gedeelte tussen de Maasdijsche brug en Tilburg liep vanaf Dongewijk grotendeels over het oude tracé, de Hultensche Dreef, tot aan het buurtschap Berkdijk. Daar ging de doorgaande route aanvankelijk over bestaand tracé (Berkdijksche straat) richting de herdgang Korvel waar men over de Korvelsche-weg, Zomerstraat naar de Markt kon gaan. Dit weggedeelte werd op 23 juni 1824 aanbesteed: *'Het maken der aardebaan van den grooten weg der 1e klasse no. 8, in Noord-Brabant, van de Maas-dijksche Brug over de*

De nieuwe straatweg Breda - Tilburg is in september 1825 gereed-gekomen. De werken hebben zo'n drie jaar geduurd. In 1825-1827 werden de weggedeeltes tussen Tilburg en Den Bosch aangelegd.

Maar daarmee was de Bredasche weg in Tilburg nog niet compleet. Het oude tracé over de Berkdijksche straat werd in 1826-1827 vervangen door een nieuwe straatweg die in een rechte lijn dwars door de Korvelsche en Schijfse Akkers recht op den toren van 't Heike aan de Oude Markt liep. Dit is de Bredaseweg in Tilburg zoals we die nu nog kennen. Bij de aanleg moest de uitspanning 'De Roskam' verdwijnen welke dwars over de geplande weg bij de Zomerstraat-Schoolstraat stond.^{17 19}

In 1830 tenslotte werden eiken en beukenbomen geplant aan weerszijde van de nieuwe straatweg. Het beeld van een kaarsrechte weg omzoomd met grote bomen, naar Frans voorbeeld, was daarmee compleet.

Tolweg

Het realiseren van het nationaal wegenplan vergde forse investeringen. Het was de bedoeling deze kosten te dekken door het heffen van rijkstollen. Aanvankelijk werd dit per straatweg geregeld. Vanaf 1828 werd het heffen van 's Lands Tollen in landelijke wetgeving vastgelegd en werd overgegaan tot de *Verpachting van den Ontvangst der Tolgelden*. Deze verpachting door de Gouverneur der Provincie Noord-Brabant vond steeds voor een termijn van drie jaar plaats, lopend van 1 april tot en met 31 maart. De verpachting geschiedde bij enkele inschrijving, met gesloten biljetten, en werd gegund aan de hoogste inschrijver. De jaarlijkse pachtsom moest in twaalf maandelijksse termijnen betaald worden.¹⁶

Alle 'grote' wegen der eerste en tweede klasse werden in 1828 gesteld onder het beheer van het Amortisatiesyndicaat. Het toezicht werd uitgeoefend door ambtenaren der domeinen. Het Amortisatiesyndicaat was een financiële instelling die in 1822 in het Koninkrijk der Nederlanden werd opgericht en onder meer werd belast met de afwikkeling van een deel van de staatsschuld en de financiering van de aanleg van wegen, kanalen en polders. Het syndicaat stond rechtstreeks onder leiding van koning Willem I. Het ging een grote

lening aan en de tolgeden en incidentele verkopen door domeinen moesten garant staan voor aflossing ervan. Het onderhoud van de wegen moest uit de opbrengsten worden betaald. Dat elk dubbeltje telde bleek wel uit het feit dat veel reststroken werden verkocht en zelfs *'Het vruchtgebruik van het grasgewas op de taluden en bermen'* werd verpacht. De inkomsten bleken echter tegen te vallen zodat van aflossing van staatsschulden weinig terecht kwam. In 1840 werd het syndicaat opgeheven, een grote schuld voor de staatskas achterlatend. Vanaf 1841 ging het beheer van de grote wegen der eerste klasse naar het departement van Binnenlandse Zaken en Waterstaat. De wegen der tweede klasse gingen in beheer terug naar de provinciën.²⁷

In 1872 werden de 54 rijkstollen en alle provinciale tolleren op de Brabantse wegen afgeschaft. De Staten van Noord-Brabant hadden daarvoor een akkoord met het Rijk gesloten. Noord-Brabant liep daarin voorop. In de rest van Nederland waren er tot in 1899 rijks-tolleren. Overigens werden de tolheffingen in 1872 vervangen door een provinciale paardenbelasting die in 1908 werd vervangen door weggeldbelastingen op trekdieren, rijwielen en auto's.

Op de straatweg Breda - Tilburg werden vier tolleren ingericht:^{26 27}

1. Aan de aansluiting der oude baan naar Dorst nabij de roomse kerk te Dorst;
2. Aan de vereniging van de nieuwe weg met de bestaande weg op de Haansberg onder Gilze bij het huis van Groenen-daal (op de plaats waar nu het Shell tankstation is);
3. Aan de Hultensche of Maasdijsche brug over de Donge (dat is bij Dongewijk);
4. Bij het verlaten van de bestaande weg, ongeveer 2875 ellen ten westen van Tilburg (dat is net voor de afslag naar de Berkdijksestraat, nu Friezenlaan).

Bij een tolhuis was een weg afgesperd met een *tolpaal* of *tolboom*. Deze werd ook wel *barrier* of *barrière* genoemd, dat versperring betekent. 's Nachts was de tolboom verlicht door middel van een lantaarn. Bij aankomst aan de tolboom moest voor tol betaald worden voordat men kon passeren. Het tarief werd van rijkswege bepaald met verschillende tarieven afhankelijk van de grootte van het

voertuig, aantal dieren en aantal passagiers. Vaste gebruikers konden een abonnement aangaan met de tolgaarder. Die moest ook steeds kleingeld beschikbaar hebben om te kunnen wisselen of teruggeven.

ART. 1:	
Bij de aankomst aan den tolpaal of den tolboom, op 's Rijks groote wegen, zal voor tol moeten betaald worden:	
Voor elk los paard of muilezel	f —05.
Voor elk los runderbeest of ezel	» —01 ¹ / ₂ .
Voor elk kalf, schaap of varken	» —01.
Voor eene kudde schapen of varkens, sterker dan 50 stuks, in eens	» —50.
Voor elken bok, geit of hond, gespannen voor een rij- of voertuig met twee wielen. »	—01 ¹ / ₂ .
Voor elken bok, geit of hond, gespannen voor een rij- of voertuig met vier wielen. »	—03.
Voor rijtuigen of voertuigen met twee wielen, mitsgaders sleden, voor elk aangespannen paard, muilezel, ezel of runderbeest	» —08.
Voor rij- of voertuigen met vier wielen, voor als boven	» —10.
Wanneer twee of meerdere rij- of voertuigen aan elkander gekoppeld zijn, zal bovendien betaald worden, voor ieder paar wielen	» —08.
Voor diligences en postwagens, ingerigt voor niet meer dan zes personen, voor elk paard	—10.
Idem, voor meer dan zes doch niet meer dan negen personen	—12 ¹ / ₂ .
Idem, voor meer dan negen doch niet meer dan twaalf personen	—15.

Artikel 1 van het reglement voor het innen van de rijkstollen.

Met de inning van de gelden was de zogenaamde tolgaarder belast. De tolgaarder was veelal de tolpachter zelf of een lid van zijn huisgezin. Maar met toestemming van Domeinen kon de pachter een tolgaarder of tolbaas in dienst nemen. De tolgaarder had ook kleine werkzaamheden als wegwerker.

Bij het innen van de tol waren er tussen de passerende voerman en de tolgaarder wel eens onenigheden over de te betalen tol. Volgens het reglement moest de tolgaarder daarom een klachtenregister bijhouden. Zo kwam Matheus Anssems van de Haansberg met twee andere landbouwers, ieder met twee karren hooi, gehaald uit gehuurd land in de polder, bij de tol in Dorst. De tolgaarder wilde uiteraard tol innen, maar hooi van eigen land dat naar huis gereden werd en diende als voeding voor vee was vrij van tol. Hij diende daarom een bezwaar in wegens onrechtmatig geïnde tol. ^{28 29}

Tolgaarders op Haansberg

Tussen 1826-1872 werd er tol geheven op de *Grooten Weg van Breda naar Tilburg*. Op grondgebied van de gemeente Gilze en Rijen was Tol No. 2, bij de barrière op den Haansberg onder Gilze, het

enige tolhuis. Het lag op de plaats waar nu het Shell tankstation staat. Dat was iets ten oosten van het kruispunt met de Oude Baan (nu Stedenbaan). De verschillende tolgaarders die daar gewoond en gewerkt hebben willen we belichten in dit artikel.

1826-1828 **Gerard Leemans**. Hij was vanaf 1809 bouwman (akkerbouwer) op Haansberg en werd de eerste tolgaarder alhier. Na 1828 blijft hij bouwman tot aan zijn overlijden in 1841.

1828-1829 **Arnoldus van Groenendaal**. In het rijtje van tolgaarders was hij niet eerder bekend. Hij was vooral bekend als school-meester te Gilze. Hij was grootgrondbezitter en zadelmaker en leerlooier, dat laatste samen met zijn broer. Nadat hij als school-meester met ontslag ging verhuisde hij in 1827 naar Haansberg. Als herbergier (daarover later meer) woonde hij er met een meid en knecht. Arnoldus bleef ongehuwd. In 1828 pacht Arnoldus de rijkstol op Haansberg voor f 1200,- / jaar. Echter dit eindigt door opzegging na één jaar. De oorzaak heb ik niet kunnen vinden. Mogelijk lag dit in het feit dat het reglement een verbod tot het houden van een herberg of tapperij in de tolhuizen omvatte. Gezien zijn status als grootgrondbezitter vermoed ik dat hij het werk als tolgaarder uitbesteedde aan zijn knecht. Na 1829 blijft hij als herbergier/logementhouder op Haansberg 139 wonen.³

1829-1831 **Antonie van der Flaas** was geboren te Chaam en voorheen woonachtig in Drunen met als beroep smid. Van 1828-1829 was hij al tolgaarder te Dorst. Hij pachtte de rijkstol op Haansberg voor f 700,- / jaar. Hij komt in 1833 in Chaam te overlijden.

1834-1837 **J. Mutsaarts** pacht de tol pacht voor f 1200,- / jaar. Een fors bedrag.

1837-1840 **Johannes van den Abeele** was afkomstig uit Tilburg en pachtte de tolgelden voor f 1530,- / jaar. Hij wordt er niet rijk van; hij keert terug naar Tilburg als wever en daglooner.

1840-1843 de pacht is voor drie jaar aanbesteed maar onbekend is aan wie.

1843-1846 **Hendrik Jacob Werschau** wordt in een artikel van de Mulder genoemd als tolgaarder in 1844. Maar we vinden hem niet terug in het bevolkingsregister.

1846-1848 onbekend

1848-1850 **Cornelis Aarts** is afkomstig uit Zundert en vertrekt in 1850 naar Hooge en Lage Zwaluwe.

1850-1852 **Antonie Bakx** is geboren in Steenberg en komt in 1850 uit Breda. Hij pacht de tol op Haansberg voor 1 jaar en negen maanden. Hij vertrekt in 1852 naar Rijsbergen.

1852-1853 **Johannes Trommelen** is geboren in Oosterhout en komt in 1852 vanuit Tilburg.

1854-1857 **Jan Baptist Fraets** is geboren te Zandvliet (B). Hij komt in 1854 vanuit Terheijden en blijft tolgaarder tot aan zijn overlijden op 82-jarige leeftijd. Mogelijk dat zijn vrouw, die elf jaar jonger is, de tolgeden int.

1857-1861 onbekend

1861-1872 **Adrianus de Jong** was geboren in Gilze en groeide op in Hulten. Hij blijft tolgaarder tot kort voor zijn overlijden in 1873.

Deze Adrianus de Jong was een lange periode tolgaarder. De meeste van zijn voorgangers waren vaak passanten die meestal na drie jaar en soms nog sneller weer vertrokken. Het lijkt erop dat de verpachting van de tol aan de hoogste inschrijver ervoor zorgt dat men er niet rijk van wordt. De pacht was soms fors en dat moest met stuivers en dubbeltjes terugverdiend worden. Vermoedelijk scharrelde men met eigen tuin of een nevenberoep er nog wat bij.^{30 32 33}

Tolhuis

Bij elke Tol of barrière moest uiteraard voorzien worden in een woning voor de tolgaarder. In Dorst werd door de eerste tolgaarder op Tol No. 1 te Dorst, schoolmeester Gabriel van Nieuwkuyk, een eigen woning aan de straatweg gebouwd.

Ook bij Tol No. 2 op Haansberg hadden de eerste tolgaarders een eigen woning. Arnoldus van Groenendaal had zijn woning/herberg. Door tolwachter A. van der Flaas werd *'een huisje zo in steen als hout door den zelve op rijksgrond benevens den steenweg op den Haansberg onder Gilze'* gebouwd. Bij contract van 30 juli 1831 is het huisje en de tolboom en lantaarnpaal voor f 250,- gekocht van de tolpachter. Het huisje voldeed blijkbaar niet aan de eisen en werd in 1833 afgebroken.^{30 31}

In 1833 werd de bouw van een nieuw tolhuis op den Haansberg onder Gilze aanbesteed. Ook werd een stuk grond aangekocht om in een tuin of moestuin te voorzien. Het tolhuis was een standaard ontwerp dat op vele andere plaatsen terug te vinden was. Het huis was wit bepleisterd en had een zadelvormig dak. Het zou tot aan het opheffen van de tol in 1872 dienstdoen als tolhuis. Het tolhuis, dat daarna overbodig geworden was, werd door Domeinen verkocht aan Arnoldus de Haas voor de prijs van f 650,- die er een herberg begon. Het oude tolhuis dat pal aan de weg stond werd begin jaren 30 afgebroken in verband met de aanleg van een fietspad.²⁹



Tolhuis No. 2 op den Haansberg dan in gebruik als herberg in het oude tolhuis met een terras tot op het fietspad.

Tol No. 3 was aan de Maasdijsche brug over de Donge, vlakbij Dongewijk. De tol werd geheven in een tolhuis tegenover de villa aan de Bredaseweg 602 van landgoed Dongewijk. We mogen het dus niet verwarren met café Dongewijk waaronder de villa jarenlang dienst heeft gedaan. Daarover later meer.

Tol No. 4 stond ten westen van Tilburg, komend uit de richting Breda net voor de afslag rechts naar de Berkdijksestraat, nu de Friezenlaan. Daar ligt nu nog over een korte afstand de oude kassei-bestrating. In

de topografische atlas (1840-1860) staat Barrière 4 abusievelijk vermeld ten oosten van het huidige café 'Het Dorstige Hert'. Dit is niet correct en zou ook weinig tolgelden hebben opgeleverd, omdat het verkeer dan eenvoudig via de Berkdijksestraat de straatweg op kon. Ook hier stond een tolhuis van vergelijkbaar ontwerp. Na het opheffen van de tol heeft dit nog lang dienstgedaan als woonhuis. Met de ontwikkeling van de Bredasche weg in Tilburg tot een woonstraat met fraaie villa's is het oude huisje later gesloopt. Op de Bredaseweg nr. 452 wordt het verdwenen tolhuis nog in ere gehouden met de vermelding 'Eerste Barrier' op de oprijlaan van een villa.^{19 20}

Pleisterplaatsen

Een nieuwe straatweg en het verkeer daarover had een aantrekkingskracht voor nieuwe handel en diensten. En dat waren op de eerste plaats rustplaatsen voor voerman en paarden. Paarden moesten voorzien worden van water en haver en de voerman kon een maaltijd of een borreltje nuttigen. In maart 1824, dus nog tijdens de aanleg van de straatweg, verzoekt weduwe Anssems in een brief aan de minister om 160 kwadraat ellen grond langs de straatweg bij Haansberg te mogen kopen om daarop een huis te bouwen. Eén maand later verzoeken A. Schellekens en A. Groenendaal om gronden bij Hulten en Haansberg te mogen kopen en daarop tevens een herberg te bouwen. In alle drie de gevallen wordt een koopcontract opgemaakt. Op deze drie locaties ontstaan de eerste herbergen waar reizigers halt kunnen houden.³²

Evenals bij andere grote verkeerswegen zien we later meer herbergen, logementen, koffiehuisen, hotel-café-restaurants en pleisterplaatsen verschijnen. Hieronder een opsomming van de vele horecagelegenheden gedurende de 150 jaar dat de weg Breda - Tilburg een rijksstraatweg was. Tussen Breda-Driesprong naar Tilburg-Berkdijk waren er in de loop der jaren zo'n 25 horecagelegenheden met een hoogtepunt in de jaren dertig:

Op de hoek Moleneindstraat/Tilburgseweg, nu adres Tilburgseweg 215 te Breda, bevond zich het café van de **familie Klaasen**, later van de families Rombouts en Van der Vorst. Het café had in zijn na-dagen geen al te beste naam.

Aan de overzijde op de hoek met de Heusdenhoutseweg (nu Tilburgseweg 222 te Breda), was vroeger het café van de familie Bastiaansen-Buijnsters. In 1937 nam de familie Kamp deze zaak over

en exploiteerde het twee generaties onder de naam **Hotel-Café-Restaurant** Buitenlust. Nu is er Chinees Specialiteitenrestaurant Palace gevestigd.

In Dorst bij de aansluiting van de oude heirweg op de nieuwe rijksweg, nu Baarschotsestraat 77-79, was al voor de aanleg van de rijksweg een oude boerderij-brouwerij-herberg gevestigd. De herberg was tot 1874 in gebruik. Door huwelijk en vererving komen de namen van achtereenvolgens de families **De Wit**, **Mulders** en **Schoenmakers** voor.

In Dorst tussen de oude heirweg en de nieuwe straatweg bouwde Joanna de Wit, weduwe van Joannes Petrus Boomaars, een boerderij-herberg. Zij had in 1823 haar huis moeten verkopen voor de aanleg van de straatweg. Haar zoon Gerardus Boomaars en vervolgens weer zijn dochter Adriana zetten de zaak voort. De laatste trouwde met Johannes Petrus Jacobs (*1844, Gilze en Rijen) en hij bouwde rond 1890 het huidige pand **Café-Zalen Dorpzicht** Rijksweg 113 te Dorst. De familie Jacobs zet het horeca-bedrijf meer dan 100 jaar voort.³³

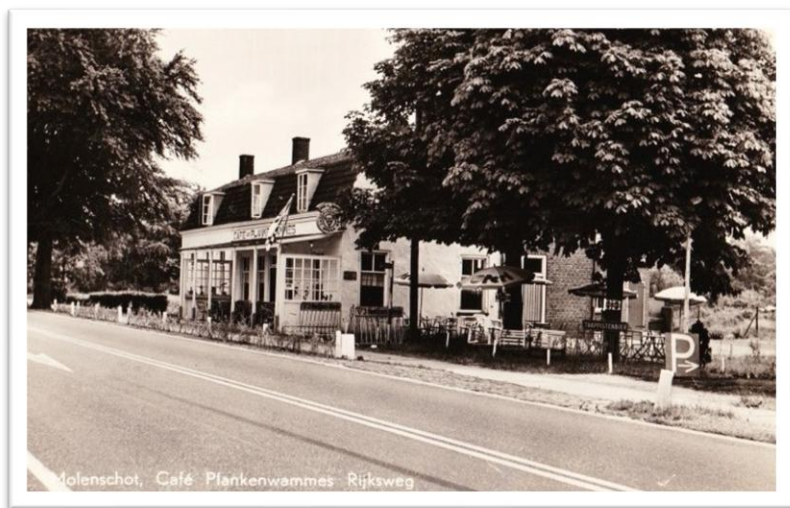
In 1831 kwam Adrianus van Gool vanuit Baarle-Nassau naar Dorst. Hij was pakkendrager en zijn kinderen gingen ook in zaken. Dochters Treeske en Keeke namen een kruidenierswinkel en café voor hun rekening. Zij bleven ongehuwd en Jan van Gool nam het café over van zijn tantes en verbouwde het geheel tot **Hotel Rustoord**. Later werd de zaak door zijn zoon Cornelis van Gool overgenomen. Vanaf 1960 was G. J. Snick uitbater en hij gaf het de naam **De Roskam**. Daarna volgden nog verschillende uitbaters maar deze horecagelegenheid is al weer jaren gesloten.³³

Iets verderop, ook aan de noordzijde van de rijksweg in Dorst, had Adrianus de Jongh vanaf 1925 het **Café De Roode Haan**. Na zijn overlijden in 1960 werd het pand verkocht en ingrijpend verbouwd en als **Hotel-Restaurant Old Dutch** aan Rijksweg 118 voortgezet. Vanaf 1979 runde familie Beijer hier restaurant **De Beijerse Hoeve**. Momenteel draait de zaak onder de naam **Restaurant Honger en Dorst**.³³

In 1937 begint Cornelis Bekers die gehuwd is met Cornelia Wirken (geboren te Gilze) een café later **Hotel-Café De Toekomst** aan Rijksweg 138 in Dorst. Het is al weer lang een burgerwoning.

In 1927 bouwde Adrianus **Brooijmans** een woning met café op de hoek Veenstraat - Rijksweg onder Molenschot. Na zijn overlijden in 1954 zijn P. v. d. Akker en A.T. Schellekens nog uitbater onder de naam **Café-Restaurant De Wiekslag**. In 1964 wordt de gehele inventaris per opbod verkocht. Hier is nu de Groot Auto's gevestigd. ³³

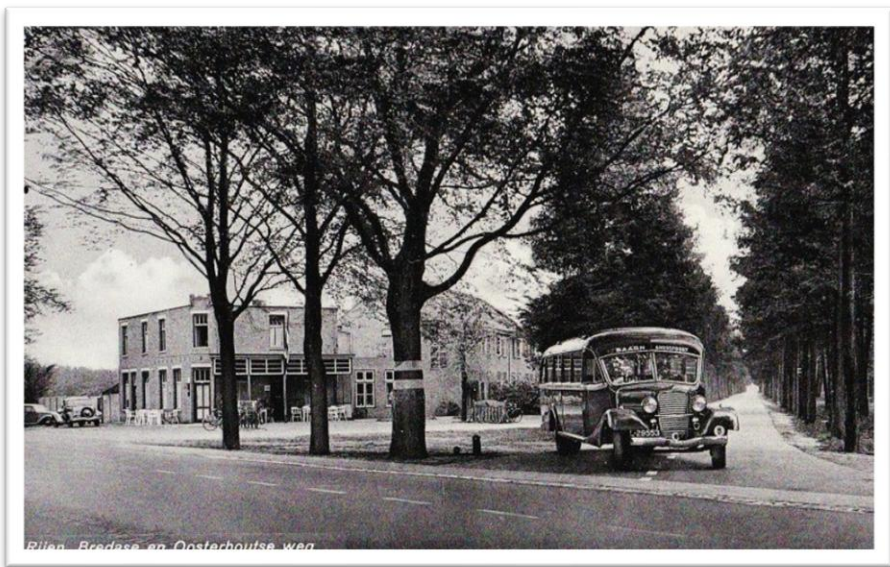
Aan de straatweg onder Molenschot is in 1842 een herberg **Het Planken Wambuis** van de familie Eijpelaar bekend. Ze zijn ook grutter en bakker. Op een topografische kaart van 1869 vinden we de naam **Herberg in de Warande**. Dan is Petrus van den Ouweland uitbater. Zijn weduwe hertrouwt met Hendrik Koenraads die als kastelein genoemd wordt. Daarna zijn achtereenvolgens schoonzoon Christiaan Roelands, zoon Adriaan van den Ouweland en diens schoonzoon Adriaan van Alphen-van den Ouweland uitbater. Onder de naam café **Planken Wammes** draait dit onder wisselende huurders nog tot de jaren tachtig. ³³



Café Planken Wammes aan de rijksweg te Molenschot

Op de hoek Rijksweg en Oosterhoutseweg had het echtpaar Kuijsters uit Gilze vanaf ongeveer 1895 jaarlijks een grote tent waar versnaperingen en rookwaren verkocht werden aan de daar gelegerde militairen. In 1905 bouwde Johannes Kuijsters een huis en kreeg vergunning om zwak alcoholische dranken te verkopen. Schoonzoon Gerardus Gillis nam de **Herberg Heidezicht** in 1919 over. Hij liet in 1929 een nieuwe woning met café bouwen dat onder

de naam **Café-Pension Kampzicht** bekend was. Vanaf 1970 wordt het door het echtpaar Alter onder de naam **Ponderosa** een pension voor Turkse gastarbeiders. Daarna proberen andere exploitanten onder de namen **De Herbergh** en **La Cigogne** een hotel-café-restaurant op te bouwen. Nu is het weer een pension voor Poolse arbeidsmigranten.³³



Café-Pension Kampzicht op de kruising Rijksweg met Oosterhoutse weg in de 30'er jaren.

Adriaan van Vugt start in 1880 een café in de zuidoosthoek van de Rijksweg en de Rijensche Dijk tussen Gilze en Rijen. Onder de namen **Hotel-Café Halfweg/Café 't Hoekske/Café-Eeterij 't Ver-maeck** zijn achtereenvolgens A. van Vugt, Cornelis van Berkel, Godefridus Heijne en J.B. Jansen en diens zoon de exploitanten.^{30 33}

Na het opheffen van de tol in 1872 werd het oude tolhuis op Haansberg verkocht aan Arnoldus de Haas die er een herberg in begon. Zoon Bart de Haas en diens schoonzoon Johannes Jacobus van Spaandonk zijn de volgende kasteleins. In de jaren dertig wordt het oude tolhuis afgebroken en bouwt Van Spaandonk een nieuwe woning met **Café 't Haasje**. Deze is in 1944 door de Duitsers in brand gestoken en nooit meer opgebouwd.^{30 33}

In 1824 bouwt **Arnoldus van Groenendaal** een woning en herberg aan de groote straatweg op den Haansberg. Meid Maria van Opstal, weduwe van Adrianus Pijpers, is tapster. Onder de naam **Herberg de Posthoorn** wordt deze van 1850 tot 1918 verhuurd aan achtereenvolgens Franciscus Langenberg, Adriaan Jespers, Johannes Swanen en Charles Tuijelaars. De herberg wordt in 1928 gesloten. De oude boerderijherberg werd in 1933 gesloopt voor de aanleg van een fietspad. Heel veel later opent Jac van Dorst op deze locatie een Shell tankstation. ^{30 31 32 33}

Jan Marcelissen bouwt in 1936 een woning met **Café Halfweg**. Na de familie Marcelissen werd de zaak onder andere eigenaren omgebouwd tot Jacobs restaurant **Halfweg**, café-restaurant **La Rochelle** en specialiteitenrestaurant **Auberge de la Poste**. ^{30 33}



Café Halfweg van Jan Marcelissen op Rijen Haansberg in de 50'er jaren.

Na de bevrijding startte Jan Dreijer en zijn vrouw **Koffiehuys Nerhoven** in een klein houten gebouwtje bij zijn garagebedrijf aan de zuidzijde van de rijksweg bij Haansberg. In 1950 wordt dit verplaatst naar de noordzijde van de weg. Het groeit uit tot een paviljoen **De Vluchtheuvel** met daarbij ook een benzinstation. In 1958 wordt het verbouwd tot **Café-restaurant Oase**. Nu is daar Chinees restaurant **De Chinese Muur** gevestigd. ^{28 31}

Weduwe Adr. Anssems koopt in 1824 grond aan de nieuwe straatweg zo'n 50 meter zuidelijker dan hun boerderij aan het Akkermansstraatje. Ze bouwt een woning, herberg en grote rijstal.



Het Postiljonhuis van kinderen A. Anssems later boerderij Aarts aan de rijksweg op Haansberg.

Hier stopte ook de postkoets (diligence). Het was dus ook een postiljonhuis.

De kinderen Mattheus Anssems en Catharina Anssems zetten de herberg met logement voort als Kinderen A. Anssems. De herberg wordt ook onder de namen **Huis Halfweg** of **Huis ten Halve** vermeld. In de volksmond heet het **Herberg Kaatje**

Anssems naar de naam van de tap-ster. Na haar overlijden in 1871 neemt Willem Aarts, gehuwd met een nichtje, de boerderij-herberg over. Zijn overlijden in 1898 betekent het einde van de herberg. De oude hoeve wordt in 1944 bij een bombardement vernield en daarna afgebroken. ²⁸

30 31

Vanaf 1963 start Henk Dames een **Cafetaria 't Vliegveld** aan Rijksweg 25 te Hulten. Hij is dag en nacht geopend en bouwt een goede naam op als pleisterplaats voor beroepschauffeurs.

In Hulten naast de kerk was **Café Henricus de Swart**. Hij was vanaf 1913 samen met zijn vrouw landbouwer, winkelier en herbergier. Het huis en café is in de oorlog geheel verwoest.

Aan de andere kant van de kerk te Hulten had **Willem Bakermans** in 1917 een winkel met café en timmerwerkplaats. Later was op Rijksweg 22 een fietsenhandel gevestigd.³³

Aan de zuidzijde van de rijksweg in Hulten opent **Piet de Bresser** begin jaren dertig een café. Hij is tevens landbouwer, castreur en veeverloskundige. In 1934 wordt het overgenomen door **C.J. de Haas**. De Bresser bouwt in Rijen een nieuwe zaak op.³³

Vanaf 1896 wordt **Cornelis Timmermans-Onincx** vermeld als landbouwer-herbergier aan de zuidkant van de rijksstraatweg, schuin tegenover Stad Parijs. De zaak wordt door zijn zoon en schoondochter voortgezet tot midden jaren vijftig. Onder A. Coret wordt de zaak als Bondshotel-Café-Restaurant **De Lindeboom** voortgezet. Later zijn C.J.A. Bulder en Sjekke van Oirschot hotelier. In 1992 brandt het pand helemaal uit.³³

Adriaan Schellekens bouwt in 1824 een huizing, stal en schuur precies waar de Oude Baan van Breda naar Tilburg de nieuwe straatweg oversteekt. Hij is bouwman, herbergier en logementhouder. De herberg wordt vanaf 1845 vermeld onder de naam logement en uitspanning **Stad Parijs**. Zoon Adriaan Lambert Schellekens verkoopt de boerderij-herberg in 1907 aan Piet de Kort. Tijdens de bevrijding wordt het café zwaar beschadigd. Het wordt kort na de oorlog helemaal herbouwd enkele meters terug van de rijweg. De familie De Kort is met een korte onderbreking tot op heden uitbater.^{32 33 34}

Landgoed Dongewijk was een oud landgoed gelegen bij een oversteek van de Oude Leije. Rond 1700 was er hier al sprake van een herberg. Een landhuisje wordt verkocht en door meerdere eigenaren verhuurd. Vanaf 1882 is er weer een herberg onder achtereenvolgens Johannes van Dongen, Johannus Strijbosch en Peter van Bergen. Vanaf 1903 neemt familie Willemen-Segers **Café Dongewijk** over. Na de Tweede Wereldoorlog was A.A.G. Clemens-van de Corput de uitbater. In 1975 is het café verbouwd tot woonhuis.³⁵

Schuin tegenover de plaats van het vroegere tolhuis nr 4 in Tilburg staat het café **Het dorstige Hert**. Het pand is in 1847 gebouwd door Hendrik van Poppel, de eerste tolgaarder aldaar. Daarna volgen verschillende tappers die de herberg als nevenberoep bedreven. Van

1905-1918 is J.J. van Spaandonk herbergier tot hij vertrekt naar het café het Oude Tolhuis op Haansberg. Daarna zijn A.C. Segers en Frans de Rooy en diens zoon caféhouder. Vanaf 1997 wordt de zaak geleid door Ad en Liesbeth Slegers.¹⁹

Trein en automobiel

In 1850 had Rijkswaterstaat zo'n 500 kilometer rijksweg in Nederland aangelegd. Daarmee was het Rijkswegenplan van 1821 helemaal gerealiseerd. Daarna zou er lange tijd weinig veranderen. De Belgische opstand en uiteindelijk de afscheiding van België in 1839 zorgden voor een economische stagnatie. Gedurende de tiendaagse veldtocht en inrichting van het kamp te Rijen had de straatweg wel zijn nut bewezen met snelle troepenbewegingen. Lokaal werd in 1846 de Oosterhoutseweg bestraat en in 1856 de grintweg tussen Dongen - Rijen en tussen Rijen - Gilze aangelegd.

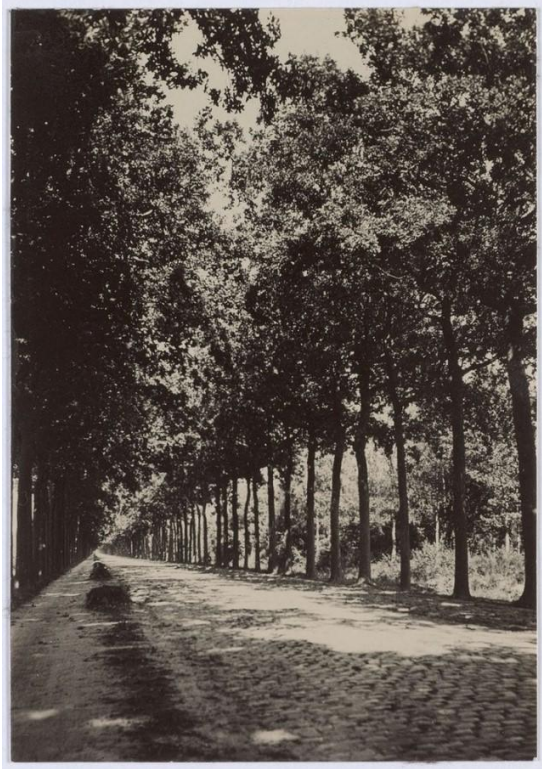
Vanaf ongeveer 1860 zorgde de opkomst van de spoorwegen voor een grote verandering. Door particuliere investeerders werd in 1839 tussen Amsterdam en Haarlem een eerste spoorlijn in Nederland gerealiseerd. Was de straatweg een enorme verbetering in vergelijking met de karrensporen over de zandbanen, de trein was een nieuwe revolutie. Het transport was comfortabeler en sneller dan een diligence met paarden over een kasseienweg. Grotere vrachten konden vervoerd worden over langere afstanden. Aanvankelijk was de opkomst nog traag. Zonder staatsbemoeienis waren de investeringen nog te versnipperd. Maar in 1861 werd de wet op de Staatsspoorwegen van kracht en werd de aanleg van een landelijk en verfijnd spoorwegnet in hoog tempo aangelegd. In 1863 werd de spoorlijn Breda - Tilburg geopend.

Dit had rechtstreeks gevolgen voor het wegvervoer. De rijkswegen speelden vrijwel geen rol meer in het vrachtvervoer over lange afstand. De vaste diligencediensten met paard en wagen tussen Breda en Tilburg zouden verdwijnen. Het personenvervoer per trein maakte een sterke groei door. Ook het postvervoer over langere afstanden ging voortaan per trein.

Er was geen noodzaak voor de aanleg van nieuwe rijkswegen. De wegen werden niet intensief gebruikt.

Om onderhoudskosten te besparen werd besloten de rijkswegen te versmallen naar vijf meter. In oktober 1868 werden de werken tussen Breda en Tilburg aanbesteed: *'Het versmallen over 12,500 el van den rijks grooten weg der 1e klasse No 8, van den Teteringschen dyk tot aan de Maasdijsche brug over de rivier de Donge.'* Een jaar later werd het traject *'van de Maasdijsche brug over de rivier de Donge tot 160 meter beoosten mijlpaal No 24 by het kerkhof te Tilburg'* uitge-

voerd. In 1895 werd nieuwe beplanting op de rijksweg van Tilburg naar Breda aangebracht. De oude zullen wel gekapt zijn en te gelde gemaakt.³⁶



Bredascheweg eind 19e eeuw na versmalling weg.

Een tweede revolutie zou zich nog in dezelfde eeuw voltrekken: de uitvinding van de automobiel met verbrandingsmotor. In 1896 kwam de eerste automobiel in Nederland. Ook hier duurde het lang voor dit nieuwe vervoermiddel ingeburgerd raakte. Vooral op het platteland was er zelfs ronduit tegenstand tegen de pruttelende en ronkende automobiel die het vee en de paarden stoorde. Vanaf 1908 gold enige

tijd een maximumsnelheid van 10 km/uur binnen de bebouwde kom en 15 km/uur daarbuiten.

Maar betere techniek en massaproductie (model T-Ford) zorgden ervoor dat de auto bereikbaar werd voor de middenstand. Tussen 1909 en 1924 vertwintigvoudigde het aantal auto's in Nederland tot bijna 31.000. Dit zorgde voor snelle veranderingen. Op de eerste plaats werd het weer drukker op de rijksstraatweg. En waar vroeger een herberg met uitspanning voor de paarden volstond, was nu meer nodig dan water en haver.¹⁸

Voor het rijden van de automobiel was brandstof nodig. Aanvankelijk was benzine in grote blikken tot tien liter te koop bij apotheken en de eerste werkplaatsen. Later kwamen de eerste benzinedepots. In Nederland waren Shell en Caltex (nu Texaco) actief in de benzinehandel. De blikken met statiegeld maakten later plaats voor de handpomp waarbij benzine direct in de tank van de auto werd gepompt.

In 1920 werd het eerste benzinestation in Nederland geopend in Zeist. Uit de inventaris van de Hinderwetvergunningen van de gemeente Gilze en Rijen maken we op dat in 1924 J. Jansen bij café Halfweg (later 't Hoekske) samen met Continental Petroleum



Kruispunt Rijksweg met (rechts) Reijensedijk met café 't Hoekje met (in rood) de benzinepomp voor het terras.

een vergunning vraagt voor plaatsing van een benzinepomp-installatie. Tot aan de tweede wereldoorlog kon bij deze eenvoudige straatpomp getankt worden met merken Texaco en Sinclair.³⁷

Komend van Breda kon men eerst nog tanken aan de Teteringsdijk in Breda. Het benzinelaadstation De Driesprong van Shell is in 1935 gebouwd. Het tankstation met luifel was een ontwerp van architect A. Meijlink, met een voor die tijd erg moderne vormgeving en uitvoering in beton. Het is nu een Rijksmonument.

In Dorst aan de snelweg was vanaf de jaren dertig een Shell tankstation naast café-restaurant Van Gool. Op veel foto's bekend van de metershoge reclame op de gevel.

Bij café Kampzicht op de hoek Rijksweg-Oosterhoutseweg start N.V. Petroleum Associatie eind jaren dertig een benzineverkoop-punt. Volgens de hinderwetvergunning werd dit ook na de Tweede Wereldoorlog voortgezet.

In 1935 begint **Jan Dreijer** een garagebedrijf aan de zuidzijde van de rijksweg op Haansberg. Bij de garage had Jan ook een bergingsbedrijf en bij pech of ongevallen op de rijksweg mocht hij de auto's afslepen. Tevens opende hij een verkooppunt voor benzine van het merk American Petroleum Company (voorloper van Esso).



Paviljoen De Vluchtheuvel met Caltex pomp van J. Dreijer op Rijen Haansberg.

Na forse oorlogsschade moest hij zijn bedrijf van de grond af opbouwen. In 1950 start hij tevens een *benzinstation met benzine- en autogas oliepompinstallatie* aan de noordzijde van de weg onder het merk Caltex. Daar opent hij ook het eerdergenoemde paviljoen De Vluchtheuvel waar de reiziger na het tanken kon eten en drinken. Iets wat we nu bij alle wegresteraurants langs de grote wegen gewoon zijn. Het benzinstation op Rijksweg 110a zal later verdwijnen als de familie Dreijer enkel het café-restaurant voortzet. Op de locatie Rijksweg 111 zal in de jaren tachtig Peter Quirijnen nog een garage hebben.³⁷

De locatie Haansberg, midden tussen Breda en Tilburg, was erg in trek voor een benzinstation. Jan Dreijer ondervond veel problemen bij de realisatie van zijn tankstation, zoals in een eerder artikel in De Mulder is beschreven: wel een vergunning van de gemeente maar geen medewerking van Rijkswaterstaat. In 1953 vraagt Esso Nederland een hinderwetvergunning voor oprichting van een benzinepompstation voor rijksweg No.63 tussen nr. 116 en 202 (noordzijde) en tussen nr. 113 en 221 (zuidzijde). Het is bij plannen gebleven. In 2014 realiseert uiteindelijk Jac van Dorst een zeer modern Shell Express aan de Rijksweg 111 in Rijen. Maar niet na een juridische strijd waarbij concurrent Tango probeert een benzine-station aan de noordzijde te bouwen.^{30 37}

Bij Rijksweg 17 in Hulten opent **Gerrit Veroude** kort na de tweede wereldoorlog een garage en benzinestation. We komen de merken Caltex en Chevron tegen. Gerrit heeft ook een takelwagen en sleepdienst en daaraan was grote behoefte aan deze rijksweg. Na het overlijden van Gerrit zijn er verschillende eigenaren en we komen de naam Autobedrijf Gerrom nog tegen. Het tankstation verdwijnt eind jaren tachtig en maakt plaats voor een grote autoshowroom. Nu heeft Linberg Caravans hier een showroom en werkplaats.^{33 37}

Vanaf Hulten was het verder rijden tot aan Tilburg voor een volgend benzinestation. Vanaf de realisatie van de nieuwe omleidingsweg rondom Tilburg, is op de splitsing Baroniebaan - Bredascheweg een Shell tankstation gevestigd.

Wonen en werken

Bij de aanleg van de Grooten weg der eerste klasse no 8 was van bebouwing langs de straatweg nog nauwelijks sprake. In Dorst liep de nieuwe weg precies door de dorpskern en kwamen de kapel en enkele boerderijen aan de nieuwe straatweg te liggen. Op grondgebied van de gemeente Gilze en Rijen was enkel bij het buurtschap Hooge Haansberg en Hulten bouwland. Aan de straatweg zelf stonden aanvankelijk geen huizen. Enkel aan het Akkermansstraatje, dat de straatweg kruiste, stonden enkele boerderijtjes. Het gebied tussen Dorst en Haansberg en tussen Hulten en Tilburg was onontgonnen heide- en bosgrond. Op de eerste kadasterkaarten van 1840-1860 loopt de rijksstraatweg in Tilburg en in Breda dwars door de akkerlanden en is nog onbebouwd. Met de aanleg van de straatweg waren er nieuwe vestigingsfactoren. Maar aanvankelijk ging dat nog niet snel; mensen woonden heel dicht bij hun werk.



Kruising Delmerweg - Bredascheweg te Tilburg. Even verderop het kruispunt met Berkdijk. Tot in de 50'er jaren een landelijke omgeving.

In 1835 stichtten de fabrikanten Diepen, Jellinghaus en Comp op landgoed Dongewijk een lakenvollerij en ververij langs de Donge. Voor de arbeiders werden vijf woningen ten noorden van de straatweg gebouwd en een woonhuis ten zuiden van de straatweg. In de hoogtijdagen woonden er 51 inwoners. Door een brand van een

de nieuwe spoorlijnovergang met het Bels Lijntje. Na 1920 werd er veel gebouwd aan de Bredascheweg: arbeiderswoningen, een enkele fabriek, een watertoren, missiehuis, cavaleriekazerne en klooster. Vanaf de jaren dertig werden er meer westelijk villa's gebouwd. In 1932 opende het Tilburgs Dierenpark aan de Bredaseweg ter hoogte van de Oude Warande. Tot aan 1973 was het een grote toeristische attractie in de regio.

Onze gemeente bleef heel lang overwegend agrarisch. In de kernen Gilze en Rijen waren ambachtslieden en was er opkomende industrie. Daarbuiten waren activiteiten grondgebonden en had men kleine boerderijtjes rondom de bouwlanden. Aan de rijksweg was Haansberg een klein buurtschap verspreid liggend tussen de bouwlanden. Ook Hulten had tot 1913 geen kern. Pas na de bouw van de kerk, pastorie en school zouden de eerste huizen, winkeltjes, cafés en boerderijtjes rondom de kerk aan de Oude Baan en de rijksweg verschijnen. En later de landbouwschool ten zuiden van de rijksweg.

In 1907 werd op de hoek van de Julianastraat en Rijksweg een fabriek gebouwd voor onderhoud, reparaties en revisies van apparatuur voor het telefoonnet. Dit bedrijf heette de N.V. Electrische Werktuigen Fabriek. Het Zweedse Ericsson nam het bedrijf in 1920 over en het werd bekend als N.V. Nederlandsche Ericsson Telefoonfabrieken. Het bedrijf groeide snel en vele inwoners hebben hier gewerkt. De fabrieksgebouwen namen een prominente plaats in op het kruispunt bij Rijen. In het nieuwste kantoorgebouw zijn nu onder de naam Gate2 diverse luchtvaartgerelateerde bedrijven gevestigd.

Op hetzelfde kruispunt, maar aan de andere zijde van de Julianastraat werd in 1920 een marechausseekazerne gebouwd. Destijds was de Koninklijke Marechaussee onderdeel van het politiebestedel en functioneerde als een rijkspolitie. We zien bij de vele ongelukken dat de marechaussee snel ter plaatse was per paard of later per motor. In september 1944 werd de kazerne door de Duitsers in brand gestoken en is nooit meer herbouwd.

Aan de rijksweg bij Haansberg werden in de dertiger jaren meerdere woningen gebouwd. Dat was nadat voor verbreding van de rijksweg eerst enkele oudere huisjes werden afgebroken. In 1935 werd door de gemeenteraad van Gilze en Rijen ingestemd met een steden-

bouwkundig plan van Ir. Siebers. Daarin was rekening gehouden met verbreding van de rijksweg en bijzondere aandacht voor het kruispunt van de Rijksweg met den Rijensche Dijk. Voorgesteld werd *'Een kruispunt in viaduct, voorzien van een tweetal verbindingswegen voor het aftakken verkeer'*. Tevens werd voorzien dat de kern Rijen naar het zuiden zou groeien met nieuwe bebouwing aan de Julianastraat en zelfs ten zuiden van de rijksweg (maar met ruime rooilijnen). Dat laatste onderdeel werd echter door de provincie verworpen. Dit is uitgebreid beschreven in de publicatie *Een andere geschiedenis van Gilze en Rijen* van Bert Wagemakers. De ambities waren wellicht te hoog en na de Tweede Wereldoorlog kwam van realisatie niks meer terecht. Nu is de hoofdingang van vliegbasis Gilze-Rijen hier een blikvanger.³⁸

Langs de rijksweg bij Molenschot werden naast de twee eerder beschreven cafés nog enkele woningen gebouwd. In 1963 zou Hessing's Automobielenbedrijven een showroom openen bij het voormalig café Brooijmans. Hessing was een gerenomeerde autohandelaar met luxe tweedehandsauto's met hoofdzetel in De Bilt. Men adverteerde landelijk. De werkplaats had men in de Schoolstraat. Vanaf oktober 1967 is automobielenbedrijf de Groot hier gevestigd aan de rijksweg.



Hessing's automobielenbedrijven aan de rijksweg te Molenschot.

Achter voormalig café Planken Wammes startte Linberg Caravans in 1968 zijn activiteiten met als eerste aanbiedingen “*grote partij Engelse toer- en stacaravans v.a. f 1000*” Dit zou uitgroeien tot de huidige showroom en outdoorwinkel ter plaatse.

Dorst was en bleef een echt kerkdorp dat het agrarisch karakter lang behield en slechts bescheiden groeide.

Breda expandeerde pas na de ontmanteling van de vestingwerken in 1870. Er werden op grondgebied van toen nog gemeente Teteringen en Ginneken veel woningen gebouwd aan de Teteringsedijk. Maar pas na 1920 zou de Tilburgscheweg bebouwd raken tot aan de Viersprong bij Heusdenhout.

De aanleg van een straatweg trok nieuwe ambachten en beroepen aan. In adresboeken van 1928 en 1962 zien we veel nieuwe bewoners: wegwerkers, chauffeurs, reizigers, handelaren, marechaussee, een stalenramenfabrikant en na WOII veel militairen in pension bij Kampzicht of 't Hoekske.³³

En sprekend over bedrijvigheid, kunnen we ook niet om prostitutie langs de rijksweg heen. Veel is daarover niet gepubliceerd. Maar in 1966 wilde het gemeentebestuur van Oosterhout een einde maken aan bermprostitutie bij boswachterij Dorst. We lezen er daarna niet meer over. In de jaren tachtig was op Rijksweg 21 te Hulten een bordeel. In deze eeuw was op Rijksweg 5 in Hulten (voorheen locatie Lindeboom) een seksclub met de naam Bada Bing.³⁹

Worsteling met het wegdek

Het Rijkswegenplan van 1821 was ambitieus voor die tijd. Maar de rijksstraatwegen bleven kasseienbanen en waren verre van comfortabel om over te rijden. Naast de opkomst van de automobiel maakte ook de veiligheidsfiets, de fiets zoals we die nu nog kennen, een opmars. De grote snelheidsverschillen werden steeds meer een probleem. Door de toename van het verkeer moest dringend nagedacht worden over de wegindeling en het wegdek.¹⁸

In 1899 richtte het bestuur van de ANWB een verzoek tot de minister om langs de rijksweg Breda - Tilburg een rijwielpad te willen aanleggen. Daarmee zouden de fietsers voortaan veilig langs de rijksweg rijden. En het kwam daadwerkelijk tot realisatie. In 1902 werd een rijwielpad langs een gedeelte van de rijksweg van Tilburg

tot de Driesprong nabij Breda aangelegd. Vermoedelijk was die van steenslag. Het was het eerste rijwielpad in Nederland. Voorwaar een primeur.



Paardentrekwaals bij de aanleg van het rijwielpad langs den rijkskeiweg Tilburg-Breda in 1902

Het leverde wel nieuwe gevaren op bij de bruggen over de Grote en de Kleine Leij. In 1912 schreef de ANWB er een brief over aan de gemeente. *“Voor alle fietsers is de Hultense brug een welbekende plaats omwille van het gevaar dat eraan verbonden is”,* schreef men. *“Doordat die bruggetjes slechts even breed gemaakt zijn als de keiverharding van de weg en men geheel onvoorbereid is op het feit dat zowel het rijwielpad als het wandelpad op de brug niet doorlopen. Twee motorrijders waren daardoor ten val gekomen. Eén was in volle vaart tegen de brugleuning gereden”.*

Veel later, in 1929, zou op verzoek van Rijensch Belang een wandelpad aangelegd worden in de bosrand langs de rijksweg tussen de Julianastraat en de Oosterhoutse weg.⁴⁰

Met de opkomst van de motorvoertuigen nam de snelheid van het verkeer sterk toe. De kasseiweg was eigenlijk niet geschikt voor de automobiel. Vandaar dat vanaf 1900-1910 vele kasseiwegen geplaveid werden met steenslag. Op de rijksweg van Tilburg naar Breda werd vanaf 1913 begonnen met werken voor het vervangen van de keibestrating door een steenslagverharding. De werken startten onder de gemeente Tilburg en werden in 1915 voltooid met het tracé tussen Dorst en den Driesprong bij Breda. ^{18 41}

Parallel aan de ontwikkeling van de automobiel kwam ook de lastwagen en de autobus. De lastwagen of vrachtwagen zou het vervoer met paard en wagen op de weg vervangen. Belangrijke vrachtbedrijven in Tilburg, de firma's F. Claasen en J. van Casteren & Zonen, schakelden rondom 1914-1918 over op de vrachtwagen. Door de hoge wioldruk van deze voertuigen werd echter het wegdek beschadigd. Aanvankelijk was er sprake van een provinciaal verbod om met zware motorrijtuigen de wegen te berijden. Provincie Noord-Brabant noemde het verblijdend *“dat thans meer algemeen erkend wordt, dat de weg moet worden beschermd tegen de vernielende uitwerking van het moderne vervoermiddel.”* Maar de modernisering van het verkeer was niet tegen te houden. Steeds meer vrachtwagens zouden op de weg komen. ^{18 42}

In 1926 richtten de ANWB en KNAC een brief aan de minister van Waterstaat *‘over de zeer slechten toestand van den rijksweg van Breda naar Tilburg, vooral het gedeelte tusschen Dorst en Breda, waar in het wegdek kuilen aanwezig zijn van 30 à 40 c.m. diepte’*. Ze verzoeken spoedige maatregelen ter verbetering van de weg. Maar er was sprake van een landelijk probleem en er werd wel gesproken van de ‘Wegenkwestie’. In 1926 werd door het Koninklijk Instituut van Ingenieurs (KIVI) en de ANWB een eerste Nederlands Wegencongres georganiseerd. Daar kwam de nieuwste ontwikkeling op het gebied van de wegenbouw aan de orde. Er werd vooral naar ervaring in het buitenland verwezen: *“Asphaltwegen zooals in Londen en op de voornaamste wegen in Engeland worden aange-troffen, dragen het zwaarste verkeer, zijn stofvrij en bieden aan de voertuigen een ideaal rolvlak.”* ⁴³.

De asfaltweg was gebaseerd op het gebruik van teer als bindmiddel van de steenslag. Deze technische ontwikkeling kwam beschikbaar door de raffinage van aardolie waar naast benzine en diesel ook teer

vrijkwam. Dit product stond bekend onder namen als bitumen, mexphalte en spramex. Aanvankelijk wordt er geëxperimenteerd met het opbrengen van een asfaltlaag over de steenslagdeklaag. Maar dit bleek lapwerk dat niet bestand was tegen het zwaardere verkeer. ¹⁸
43

Voor de rijksweg Tilburg - Breda worden de werken in 1929 aanbesteed voor het maken van een asfaltbeton wegdek. De rijbaanbreedte wordt daarbij verbreed van 5 meter naar 6 meter. De laagste inschrijver is de heer E. H. Reef, aannemersbedrijf te Oldenzaal. Een naam die we later nog zullen tegenkomen. Na de vervanging van de rijbaan worden er in 1930 nieuwe rijwielpaden met betonplaten aan beide zijden van de rijbaan aangebracht. In 1934 werd er een ruiterspad langs drie gedeelten van de rijksweg aangelegd. ⁴⁴

Bij deze verbreding was het op verschillende plaatsen nodig om huizen die te dicht op de weg stonden te slopen. In Dorst werd het kerkhof van de Kapelerf overgebracht naar de noordkant van de weg. Het zou daar in de jaren zestig opnieuw in de weg blijken te liggen.



Rijksweg Breda - Tilburg tussen Rijen en Molenschot na 1930 met asfaltbetonnen wegdek en betonnen fietspad. Foto: collectie gem. Gilze en Rijen.

In veel opzichten was de asfaltweg een sterke verbetering. Een egaal en stofvrij wegdek, comfortabel om over te rijden en veel minder onderhoud dan de steenslagwegen. Maar de eerste asfalt-wegen bleken erg glad. Het gesloten wegdek had een spramex toplaag die bij regen spiegelglad werd door olie en rubberresten die dan

loskwamen. In de winter was het bij sneeuw en ijs een glijbaan; een georganiseerde strooidienst bestond nog niet.¹⁸

In 1931 dient de Bond van Bedrijfsautohouders in Nederland een klacht in bij rijkswaterstaat over de gladheid van de rijksweg Breda - Tilburg. Ze verwijzen naar een situatie in Amsterdam, waar hetzelfde euvel zich voordeed en de spramexlaag werd verwijderd en steenslag werd ingewalst in de toplaag. Niet veel later werden dezelfde werken uitgevoerd tussen Breda en Tilburg.⁴⁵

De problemen zijn dan nog niet helemaal voorbij want laat in de jaren zestig is er opnieuw sprake van ernstige ongevallen ten gevolge van gladheid van een nieuwe toplaag.

Dodenweg

In de jaren twintig en dertig kwamen er steeds meer auto's en motoren. Met de kwaliteit van het wegdek, de onervarenheid van nieuwe bestuurders, de grote snelheidsverschillen met het langzaam verkeer en de gebrekkige veiligheid van de voertuigen was dit een gevaarlijke cocktail. Een levensgevaarlijke soms. Er waren op de rijksweg Breda - Tilburg erg veel ongevallen te betreuren en velen daarvan met ernstige gevolgen. We hebben een collage gemaakt van krantenknipsels uit die tijd. Ongelukken werden breed uitgemeten in de krant en vaak werd er één dag later ook een foto van het autowrak gepubliceerd.



Het wrak van de Nash-Twin-convertible auto van Herman Swagemakers die dodelijk verongelukte op vrijdag 25 oktober 1935 op de rijksweg Tilburg-Breda.

Veel ongelukken waren eenzijdige ongevallen waarbij de auto uiteindelijk tot stilstand kwam tegen de grote eikenbomen langs de weg. Maar er waren ook beruchte kruispunten waar regelmatig aanrijdingen plaatsvonden. De meest beruchte was het kruispunt Berkdijkschenweg en Bredascheweg. Tot aan 1935 ging alle doorgaand verkeer van en naar Eindhoven over de Berkdijk en Korvel om daar naar Moergestel te rijden. Het verkeer komend van Breda moest daar de rijksweg verlaten en rechtsafslaan en verkeer vanuit Eindhoven draaide daar linksaf de weg op. Maar tegelijkertijd was er doorgaand verkeer van en naar Tilburg.



Tracé Warande - Tilburg van de rijksweg. Bij Barrière No. 4 ging het door-gaand verkeer via De Berkdijk naar Korvel.

Het zou tot 1937 duren voor Tilburg met de ringbanen het door-gaand verkeer buiten de stad zou leiden. Met de aanleg van de Ringbaan West kon het verkeer de Berkdijk vermijden. Een echte verbetering was de omlegging van de rijksweg over de Baronieweg en de Ringbaan-Zuid. Hier werd in 1939 mee begonnen en werd in 1947 als deel van Rijksweg 63 (Eindhoven - Tilburg - Breda) voltooid.

Een andere oorzaak van de vele ongelukken was de ratatouille aan verkeersdeelnemers. Paard en wagen waren tot in de jaren vijftig nog een heel normaal vervoermiddel. Maar ook venters met een handkar, boeren met vee en steeds meer auto's, vrachtwagens en motorrijders gebruikten de weg. Fietzers hadden een apart rijwiel-pad maar moesten ook kruispunten oversteken. Hoewel de rijks-weg aangelegd was voor het doorgaand verkeer had het een belangrijke functie voor lokaal en regionaal verkeer. Zeker na afsluiting van de grintweg tussen Rijen en Gilze in 1940 (uitbreiding vliegveld) moest het verkeer tussen de twee dorpen over de Hultenseweg en Rijksweg en na de bevrijding over de nieuwe Langenbergseweg.

Er waren destijds nog geen verkeerslichten, geen straatverlichting en weinig verkeersregels. Het enige straatmeubilair in die tijd waren enkele wegwijzers. In 1898 werd op het kruispunt van de weg Rijen - Gilze met de rijksweg een eerste ANWB-wegwijzer geplaatst. Pas in 1939 werd, na aandringen van ANWB en KNAC, natrium-verlichting geplaatst op de rijksweg Breda - Tilburg.

In Nederland was heel lang enkel de voorrangregel “rechts gaat voor” van kracht. Dus op de rijksweg moest voorrang worden verleend aan veel kruisende wegen. Het moge duidelijk zijn dat dit heel vaak niet werd gegeven. In 1937 werden verschillende rijkswegen in Nederland tot voorrangsweg verklaard. Goed voor de verkeersdoorstroming op de rijksweg, maar het maakte het oversteken daarvan niet veiliger. In 1922 al vroeg Rijensch Belang om de instelling van een maximumsnelheid op het kruispunt Gilze-Rijen. De gemeenteraad wees dit verzoek af. Pas in 1967 werden op het kruispunt Julianastraat en Rijksweg verkeerslichten ge-plaatst.

Na de Tweede Wereldoorlog ging Nederland langzaam werken aan de wederopbouw. De acute oorlogsschade aan bruggen en wegen werd met noodreparaties opgelost. Aan alles was gebrek. Brandstof was op rantsoen. Het autoverkeer was sterk teruggelopen en er waren slechts oude legervoertuigen beschikbaar. In de jaren vijftig maakte Nederland weer voorzichtig plannen voor aanleg en verbetering van de rijkswegen. In het Rijkswegenplan van 1954 was het plan opgenomen voor het maken van drie rijstroken op de Rijksweg 63 tussen Breda en Tilburg.¹⁸

De aanleg van de derde rijstrook zou de rijksweg Breda - Tilburg landelijke bekendheid en de naam ‘*Dodenweg*’ opleveren. De derde baan, een middenbaan, konden automobilisten benutten om in te halen. Maar dat kon men vanuit beide richtingen doen. Het was daarmee een levensgevaarlijke gok of niet tegelijkertijd van twee kanten werd ingehaald! Zware ongelukken konden niet uitblijven. Er waren vele doden en gewonden te betreuren. Hoge snelheid jeugdige overmoed en rijden met alcohol - toen nog doodnormaal -



DE GEVOLGEN VAN EEN SLIPPERTJE.



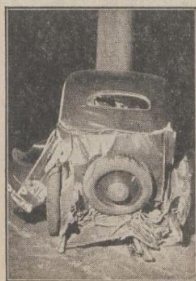
Een overzicht van de situatie op den Bredasche weg bij Bongepoort, waar gisteren, omstreeks middag, ook alweer een vrij ernstig ongeval gebeurde. Het getoonde paard, voor de asin, die er dwars tegen oprijdt was.

Reinhold van der Grinten N. T. G.

NA DE BOTSING



Een detail van de beschadiging die gisterenmiddag weer een auto opleet toen deze op den Bredascheweg bij den **Dongewijk** in botsing met een ander kwam. Een dame en twee passagiers werden gewond, zoals men elders in dit blad kan lezen.



DE BOOM DIE NIET MEEGAF



Hoe de vrachtwagen vernield werd, die gisteravond op de Bredascheweg bij **Dongewijk** tegen een boom botste, doordat de chauffeur in slaap was gevallen.

(Exclusieve opgave N. T. C.)

ET AUTO-ONGELUK BIJ **DONGEWIJK**.



De ruïne van de truck, die gisterenmiddag met aanhangwagen bij **Dongewijk** op den Bredascheweg tegen een boom te pletter reed. De jeugdige chauffeur, die vermoedelijk door slaap overmand is geworden, werd met zware kneuzingen naar het ziekenhuis vervoerd.

DIT KOSTTE TWEE MENSCHEN HET LEVEN



Een hoopje asch tuschen de krom getrokken chassisbalken was al wat er overbleef van de vrachtauto, die op den Bredascheweg nabij **Dongewijk** te pletter reed op een stilstaanden goederenwagen en daarna in brand vloog, waardoor twee jonge menschenlevens te betreuren zijn.

Krantenknipsels van ernstige autoongelukken 1930-1940 op de rijksweg Breda - Tilburg uit de Nieuwe Tilburgse Courant.

Verkeersongevallen eisen vier doden



De totaal vernielde auto van de Tilburgse arts, de heer Lemmink, wiens vrouw bij het ongeluk op de weg Breda-Tilburg de dood vond.

OP WEG BREDA-TILBURG
Gastankauto tegen
boom: één dode



(Van onze verslaggever)

(Van onze verslaggever)

De driebaansweg Breda-Tilburg heeft onder Gilze-Bijen haar eerste dode van dit jaar geëist. Dit gebeurde gisterenavond om kwart over acht, ter hoogte van café De Winkelap. Op dit tijdstip reed de 25-jarige R. M. Peeters uit Weert vanuit de richting Breda met zijn met een tank vol gasolie geladen vrachtwagen tegen een rechte van de weg staande boom. De oorzaak is totaal onbekend.

... was in het dorp de nodige consensatie

De rijkspolitie uit Rijen, de gemeentepolitie uit Oosterhout, almede leden van de Kon. Marechaussee van de nabij gelegen vliegbasis waren met zwaarbewapende paraat om aanvalsplan alle verkeer stop te leggen, dat later vanuit Breda via Oosterhout werd geleid. Kilometers lange files hoorden zich op. Later kon het verkeer beurtelings over één baan passeren. Tot ruim drie uur na het gesloten waren takelwagens doende het obstakel.

Alles liep goed af...



1.-Guinea voorbarig
iegtuigen

(Van onze correspondent)
Zaterdagochtend rond half zeve-
raakte de rijksweg Breda-Tilburg ver-
spoord. Tot 1 uur 's middags werd ern-
stige overlast aan het drukke verkeer
bezorgd. Het ongemak gebeurde door-
dat een trekker met oplegger, geladen
met 18 ton papier, ter hoogte van de
Heideveer nabij café Gillis onder Rijen

NIEUW WEGDEK ONDER HULTEN TE GLAD?

Auto tegen boom: 3 doden



HULTEN — Drie mannen zijn gistermorgen vroeg om het leven gekomen toen de auto, waarin zij zaten door nog onopgehelderde oorzaken op de rijksweg tussen Breda en Tilburg onder Hulten tegen een boom sloeg. De slachtoffers zijn de heren J. M. van Schijndel (24 jaar) uit Tilburg, die de auto bestuurde, A. J. de Kinderen (32 jaar) uit Udenhout en R. H. P. Williams (20 jaar) uit Tilburg.

KVP-BESTUUR WELLICHT EERDER BIJEEN

Brabantse actie

44

zullen er ook debet aan zijn geweest. ^{46 47}

Hulpdiensten en sleepdiensten hadden het er druk mee. Het is geen toeval dat bedrijven als Dreijer, Veroude en meer recent van Eijck Berging (opgericht in 1969) aan de rijksweg gevestigd waren. Het laatste bedrijf zou ook na de aanleg van de A58 een belangrijke rol blijven spelen. Met een werkgebied van de regio Tilburg en Breda tot aan de Belgische grens en ook internationale activiteiten.

Voor hulpverlening langs de weg werden in 1930 op initiatief van het Rode Kruis maatregelen genomen. Langs de rijksweg Breda - Tilburg kwamen vier EHBO posten: Café Het Dorstige Hert te Tilburg, café De Bresser te Hulten, café Kampzicht te Rijen en café Van Gool te Dorst. In Hulten werd de EHBO-opleiding serieus opgezet door de heer De Swart.

Van autoweg naar autosnelweg

In het Rijkswegenplan van 1938 had Nederland voor het eerst ambitie om het rijkswegennet om te bouwen naar autosnelwegen. Autosnelwegen hadden ten minste twee maal twee rijbanen, een middenberm, vluchtstroken, ongelijkvloerse kruisingen met op- en afritten en verkeerspleinen als verbinding tussen de verschillende snelwegen. De Tweede Wereldoorlog zou de uitvoering ernstig vertragen. Enkel Rijksweg 12 Den Haag - Utrecht werd voor 1940 als autosnelweg uitgevoerd. ¹⁸

Na de oorlog was er aanvankelijk enkel geld voor herstel van oorlogsschade. Vanaf 1953 was er in de rijksbegroting meer geld beschikbaar voor het wegennet. In onze regio was rijksweg 16 tussen Breda - Princenhage en Moerdijk in 1955 als eerste gereed als autosnelweg. Met het Rijkswegenplan 1958 werd de uitbreiding van het wegennet volgens de laatste inzichten verder opgepakt. Voor rijksweg 63 tracé Breda - Tilburg bleef het echter voorlopig bij de beruchte drie rijbanen. Bij het tracé Tilburg - Eindhoven werd gekozen voor een autosnelweg. Realisatie was gefaseerd, Tilburg - Oirschot werd in 1956 opengesteld maar voorlopig maar met één rijbaan. Tussen 1961-1966 werden de 2x2 rijstroken geopend. Ringbaan Zuid in Tilburg werd ook verbreed naar twee maal twee rijstroken. ⁴⁷

In 1963 werd de aanleg van rijksweg 27 op het tracé Breda - Oosterhout aanbesteed. De aansluiting van deze nieuwe rijksweg met de rijksweg Breda - Tilburg kwam bij Hoogeind, ten westen van

Dorst, te liggen. Daar werd een viaduct van gewapend beton gebouwd en de rijksweg Breda - Tilburg plaatselijk verdubbeld. Dit is nu afslag Breda-Noord/ Dorst op de A27. De A27 van Breda naar Utrecht kwam in 1968 helemaal gereed.

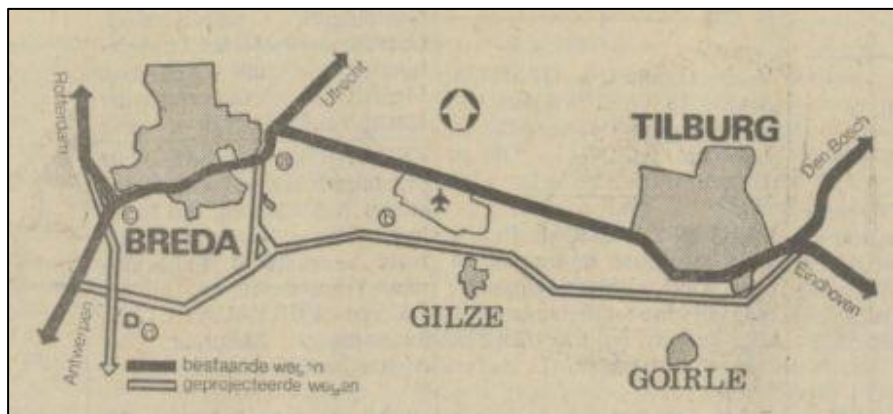
Terwijl er veel nieuwe autosnelwegen aangelegd werden bleef de rijksweg Breda - Tilburg een dodenweg met veel kruisingen zonder stoplichten. In 1963 wordt er in het Haagse gesproken over een nieuwe weg Breda - Tilburg. Minister Van Aartsen (Verkeer en Waterstaat) geeft aan dat dit de hoogste prioriteit heeft en een tracéstudie werd gestart. Maar gelden voor de aanleg worden nog niet vrijgemaakt.

In 1964 komt er een noodkreet van burgemeester Becht van Tilburg over de wegentoestand in Midden-Brabant. Hij constateert dat de wegeaanleg in geen verhouding staat tot de explosieve groei van het verkeer. *“Het meest klemmend is de toestand op de rijksweg Tilburg - Breda, waar het Brabantse oost-west-verkeer gebundeld wordt met het noord-zuid-verkeer. Deze weg, gebaseerd op 9000 voertuigen per dag, verwerkt thans gemiddeld 14.000 voertuigen. Op Tweede Pinksterdag werden er zelfs 23.800 geteld.”* En burgemeester Becht maakte een goede prognose want in 1971 zou deze weg op een normale werkdag 25.000 voertuigen per etmaal verwerken.⁴⁸

In het rijkswegenplan van 1968 zou definitief gekozen worden voor een nieuwe autosnelweg Breda - Tilburg die A58 zou gaan heten. Daarvoor was in 1966 een nieuw zuidelijker gelegen tracé gekozen. De nieuwe autosnelweg werd 28 kilometer lang met tweemaal twee rijstroken. Bovendien werd er (toen al!) ruimte gereserveerd om in de toekomst aan iedere kant een derde rijstrook aan te leggen. Bij Breda werd een nieuw knooppunt bij Sint Annabosch boven Bavel aangelegd. Hierbij moest de Woestenbergschen Hoef verdwijnen. Het tracé langs Ulvenhout en landgoed Anneville tot knooppunt Galder was een hete aardappel en dat zou na lange juridische procedures in 1989 gereedkomen. Tot die tijd was er een aansluiting via een tarzanbocht richting Hooogeind met de reeds bestaande A27.

⁴⁷

Bij Tilburg werd een nieuw knooppunt de Baars aangelegd waar de A58 aansloot op de autosnelweg naar Eindhoven en een verbinding had met de rijksweg Tilburg - Den Bosch.



Plankaartje uit 1968 van bestaande rijkswegen en nieuw geplande rijksweg Breda - Tilburg.

Het nieuwe tracé had belangrijke consequenties voor de gemeente Gilze en Rijen. De Tilburgsebaan werd met een viaduct over de A58 geleid. De Vossenbergen en Spoelstraat werden doodlopend op de A58 en verloren hun historische verbinding met Nerhoven en Hulten. Bij Gilze kwamen op- en afritten nabij Broekakkers en ging de A58 via een viaduct over een nieuwe verbindingsweg tussen de Langebergseweg en de Tilburgsebaan, parallel aan de Groote Leije. Iets verder ging de A58 met een viaduct bij Nerhoven over de Nerhovensestraat. Daar werd een eeuwenoud buurtschap doorsneden en moesten diverse huizen gesloopt worden.

Weer verder werd de oude grintweg Gilze - Rijen en de toegang tot Klein Zwitserland doorsneden en waren Boslaan en Nieuwstraat voortaan doodlopend op de A58. Ook daar werden enkele huizen opgekocht en gesloopt. Tenslotte werden de Molenschotsedijk en de Raakeindse Kerkweg met een viaduct over de A58 gelegd.

Op veel plaatsen werden oude zandwegen en akkers en graslanden doorsneden. Daarmee was de aanleg van de A58 mede aanleiding voor een ruilverkaveling Gilze-Bavel waarbij diverse zandweggetjes verdwenen en enkele nieuwe verharde verkavelingswegen werden aangelegd. Waar dit gebied voor 1970 een coulissenlandschap was,



In verband met de aanleg van de snelweg A58 werden in Gilze een aantal huizen opgekocht en gesloopt. Daartoe hoorde onder andere Nieuwstraat 191-193. Foto: J. Hendrickx

zou met de aanleg van de A58 en de ruilverkaveling veel waardevol groen tussen de oude akkers verdwijnen. In 1972 werd de Bavelseweg, tot dan kasseien, een asfaltweg. Met de nieuw geasfalteerde Molenschotsedijk, Lijndonk en de Raakeindse Kerkweg was dit enkele jaren een fraai motorcircuit voor wegraces in Molenschot. En tot op heden worden deze wegen over twee viaducten op zondagmorgen en zomeravonden aangedaan door wielerpelotons.

Voor de kern Gilze was de aanleg van de A58 een forse economische impuls. Dat was ook hard nodig omdat rond 1970 de traditionele leder- en schoenindustrie in zwaar weer kwam. Langs de A58 werd industrieterrein Broekakkers ontwikkeld. Met uitstekende verbindingen, direct aan de A58, waren er uitstekende vestigingsvoorwaarden. Jac Hermans Prijsslag was het eerste grote bedrijf dat Gilze koos voor een distributiecentrum en in hun kielzog kwam Schot transport vanuit Zeeland mee. Kort daarna zouden o.a. Audax/Betapress en Flair Plastics zich in Gilze vestigen.

De nieuwe A58 had grote economische betekenis voor Brabant maar was ook een belangrijke internationale verbinding tussen het

Ruhrgebied en de Noordzeekust in Zeeland en de haven van Rotterdam. Veel passerende beroepschauffeurs en toeristen waren voor Gerrit van der Valk reden om zijn oog te laten vallen op Gilze. Hij wist de gemeente te bewegen om gronden ter beschikking te stellen voor de bouw van een motel-restaurant naar Amerikaans model. Aan een nieuwe verharde weg, Klein Zwitserland, iets ten noorden en parallel aan de A58 opende van der Valk in de zomer van 1974 een groot motel met parkeerterrein. Vele inwoners van Gilze en studenten uit de omgeving zouden hier emplooi vinden.

Maar Gerrit van der Valk zag nog meer mogelijkheden. Aan de autosnelweg zelf kwam ter hoogte van Molenheide een service-station met benzinepompen. Die werden verdeeld tussen Shell en Esso, zoals in de rest van Nederland in die jaren. Aan de noordzijde verwierf Van der Valk de optie bij Rijkswaterstaat voor de bouw van een wegrerestaurant dat in 1976 opende.



In 1970 kondigde Rijkswaterstaat de komst aan van 12 wegrerestaurants langs verschillende snelwegen. Ook bij Gilze was een restaurant gepland. Aanvankelijk vond Rijkswaterstaat de wegrerestaurants maar niets en waren ze alleen bedoeld voor gebruik door beroepschauffeurs. Omdat dit niet haalbaar was, is men daar snel van afgestapt. Bron: De Telegraaf 19 juni 1970

In de lente van 1969 werd begonnen met de aanleg van de nieuwe autosnelweg 58 tussen Tilburg en Breda. Het was aannemersbedrijf Reef uit Oldenzaal die de aanleg ging uitvoeren. De winning van het benodigde zand zou een blijvende stempel drukken op het landschap. Voor de aanleg van de weg werden er bij Goirle (Oostplas en de Katsbogte), Gilze (Klein Zwitserland en Hultenseweg) en Bavel (Roosbergsche Tiend) zandwinputten aangelegd. De zand-winput aan de Hultenseweg zou als Put van Reef bekend blijven. Na de opening van de A58 was dit heel lang, hoewel illegaal, een geliefd zwemwater. Omdat de zandwinning doorging - de put is nu 20 meter diep - moest deze om veiligheidsredenen gesloten worden. De gemeente Tilburg heeft er een nieuwe naam Wijckermeer aangeplakt maar in de volksmond is het altijd Put van Reef blijven heten. De zandwinput bij Klein Zwitserland was veel kleiner van omvang en werd na oplevering een gemeentelijk natuurswembad en visvijver.

Bij de Put van Reef bouwde de firma Reef ook een semipermanente asfaltcentraleinstallatie die tot 200 ton/uur kon uitspuwen. Veel personeel van de firma Reef kwam voor de duur van de werken in de omgeving wonen. In Gilze stonden aan de Aalstraat drie grote salonwagens in de kleuren van Reef waar enkele families woonden. De familie Palma bleef uiteindelijk in de gemeente wonen.⁴⁹



Gilze - Aanleg RW 58. Salonwagens firma Reef. 1970 Foto: archief Reef

Volgens planning was de nieuwe autosnelweg A58 tussen Tilburg en Breda in 1971 gereed. De weg werd op dinsdag 14 december 1971 officieel geopend door minister Drees (Verkeer en Waterstaat). De weg met zo'n 21 kunstwerken had totaal 76 miljoen gulden gekost. In 1972 werd de nieuwe autosnelheid van Breda-Princenhage naar de Belgische grens bij Hazeldonk geopend.⁴⁷

Met de nieuwe A58 verloor de oude rijksweg A63 tussen Breda en Tilburg haar functie als hoofdverbindingsweg. De voormalige rijksweg werd hernummerd tot N763 en van het rijkswegenplan afgevoerd. De weg werd later aan de Provincie overgedragen en had als N282 vooral een regionale verkeersfunctie. Het aantal rijstroken werd daarop weer van drie naar twee teruggebracht. De verkeersaantallen zouden ook fors dalen.

In 1978 zou een onderzoek van Rijkswaterstaat gepubliceerd worden dat aangaf dat het aantal ongevallen op de nieuwe auto-snelweg A58 fors gedaald was ten opzichte van de oude rijksweg 63 van Tilburg naar Breda. Vlak voor de openstelling van de nieuwe A58 waren er gemiddeld 275 ongevallen per jaar op de oude rijksweg. Na aanleg van de A58 zou het totaal aantal ongevallen op de oude en de nieuwe weg samen niet boven de honderd per jaar komen met uitzondering van 1973, toen er 113 ongevallen plaats-vonden.^{47 50}

Van toen naar nu

Over enkele jaren zal de oude rijksweg Breda - Tilburg tweehonderd jaar bestaan. Gemakshalve kunnen we vanaf 1822 (start aanleg) rekenen. Van een Grooten weg der 1e klasse, een kasseibaan voor paard en wagen, zou de weg uitgroeien tot een rijksweg nr. 63 voor snelverkeer om na 1971 een regionale functie te krijgen. Ook als provinciale weg N282, zou het verkeer op de weg exponentieel groeien. De forse bevolkingsgroei (kern Rijen en wijk Reeshof), groei industrieterrein Haansberg en toenemende mobiliteit van mensen hebben een dusdanige verkeersaantrekkende werking dat de weg nu weer overvol zit. In ochtend- en avondspits staan er files voor de stoplichten. Op grondgebied van Tilburg is de weg geheel gereconstrueerd tot 2x2 rijstroken als ontsluiting van de Reeshof. Met de aanleg van de Burgemeester Letschertweg tot aan de A58 is een noordwestelijke ontsluiting van Tilburg gereed. In twintig minuten ben je vanuit Gilze in de Efteling. Binnenkort zal men tot het verleggen

van de N282 bij Hulten en verbreding tot aan de Oosterhoutseweg overgaan.

De autosnelweg A58 tussen Breda - Tilburg zal in december 2021 precies vijftig jaar bestaan. Die vervult nog steeds een zeer belangrijke functie als hoofdverbindingsweg voor nationaal en internationaal vervoer. In 2002 werden geluidsschermen bij Gilze geplaatst. Wegrestaurant Gilze heeft in 2017 een metamorfose ondergaan en heeft nu een Subway en Burger King. Motel van der Valk-Gilze is fors uitgebreid met een nieuwe vleugel en luxe hotelappartementen en heet nu Hotel-restaurant Gilze-Tilburg. Sinds enkele jaren staat bij de afslag Gilze de naam Tilburg-Reeshof bovenaan. Op grote delen van de A58 tussen Breda - Tilburg - Eindhoven staan in ochtend en avondspits lange files. Er rijden anno 2017 zo'n 90.000 voertuigen per werkdag over de A58 boven Gilze. Ook het aantal ongevallen is fors toegenomen. Bij de A58 liggen de plannen klaar om de autosnelweg te verbreden naar twee maal drie rijstroken, hetgeen in 1971 bij de aanleg al was voorzien.

Het zou een mooie mijlpaal zijn als we in december 2021 tweehonderd jaar oude rijksweg en vijftig jaar A58 Breda - Tilburg kunnen vieren. □

Bronnen

- 1 De heerbaan Breda-'s-Hertogenbosch / Jan van Iersel via <https://www.kimbervie.nl/links/heerbaan.htm>
- 2 A. van der Lee, 'Ze hebben mijn karresporen weggehaald!' / A. van der Lee. - In: Straet & Vaert, 1996, p. 27-35.
- 3 Reize door de Majorij van 's-Hertogenbosch in den jaare 1798-1799 / S. Hanewinkel.
- 4 De tresoor (1566) / Rien Poortvliet. - Uitgeverij J.H. Kok, Kampen, 1987.
- 5 Van zandwegen, rijsporen en straatwegen / A.J.M. Hoevenaars. - In: De Mulder, nr. 120, p. 19-30.
- 6 'Een uitstapje naar het kamp te Oosterhout in 1732' / W. Bezemer. - In: Taxandria 1895, p. 233-243.
- 7 'Brabantse straten' : Het Brabants straatboek / A. van Oirschot. - Heeze : [s.n.], 1981. - p. 9
- 8 Gilze 1000 jaar / A.J. Brekelmans, A.L.G. Corstens, A.L. van Geertruij, A.J.M. Hoevenaars, A.Th.M. de Kock en J.C. de Vet. - Gilze : Heemkring Molenheide, 1992 en GAGR inv. nr. 205 (18-9-1750) en 33 (8-9-1799).
- 9 België : Een verhaal over land en volk / G. Peeters. - Brussel : [s.n.], 1980. - p. 163.
- 10 De aanleg van de straatweg 's-Hertogenbosch-Best als deel van de verbinding met Luik (1740-1745) / F.E.M. Vercauteren. - Nijmegen : [s.n.], 1956. - p. 4.
- 11 Het lege land. De ruimtelijke orde van Nederland 1798-1848 / A. van der Woud. - Amsterdam : [s.n.], 1987. - p. 352.
- 12 <https://erfgoed.breda.nl/erfgoed/archief/haagweg-princenhage/>
- 13 De aanleg van de straatweg 's-Hertogenbosch-Best als deel van de verbinding met Luik (1740-1745) / F.E.M. Vercauteren. - Nijmegen : [s.n.], 1956..
- 14 <https://erfgoed.breda.nl/erfgoed/archief/galgenstraat-teteringen/>
- 15 Koninklijke Courant 23-5-1809
- 16 Geschiedkundig overzicht der Straatwegen in de Provincie Noordbrabant, in Handelingen v/h Prov. Genootschap van Kunsten en Wetenschappen in Noordbrabant / C.R. Hermans. - [s.l. : s.n.], 1852.
- 17 Historische Sprokkelingen uit de geschiedenis der Tilburgsche Straatwegen / G. van Leijborgh. - In: Nieuwe Tilburgsche Courant 11-3-1935.
- 18 Geschiedenis autosnelwegen/nl deel 1-8. <https://www.autosnelwegen.nl/index.php/geschiedenis/>
- 19 Tilburgers vochten te Brussel voor directe Bredase weg / Pierre van Beek. - In: Het Nieuwsblad van het Zuiden 29-12-1973.
- 20 www.stadsbos013.nl/artikel/bredaseweg
- 21 [http://wiki.regionaalarchief Tilburg.nl/Bredaseweg_\(Tilburg\)](http://wiki.regionaalarchief Tilburg.nl/Bredaseweg_(Tilburg))
- 22 Over het ontstaan van de Rijksweg / Jos van Alphen via <http://geschiedenis-dorst.nl/rijksweg/rijksweg.pdf>.
- 23 Nederlandsche Staatscourant 13-7-1822, 17-2-1823, 6-11-1823, 12-12-1823 en 19-6-1824.
- 24 De oude Rijksweg Breda-Tilburg / J.C. de Vet. - In: De Mulder, nr. 72 p. 1-3.

25 Nationaal archief, Amortisatiesyndicaat,
<https://actorenregister.nationaalarchief.nl/index.php/actor-organisatie/amortisatiesyndicaat>.

26 Bredasche Courant 8-3-1828, 13-1-1833, 1-9-1833.

27 Noord-Brabander 8-3-1834.

28 Gegevens over tol / Arnold Miljon. - In: Wando Journaal, augustus 1968.

29 GAGR, inv. nr 1142, fe31v en f23v, proces verbaal 14-12-1830 en 10-10-1829.

30 Aanlegplaatsen op de Haansberg deel 1 en 2. / J.C. de Vet. - In De Mulder, nr. 115, p. 27-36 en De Mulder, nr. 116, p. 1-15.

31 Archief Rijkswaterstaat, 1811-1953, inv. nr. 979, Bladz 62 Groote Weg 1e klasse no. 8 Tol no. 2.

32 Archief Rijkswaterstaat, 1811-1953, inv. nr. 918, Aanschrijvingen 1817-1828.

33 Bevolkingsregister Gilze en Rijen via <https://www.openarch.nl/>.

34 Café-restaurant Stad Parijs in Hulten / J.C. De Vet. - In: De Mulder, nr. 125, p. 8-14.

35 "Dongewijk" : Een fraai landgoed / Pierre van Beek. - In: Het Nieuwsblad van het Zuiden 13 augustus 1971.

36 Weekblad van Tilburg 26-9-1868, Tilburgsche Courant 18-8-1869 en Provinciale Noordbrabantsche en 's Hertogenbossche Courant 27-04-1895.

37 Regionaal archief Tilburg, 2861 Collectie Hinderwetvergunningen Gilze en Rijen, 1897-1990.

38 Een andere geschiedenis van Gilze en Rijen / Bert Wagemakers. - Gilze : Heemkring Molenheide, 2009.

39 De Stem 23-7-1966.

40 Tilburgsche Courant 20-7-1899 en Nieuwe Tilburgsche Courant 27-12-1901.

41 Algemeen Handelsblad 24-4-1913.

42 Provinciale Noordbrabantsche en 's Hertogenbossche Courant 24-7-1923.

43 De Maasbode 25-6-1926 en Tilburgsche Courant 1-4-1926.

44 Twentsch Dagblad Tubantia en Enschedesche Courant 27-7-1929.

45 Bredasche Courant 20-10-1931.

46 Het geheugen van Tilburg, Dodenweg N281 naar Breda.

47 Lijnen door het Landschap / Bram Bouwens e.a. - Zwolle : Waanders Uitg., 1996.

48 De Tijd/De Maasbode 11-7-1964.

49 <http://www.bouwmachinesvantoen-archief.nl/bedrijvenpagina/Reef/Reef.htm>.

50 Limburgsch Dagblad 15-9-1978.