

Van de redactie

Met veel genoegen presenteren wij u hierbij het eerste nummer van onze tiende jaargang. Wij moeten hierin helaas beginnen met onze excuses aan te bieden voor het ontbreken van de titel boven het artikel in het vorige nummer van Frits Speetjes op pagina 21. Hier had boven moeten staan “Wor d’n Burger de mosterd hoalt (2)”. In dit nummer wordt in twee artikelen een deel van de infrastructuur van Oirschot (en het ontbreken ervan) onder de loep genomen. Omdat deze onderwerpen elkaar goed aanvullen hebben wij ervoor gekozen deze samen in één nummer te plaatsen.

Het artikel over het kanaal is zo lang, dat we er voor gekozen hebben om het over 2 nummers te verdelen. Door de veelheid aan kopij moeten de reeksen “Uit het Oirschotse Roomse Leven” en “Feestcultuur in Oirschot” opgeschort worden.

Van de bestuurstafel

Jaarverslag 2002 van de Heemkundekring “De Heerlijkheid Oirschot”.

Met de jaarvergadering op donderdag 17.1.2002 openden we het jaar. Van de vijf bestuursleden waren er vier aanwezig. Bestuurslid Henk Scheepens was wegens ziekte afwezig.

De bestuursverkiezing is een zeer belangrijk punt in deze vergadering omdat voorzitter Gerard Smetsers te kennen heeft gegeven na het jaar van ons gouden jubileum de voorzittershamer over te willen dragen en zich niet meer beschikbaar te stellen voor een functie in het bestuur. Onze penningmeester Wim Mercx is in deze vergadering volgens rooster aftredend en herkiesbaar. Hij wordt herkozen. Henk Scheepens heeft zich niet meer herkiesbaar gesteld. Het bestuur heeft Clari van Esch-van Hout en Han Smits voorgesteld als kandidaten, beiden worden in het bestuur gekozen. Het bestuur heeft Jac Klaassen voorgedragen als kandidaat voor het voorzitterschap. Hij wordt gekozen als voorzitter. De nieuwe voorzitter dankt voor het vertrouwen en zet uiteen welke zaken hij in de komende tijd als voorzitter speciale aandacht wil geven. Zijn eerste daad als voorzitter is (met spontane instemming van de vergadering) het verlenen van het erelidmaatschap aan oud-voorzitter Gerard Smetsers en oud-bestuurslid Henk Scheepens vanwege hun grote verdiensten voor onze heemkundekring gedurende vele jaren.

Op de ledenavond op de derde donderdag van de maanden februari, maart, april, oktober, november en december werden er sprekers uitgenodigd. Hun lezingen waren goed verzorgd, de onderwerpen waren divers en heemkundig interessant: Geologie in relatie tot archeologie, Oud-Oirschot, Speelkaarten, burgemeester Smulders-Beliën, Romanisering van Brabant en de Meidenkist.

De voorjaarsstudiereis bracht ons dit jaar in Vessem, waar heemkring “De Hooge Dorpen” het programma verzorgde. De grote studiereis ging naar Delft met een bezoek aan de Nieuwe Kerk en een rondvaart door de Delfts grachten. In ons tijdschrift “Van den Herd” omschreef ons lid Sjef Smetsers deze dag als ‘fijn en indrukwekkend’. Op uitnodiging van de molenaar leidde de jaarlijkse fietstocht naar de Spoordonkse watermolen. Op 28 december was de traditionele avond-voettocht naar de kapel van de H.Eik, waar we ieder jaar onze overleden leden herdenken. De organisatie van deze goed bezochte, zeer geslaagde activiteiten was weer in goede handen bij de evenementencommissie.

Dit jaar zijn twee van onze leden overleden. Enkele leden meldden zich af en andere meldden zich aan. Op het ogenblik heeft onze vereniging 155 leden.

Het meest belangrijke aandachtspunt voor dit jaar was het inventariseren van de werkzaamheden van de werkgroepen en van daaruit bekijken welke nieuwe werkgroepen interessant kunnen zijn voor onze heemkring.

Het bestuur blijft streven naar een eigen ruimte van waaruit heemkundige activiteiten ontplooid kunnen worden en waar onze leden elkaar kunnen ontmoeten om op een prettige manier van heemkundige gedachte te wisselen en kennis te nemen van heemkundige lectuur en van al wat onze leden in de loop der jaren hebben onderzocht en verzameld.

Alda van de Ven-van den Boom, secretaris.

Nieuwe leden die zich in de loop van het laatste half jaar aanmeldden:

C. van Rijen	Stapakker
W. Admiraal	Kastanjehof
F. Posthumus	Kastanjehof
H. van Griensven	Spoordonkseweg
P. van Overbeek	Oude Bestseweg

Verzustering

Iemand uit onze kring heeft mij gevraagd of ik eens op papier wilde zetten hoe de jumelage tussen Oirschot en Westerlo in België is ontstaan. Trouwens in Westerlo heeft men een veel mooiere benaming hiervoor: daar spreekt men van een verzustering.

In het tot stand brengen van die vriendschapsband heb ik (mede) de hand gehad, zoals zal blijken uit dit verhaal.

Voordat de gemeente Oirschot tot een keuze kwam voor een plaats is er echter wat aan vooraf gegaan. Zoals heemkundigen weten is er enige eeuwen geleden contact geweest tussen De Merode's (afkomstig uit Westerlo) en Oirschot. De graven van Merode waren tevens halfheer van Oirschot en bezaten in Spoordonk een kasteel aan de Beerze. Restanten hiervan zouden nog in de grond zitten in de nabijheid van het pand dat nu Ten Bergh 8 is (vermoedelijk het koetshuis). In Spoordonk had men in de twintiger jaren van de vorige eeuw een handbooggezelschap (Den Doel), dat zo vrij was geweest hun vereniging te vernoemen naar de Heer van Oirschot, dus het werd "Doele de Merode". Leden van het schuttersgilde Sint Sebastiaan in Oirschot gingen een stapje verder en bezochten de oude graaf op zijn kasteel in Westerlo. Daarover heb ik in het verenigingsblad "De Gildetrom" van Kerstmis 1971 als volgt geschreven:

"Piet v.d.Akker, houtbreker tot ver in de belgische Kempen, wist 'hem' wonen! Gezamenlijk met Hein Nuyens en Teuntje v.d.Steen heeft hij vanaf de Steenweg naar Averbode meermalen staan turen naar 'zijn' kasteel van Westerlo. Zij waren op de fiets op weg naar Scherpenheuvel, of op de terugweg. Teuntje v.d. Steen als meest begaafde met de pen heeft ten langen leste geschreven. ... en het lukte! Graaf de Merode nam zeer, zeer gaarne het beschermheerschap over de Oirschotse Gilde Sint Sebastiaan aan. Zo ongeveer begon het; dat was vóór 1914-1918."

Na enige correspondentie nam de graaf, die inmiddels de titel 'prins' had ontvangen het beschermheerschap van genoemd gilde op zich. De prins heette voluit: Charles Werner Marie Gabriël Joseph Ghislain de Merode. Hij was markies van Westerlo, prins van Rubempré en van Grimsberghe en graaf van het Heilige Rijk.

Hij is gestorven op 18 juni 1877 in zijn negentigste levensjaar. Thans is zijn (aangenomen) zoon prins Boudewijn de Merode de beschermheer. Deze verweving van De Merode's met Oirschot droeg ertoe bij om tot een jumelage tussen Oirschot en Westerlo te komen.

Eind zeventiger jaren, toen ik wethouder van Oirschot mocht zijn, waren er veel gemeenten die een verbroedering aangingen met een buitenlandse gemeente in het kader van "de Europese gedachte". Zo ook Oirschot. In het begin zocht het College van Burgemeester en Wethouders in Vlaanderen en omstreken omdat dat niet te ver weg was en omdat men elkaar letterlijk kon verstaan. Waarnemend burgemeester mr. L.M.N. Schweitzer, een gemeente-ambtenaar en ondergetekende als portefeuille-houder hebben een paar voorgesorteerde gemeenten in België bezocht, nl. Diest, Peer en Westerlo. Overal werden wij erg vriendelijk ontvangen, maar wij konden niets toezeggen want de gemeenteraad besliste hierover. Toen wij 's avonds huiswaarts keerden leek Westerlo ons de beste keus, mede gezien de voorgeschiedenis. Er werd een raadsvoorstel ontworpen en een krediet uitgetrokken voor de eerste kosten. Natuurlijk werd er direct na de Oirschotse beslissing contact opgenomen met het Schepencollege van Westerlo. Op hun beurt legden zij het idee ook aan het dagelijks bestuur van Westerlo voor, dat enthousiast accoord ging. In Westerlo was destijds burgemeester J. Dupré aan het bewind. Onze waarnemend burgemeester was intussen vervangen door burgemeester P.A.M. Sanders, die geheel achter de doelstelling stond.

Op 3 mei 1980 bezochten burgemeester Dupré en een schare Westelse bestuurders en andere burgers Oirschot, waarbij oorkonden werden uitgewisseld en de jumelage feestelijk werd beklonken. De oorkonde uit Westerlo, met een groot "Europa-gehalte", hangt in ons gemeentehuis. Het is een verzusteringsoorkonde en er staat onder andere op dat bewustwording grote waarde heeft voor een verenigd Europa, dat we tesamen aan de Europese eenheid zullen werken en dat we daarom deze plechtige verbintenis aangaan. De verzustering werd genoemd "*een onderneming van vrede en welvaart*".

Ondertekend op 3 mei 1980 door J.Dupré en P.A.M. Sanders.

Sindsdien zijn er over en weer vele contacten geweest. Eerst werden deze door de gemeenten georganiseerd, maar later door het verenigingsleven, zoals ook de bedoeling was.

Nu heb ik de indruk dat de bezoeken teruglopen. Dat zal, denk ik, nog erger worden als de gemeentesubsidie afgeschaft gaat worden. Dit laatste is te vrezen.

In de periode dat er nog volop contacten waren, zijn er in Oirschot twee aandenkens gerealiseerd, welke m.i. wel blijvend zijn. In 1975 is er een 'Merode-boom' geplant aan het zuidelijke begin van de Noyenstraat, vóór het huis

van Janske de Mol (Jansen-Van Haaren), dat nu in de steigers staat. De boom is geplant door prins Boudewijn uit Westerlo en zijn broer prins Charles-Louis uit Düren (Dld.). Ook staat er een boom van Westerlo in Spoorndonk vóór de kerk en in Westerlo werd een ‘Oirschot-boom’ in een parkje achter het kasteel-raadhuis geplant. De parkeerplaats aan de Gasthuisstraat tegenover (nu nog) C1000 heeft in dit kader een toepasselijke naam gekregen, namelijk “Westerlohof”.

Zo ligt de ontstaansgeschiedenis van de verzuistering enigszins vast. De Europese gedachte uitdragen is erg voornaam en Westerlo en Oirschot hebben hiervoor hun best gedaan.

Theo van de Loo
Januari 2003

2003 - - - - 1903

Zo rond de jaarwisseling wordt er in de media heel wat teruggeblikt op het voorbije jaar. Iemand die geïnteresseerd is in geschiedenis kijkt natuurlijk graag verder terug dan één jaar. Bij het verschijnen van dit artikel ligt de jaarwisseling al weer een tijdje achter ons, maar misschien is het toch wel leuk om eens terug te kijken naar het Oirschot van een eeuw geleden. Evenwel om het enigszins te beperken, en ook omdat het gemakkelijk terug te vinden is in goedbewaarde verslagen, richten we onze terugblik op ons dorpsbestuur anno 1903. Welke kwesties speelden er bij onze vroege vaders van een eeuw geleden? Wat hield hen bezig in dat jaar? Welke besluiten zijn er toen genomen?

Terug dus in de tijd, naar ons dorpsbestuur anno 1903, waar vergaderd wordt onder voorzitterschap van burgemeester Briton van Lith en waar gemeentesecretaris Sjef de Vocht de inktpen hanteert om verslag te doen van die raadsvergaderingen.

Uit hoeveel personen de raad bestaat, kan men uit de verslagen niet met zekerheid opmaken (minstens 9) en klaarblijkelijk spreken de raadsleden nog niet namens een politieke partij. Daar wordt tenminste nergens melding van gemaakt. De leden worden alleen bij hun achternaam genoemd: lid Somers, lid van de Ven, lid Noyen enz. enz. In 1903 wordt er zo’n dertien keer vergaderd. Enige regelmaat van tijd is er niet in te ontdekken. Soms komt men twee keer binnen een week bijeen en soms zit er wel anderhalve maand tussen 2 vergaderingen.

Hieronder volgen enkele – voor mij de meest interessante – onderwerpen die in de loop van het jaar ter raadstafel komen.

12 januari

C. Vogels, de gemeenteontvanger, heeft te kennen gegeven dat hij van baan gaat veranderen en daarom zijn ontslag ingediend heeft. Er zijn al zes kandidaten bekend die de gemeentekas maar al te graag willen overnemen, waaronder Aloysius van Baar en Adrianus v. d. Heuvel. Staande de vergadering wordt er gestemd over de invulling van het vacante baantje, waar Van Baar als winnaar uit te voorschijn komt. Zodoende wordt A. van Baar de toekomstige schatbewaarder van de Oirschotse kas.

Op 18 januari staat er weer een vergadering genoteerd, waarin o.a. Janus van den Heuvel zijn ontslag indient als armmeester van “Den Algemeenen Armen”. Verder komt er een schoolkwestie aan de orde. Wat is het geval?

De Stratense school heeft sinds kort – als gevolg van het grote aantal leerlingen – een derde leerkracht gekregen in de persoon van meester Van Hopstaken. Maar... Straten heeft maar twee leslokalen en klopt dus al snel bij de gemeente aan om uitbreiding van de school. De gemeenteraad, die ook de Spoorndonkse en de “Törpse” school bestuurt, merkt op dat bij de laatstgenoemde een lokaal over is en dus renteloos staat te zijn. In deze vergadering besluit men de twee problemen in een keer op te lossen door verschillende Notelse ouders te verplichten hun kinderen naar de Törpse school te sturen, terwijl meester Hopstaken, die dan overbodig is in Straten, mee kan verkassen naar Törp. Twee problemen opgelost. Men moet beslist tevreden achterovergeleund hebben bij het slaan van twee vliegen in één klap. Of die ouders tevreden waren, zal er in die tijd nog niet veel toe gedaan hebben. De Stratense onderwijzers zullen ook wel niet gehoord zijn, maar meester Hopstaken is duidelijk niet gecharmeerd van het besluit en dat laat hij horen, want hij geeft meteen te kennen dat hij van plan is naar een andere gemeente te zullen solliciteren. Verder in het jaar blijkt dat hij zich aan die “belofte” gehouden heeft, want dan vraagt hij ontslag per 1 oktober en hij vertrekt naar Venlo.

Uit de vergadering van 2 maart:

Er is weer een brief binnengekomen van Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant, waarin ze – voor de zoveelste keer – aandringen op verbetering van de Oude Grintweg (Grintweg met een d of een t?). De gemeentesecretaris heeft er duidelijk moeite mee. Van Dale en het groene boekje houden het bij een d, de K P N bij een t.) Vanaf de aanleg

rond 1850 is deze weg voor Oirschot een ware lijdensweg geweest. Oorspronkelijk bedekt met een dikke laag grind, komen na twee jaar al de eerste klachten binnen over de toestand van die weg. En na zo'n tien jaar concluderen controleurs dat er bijna geen grind meer te bespeuren valt. Geen wonder dat op de duur de naam Oude (vroegere) Grintweg in zwang raakt. In 1903 duren de klachten dus nog voort. Niet alleen Gedeputeerde Staten, maar ook een gemeenteraadslid is de zaak onderhand behoorlijk beu, getuige de opmerking: "Het gaat maar niet aan jaarlijks aan Gedeputeerden Staten te schrijven dat verbetering zal worden aangebracht en niks uit te voeren".

April

Eén interessant punt van bespreking in de raadsvergadering van eind april is de toestand van onze gemeentetoren (afgaande op dit woord dus nog geen bezit van de parochie) die in zijn voegen schijnt te kraken. Uit de raad wordt een commissie benoemd die toezicht moet houden op de uitvoering van "het ankeren en invoegen van de gemeentetoren". Later in het jaar blijkt dat er toch wel meer aan de toren gerestaureerd moet worden als men op het eerste ogenblik dacht. Wij – van het jaar 2003 – weten hoe slecht de toestand van onze toren geweest moet zijn, want anderhalf jaar later barst hij letterlijk uit zijn slechte voegen en zijn ankers en komt een gedeelte met een donderend geraas naar beneden. Dat is volgend jaar honderd jaar geleden. Misschien iets om volgend jaar dieper op in te gaan?

De eventuele stoomtramverbinding St. Oedenrode – Tilburg, via Oirschot, is één van de agendapunten op de vergadering in mei.

Al tijden lang is er een "kunstwegverbinding" Luik – Den Bosch, die Oirschot duidelijk links heeft laten liggen. Ook de spoorlijn Tilburg – Eindhoven is met een grote boog om Oirschot heen gegaan. Op het einde 19^{de} – begin 20^{ste} eeuw zijn er verschillende tramwegmaatschappijen actief om stoomtramlijnen aan te leggen en zodoende ook de uithoeken van ons land te ontsluiten. En nu ligt er een plan van tramwegmaatschappij De Meyerij om de tramlijn Veghel – St. Oedenrode door te trekken, via Best en Oirschot naar Tilburg en verder, waaraan Gedeputeerde Staten en Oirschot klaarblijkelijk hun toestemming hebben gegeven om het uit te laten voeren. Er is echter nog niet met het werk begonnen. In deze vergadering vragen Gedeputeerde Staten bericht en advies om de concessie voor aanleg van die tramweg met één jaar te verlengen. Onze vroede vaders besluiten hierop positief te reageren mits vóór 1 mei 1904 met de aanleg en vóór 1 mei 1905 met de exploitatie begonnen wordt.

Lid Noyen laat weten wel vierkant tegen het plan te zijn om op de markt een losplaats voor de stoomtram te maken. Hij heeft op andere plaatsen gezien hoe zo'n plein daardoor in een vuilnisbelt verandert. Hij had zich geen zorgen hoeven te maken, want de geschiedenis heeft ons geleerd dat het hele stoomtramplan St. Oedenrode - Tilburg niet door is gegaan.

In diezelfde vergadering komt ook het verzoek van de harmonie aan de orde om een kiosk op te mogen richten onder de ronde lindes op de markt. Daarop volgt een heftige discussie met aan de ene kant van Heumen (wethouder) als tegenstander en raadslid Somers als voorstander. Ik heb zo'n donkerbruin vermoeden dat die laatste de bekende dirigent Somers van de harmonie is.

Somers pleit vurig voor goedkeuring van het verzoek en wijst op andere plaatsen die ook een kiosk hebben, terwijl Van Heumen even vurig tegenwerpingen laat horen met argumenten als: "Het zal een vuilnisbak worden..." en "...je kunt er wel een politieagent bij zetten!" Misschien had hij toen al 'hangjeugd' in gedachte.

Als de burgemeester duidelijk laat merken ook voorstander van een kiosk op de markt te zijn, bijt Van Heumen hem toe: "Gij burgemeester maakt alles van tevoren klaar, en brengt ons in moeilijkheden!"

Bij stemming blijkt van Heumen het enige raadslid te zijn dat tegen is en zodoende krijgt Oirschot zijn bekende kiosk onder "de lindes" die ongeveer twee maanden later, bij het 60-jarig jubileum van de harmonie, al officieel in gebruik wordt genomen. Meer dan vijftig jaar heeft de kiosk dienst gedaan, maar eind jaren vijftig, bij het verharderen van de markt gingen de kiosk en "de ronde lindes" onder de slopershamer dan wel voor de bijl.

Juli.

Secretaris J. de Vocht heeft zijn ontslag ingediend omdat hij benoemd is tot notaris te Waalwijk. Er hebben al vier kandidaten gesolliciteerd naar de vacante plaats, waaronder ook weer A. v. d. Heuvel. De raad wil echter niet overhaast beslissen over deze belangrijke post en ze benoemt eerst een waarnemend gemeentesecretaris in de persoon van Justinus (Juust) Nuyens, vader van onze stoelenfabrikant in ruste, Hendrik Nuyens.

In die zelfde maand komt er een brief aan de orde van de commissaris van de koningin. In zijn schrijven doet hij een beroep op de gemeenteraad om het salaris van de 2 veldwachters te verhogen. Die 2 veldwachters – Willem Smulders (alias Willeke Speul) en W. van Oostdijk hebben, zo blijkt uit de brief, aan de commissaris gevraagd te bemiddelen. Onze ordehandhavers moeten beslist bij een zelfde verzoek (of verzoeken) aan de gemeenteraad bot gevangen hebben, anders schakel je geen commissaris van de koningin in. En dat zoiets wel eens helpt, blijkt nu, want de raad is het er vlug over eens dat een veldwachter goed betaald moet worden om fraude (bijv. tegen betaling een oogje dichtknippen) tegen te gaan. De omliggende gemeentes betalen hun veldwachters ook beter. Een raadslid voert aan dat in Best de veldwachter behalve een beter salaris ook een gratificatie krijgt, maar dat idee wordt meteen

afgekeurd omdat zoiets wantoestanden zou kunnen creëren. Naar aanleiding daarvan wordt door een chauvinistisch raadslid nog even “fijntjes” opgemerkt: “Hier zijn de mensen veel beter dan in Best!”

September.

Pas op 1 September stemmen onze vroege vaders over een nieuwe gemeenteschrijver. Omdat bij de eerste ronde de stemmen staken is er een tweede ronde nodig, waarna Juust Nuyens officieel als gemeentesecretaris wordt aangenomen. In diezelfde maand is wethouder Van Heumen periodiek aftreedbaar als wethouder, maar weer herkiesbaar. Hieruit blijkt dus dat een wethouder niet, zoals in onze tijd, (her)benoemd wordt nadat er gemeenteraadsverkiezingen hebben plaats gehad.

Op 25 september komt de raad weer bij elkaar om te vergaderen. Dan wordt er een (zeer opmerkelijk) voorstel ingediend om dokter van Everdingen als bewijs van erkentelijkheid een cadeau aan te bieden bij gelegenheid van zijn dertigjarige ambtsvervulling. Dat merkwaardige behoeft enige uitleg. Dokter van Everdingen was, behalve gewoon huisarts, ook gemeentarts, d.w.z. dat hij arme of behoeftige zieken moest bezoeken en genezen zonder daarvoor een rekening in te dienen bij die patiënten. In plaats daarvan kreeg hij een vast salaris(je) van de gemeente en in die zin was hij dus ambtenaar.

Tussen 1890 en 1900 zijn er veel klachten binnen gekomen over het functioneren van dokter van Everdingen, o.a. over een sterfgeval en bij een bevalling. Anderen vinden hem een bekwaam arts. Ondanks dat de klachten aan blijven houden, wil ons dorpsbestuur vooreerst niet tot het uiterste gaan, maar in 1900 is hem schijnbaar toch ontslag aangezegd. Omdat dat nogal cru gebeurd schijnt te zijn, ontstaat er heibel in de gemeenteraad over die kwestie.

Verdere meldingen over dokter van Everdingen worden niet gedaan in de gemeenteverslagen, tot dus... dat verzoek in 1903. Is zijn ontslag weer teruggedraaid .en is dit een manier van excuus?

Tot slot: de dokter krijgt een cadeau van f 25,-

Een laatste interessante vermelding komt uit de vergadering van 11 december.

Dan wordt met algemene stemming besloten ” Vrouwe Anna Weisz. Douarière van den Hoog Weledel geboren Heer John Turing van Ferrier drie maanden afschrijving te verlenen voor haar aanslag in de hoofdelijke omslag”.

Die afschrijving is misschien niet zo interessant, maar wel de persoon en de datum. De familieleden van John Turing von Ferrier (douarière is een adellijke weduwe) zijn namelijk de laatste adellijke bewoners van kasteel Bijsterveld.

Op 13 augustus 1902 sterft eigenaar John Turing von Ferrier. Hij wordt begraven op het Oirschotse kerkhof. Zijn graftombe is daar nog te bezichtigen, vrij vooraan, rechts naast de ingang. De dochter erft het landgoed en zij verkoopt Bijsterveld in 1903 aan de Paters Montfortanen die er hetzelfde jaar nog hun intrek nemen. Zodoende zijn “de Paters” dit jaar precies honderd jaar in ons midden. Een goede reden om dat te vieren.

Informatie: Oirschotse Gemeentenotulen

Clari van Esch –van Hout

Bijna vergane glorie

- Op de gevel van het pand van de vroegere Boerenbond, waar nu Rustiek Meubelen zit, zien we in de Koestraat aan de linkerkant dat daar vroeger een officiële aanplakplaats was. De witte letters zijn nog vaag te zien: *“Openbare gemeentelijke aanplakgelegenheid.....”*
- Als we vanuit de Nieuwstraat naar de Markt rijden, zien we op de zijgevel van het eerste Marktpand rechts nog de letters (H) *“otel Princee staan”*.

Het kanaal, opgediept uit de notulen van de gemeenteraad...

Het is bijna 80 jaar geleden dat het Wilhelminakanaal en de loswal, ter hoogte van de huidige Julianahal, in gebruik werden genomen. De eerste plannen voor een kanaal dwars door onze provincie dateren echter al van 150 jaar eerder. Het was toen nog de negentiende eeuw! Het heeft blijkbaar heel wat kruim gekost voordat deze waterweg gerealiseerd kon worden.

Een aantal jaren geleden, in de tijd dat ik ook nog in de redactie zat van dit heemblaadje, heb ik me, op voorstel van Clari van Esch, een beetje verdiept in de ontstaansgeschiedenis van het kanaal en heb daarvoor de notulen van de

gemeenteraad nageplozen. De toen verzamelde gegevens heb ik nu eindelijk uitgewerkt. Voor het slotgedeelte heb ik ook geput uit eigen herinnering (ik loop immers ook al tegen de 50!) en van horen zeggen.

De eerste plannen voor een kanaal

Het kanaal is duidelijk een initiatief van de gemeente Tilburg, dat het belang van een waterweg inzag voor de textielindustrie. De gemeenteraad van Tilburg besluit op 24 maart 1873 maximaal f 160.000 beschikbaar te stellen voor het maken, het beheren en het onderhouden van een scheepvaartkanaal van Erp naar Tilburg, op voorwaarde dat Provincie en Rijk ieder een derde deel bijdragen in de aanlegkosten. De eerste plannen zullen dus al van vroegere datum zijn!

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant roepen op 9 mei de 'aan het ontworpen bovenkanaal gelegen gemeenten', met inbegrip van Goirle en Hilvarenbeek op voor een overlegvergadering op donderdag 15 mei om 10.00 uur. We lezen er niet alles over in de Oirschotse gemeenteraadsnotulen, maar dat het er hectisch aan toe is gegaan daar in Den Bosch is wel duidelijk. Oirschot doet het voorstel om f 20.000 bij te dragen, mits Tilburg twee ton geeft. Oirschot eist bovendien een brug meer dan gepland. Dit schiet Tilburg in het verkeerde keelgat. De stad vindt dat het dan wel recht heeft op twintig bruggen! In een brief van 20 mei beklagt de burgemeester van Tilburg zich nog eens bij zijn Oirschotse collega dat hij "zoo onbarmhartig, zoo eindeloos met de ooren geschud" is en dat "alle projectielen op mij gericht waren". Het was dus niet alleen Oirschot dat wat tegengas gaf aan de grote stad!

Om uit de financiële impasse te komen wordt uiteindelijk het besluit genomen om de gemeenten Tilburg, Sint-Oedenrode, Best, Oirschot, Hilvarenbeek, Goirle, Moergestel, Oisterwijk, Erp, Lieshout, Oostelbeers c.a., Liempde, Boxtel en Son machtiging te verlenen om onderling in overleg te treden. Op de eerste vergadering van dit regionale overleg, op 30 mei in Middelbeers, komt men echter niet tot overeenstemming.

De burgemeester van Sint-Oedenrode gaat dan een actieve bemiddelende en stimulerende rol spelen. Hij wijst Tilburg op de voordelen van een kanaal: goedkoop vervoer, voldoende water voor dagelijks gebruik en bij grote branden. Hij gaat naar Best om daar het belang van een kanaal te ondersteunen voor de steenfabrieken "waarop men zich toelegt".

De burgemeester van Oirschot geeft hij in overweging om in de eigen gemeente eens te porren om de toegezegde bijdrage verhoogd te krijgen. In Rooi zelf lukt hem dat: de raad van Rooi neemt op 17 november 1873 het besluit om de toegezegde bijdrage van f 10.000 met f 2000 te verhogen.

De eerste burger van Rooi reist ook persoonlijk diverse gemeentes af om het belang van de nieuwe waterweg te benadrukken. Samen met de burgemeesters van Oirschot en Hilvarenbeek vormt hij een commissie om met de belangstellende gemeentebesturen in overleg te treden met betrekking tot een bijdrage.

Al zijn inspanningen mogen echter niet baten. Het gewenste financiële resultaat blijft uit.

Een tweede poging

Gedurende het jaar 1874 blijft het stil wat betreft de plannen voor een kanaal. Iedereen heeft de moed opgegeven. Toch kan de burgemeester van Tilburg het plan nog niet uit zijn hoofd zetten. In een persoonlijke brief aan de burgemeester van Oirschot schrijft hij dat bij hem "het denkbeeld levendig blijft dat we toch eenmaal door een kanaal met de Zuid-Willemsvaart moeten verbonden worden."

Hij vindt hiervoor hoop in een verslag van de Kamer van Koophandel en Fabrieken dat zijn raad ontvangen heeft: "...de hoop op een te verkrijgen kanaal naar de Zuid-Willemsvaart wordt niet opgegeven; moge de steeds bij de Provinciale Staten bestaande belangstelling er toe leiden, dat niet alleen door Tilburg, maar ook door meerdere belangstellende Gemeenten bewijzen van medewerking gegeven worden."

Hij dringt er bij Oirschot en Sint-Oedenrode op aan de zaak nog eens stevig aan te pakken. Hij vraagt de burgemeester van Oirschot om met enkele andere burgemeesters initiatieven te nemen om samen vast te stellen hoeveel iedere gemeente wil bijdragen. Wanneer dat bedrag aannemelijk te maken is, zal Tilburg het derde deel vol maken van de kosten van aanleg.

Al op 21 april 1875 wordt aan de burgemeester van Tilburg een lijstje voorgelegd:

Tilburg	f 195.000
St.-Oedenrode	20.000
Oirschot*	20.000
Best	10.000
Moergestel*	4.000
Hilvarenbeek	2.000
Oostelbeers c.a.	2.000
Goirle	1.000
Son c.a.	± 1.000
	<hr/>
	f 255.000

* f 5.000 extra voor elke brug die méér verlangd wordt

De burgemeester van Tilburg gaat, vergezeld van zijn collegae van Oirschot, Rooi en Best naar de Commissaris van de Koningin om deze te raadplegen om op de meest geschikte wijze tot het beoogde doel te komen.

Op 9 september van dat jaar komt vanuit Den Bosch het bericht dat "De bijzondere Commissie uit de Provinciale Staten voor het onderzoek en de beoordeeling der plans en stukken betreffende den aanleg van een kanaal van de Zuid-Willemsvaart, of van het Eindhovens Kanaal over Tilburg naar de benedenrivieren" op maandag 4 oktober om 2 uur zal vergaderen over de richting van het kanaal en de bijdragen van de betrokken gemeenten. Een afvaardiging van elke gemeenteraad wordt daarbij uitgenodigd.

Het plan voor een kanaal vanaf Erp wordt daar blijkbaar verworpen, maar besloten om door te gaan voor een verbinding met het Eindhovens Kanaal. Het enthousiasme en de inzet van de burgemeester van Sint-Oedenrode is door zijn raad waarschijnlijk niet beloond met de nodige financiën. In een brief aan zijn Oirschotse collega schrijft de Tilburgse collega immers: "Sint-Oedenrode zal nu de wrange vruchten plukken van zijne karigheid." Hij veronderstelt dat deze laatste optie ook goedkoper zal zijn door het hogere waterpeil.

Dan gaat er inderdaad werk verzet worden. De 'Provinciale Hoofd-ingenieur van den Waterstaat', de heer Bake, heeft in juni 1876 een ontwerp klaar voor een ons onbekend scheepvaartkanaal van Eindhoven naar Tilburg. Dit kanaal loopt dan van het Eindhovens Kanaal bij Hulst (Geldrop), via Zesgehuchten, Stratum, Aalst, Gestel, Zeelst, Oerle, Oirschot, Oost- West- en Middelbeers, Diessen en Hilvarenbeek naar Tilburg.

Het kanaal heeft een lengte van 39.800 meter, een bodembreedte van 6 meter, een waterspiegel-breedte van 11,80 meter en een diepte van 1,65 meter. Om de twee kilometer komt er een wijk- en wisselplaats van 100 meter lang, een bodembreedte van 15 meter en een waterspiegelbreedte van 20,80 meter. Een van deze plaatsen krijgt een waterspiegelbreedte van 50 meter om het wenden van schepen mogelijk te maken.

Verder is in het ontwerp een haven te Tilburg opgenomen en de nodige duikers, bruggen (o.a. bij de Wintelresche hut), een keersluis bij de aansluiting met het Eindhovens Kanaal en een gekoppelde schutsluis bij Oirschot.

Ook wordt de hoeveelheid water berekend die moet worden aangevoerd uit de Zuid-Willemsvaart, via het Eindhovens Kanaal, en de daardoor ontstane snelheid van het water.

Tenslotte is er een kostenbegroting opgenomen:

Onteigening	f	162.450
Aardewerken		284.890
Bezoding		34.050
Kunstwerken		151.000
Onvoorzien		<u>27.610 +</u>
Sub-totaal	f	660.000
Kosten van besteding, winst, risico, enz. 12%		<u>82.500 +</u>
	f	742.500

De financiering van het kanaal is echter nog niet rond. De burgemeester van Tilburg krijgt in september immers vanuit Den Bosch het bericht dat de geplande waterweg geen provinciaal kanaal zal worden. Wel is het mogelijk dat de Provincie een subsidie van f 250.000 beschikbaar stelt, op voorwaarde dat het Rijk een zelfde bijdrage zal leveren. De gezamenlijke gemeenten zullen dus een zelfde bedrag bij elkaar moeten sprokkelen.

De gemeente Tilburg stelt voor het hele werk door en voor rekening van Tilburg te laten uitvoeren en biedt aan om f 200.000 bij te dragen. Blijkbaar kunnen de andere gemeenten de resterende f 50.000 niet bij elkaar brengen: het hele plan gaat niet door.

Het wil maar niet lukken

Vanuit een uit de gemeentenotulen niet te achterhalen hoek wordt de moed echter niet opgegeven. Twee jaar later, in november 1878, besluiten de Staten van Noord-Brabant f 1.000.000 subsidie te verlenen voor een kanaal van de Maas bij Venlo, via Beringen en Nederweert en van de Zuid-Willemsvaart beneden Helmond, via Aarle-Rixtel, Lieshout, Breugel, Son, Best, Oirschot, Tilburg, Dongen, Oosterhout, Terheijden, Zevenbergschenhoek naar de Moerdijk, met een zijtak naar Breda. De Provincie stelt wel enkele voorwaarden:

het kanaal zal worden uitgevoerd en onderhouden door het Rijk

de betrokken gemeenten dragen f 750.000 bij

de termijnen van betaling en realisering worden vooraf geregeld tussen de regering en G.S.

Ook nu zijn de gemeenten niet erg happig, c.q. besluitvaardig. Dertien(!) jaar later, 19 december 1891 verzoekt de Commissie, belast met het ontwerpen van een plan voor het kanaal, de gemeente Oirschot dringend een besluit te nemen inzake de geldelijke bijdrage. Zij wil immers voor 10 januari 1892 alle stukken in handen van de "Heeren Gedeputeerde Staten stellen, tot voortzetting der zaak te 's-Gravenhage".

Ook deze poging tot realisering van een "Tilburgs Kanaal" strandt echter ergens.

Eindelijk dan toch

Tegen het einde van de eeuwwisseling zijn er opnieuw (of nog steeds?) kanaalplannen. De Staten van Noord-Brabant komen tot overeenstemming met het Rijk dat de laatste een kanaal zal aanleggen en onderhouden. Het gaat dan om "een scheepvaartkanaal met groot profiel ter verbinding van de Zuid-Willemsvaart en de rivier de Mark onderling en met de rivier de Amer, met een ombuiging naar Dongen". De Provincie stelt f 1.000.000 beschikbaar en staat garant voor de bijdragen van de door de gemeenten toegezegde bedragen met een totaal van f 707.000. De gemeenten tenslotte staan de benodigde gronden kosteloos af.

In de vergadering van maart 1900 ondertekent de raad van de gemeente Oirschot het door de Provincie voorgelegde en voorgedrukte besluit dat Oirschot een bijdrage levert van f 20.000 en de gemeentegronden kosteloos afstaat. De gemeenteraad voegt er echter wel een geschreven voorwaarde aan toe: in Oirschot moeten drie rijbruggen worden aangelegd: in de Heersdijk¹, in de Eindhovenschen Dijk² en in de Provincialen weg naar Beers op den Heuvel³. Het besluit is getekend door burgemeester Breton van Lith en secretaris De Vocht.

Goed werk heeft tijd nodig, zodat in het najaar van 1903 de schetskaart van de ligging van het kanaal door Provinciale Staten kan worden goedgekeurd.

Dan blijkt echter wel dat de eerdere begroting niet haalbaar is. De Provincie verhoogt haar bijdrage in februari 1904 tot 2½ miljoen gulden; de gemeentelijke bijdragen blijven hetzelfde.

Bezwaren

Dan komt er echt garen op de klos. De Commissaris van de Koningin zendt in oktober 1907 een draaiboek aan de betrokken gemeenten met betrekking tot de te voeren onteigeningsprocedures en in oktober 1909 worden er hoorzittingen gehouden waar inwoners hun bezwaren kunnen voorleggen aan een speciaal daarvoor samengestelde commissie. De commissie heeft zitting in Aarle Rixtel, Beek en Donk, Lieshout, Son c.a., Nuenen c.a., Diessen, Hilvarenbeek, Berkel c.a., Tilburg, Dongen, Oosterhout, Terheyden, Teteringen, Breda, Princenhage, Best, Oirschot en Oostelbeers c.a. In 6 dagen heeft men, dwars door Brabant, alle bezwaren gehoord. De commissie werkt alles dan ook in een straf tijdschema af. Zo is men op 11 oktober om 10.00 uur in Nuenen, om 13.00 uur in Aarle Rixtel, om 14.45 uur in Beek en Donk en om 16.30 uur in Lieshout. Op 22 oktober is men onder andere in Oirschot, waar zes bezwaarschriften binnenkomen van:

Antonius van de Pol te Oirschot

Ch. v.d. Aa en 11 anderen te Oirschot

J. Erven te Oirschot

J. van Baar en 9 anderen te Oirschot

J. Bolsius, presidente, en A.M. Verhoeven, secretaresse van de Vereniging van vrouwen te Oirschot

R.J.M.M.A. Graaf de Gelaes, heer van Oirschot en Best te Eysden

Wat de bezwaren inhielden is te destilleren uit het advies dat de commissie 4 dagen later uitbrengt:

Ad 1: Het bezwaar van Van de Pol werd grotendeels opgeheven toen hij vernam dat de uiterste grens van het kanaal 6 meter van zijn woning ligt. Wel houdt hij bezwaar door de waardevermindering van zijn terreinen. De commissie adviseert bij de onteigening hiermee rekening te houden.

Ad 2: de bezwaarmakers willen een brug in de Heistraat A. Ze willen zelfs bijdragen in de kosten. De commissie adviseert het verzoek in overweging te nemen.

Ad 3, 4 en 5: de commissie adviseert rekening te houden met de werkelijke schade ten gevolge van waardevermindering van terreinen en panden bij de bepaling van de schadeloosstelling.

Ad 6: hier betreft het volgens de klager een inbreuk op het heerlijk jachtrecht. De commissie deelt deze visie niet, maar adviseert de gemeente de schade te vergoeden als deze het standpunt van de bezwaarmaker deelt.

In 1912 heeft de gemeente zijn grondzaken rond en wordt de overdracht van de gronden in het raadsbesluit van 22 juni geregeld.

Bruggen in Oirschot

Voor de gemeente Oirschot zijn de drie in 1900 aangevraagde bruggen gepland:

een vaste brug in de zandweg, genaamd Heersdijk, met een breedte tussen de leuning van ruim 3.50 meter.

Een vaste brug in de zandweg genaamd Eindhovenschen Dijk met dezelfde breedte

Een ophaalbrug in de provinciale weg van Oostelbeers naar Oirschot. De breedte tussen de leuning van het vaste gedeelte is 5 meter, van het beweegbare deel 3.50 meter.

¹ Ter plekke van de latere Miekoeksebrug

² De Eindhovenschen Dijk was toen een zijstraat van de Molenstraat. Langs de leerlooierij (nu Edah) kon men toen recht naar Eindhoven. Nu heet dat eerste door het kanaal afgesneden stukje Standaardplein.

³ De 'Heuvelsebrug', de ophaalbrug.

Laad- en losplaats

De gemeenteraad wil een los- en laadplaats bij de Koestraat. Rijkswaterstaat raadt dit in augustus 1917 af omdat daar slechts een lengte van 100 meter mogelijk is. Rijkswaterstaat adviseert een locatie ten westen van de provinciale weg naar Beers. In november blijkt dit alternatief niet nodig omdat ter hoogte van de Koestraat wel 200 meter kade kan worden aangelegd. Later zal echter blijken dat in verband met de financiële situatie van de gemeente Oirschot de 200 meter niet bekostigd kan worden en uiteindelijk wordt teruggevallen op een los- en laadplaats van 100 meter.

Voor sommigen ligt deze locatie nog te ver van het dorp. In een brief aan de raad, d.d. 8 december 1917, verzoekt een aantal van 58 'kooplieden, neringdoenden en fabrikanten' de laad- en loswal zo dicht mogelijk bij de kom te leggen om de kostprijs van de aanvoer te drukken. Veel invloed heeft dit verzoek blijkbaar niet gehad, want dezelfde maand wordt er grond aangekocht voor de aanleg van de haven van de familie J. van Hersel en de Zusters Franciscanessen. Er wordt grond geruild met de familie M. Breekelmans.

De firma J. van Dalsen te Lieshout maakt een begroting op voor de aanleg van de los- en laadplaats en de gemeente sluit een lening van f 70.000 om de kosten te dekken.

Wellicht toch onder (de in)druk van de 58 handtekeningen wil de gemeenteraad een ontsluiting via de Heistraat mogelijk maken.

Hiervoor wil de gemeente in 1918 grond kopen van de Vereniging van Vrouwen (50x25m) en van de "fundatie Anna en Oda Bielaars" (43x25m).

De nonnen gaan akkoord, maar stellen wel enkele eisen: de nieuwe afscheiding moet bestaan uit een muur of een stevige planken schutting, die door de gemeente altijd goed moet worden onderhouden. Eventueel te bouwen woningen (een profetische blik?) mogen geen uitzicht hebben op het terrein van de St. Franciscushof (Hof van Solms).

De muur, die later de tuin van het Hof scheidde van het plantsoen bij Jongeren centrum Via Via, is enige jaren geleden gesloopt toen de tuin werd gebruikt om de noodwinkel van de Edah daar te plaatsen.

Het verzoek aan de fundatie wordt gericht aan Jhr.Mr. W.A. Beelaerts van Blokland, secretaris te Wassenaar. Deze stelt dat de stichting in de loop der jaren 'niet weinig is achteruitgegaan'. Het grondgebied is al aanzienlijk verminderd in verband met de onteigening voor de aanleg van het Wilhelminakanaal. Anderzijds ziet hij ook het belang van de gemeente Oirschot 'hetwelk voor lange jaren mijne voorouders bijzonder ter harte ging.' Hij stelt voor om grond te ruilen.

Ambtelijke molens draaien blijkbaar niet altijd even snel. Pas 8 jaar later, in 1926 laat de gemeente aan Beelaerts weten dat ze een beschikbaar perceel bouwland gevonden heeft achter de tuin van de bijzondere jongensschool. Beelaerts wijst dit aanbod echter af, omdat het verschil in waarde te groot is. Het aangeboden perceel is veel minder waard dan het in te leveren stuk grond, dat inmiddels immers aan een nieuwe waterweg ligt! Of er verder nog van grondruil sprake is geweest, heb ik niet ontdekt.

De aannemer van de los- en laadplaats wordt in 1920 verplicht de georganiseerde arbeiders van de Gemeente Oirschot, indien zij bruikbaar zijn (wordt beoordeeld door de aannemer) de voorkeur te geven om bij de uitvoering van het werk in dienst te nemen. Een verzoek hiertoe was ingediend door de Ned. Rooms-Katholieke Bouwvakarbeidersbond 'St.Joseph', afdeling Oirschot, om de druk van de werkloosheid voor een tijd te verlichten.

Op 17 september 1921 verleent de minister de vergunning voor de aanleg van de los- en laadplaats.

Dit artikel wordt vervolgd

November 2002,
Henk van de Wal

Oirschot en de Spoorwegen

Halverwege de 19^e eeuw werden in Nederland aanvankelijk spoorwegen aangelegd op particulier initiatief. Daarbij kwamen het Noorden en Zuiden pas in tweede instantie aan bod. Diverse partijen probeerden concessies te verkrijgen van de Rijksoverheid. In het begin zag het er naar uit dat Oirschot inderdaad een station zou krijgen aan de spoorlijn die was gepland van Tilburg naar Eindhoven, getuige de volgende brief.

's Hertogenbosch, 14 Augustus 1858

Aan Heeren Burgemeester en Wethouders van Oirschot

Ik heb de eer U mede te delen, dat de Heer van Diesen, Ingenieur van den Waterstaat van 's Rijkswege is belast met het onderzoek der aanhangige spoorwegontwerpen in Noordbrabant en Limburg en te dien einde te Tilburg is aangekomen. Behalve het nagaan der ontwerpen, waartoe reeds de opnemingen vroeger zijn geschied, is hem ook bepaaldelijk opgedragen het doen van opnemingen op het terrein voor eene spoorweglijn van Tilburg over Eindhoven en Weert naar Roermond. Daar volgens mededeling van gemelden Ingenieur, de op te nemen rigting tusschen Tilburg en Roermond voorlopig bepaald is te loopen van Tilburg regtlijnig naar de Zuidzijde van Oirschot, vandaar naar de Zuidzijde van Eindhoven en verder noordwaarts langs Weert naar Roermond, zoo heb de eer U te verzoeken om wanneer genoemde Ingenieur ten bedoelde einde zich in Uwe Gemeente mogt vervoegen, hem, wanneer hij dit mogt verlangen, ter bevordering der door hem te verrigten werkzaamheden, de behulpzame hand te bieden, en hem het volbrengen van zijnen taak zoveel mogelijk te vergemakkelijken.

De Commissaris des Koning in Noordbrabant,

In tegenstelling tot wat wel eens wordt beweerd, was Oirschot erg gebrand op een station aan de nieuwe spoorweg. Na een regeringswisseling en een nieuwe afweging van diverse tracé's bleek Oirschot nog steeds als station gepland, hetgeen valt af te leiden uit een brief van 12 september 1859 van "Het Verenigd Spoorwegcomité te Rotterdam en te Dordrecht". Dit comité meldt aan het gemeentebestuur van Oirschot dat "in de zaak van de Zuiderspoorwegen eenige belangrijke wijzigingen in de verleende concessie zijn voorgesteld en door Z.M. den Koning zijn goedgekeurd. De rigting der Zuider-spoorwegen is alsnu bepaald als volgt: van Rotterdam langs Dordrecht, Breda, Tilburg, Oirschot, Eindhoven, Helmond, Venlo en Roermond tot Maastricht, aansluitende te Rotterdam aan den Rijnspoorweg en te Maastricht aan den Akensche, aan den Hasseltschen en aan den Luikschen Spoorweg".

Dit traject werd door de Tweede Kamer aangenomen, maar werd helaas door de Eerste Kamer afgewezen. De toenmalige regering kwam tot het inzicht dat zij zelf het heft in handen moest gaan nemen, omdat Nederland anders achter zou blijven ten opzichte van de rest van Europa. Wederom werd er een nieuw tracé bepaald, waarbij Oirschot buiten de boot viel. De gedachte was dat er in de buurt van Vught, op voldoende afstand van de Belgische grens, een knooppunt moest komen dat bij aanvallen van buitenaf militair goed te verdedigen was. Boxtel was daarbij geschikter dan Oirschot. De bestuurders van Oirschot hebben nog getracht deze besluitvorming positief te beïnvloeden, maar zij hadden daarin geen succes. Wel liep de spoorlijn over Oirschots grondgebied, maar te ver van de kern. Best kreeg zo 'automatisch' haar station. In een brief van 11 juli 1862 van de Commissie voor de Staatsspoorwegen aan het gemeentebestuur van Oirschot volgde een mededeling dat naar aanleiding van de aanschrijving van Zijne Excellentie den Minister van Binnenlandsche Zaken dd 21 september 1860, de ingenieur bij de Staatsspoorwegen, J.G. vanden Bergh, "weldra in uwe gemeente met het doen van opmetingen, waterpassingen, enz. voor den aanleg van die wegen zal beginnen".

Op de achterzijde staan aantekeningen waaruit blijkt dat de gemeente toch nog steeds zeer welwillend staat tegenover de komst van de spoorwegen.

Uiteraard had de komst van de spoorlijn de nodige implicaties voor de mensen die in het betreffende gebied woonden en hun akkers en weiden hadden. In een brief van 15 september 1862 van de waarnemend Sectie Ingenieur bij de Staatsspoorwegen te Boxtel werd de vraag gesteld welke wegen konden worden afgesloten, waar een parallelweg voor moest komen en waar een overgang, teneinde het aantal overgangen zoveel mogelijk te beperken. De politiek zette enorm veel druk op een snelle realisering van de spoorweg. Op 13 januari 1863 kwam er een brief van de Commissaris des Konings in Noordbrabant met de opdracht met spoed de plannen van de spoorweg van Helmond naar Boxtel ter inzage te leggen en te publiceren.

Kennelijk was de Commissaris niet gerust op voldoende daadkracht van het gemeentebestuur, want op 20 februari 1863 kwam er weer een brief van de Commissaris met het verzoek de zaken na de ter inzage-legging onmiddellijk terug te zenden. Verder geeft hij nog enige aanwijzingen omtrent de belangrijke procedurele zaken. De gemeente legt de stukken ter inzage van 25 januari tot 25 februari 1863.

Blijkens een proces verbaal, opgemaakt 27 februari door Burgemeester en Wethouders van Oirschot, wordt vastgesteld wat voor de percee-eigenaren billijke oplossingen zijn voor de verbroken gemeenschap als gevolg van de aanleg van de spoorweg. Deze eigenaren waren: L. Huyskens, M. Huyskens, T. van Overbeek, N. Rovers, G. Scheepens, C. van der Schoot, N. van Overbeek, J. van de Spijker en L. Franken.

Op 18 augustus 1863 stellen Gedeputeerde Staten een commissie samen met "uitnoodiging om al datgene te verrigten wat aan zoodanige commissien door de wet op de onteigening ten algemeenen nutte dd 28 augustus 1854 wordt opgedragen". Deze werd bijgestaan door den eerst "aanwezenden ingenieur van de Staatsspoorwegen te Breda" en melden Gedeputeerde Staten dat de vermelde commissie op 14 september aanstaande ten 12 ure in Oirschot zal komen. Op deze bijeenkomst meldde zich niemand met bezwaren. Wel meldt de gemeente dat zij een overgang op

de Liempedijk wil hebben, enige ijzeren buizen als duiker onder de spoorweg en enige wegen, evenwijdig aan de spoorweg. Dit als resultaat van het overleg dat het gemeentebestuur had met de plaatselijke belanghebbenden. Alle door de gemeente gemaakte kosten betreffende de ter inzage legging kunnen bij de Provincie worden verhaald. Kennelijk was dat niet duidelijk of was het gemeentebestuur laks, want op 30 oktober 1863 krijgt de gemeente een brief van de griffier van Gedeputeerde Staten, waarin hij de gemeente maant hun declaratie te sturen betreffende de gemaakte kosten.

Dan uiteindelijk krijgt de gemeente op 19 januari 1864 bericht, waarin de Commissaris des Konings in Noordbrabant schriftelijk het Koninklijk Besluit bekend maakt betreffende de onteigeningen met het verzoek dit aan de ingezetenen mede te delen, hetgeen burgemeester H. de Croon per brief van 24 januari doet.

Op het gebied van de gemeente Best had de gemeente Oirschot na de afscheiding van Best nog een aantal percelen in bezit. Dat is het resultaat van een heleboel geruzie, waarbij een aantal zaken niet erg soepel werden afgehandeld. Het tracé van de spoorweg was over enige van die percelen gepland.

Op 10 juni 1864 besluit de gemeenteraad 4 percelen te verkopen aan de Staatsspoorwegen voor 558 gulden. Ook de commissie van toezicht over de Godshuizen te Oirschot verkocht nog twee percelen op het grondgebied van Best, hetgeen door Burgemeester en wethouders van Oirschot op 22 juni 1864 wordt goedgekeurd en door Gedeputeerde Staten op 1 juli 1864.

Op 5 januari 1865 vindt een Conferentie plaats op de grens Oirschot-Liempde tussen de Staatsspoorwegen en de burgemeester over het onderhoud van de zijwegen. Kennelijk gaat dat overleg niet meer zo soepel. Op 29 september vragen de Staatsspoorwegen nog eens op grond van een hoeveelhedenstaat wat de gemeente aan schadeloosstelling verlangt voor het overnemen van het onderhoud en beheer. Tenslotte sturen de Staatsspoorwegen op 17 januari 1866 een aanbod tot schadeloosstelling van f 258,69 en verzoekt daar vóór de 31^e op te reageren.

Kennelijk ging de postverzending al snel per trein. Waarschijnlijk was de frequentie en/of snelheid van postbezorging te traag in de ogen van het Oirschotse gemeentebestuur. Men vroeg een wijziging in de dienstregeling van de treinen om de briefbezorging te verbeteren.

Op 13 november 1873 wees de Directeur Generaal T. S. Jacob van de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen het verzoek af om twee sneltreinen in Best te laten stoppen. Zij wezen als alternatief de treinen 47 en 74 daarvoor aan, die bestemd waren voor het lokale reizigersvervoer. Op 11 juni 1884 wordt eenzelfde verzoek wederom afgewezen.

Kortom, Oirschot heeft het ook wat dat betreft niet gered. Het lag niet aan de weg van Den Bosch naar Luik, niet aan de Spoorweg en bleef dus verstoken van de gewenste logistieke verbindingen. De volgende keer volgt een artikel over 'Oirschot en de tramweg'.

Han Smits