

Van kasseien en kanalen Pogingen om Breda voor het personen- en goederenverkeer beter bereikbaar te maken in de periode 1500 – 1800¹

door

TON KAPPELHOF

Inleiding

Kort na het sluiten van de Vrede van Munster gaat er op het Bredase stadhuis een vriendelijke brief de deur uit naar het stadsbestuur van Maastricht met de volgende inhoud. Voordat Breda in 1625 overging naar de Spaanse kant, was er tussen beide steden veel handel en verkeer geweest. Na de overgang was dat sterk teruggelopen. Nu het eindelijk vrede is, lijkt het moment gekomen om de oude banden weer aan te halen. Maastricht en Breda behoren nu immers tot dezelfde staat, de Republiek der Verenigde Provinciën. En .. Breda heeft wat te bieden: dankzij de goed bevaarbare rivier de Mark is er een uitstekende verbinding met Holland en Zeeland, terwijl de wegen die van Breda naar het zuidoosten lopen eveneens van prima kwaliteit zijn. Van Breda rijdt men 's zomers met wagens en karren in drie uur tijds naar de Moerdijk en in slechts tweeënehalf uur naar de Zwaluwe. Vanuit beide plaatsen kan men per schip gemakkelijk Dordrecht of Rotterdam bereiken. Het Bredase stadsbestuur stelt de Maastrichtse collega's derhalve voor om een geregelde wagen dienst, een zogenaamd wagenveer, tussen beide steden in te stellen. Deze kan bijvoorbeeld dienen om Maastricht van verse zeevis te voorzien. De vis wordt immers in Breda dagelijks aangevoerd en geveild, waarna deze in een etmaal over de landweg Maastricht kan bereiken. De heren uit Maastricht hebben wel belangstelling voor het plan om vis met speciale wagens aan te voeren, maar, zo schrijven ze terug, hij moet dan wel kraakvers zijn. Het plan ging niet door, men had wellicht zo zijn twijfels over die Bredase vis. Overigens was en bleef er nog lang na 1649 sprake van een druk en levendig vrachtverkeer tussen beide steden.²

We zijn hier getuige van een voor die tijd typisch staaltje van stedelijke economische politiek. Van welk geloof de 'regenten' ook waren, of zij nu erg corrupt waren of maar een beetje, altijd waren zij in de weer met plannen en maatregelen die de welvaart van hun stad konden vergroten. Goede wegen, bevaarbare rivieren, kanalen en snelle en goed geregelde veerdiensten maakten een stad beter bereikbaar. Een stad die gemakkelijk en ongeacht het jaargetijde goed te bereiken was, bezat een strategisch voordeel boven haar concurrenten. Voor Breda waren dat de andere steden in noordelijk Brabant, Bergen op Zoom, 's-Hertogenbosch en Heusden en enkele dorpen in de buurt die een eigen haven hadden, namelijk Roosendaal, Oudenbosch, de Leur, Oosterhout, Groenendijk en Waalwijk. Altijd bevaarbare waterwegen en goed gebaande wegen trokken verkeer aan. Meer verkeer betekende

meer reizigers in de herbergen en meer vracht die in de stad moest worden over- of opgeslagen. Betera verbindingen gaven meer vertier en dat bracht weer welvaart voor de stad en haar bewoners.³

De aanwezigheid van veel reizigers en schippers had nog een ander, niet te onderschatten voordeel, namelijk een goede nieuwsvoorziening.⁴ Handel drijven, kopen en verkopen was vooral een zaak van beter en eerder weten dan de concurrent. Berichten over oorlog en vrede, machtswisselingen, rampen en prijzen waren van vitaal belang voor de kooplieden. Zij of hun knechts zullen alleen al om die reden veel op de Bredase kades en in de daar gelegen herbergen rondgehangen hebben.

Vanaf haar ontstaan was Breda een poortstad, waaronder wordt verstaan dat Breda de toegangspoort was voor een deel van de Kempische zandgronden en dat goederen die bestemd waren voor de ten zuiden van de stad gelegen zandgronden om fysieke redenen op deze plaats moesten worden overgeladen op kleinere schepen of op vrachtkarren. De bovenloop van de Mark en de rivier de Aa waren nauwelijks geschikt voor scheepvaart. Om die reden is ook juist op deze plaats een stad ontstaan.

Landwegen kunnen bestaan uit een zandbaan of verhard zijn. Dat laatste betekende tot ca. 1800 bijna altijd dat zij bestraat waren met kasseistenen. Deze werden geproduceerd in steengroeven in Henegouwen en het zuidwesten van Brabant en moesten per schip via Gent en Brussel worden aangevoerd.⁵ De aanleg van een kasseiweg was daarom een zeer kostbare zaak, zodat het alleen loonde een route te kasseien wanneer deze druk bereden werd. Onverharde wegen waren in de Kempen zandbanen die van tijd tot tijd werden 'opgemaakt', dat wilde zeggen dat de grootste kuilen werden gedicht en de weg op zijn oude breedte werd gebracht.

Waterwegen konden ook door mensenhand gemaakt zijn.⁶ Met name in Holland, Friesland en Groningen was daar veel ervaring mee opgedaan. Bij natuurlijke waterwegen is het zinvol een onderscheid te maken tussen de brede, door getijdenwerking bepaalde stromen en de rivieren en beken die door het hoge land stroomden. In 1500 was de Mark een brede rivier met getijdenwerking die tot even ten noorden van Hoogstraten merkbaar was. Voorbij Breda was de bevaarbaarheid echter veel minder, hoewel er nog wel wat scheepvaart was tot even voorbij Ginneken. Ten noorden van de stad lagen aan weerszijden van de Mark dijken, terwijl tussen de dijk en de stroom brede gorzen lagen.⁷ Rivieren als deze kunnen dichtslibben, waarbij de vaart door banken en gorzen steeds meer wordt belemmerd. Wegbaggeren van ondiepten is dan een mogelijkheid, afsnijden van bochten kan ook, maar dat bleek niet altijd te helpen. Een radicaal alternatief was het graven van een vaart. Daar hoorden dijken aan weerszijden en schutsluizen bij. Op de dijken kon eventueel een trekpad (jaagpad) of rijweg worden aangelegd.

Probleemstelling

De centrale vraag van dit artikel luidt: welke pogingen werden er vanuit Breda ondernomen om de fysieke bereikbaarheid van de stad te verbeteren, wie beraamde de plannen daartoe, hoe zagen deze plannen eruit, hoe werden zij gepresenteerd, wat gebeurde er vervolgens en welke resultaten werden geboekt. Tijdens het onderzoek

bleek dat de meeste plannen ook veel interessante informatie bevatten over de aard van handel en verkeer en over de structuur van de Bredase economie. Deze informatie stelt ons in staat de plannen in te kaderen in de economische ontwikkeling van Breda. Over enkele van deze plannen is reeds in het jaarboek “De Oranjeboom” en andere periodieken gepubliceerd, maar het bleef tot nu toe bij momentopnamen, terwijl het kanaalplan van 1743 vaak werd voorgesteld als iets nieuws.

Dit artikel gaat over plannen die voor het grootste deel niet doorgingen. Het gaat over nimmer gelegde kasseien en nooit gegraven kanalen. Centraal staat nu eens niet wat er tot stand kwam, maar over wat er niet gebeurde. Wie plannen en ideeën bestudeert, komt in een gestolde virtuele wereld terecht. De bedenksels van bestuurders en ondernemers in het verleden zijn zeker zo interessant als de kale feiten over wat tot stand kwam. Zij laten zien wat men wilde, hoe hoog het ambitieniveau was, en ook welk beeld de plannenmakers hadden van hun stad. Wanneer er veel en steeds weer nieuwe plannen bedacht worden, duidt dat erop dat de samenleving dynamiek heeft. Anders ligt het wanneer de plannen uit de vrieskist komen waarin zij lang geleden zijn neergelegd.

Over de Mark, de Aa of Weerijns en de Dintel is, met name in dit jaarboek, al veel geschreven. Waar de rivieren lagen, hoe breed zij waren, hoe zij dichtslibden, kronkelden, diep of ondiep waren, dat is al grotendeels bekend. Hetzelfde geldt voor de wegen. Voor heemkundigen en lokaalhistorici is een weg een concreet object dat zich goed leent voor een artikel. Van al dit voorwerk hebben we dankbaar gebruik gemaakt.

Ik behandel hier alleen de wegen en de Bredase haven met de daarbij horende vaste installaties zoals bruggen, kaden, niet al datgene wat er gebruik van maakte en dat uiteenliep van voetgangers en ganzen tot zware vrachtkarren en schepen.

Voor een goed begrip van wat volgen gaat, moet wel iets gezegd worden over de organisatie van het vervoer van personen en goederen.⁸ Bij het vervoer over land en over water moet in de vroegmoderne tijd een onderscheid worden gemaakt tussen een gereguleerde en een vrije sector. De gereguleerde sector bestond uit beurt- en wagenveren, terwijl er voor personenvervoer nog het trekschuitensysteem was. Een veer was een interstedelijke regeling, waarbij de besturen van twee en soms meer steden overeenkwamen op bepaalde tijden schepen of wagens heen en weer te laten varen of rijden. De steden sloten daartoe een overeenkomst, waarin vertrektijden, vervoersvoorwaarden, tarieven en dergelijke tot in de kleinste bijzonderheden werden vastgelegd. De schippers werden wel door de stadsbesturen benoemd, maar zij ontvingen geen salaris uit de stedelijke kas. Vaak, met name vanaf de late zeventiende eeuw, moesten de beurtschippers zelfs voor hun benoeming betalen. Zij voeren verder voor eigen risico. Aanschaf en onderhoud van wagens en schepen, lonen aan personeel en knechts, overvallen onderweg, ongelukken en wat al niet meer, was hun zaak. De steden stelden ook commissarissen aan die toezicht moesten houden en aan de magistraat rapporteerden wanneer er wat loos was.⁹ Daarnaast was er de vrije vaart die bestond uit schepen met schippers en hun knechts en wagens en karren met voerlieden. Zij voeren daarheen waar zij dachten dat er wat te halen was. Voor hen was er geen beschermende regulering.

Vanaf 1632 ontstond er om te beginnen in Holland een netwerk van interstede-

lijke trekvaarten. Dit breidde zich later uit tot in Groningen en Friesland, terwijl er in 1610 al een trekschuit in gebruik was genomen tussen Arnhem en Nijmegen.¹⁰ Dit netwerk van gegraven vaarten was uitsluitend bestemd voor personenvervoer en gereguleerd. Het was voor die tijd efficiënt, snel en voordelig, kortom het was een innovatie, die pas veel later, rond 1840 de reputatie van achterlijkheid zou krijgen.¹¹ Breda was niet aangesloten op dit moderne netwerk. Lieden die van Breda naar Den Haag wilden reizen, voeren per schip of jacht de Mark af. Voorbij Zwartenberg kon men via Zevenbergen, de Mooie Keene of de Dintel, het Hollandsch Diep bereiken en vandaar over de Dordtse Kil naar Dordrecht, waarna men per schip over de Noord of per landweg Rotterdam kon bereiken. Pas in Rotterdam kon men overstappen op de trekschuit naar Delft en Den Haag.

Alvorens op reis te gaan, wijs ik er nog op dat de overheid, of beter overheden, in de periode 1500-1800 een andere opvatting van hun taak hadden. Thans gaat men ervan uit dat het rijk wegen, kanalen en spoorlijnen aanlegt, die zelf financiert, waarna soms tol wordt geheven om een deel van de investering terug te verdienen. Ten tijde van de Republiek investeerden de Haagse overheid, de Generaliteit, en de gewestelijke besturen niet in infrastructuur. Het waren de lokale besturen van steden, vlekken en dorpen die daar wel toe overgingen. De stad 's-Hertogenbosch startte in 1741 de aanleg van een kasseiweg op Luik en betaalde die uit eigen middelen. Toen de tolopbrengst tegenviel en men de zaak niet meer rond kreeg, werd het project in 1745 gestaakt.¹² De veel kortere steenwegen die Breda verbonden met Princenhage en Ginneken werden door de besturen van deze plaatsen aangelegd en geëxploiteerd. De weg van Breda naar Ginneken ongeveer op half-half-basis, die naar Princenhage voor rekening van het dorp alleen.

Financiering en vergunningen

De aanleg van een weg of vaart werd in deze periode gefinancierd door leningen te sluiten. De rente en zo mogelijk aflossing van deze leningen werd betaald uit de opbrengst van tolheffing. De tol, ook wel weggeld genaamd, moest voldoende opbrengen om er het onderhoud van de weg en het loon van de tolgaarders uit te bekostigen. Dergelijke objecten hadden vaak, zoals in 's-Hertogenbosch, een op zich zelf staande administratie en leken daarmee enigszins op de latere gemeentebedrijven.

Wie een weg of een vaart wilde aanleggen, moest de grond kopen van de eigenaren, en had een vergunning, toen 'octrooi' genoemd, nodig van de overheid over wiens territorium de weg of vaart zou gaan lopen. Voor Breda was dat op de allereerste plaats de heer van de stad die dit soort trivialiteiten overliet aan zijn raden die tot 1581 in Breda en daarna in Den Haag kantoor hielden. In het algemeen gesproken kon men in Breda trouwens niets nieuws tot stand brengen, wanneer de heren van de Nassause Domeinraad niet meewerkten. De domeinraden lieten zich adviseren door hun dienaren die in of nabij Breda woonden en de situatie vanuit eigen aanschouwing goed kenden. Dit waren vooral de diverse rentmeesters van de domeinen en de geestelijke goederen, de drossaard van stad en land van Breda en zijn stadhouders(s).

De diverse vaarten die men heeft pogen aan te leggen van Breda naar het noor-

den, liepen alle over Hollands grondgebied. Men had dus octrooi nodig van de Staten van Holland, wat in de praktijk betekende dat men rekening moest houden met de belangen van Dordrecht, de grootste stad in het zuiden van Holland. Dordt had zitting in de Staten van Holland en bekleedde daarin zelfs een eervolle plaats: als oudste Hollandse stad was zij in rangorde de eerste van de zes grote steden. Wanneer Dordt meende dat een kanaal naar Breda niet in haar belang was, zag het er niet best uit.

Het verwerven van een octrooi was in die tijd een zaak van onderhandelen, van vele brieven en persoonlijke gesprekken met de heren die daarover gingen. Deze waren niet altijd thuis, hadden belet of voelden zich niet lekker, zodat de vragensteller de volgende dag nog maar eens terug moest komen. Het gemoed van de heren moest vaak worden gesmeerd met cadeautjes, zoals een pas geschoten haas, wat gevogelte of contant geld. Al dit werk stond bekend onder de naam van ‘solliciteren’. De mindere partij moest achter de meerdere aan en het met haar zien te regelen. Dat kon lang duren, maar dat hoorde bij het politiek-bestuurlijke spel van de vroegmoderne periode.¹³

De situatie rond 1500

Recent uitgevoerd archeologisch, bouwhistorisch en historisch onderzoek heeft uitgewezen dat de capaciteit van de haven in de late Middeleeuwen zeer gering was. Helaas zijn de resultaten van dit onderzoek nog niet gepubliceerd. Waar nu de straat genaamd Haven ligt, lag in 1500 de bakstenen stadsmuur. Daarachter lag een smalle straat die de naam droeg van ‘Achter de Vest’. De erven van de Visserstraat liepen door tot aan dit straatje. Er was dus nog geen kade en het was vrijwel onmogelijk om er schepen te lossen. Aan de westzijde van de rivier, waar later de Prinsenkade zou komen, was dat wel mogelijk, maar daar lag ook geen kade. De strook ten westen van de rivier was nog niet bebouwd, wel stond daar de Markendaalse kapel die de buurt van de Haagdijk bediende. Er kon alleen gelost worden op de plaats waar de stadskraan stond, dat wil zeggen tussen het zogenaamde Spanjaardsgat en de vismarkt. De stadsmuur was daar verlaagd, zodat de door sterke mannen bediende kraan de goederen over de muur heen kon takelen. De stadsbrand van 1490 maakte het mogelijk twee nieuwe marktpleinen aan te leggen, de Havermarkt (voor de graanhandel) en de Vismarkt (voor het veilen van de aangevoerde zoet- en zoutwaterervis). In Breda bestond in 1500 slechts één brug over de Mark, de Tolbrug. Volgens Henk Muntjewerff werden de Mark bovenstreams van de Tolbrug, de sloten en beken die daarop uitkwamen en de stadsgracht druk bevaren, zodat grote delen van de stad per schip bereikbaar waren.¹⁴ Voor het vervoer over deze smalle en ondiepe vaarwegen zal men ‘pleiten’ en andere platboomde, smalle vaartuigen hebben gebruikt. Al met al was dit een zeer kleinschalig vervoerssysteem.

De verkeersgeografische situatie maakte het voor vrachtverkeer heel moeilijk om Breda te mijden. Wie de Mark over wilde steken, moest namelijk heel ver naar het zuiden uitwijken. De eerstvolgende voor vrachtwagens begaanbare brug over de Mark wordt rond 1550 voor het eerst vermeld en lag nabij de grens tussen de Baronie van Breda en het land van Hoogstraten, tussen Strijbeek en Galder. Ten

noorden van de stad lagen geen bruggen; de stroom was daar na ca.1400 ook veel te breed en te sterk om dat technisch mogelijk te maken. Deze omstandigheid werd door het stadsbestuur en de heer in eendrachtige samenwerking in stand gehouden.¹⁵ Het was niet zomaar mogelijk een nieuwe brug te slaan over de rivier zonder dat de heer daar eerst toestemming voor had gegeven. Voetgangers en vee konden in droge zomers soms de rivier doorwaden en op sommige plaatsen lagen ook vonders en zogenaamde kippenbruggetjes, maar voor vrachtkarren was toch echt een stevige houten brug nodig.

Een vaart naar het rivierengebied

Het eerste plan om de verbinding van Breda met het noorden te verbeteren dateert van 1521.¹⁶ Op verzoek van de Bredase burgers gaf de heer van Breda toen opdracht om een nieuwe vaart te doen graven die zou lopen van Terheijden door de moerlanden in noordwaartse richting om in de buurt van Oud-Drimmelen op het Bergsche Veld (de latere Biesbosch) uit te komen. Over dit kanaal zou men sneller Gorinchem, Heusden en Woudrichem kunnen bereiken en het stapelrecht van Dordrecht kunnen ontlopen. Gebruikers van de vaart zouden aan de heer een tol moeten afdragen, zodat deze uit de kosten kon komen. In de Bredase domeinrekening worden graaflonen verantwoord en het project werd nog in dat jaar voltooid, want op 28 augustus 1521 reisden de rentmeester Claes Vierling, een burgemeester en enkele Bredase schepenen per wagen naar Terheijden om deze te bezichtigen. Hij liep vanaf de kraan bij Terheijden door de al bestaande vaart van de 'gemoerden' (exploitanten van een turfconcessie) tot in een nieuwe naar het noorden lopende vaart. Het had de heer allemaal veel geld gekost, maar het zou voor de Bredase poorters zeer voordelig uitpakken en de heer zou de vaart onderhouden. Daar mocht de stad wel wat tegenover stellen in de vorm van een niet te bescheiden 'ongelt'. Op 14 september 1521 werd de verordening met daarin de toltarieven vastgesteld, maar nog in dat jaar ging het mis. De kanten van de nieuwe vaart zakten in, elders liep de vaart vol met vuilnis en andere rommel, zodat schepen geladen met koren er niet meer doorheen konden komen. Na een overstroming braken de kaden aan weerszijden van de vaart door, waarna al het water eruit liep. Van 'vloten' met schepen kon daarna geen sprake meer zijn. In de stadsrekeningen is verder niets te vinden over opbrengsten van de nieuwe tol en in de aantekeningen van Havermans vonden Karel Leenders en ondergetekende verder niets over dit project. De eerste poging was daarmee mislukt, mogelijk wegens de slappe veenbodem, waar de vaart doorheen liep. In 1506 had de heer van Breda in deze streek nog moer uitgegeven en in de jaren twintig van de zestiende eeuw werd er nog veel turf gestoken, waarvan de heer het zogenaamde lastgeld hief.¹⁷

Uit deze poging valt wel af te leiden dat men al rond 1520 behoefte had aan een betere verbinding van Breda met de grote rivieren en dat men het Dordtse stapelrecht zocht te ontwijken. Volgens dit door de graven van Holland in de Middeleeuwen geschonken recht moesten alle schepen die langs Dordrecht voeren daar uitladen en hun waren te koop aanbieden. Dit ging gepaard met allerlei heffingen en zorgde voor vertraging. Pogingen van andere steden om dit obstakel te

vermijden waren er legio, maar Dordt verdedigde zijn privilege met vuur. Graaf Hendrik III van Nassau, tevens heer van Breda, was in 1521 stadhouder van Holland en daar kon Dordt niet tegen op.

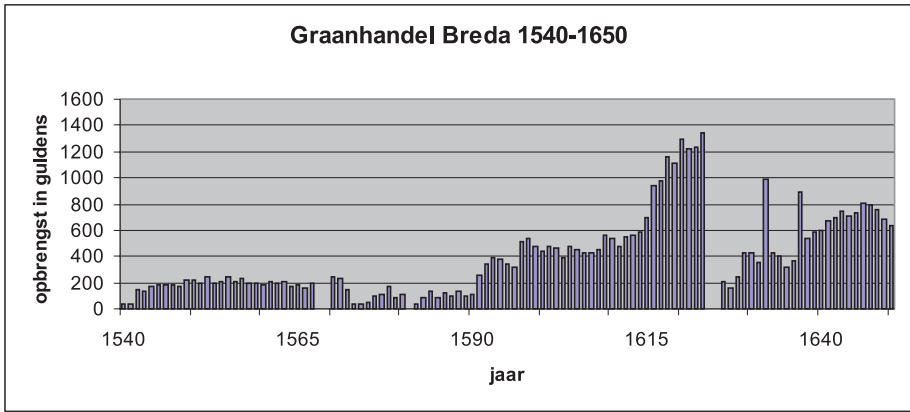
Rond 1550 is er opnieuw onderhandeld met lieden uit Holland over de aanleg van een vaart richting de Zwaluwe. Dit resulteerde in de opdracht een kaart te maken en in een bezoek van een Hollandse commissie aan Breda, maar daar bleef het verder bij.¹⁸

Vergroting en verbetering van de haven tussen 1530 en 1650

Door de uitleg van de stad, waarmee in 1531 werd begonnen, werd het mogelijk om het langs de haven gelegen deel van de stadsmuur te slopen, er een bredere straat aan te leggen en huizen te bouwen.¹⁹ Doordat de stad in inwonertal en welvaart toenam en er meer goederen werden aan- en afgevoerd, kreeg men behoefte aan een grotere en betere haven.

Rond 1550 bouwde men tegenover de vismarkt een tweede stenen brug over de Mark, die de naam van Nieuwe of Hoge Brug kreeg. Het gebied ten westen van de Mark werd zo beter bereikbaar en kreeg de naam 'In Vlaanderen' naar een huis dat hier al stond. Volgens Thomas Ernst van Goor besloot het stadsbestuur in 1552 aan de oostzijde van de haven, waar de stadsmuur reeds gesloopt was, een nieuwe kade aan te leggen, die na 1617 de naam van Oude Kade kreeg.²⁰ De kade werd aangelegd tussen 1552 en 1563. In de stadsrekeningen, die wij doorzochten, vonden wij vooral in de jaren 1561-1564 een groot aantal posten wegens aanschaf van hout, natuursteen, baksteen en andere bouwmaterialen en wegens uitgaven aan graaf- en andere lonen.²¹ In de lente van 1561 werd als eerste het graafwerk aanbesteed. Dit karwei viel tegen, want de grond was zo hard dat hij met bijlen en houwelen moest worden opengehakt. Op de stevige ondergrond werd een kademuur opgetrokken van baksteen en natuursteen. De trappen waarmee de zakkendragers en andere sjouwerlieden bij het water konden komen, waren van natuursteen, de kademuur zal van baksteen geweest zijn. In Antwerpen werden grote hoeveelheden blauwe arduinsteen aangekocht van de koopman Jehan Masson uit Namen, terwijl Koenraad van Neurenberg uit Dordrecht een kleine hoeveelheid leverde. Voor de baksteen reisde men naar het gebied van de Hollandsche IJssel, waar men onder meer in Haastrecht stenen kocht. Uit Turnhout werden plavuizen gehaald. De eerste koop werd gedaan op 2 mei 1561, een post van 29 juni 1564 maakt melding van de voltooiing van de trappen. Hendrik Klarissen, steenhouwer uit Antwerpen, maakte toen witte dubbele trappen. In totaal werd er *f* 1.961,- aan natuursteen en *f* 533,- aan baksteen uitgegeven. Niet duidelijk wordt hoe lang de nieuwe kade precies was.

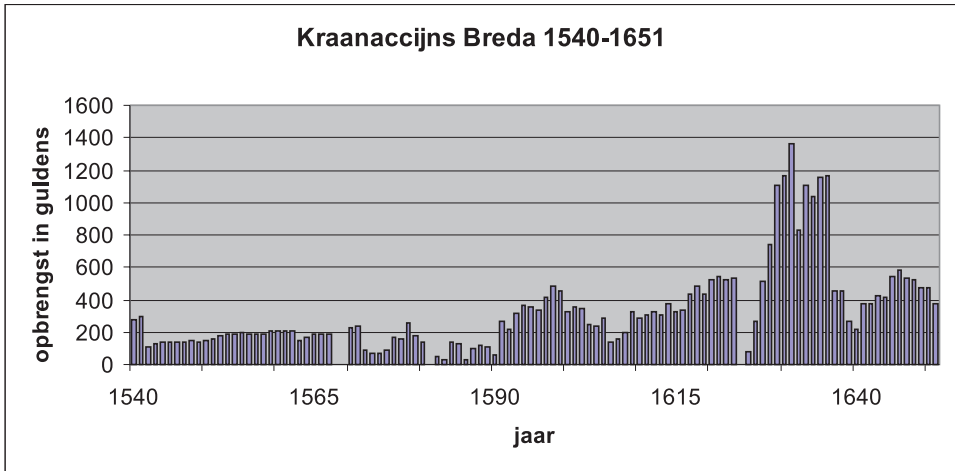
De Opstand die in 1566 uitbrak met de Beeldenstorm en de stad in 1567 voor het eerst een garnizoen bracht zorgde voor periodieke ineenstortingen van de economie. Gegevens over belastingopbrengsten doen goed uitkomen, hoe de bedrijvigheid na een beleg of een overgang naar de andere partij vrijwel stilviel, waarna steeds herstel intrad. Illustratief voor deze jo-jo-beweging zijn de opbrengsten van het straatgeld en het meetgeld, een belasting op alle graan dat over land of over water in de stad werd aangevoerd (zie diagram hieronder).



De graanhandel was rond 1500-1600 een van de belangrijkste peilers onder de stedelijke economie. Aan het diagram is goed te zien hoe de graanhandel in 1581 en 1624 helemaal stil kwam te liggen. In 1581 werd de stad bij verrassing ingenomen en richtten de Spaanse troepen van overste Haultepenne een bloedbad aan. In 1624/25 vond het beroemde beleg van Breda plaats, dat enorme materiële en demografische schade aanrichtte. Vanaf 1572 kreeg deze handel een flinke klap, doordat de watergeuzen en later de rebellen in Holland de vaart op de stad blokkeerden.²² Vanaf 1600 expandeerde de graanhandel echter juist krachtig en deze opbloei trok zich niets aan van de oorlog. Toen de krijg in 1621 weer aanving, namen de opbrengsten nog verder toe. Door ons verzamelde opbrengstgegevens van aan handel en nijverheid gerelateerde belastingen, zoals die van de stadskraan, geven hetzelfde beeld.

Projecten gericht op verbetering van de infrastructuur komen we echter in de periode 1566-ca. 1600 niet meer tegen, omdat investeren te riskant was.

In 1602 komen we weer voor het eerst een teken van leven tegen. In dat jaar



startte de bouw van een nieuwe sluis in de Mark bij de watermolen.²³ Dit was nodig omdat de oude sluis in 1598 was ingestort. Meteen al in dat jaar sloot het stadsbestuur een contract met 'steenmeester' Koenraad van Neurenberg te Dordrecht voor de levering van blauwe steen.²⁴ Er werd een lening van f 3.000,- gesloten en het metselwerk, waarvoor 455.925 bakstenen werden ingekocht, nam drie weken in beslag. De meeste bouwmaterialen, waaronder tras (om te metselen), Luikse kalk en Maaskalk werden in Dordrecht aangekocht. Meester Antonie de Konink, meester-metselaar uit Rotterdam, hield toezicht op de metselaars. De baksteen kwam weer uit de streek van de Hollandsche IJssel, vanwaaruit per schip Breda gemakkelijk te bereiken viel. Voor de scheepvaart bovenstrooms werd een schutsluis gebouwd, welk werk op 6 juli 1602 werd aangenomen door de metselaars Cornelis Lenaartsz. van Erfrenten en Jakob Sibs. Met deze nieuwe sluis kon men het water dat van weerszijden kwam beter in de hand houden. Bij vloed stroomde het water van noord naar zuid, bij eb andersom, terwijl de Mark zelf ook nog water aanvoerde dat zijn weg moest vinden door de sluis en dwars door de stad.

Het Twaalfjarig Bestand was voor Breda en de andere steden in noordelijk Brabant een tijd van herstel en opbloei. Geen wonder dat men al snel aan het werk ging. In 1612/13 werd "het mercktveld ofte nyeuwe haven beginnende van de Eyntpoortstrate totten eynde toe van de bushoren" gekasseid.²⁵ Kennelijk is de oude stadsgracht, die lag waar nu de Karnemelkstraat en de Houtmarkt liggen, tussen de Eindstraat en de poedertoren geschikt gemaakt om er te laden en te lossen en er goederen op te slaan. De poedertoren was een middeleeuwse toren die deel uitmaakte van de stadsmuur en die was blijven staan. Hij stond even oostelijk van de Waterstraat en heette in de zestiende eeuw artillerietoren. De kade werd daar over een afstand van 153 meter bestraat, zodat de slepers en sjouwers hun werk beter konden doen.

Het jaar daarop begon men met een veel groter project waarvoor de heer van de stad, prins Philips Willem op 20 juni 1613 de eerste steen legde. Dit project is door prof. C.J.A.C. Peeters uitvoerig beschreven.²⁶ De oostelijke oever van de Mark tussen de Hoge Brug en Markendaalse kerk werd van een nieuwe kade met ernaast een straat voorzien. De Hoge Brug werd helemaal vernieuwd. De erven grenzend aan de nieuwe kade, die de naam van Prinsenkade kreeg, werden in 1617 door de stad in erfcijns uitgegeven en spoedig daarop bebouwd met nieuwe huizen en enkele brouwerijen. In het verlengde van de Hoge Brug werd de Zoutstraat aangelegd. Het gedeelte van de rivier tussen de brug en het in 1610 aangelegde Spanjaardsgat werd verbreed, zodat daar de nog zichtbare zwaai kom ontstond. De bouwmaterialen kwamen wederom uit de noordelijke gewesten. De baksteen was bijvoorbeeld afkomstig uit Harlingen in Friesland, Vianen aan de Lek, Zaltbommel en Waardenburg. In de directe omgeving was ook nog wel wat baksteen te halen: zo kwamen er wat stenen uit de Leur en per schip 18.000 moppen uit Ginneken. De Friese klinkerds (hardgebakken stenen) werden over Amsterdam aangevoerd. In 1616/17 werd bij de oude Ginnekenseindse brug (ongeveer gelegen op de hoek van de Eindstraat en de Karnemelkstraat) een bakstenen 'verlaat' aangelegd, wat betekent dat de daarachter gelegen oude stadsgracht nog steeds voor schepen bereikbaar was.²⁷ De capaciteit van de Bredase haven werd door deze bouwactiviteiten naar schatting verdubbeld.

Een aanwijzing dat men nog meer van plan was is de aankoop door de stad van het gasthuis van een deel van de Gasthuisvelden. In 1619 verwierf de stad 2,84 hectare grond in de Gasthuisvelden tegenover de Nieuwe Weg aan de westzijde van de Mark.²⁸ Dit terrein was bedoeld als een terrein voor bedrijven. In de loop van de jaren veertig was de behoefte aan uitbreiding van de haven zo groot geworden dat men ertoe overging de westelijke oever van de Mark tussen de Tolbrug en de Pekbrug en tussen de Tolbrug voorbij de Markendaalse kerk tot de hoek van de kleine houten brug bij het huis 'De Hoop' van kademuren te voorzien. Het traject tussen de Tolbrug en 'De Hoop' werd op 9 mei 1645 aanbesteed en voor *f* 330,- aangenomen door de stadsmetselaar Jan Wouters van Rijckevorsel. Het gedeelte tussen de Tolbrug tot aan de ophaalbrug over de Gampel (de Pekbrug) werd op 18 juli 1646 voor *f* 563,- aanbesteed. Deze bedragen betroffen alleen het arbeidsloon, want de stad leverde de bouwmaterialen. Het werk bestond uit een bedding van grenenhout waarop een fundering van ijsselstenen.²⁹ Na 1650 werd de haven niet meer vergroot of verbeterd. Wel werd hij zorgvuldig onderhouden, maar de capaciteit was voldoende.

Behoeftte aan een betere verbinding met Holland

Nadat Breda op 4 maart 1590 in Staatse handen gevallen was, nam graaf Maurits van Nassau, de tweede zoon van Willem van Oranje het bewind over stad en land van Breda op zich. De kinderen van deze vorst waren op dat moment nog verwickeld in een strijd om de erfenis die pas in 1609 zou eindigen. Willem's oudste zoon, Philips Willem, verbleef in 1590 in Spanje en was katholiek. Van deze situatie maakte Maurits gebruik om het bewind over Breda aan zich te trekken.³⁰ In de jaren daarna vaardigde hij diverse verordeningen uit, waarmee hij zich manifesteerde als heer van de stad en zijn rechten liet gelden. Tegelijkertijd werden ook pogingen gedaan het economisch leven, dat na de furie van Haultepenne was ingestort, weer op gang te brengen.

In 1596 werden drie nieuwe heffingen ingevoerd om investeringen in infrastructuur te kunnen betalen. Er kwam een tol op alle verkeer dat over een van de bruggen de stad in en uitging, een heffing op schepen die door de sluis bij de grote watermolen naar Ginneken voeren en een boomgeld voor schippers die de haven uitvoeren. De opbrengst van deze nieuwe heffingen was bedoeld om de bruggen voor de stadspoorten en de sluis te herstellen. Het boomgeld was bestemd voor de aanleg van een trekpad langs de Mark tot Terheijden. Wanneer stroom of wind tegenzaten, konden de schippers hun schuit door paarden laten trekken. De tol voor het trekpad werd geheven in de periode 1596-1608 en bracht jaarlijks tussen de 1300 en 2500 gulden op.³¹

Lang niet al deze maatregelen zullen effect hebben gesorteerd, maar de bedoeling was duidelijk: De machthebbers in Den Haag zagen graag dat de welvaart van de stad zich zou herstellen en in Breda nam de behoefte aan een betere verbinding met Holland toe. Gorcum en Heusden waren niet langer van belang, het was nu zaak geworden om snel en gemakkelijk in Dordrecht te komen. In 1597 werd besloten om voorrang te geven aan schuldeisers die in Dordrecht woonden om te voor-

komen dat Bredase burgers en kooplieden daar of elders in Holland aangehouden zouden worden.³²

Ook het Staatse leger had behoefte aan een goede en betrouwbare verbinding met Holland, aangezien de stad vandaaruit moest worden bevoorraad. Voor het Spaanse leger lag dat anders, omdat de scheepvaartverbinding van Antwerpen met Breda langs Bergen op Zoom en Steenbergen liep en deze steden bijna onafgebroken in handen van de rebellen waren.

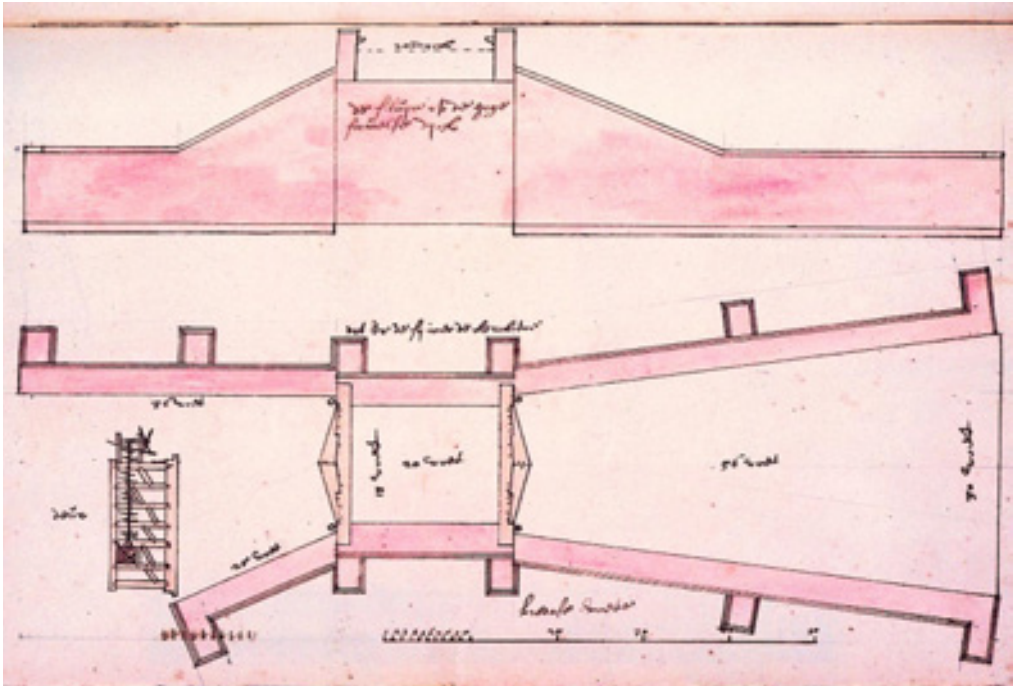
In dit kader past ook dat in 1595 het oude plan om een vaart aan te leggen weer uit de kast gehaald werd. Het stadsbestuur liet toen door een zekere Peter, de landmeter uit Terheijden een kaart maken van een vaart van Terheijden naar de Zwaluwe, waarvoor hij 24 gulden kreeg uitbetaald. We hebben deze kaart niet terug kunnen vinden.³³ In 1609 confereerden de heren bestuurders weer in Dordrecht en deze maal maakte een zekere landmeter Sibs een opmeting. In 1614 was men al een heel eind en werd er in Breda een commissie benoemd om in Den Haag een vergunning los te krijgen. Er gebeurde echter niets.³⁴

Den Haag gaf in 1618 of 1619 wel opdracht om de Mark op de plaats waar zij de stad binnenkwam te verbeteren. Enkele getuigenverklaringen afgelegd door eigenaren en gebruikers van landerijen direct ten noorden van de stad maken melding van een 'nieuwe rivier of haven' die op last van de Raad van State is gegraven. Enkele bewoners van Princenhage laten in 1619 vastleggen dat de beemd van stadstimmerman meester Gysbrecht Gerritsz. Heeren door dit nieuwe werk doorsneden is. Deze beemd, die zij van jongs af aan kennen, ligt *tegens over de rygerye oft rygerbosch*.³⁵ Op 7 augustus 1619 wordt op schrift vastgelegd dat de buitenburgemeester, twee schepenen, de wachtmeester van het garnizoen en gezworen landmeter Thomas Rud de nieuwe rivierloop hebben geïnspecteerd en dat deze ten noorden van het kasteel ligt. Het werk is goed uitgevoerd, alleen de dammen aan weerszijden moeten nog worden weggebaggerd, maar de aannemer kan worden uitbetaald.³⁶

Plannen voor een kanaal in de periode 1637-1650

Tijdens het Spaanse interregnum (1625-1637) werd er in de stad wel veel gebouwd onder meer aan barakken voor de militairen, maar van pogingen om de bereikbaarheid te verbeteren was geen sprake. Dat veranderde in 1637, toen Breda weer in handen viel van zijn heer, prins Frederik Hendrik. Andermaal werd toen een poging ondernomen om een betere verbinding met Holland te krijgen. Over deze en alle volgende pogingen zijn we veel beter ingelicht doordat in het archief van de Nassause Domeinraad rond 1770 een dossier is gevormd over dit onderwerp. Alle belangrijke stukken over de sedert 1637 gemaakte kanaalplannen zijn toen verzameld en vervolgens bijeengebonden. Wel heeft de beheerder van het archief toen mogelijk andere documenten die hij niet van belang achtte weggedaan.³⁷ In 1638 gelaste de prins per brief Johan van Aerssen, burgemeester van Breda, en C. Ruysch, rentmeester van de Nassause domeinen in de Zwaluwe, om een onderzoek in te stellen naar het beste verloop van een kanaal tussen Terheijden en het Hollands Diep. De landmeters J. en N. van Janeveld maakten drie plannen die resp.

f 136.111, f 114.780 en f 88.660 kostten. Alle plannen voorzagen in de bouw van twee stenen sluizen bij Breda en Lage Zwaluwe. In februari 1639 wordt bericht dat de prins de zaak zeer serieus opvatte en dat hij er dag in dag uit mee bezig was. De Staten-Generaal zouden een groot deel van de kosten moeten dragen, de rest zou de prins uit eigen middelen fourneren.³⁸



1. Plattegrond van de ontworpen, maar niet uitgevoerde sluis bij Hoge Zwaluwsedijk, 1667.

De tijd was kennelijk gunstig voor nieuwe plannen, want ook in Hoogstraten kwam men op een idee. In 1639 blijkt dat de bewoners van deze vrijheid druk bezig waren om de Mark bevaarbaar te maken door deze te verbreden en te verdiepen. Er zouden verder sluizen en een aanlegplaats komen, terwijl een gegraven vaart Merksplas met Hoogstraten zou verbinden. Vanuit Merksplas met Hoogstraten zou turf kunnen worden verscheept naar Breda en Hoogstraten, dat voor de Noorderkempfen een niet onbelangrijk marktcentrum was, zou beter van allerlei koopwaren kunnen worden voorzien. De Hoogstratenaren hadden 50 arbeiders in dienst genomen voor het graafwerk en werkten in een hoog tempo aan de bouw van sluizen en verlaten. De rentmeester der domeinen Adriaan Verelst schreef aan de Domeinraad dat dit plan zeer schadelijk was voor de stad en voor de prinselijke domeinen. Men zat in Breda echt niet te wachten op direct scheepvaartverkeer tussen Hoogstraten en Holland, want dan zou de stad zijn functie van overslagplaats verliezen. De boeren uit Meerle en Meersel moesten naar de Bredase markt, niet naar die van Hoogstraten. De belangen van de stad en de prins vielen ditmaal samen, want wanneer de stad in verval

raakte, zouden de inkomsten van de heer uit molens en tollens ook afnemen.³⁹ In later jaren horen we niets meer over een bevaarbare Mark en een kanaal naar Merksplas, zodat we mogen aannemen dat het werk is stilgelegd.

Nadelig voor Breda was ondertussen wel, dat de brug over de Mark bij Ginneken, die tijdens het beleg van 1624/25 was vernield, in 1637 ondanks verzet van het stadsbestuur werd hersteld en in gebruik bleef. Vrachtkarren konden zo voortaan om de stad heenrijden.⁴⁰

In 1661 klaagde het Bredase stadsbestuur bij de Domeinraad over het vele sluipverkeer dat door deze brug was ontstaan. Het bestuur van Ginneken wilde de vaste brug voorzien van een 'klep', een beweegbaar deel, zodat de scheepvaart bovenstrooms minder gehinderd zou worden. De passerende schepen vervoerden vooral hooi, stro en riet. Het hooi kwam uit de omgeving van Klundert en was bestemd voor boeren in Alphen, Chaam, Bavel en Ginneken. Het stadsbestuur was tegen de klep.⁴¹

Het Bredase kanaalplan belandde na 1639 echter in een lade, vermoedelijk omdat Frederik Hendrik steeds meer oppositie kreeg van het gewest Holland dat zijn plannen te duur vond worden en ook met lede ogen aanzag dat de prins steeds meer koninklijke allures aannam. Het Bredase plan viel ten offer aan de 'grote' politiek in Den Haag.

De Vrede van Munster bracht weer een optimistische stemming teweeg, zoals we al zagen in de aanhef van dit artikel. Door de vrede zouden handel en verkeer zich herstellen, zo was de verwachting, maar het einde van de oorlog leidde ook tot door Holland gepousseerde bezuinigingen op het landleger. Duizenden soldaten kregen ontslag en de garnizoenen in de grenssteden, waaronder Breda, werden sterk ingekrompen. De stedelijke economie ondervond daarvan een flinke, in de belastingopbrengsten duidelijk waarneembare, terugslag.

Op 27 mei 1648 stelde het stadsbestuur van Breda aan zijn collega's in Antwerpen voor om tussen beide steden een wagenveer in te stellen. Hierover was al tijdens het Twaalfjarig Bestand onderhandeld, maar dat was toen niet doorgegaan. Breda wilde daarnaast een veerdienst inleggen tussen de Klaverpolder en het Strijensas in de Hoekse waard. De Klaverpolder ligt tussen de huidige Moerdijkbruggen en de Rode Vaart. Het dorp Moerdijk bestond toen nog niet. Met een kwartier varen was men aan de overkant en er stond altijd voldoende water (...) *so dat over deze stadt en 't voors. veir de bequaemste en cortste passagie wesen sal tusschen Brabant en Hollant (...)*. Het doel was dus wederom om de verbinding tussen Holland en zuidelijk Brabant over Breda te leiden. De Domeinraad adviseerde de prins gunstig over dit plan, waarvoor het Bredase stadsbestuur de heren op 11 juni bedankte (...) *en also dese stadt veel daeraen gelegen is dat 't selve veir op 't spoedichsten mocht worden geformeert en voor de passagiers bequaem gemaect, so willen wij Uw. Ed. Mogende 't selve seer gediensstelyck recommanderen.*⁴² Het wagenveer op Antwerpen ging reeds in juli 1648 van start, maar met het andere veer wilde het niet lukken doordat enkele leden van de Domeinraad plotseling een spaak in het wiel staken. Het recht om een veerdienst te exploiteren was een heerlijk recht en kwam in de Baronie, maar ook in de heerlijkheden Niervaart en Zwaluwe, waar de Moerdijk in lag, toe aan de prins van

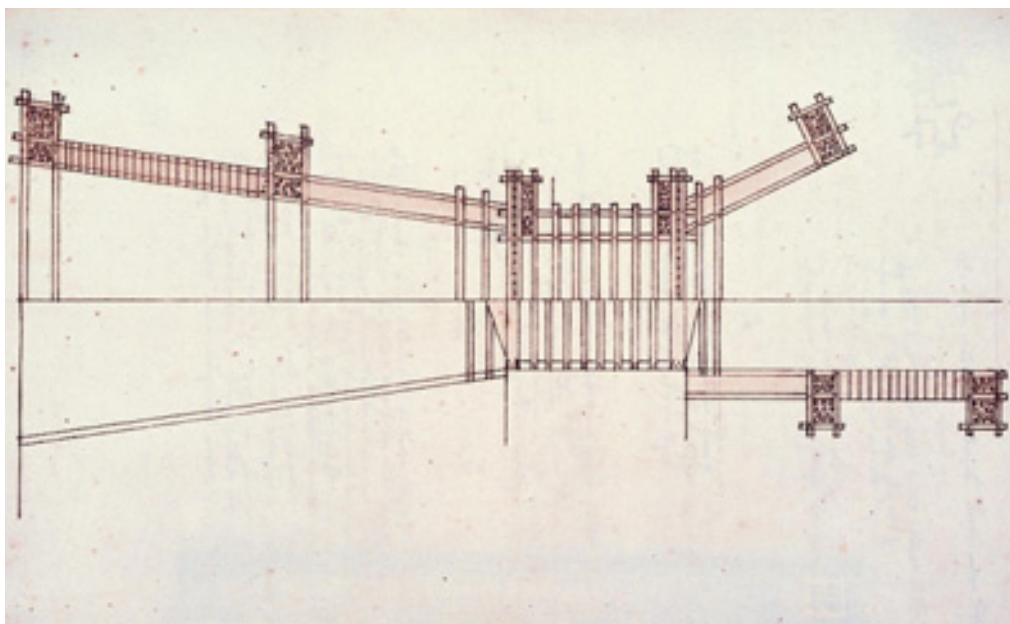
Oranje. In juli 1648 schreef griffier Havermans uit Den Haag dat hij die ochtend in de raadkamer van de prins het plan weer eens in hun aandacht had aanbevolen. Onverwachts stelden de heren echter voor dat de stad dit veer voor enige jaren zou exploiteren in ruil voor een som gelds (een zogenaamde 'recognitie') aan de domeinen. Toen Havermans de boot afhield, hielden de heren aan en bleven zeggen dat de stad maar een bod moest doen. De griffier kon zich verexcuseren met het argument dat hij daarvoor niet gemandateerd was en vroeg in zijn brief aan zijn lastgevers wat te doen. De heren Heirt en De la Faille werkten volgens hem tegen en wilden dat het plan niet doorging.⁴³

Het veer is er wel gekomen, maar wanneer dat precies is gebeurd, konden we niet achterhalen, wel dat de stad Breda er geen bemoeienis meer mee had.⁴⁴ In 1657 tekende de Terheijdense landmeter Sebastiaan Anemaat in opdracht van de Domeinraad een kaart van de aanwassen van de Klaverpolder met daarop een nog aan te leggen veerdam. Deze zou gelegd worden van het posthuis het diepere water in. Het posthuis lag naast een sluis waarmee een vliet uitwaterde, tussen de Klaverpolder en de Nieuwe Moerdijk.⁴⁵ Vermoedelijk heeft de Domeinraad een veerdienst ingesteld tussen wat nu het dorp Moerdijk is en Strijensas dat, hoewel gelegen aan de overzijde van het Hollands Diep, in de heerlijkheid Niervaart lag. Uit 1703 is een door de Domeinraad vastgesteld tarief bekend van dit veer. Overzetten van een reiziger te voet kostte 15 stuiver, een paard 10 stuiver en een koets 20 stuiver. Bij slecht weer of 's nachts gold een dubbel tarief. Nog duurder was het bij ijsgang, iets wat toen vaker voorkwam dan nu omdat de gemiddelde jaartemperatuur lager lag en vooral het einde van de zeventiende eeuw heel wat barre winters telde. Wanneer er veel ijsschotsen dreven kon de schipper die bereid was over te varen 3 gulden extra vragen. Bij zeer zware ijsgang gold een bedrag van 6 gulden. Vanuit de Moerdijk kon de reiziger ook per zeilboot naar Dordrecht en Rotterdam.⁴⁶ Dat de overtocht over het Hollands Diep niet zonder risico was, bleek in 1711 toen prins Willem Friso, de Friese stadhouder en bij testament benoemde opvolger van koningstadhouder Willem III, tijdens de overtocht jammerlijk verdrok.⁴⁷

De Bredanaars concentreerden zich op het kanaalplan en gaven Havermans last de heren in Den Haag te zeggen dat men voorlopig geen kans zag het veer erbij te doen en of de Domeinraad dat maar voor zijn rekening wilde nemen.⁴⁸ Zij lieten ondertussen de al genoemde landmeter Sebastiaan Anemaat een gedetailleerd plan met kostenschatting maken voor een kanaal. Dat zou iets meer dan acht kilometer lang worden en was geprojecteerd van de Vlassense Sluis even ten westen van Terheijden tot aan het einde van de buitenkreek of de vliet van de Kikvors. Vandaar liep het door de gorzen naar de Blauwe Sluis en was het omgeven door kaden. Bij eb stond hier 1 tot 2 voet water (43 tot 57 centimeter), maar de geul was breed genoeg om bij vloed bevaren te kunnen worden. Binnendijks was het kanaal 6 voet (1,70 meter) diep, wat voldoende was voor de toen meest courante scheepstypen. De gekozen route vormde de kortste weg van Terheijden naar water dat voor schepen diep genoeg was. Anemaat schatte de kosten op 15.268 pond; aangezien hier vermoedelijk sprake is van Vlaamse ponden komt dit neer op f 91.608,-.⁴⁹

De vrede was ook voor het huis Oranje-Nassau in financieel opzicht nadelig. Als opperbevelhebber van leger en vloot genoten Frederik Hendrik en zijn zoon

Willem II aanzienlijke inkomsten uit de oorlogvoering en deze vielen in 1648 weg. De jonge Willem II hield er een royale levensstijl op na; dat moest hij ook wel als zijnde gehuwd met een Engelse koningsdochter. De bezuinigingen op het landleger liepen uit op een conflict tussen de prins en de Staten van Holland en een door de prins ondernomen mislukte staatsgreep. Op goed Hollandse wijze was de ruzie bijgelegd, maar op 6 november 1650 overleed volkomen onverwacht de prins aan de pokken. Zijn postuum geboren zoon, de latere Willem III, werd niet tot stadhouder benoemd, waardoor het huis Oranje-Nassau voortaan moest zien rond te komen van de inkomsten uit zijn domeinen. Het was dus zaak het rendement daarop zo hoog mogelijk op te voeren.⁵⁰ Een goed middel om de inkomsten op te voeren was het met winterdijken omgeven van rijpe gorzen. De Domeinraad liet in 1650 de Royale Polder, genaamd naar de echtgenote van prins Willem II de Engelse koningsdochter Mary Stuart, aanleggen en informeerde of Breda bereid was om bij te dragen in de bouw van een nieuwe stenen sluis die in Dordrecht was aanbesteed. De kosten van dit stenen 'sas' (schutsluis) met een kolk van 31,2 meter lang waren niet gering: f 20.000,-. Het stadsbestuur antwoordde beleefd dat men krap bij kas zat omdat de bedrijvigheid na de vrede juist was teruggelopen, maar dat men wel plannen beraamde voor een kleine trekvaart.⁵¹ De Royale Polder omvatte ongeveer de driehoek tussen het station Lage Zwaluwe, het dorp Moerdijk en de Brabantse kant van de spoorbrug over het Hollands Diep.



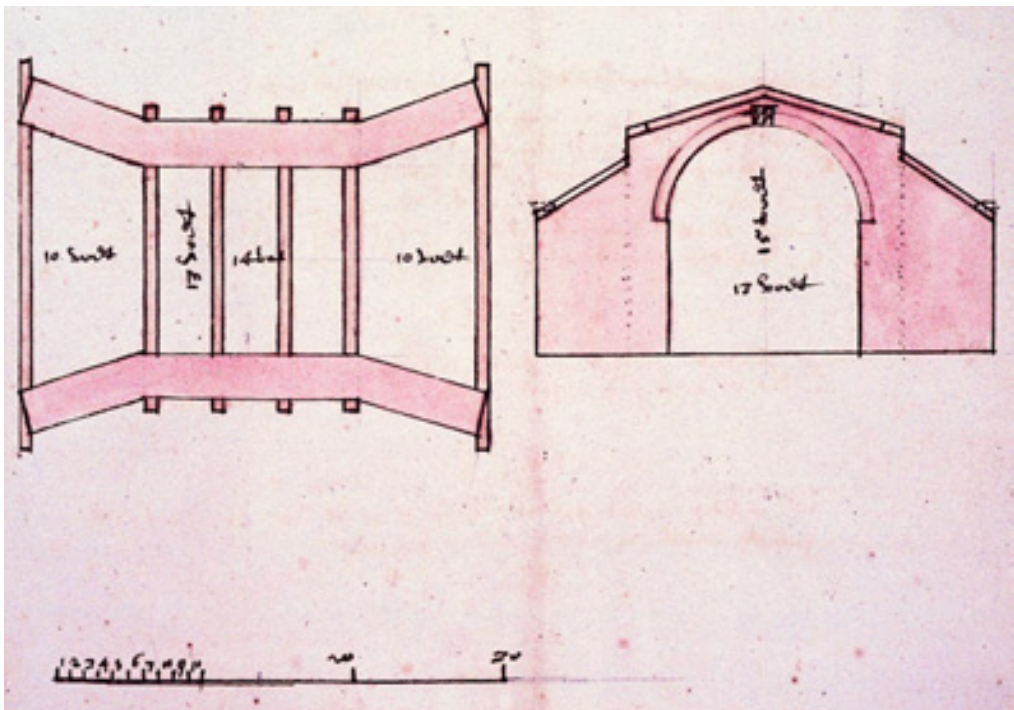
2. Fundering van de ontworpen sluis bij de Hoge Zwaluwedijk, 1667.

De volgende poging om het kanaalplan te verwezenlijken dateert uit de jaren 1666-1668 en was beter opgezet dan de vorige. Waarschijnlijk is men nooit zo dicht bij het doel geweest als deze maal, omdat niet alleen de stad Breda, maar ook buurstad Dordrecht en de rentmeester van de Nassause domeinen in Zwaluwe meededen. Het plan kwam erop neer dat er een kanaal zou worden aangelegd van Breda naar Lage Zwaluwe, dat er vandaar een veerdienst zou komen op de Wieldrechtse Zeedijk en dat de reiziger vandaar over een verharde weg de stad Dordrecht kon bereiken. Zowel de vrachtvaart, als het personenvervoer, als de post, die toen sterk in opkomst was, zouden er voordeel bij hebben. Het plan is voorzien van uitgebreide bestekken met tekeningen op schaal en een reeks nota's waarin de economische voordelen breed worden uitgemeten. Een gunstige omstandigheid was nog dat in 1658-1659 de gorzen van Wieldrecht waren ingepolderd, waardoor een vruchtbaar gebied van meer dan 1.000 hectare groot aan het Eiland van Dordrecht was toegevoegd en tevens de afstand tussen de Wieldrechtse Zeedijk en Zwaluwe kleiner was geworden.⁵²

Het waren de Bredase Tienraden die als eerste in beweging kwamen. Na een bezoek ter plaatse stelden zij in juli 1666 voor het plan van Anemaat weer ter hand te nemen.⁵³ In 1667 maakten de rentmeester der domeinen van de Zwaluwe, Johan Nicolaas van Malapert, en Sebastiaan Anemaat, landmeter en boekhouder van enige polders in die streek, diverse reizen om samen met afgevaardigden uit Breda het plan uit te werken. De nieuwe trekvaart moest geschikt zijn (...) *omme met gemeene seijlschepen, jachtschuyten ende ander vaertuijch bevaren te connen werden.*⁵⁴

Op 17 mei 1667 meldde de burgemeester van Dordrecht in de vergadering van de Oudraad dat enige niet nader genoemde heren vage plannen hadden om een veerdienst te openen van de Wieldrechtse Zeedijk naar de Gerritskil bij Zwaluwe. De heer Van Gravestein, rentmeester van de Nassause domeinen in de Zwaluwe, maakte zich daar ook voor sterk. Besloten werd dat de Dordtse afgevaardigden in de Staten van Holland zouden gaan onderhandelen met de Hollandse Rekenkamer der domeinen of deze het veerrecht over het Hollands Diep, dat aan de grafelijkheid toekwam, niet aan Dordt in erfpacht wilden geven. De burgemeesters en de commissie voor openbare werken moesten het plan verder uitwerken.⁵⁵ Een paar weken later blijkt dat Breda contact heeft gezocht met Dordrecht met het voorstel dat Breda een trekvaart naar de Zwaluwe zou aanleggen, mits Dordrecht zou zorgen voor een goede veerdienst tussen Wieldrecht en de Zwaluwe. De Dordtse reactie was positief: de Dordtse pensionaris Vivien, die toevallig toch in Den Haag moest zijn, kreeg de opdracht de erfpacht van het veerrecht met de grafelijke domeinen te regelen.⁵⁶

In december 1667 dienden president-schepen mr. Willem Snellen en schepen Adriaan van der Schoot het benodigde rekest in bij de Domeinraad. De heren achtten de zaak van dermate groot belang dat zij de stukken met een toelichtende landkaart bereid waren over te nemen en de Bredanaars verzochten het plan verder uit te werken. Deze hadden overigens al Hare Hoogheid (prinses Amalia, de grootmoeder van Willem III en weduwe van Frederik Hendrik) gesproken die hen had doorverwezen naar de Domeinraad.⁵⁷ De redenen die Breda aanvoert om weer met een plan



3. Tekening van een brug, een zogenaamde 'heule', behorende bij het kanaalplan van 1667.

voor den dag te komen zijn economisch van aard. Al sinds 1637 loopt men met het kanaalplan rond, maar door de oorlog is er nog niets van terecht gekomen. Nu Dordrecht mee wil doen, openen zich perspectieven. De trekvaart zou geschikt moeten zijn voor damlopers en beurtschepen, waarbij men dat op Den Haag als voorbeeld stelde. De kosten worden deze maal geschat op ongeveer *f* 80.000. Voor Breda is dit voordelig *door de passagie die daerdoor door* (lees: die zo via Breda) *Breda van Brabant, lant van Luyck, Maestricht, Aecken ende andere quartieren sal vallen, als oock door verbeteringe der brouwerijen die haer bieren naer Hollant ende elders in soo corten tijt nu niet en connen vervoeren ende door desen geconcipieerde vaert in corten tyt sonder te sueren souden connen getransporteert werden.* De verbinding van Breda met Holland en het transitoverkeer met Luik, Aken, Maastricht en omgeving zou erdoor gestimuleerd worden en de Bredase brouwers konden hun bier sneller naar de Hollandse steden verscheppen. Vooral in de zomer kon het bier bij hoge temperaturen omslaan en zuur worden, waardoor het ondrinkbaar werd en de brouwer er op zijn best nog bierzijn van kon maken.

De Domeinraad toonde zich geïnteresseerd en vroeg Breda om het plan verder uit te werken. Uit een gedetailleerde nota, die na 1 december 1667 op tafel kwam, blijkt dat de kosten werden geschat op *f* 112.395,20. Breda stelde voor dat de stad en de domeinen kosten en baten gelijk zouden delen. Breda had nog een vordering van *f* 135.000,- op Holland wegens voorgeschoten garnizoenskosten, de zogenaam-

de serviesgelden, die elk moment af kon komen. Dordrecht zou namelijk via zijn afgevaardigden in de Staten van Holland kunnen bewerkstelligen dat Holland eindelijk over de brug kwam.⁵⁸ Het nu voorgestelde tracé was veel langer en liep oostelijker dan de vorige plannen. Het zou beginnen even ten noorden van de stad om vervolgens door de hoger gelegen warande van de heer en daarna door de lage en drassige polders van de Crochten, de Vucht, de Munnikenhof en de Zeggen te lopen om na Wagenberg te hebben gepasseerd in Zwaluwe uit te komen op het Hollands Diep.⁵⁹

Voor dit kanaal waren vier heulen of bruggen, drie duikers, twee verlaten, een sluis en een 'schutting' (schutsluis) op de grens tussen Holland en Brabant nodig. Het dossier bevat ook de bestekken van al deze kunstwerken. De sluis bij Hoge Zwaluwe had een kolk van 20 bij 13 Bredase voet (5,68 bij 3,69 meter) en twee gepunte deuren. De sluis met 'schuttyn' in de zeedijk bij Lage Zwaluwe had een dubbele kolk tegen het binnendringen van het zoute water. De grootste van de twee had een omvang van 68 bij 13 voet (19,3 bij 3,69 meter). Alle sluizen waren overwelfd en op de zijmuur van het gewelf was een plaats uitgespaard voor het wapen van degene onder wiens gezag en heerlijkheid deze plaats viel. Elke schipper, iedere reiziger en alle vreemdelingen moesten weten waar en onder wiens gezag zij waren.⁶⁰ De kosten-specificatie van de kunstwerken zag er als volgt uit:

Aard object	Geschatte kosten in <i>f</i>
verlaat bij de stad met een kolk lengte van 21,3 meter	<i>f</i> 7.250,-
stenen brug in de Speelhuislaan	<i>f</i> 600,-
twee stenen bruggen ten noorden daarvan	Ieder <i>f</i> 600,-
drie houten duikers om het oosten van de Zegge te ontwateren	Ieder <i>f</i> 360,-
een brug in de Zeggen	<i>f</i> 600,-
doortocht Wagenbergse Dijk met een brug	<i>f</i> 2.060,-
verlaat (zeesluis) bij Lage Zwaluwe	<i>f</i> 9.073,-
brug met zijn wachtdeuren bij de molen in de Vierendeelse Dijk	<i>f</i> 3.380,-
sluis door de dijk van Hoge Zwaluwe	<i>f</i> 6.417,-
twee bruggen onder Zwaluwe	Ieder <i>f</i> 600,-
de "deurtocht ofte schuttinge" op de grens Holland/Brabant	<i>f</i> 3.215,-

Het dossier bevat verder een plan van aanpak.⁶¹ De anonieme schrijver ervan ging uit van 300 vaardagen per jaar; de overige dagen zou er niet gevaren kunnen worden wegens vorst en ander ongerief. Per dag zouden 40 personen in beide rich-

tingen reizen. Deze zouden per rit 5 stuiver aan de schipper betalen en 4 stuiver aan tol. De opbrengst van de tol zou uitkomen op f 4.800,-. Wat er niet staat, maar wat wij er wel bij mogen denken is dat alleen deze reizigerstol al ruim voldoende was om de 4% rente te betalen op het te lenen bedrag van f 112.395,-. Er zou dan jaarlijks ongeveer f 300 overblijven om af te lossen. De vrachtvaart blijft dan nog buiten beschouwing. De prinselijke domeinen zouden ook hun deel krijgen, want omdat er meer mensen in de stad zouden komen en het bier minder vaak zuur zou worden, zouden de molens jaarlijks f 3.000,- meer gaan opbrengen. De korenmolen van de Zwaluwe, eveneens een Nassaus domeingoed, zou jaarlijks f 200,- meer aan pacht gaan opbrengen. Op dit moment voeren er jaarlijks gemiddeld 1.500 schepen van en naar Breda, welk aantal na de voltooiing van het kanaal zou verdubbelen.

Een andere nota, die is opgesteld door de rentmeester der domeinen en de secretaris van Hoge en Lage Zwaluwe, spiegelt de beslissers een rooskleurig beeld voor van het in te leggen veer tussen Zwaluwe en Wieldrecht.⁶² Baten en lasten zouden door prins en stad Breda gelijkelijk gedeeld worden. De domeinen konden de zaak het beste financieren door lijfrenten op de domeinen te verkopen. Voor een overtocht zou een passagier 4 stuiver betalen. Perspectieven bood ook het postverkeer van Holland op Antwerpen dat zeker de voorkeur zou geven aan het nieuwe veer, omdat het verschil tussen de huidige route via IJsselmonde en de nieuwe route vier uur reizen bedroeg. Rotterdam was bereid om, wanneer het veer er kwam, een steenweg aan te leggen tussen Rotterdam en Dordrecht (lees: Zwijndrecht). De exploitatie van het veer zou jaarlijks f 2.200,- kosten, bij een gemiddelde van 20 passagiers per dag die ieder 5 stuiver veergeld zouden betalen bedroeg de opbrengst f 1.850,-. Het veer zou dus met verlies draaien, maar de anonieme schrijver van deze nota ging daar niet verder op in.

Na dit veelbelovende begin liep de zaak in 1668 toch weer vast. Veel energie was de Domeinraad dit jaar kwijt aan een hoog oplopend conflict met de grafelijke Rekenkamer over het bezit van de domeinen en geestelijke goederen in Geertruidenberg. Deze waren ooit aan de prins van Oranje in pand gegeven en de Rekenkamer wilde dit lossen en de goederen weer in eigen beheer nemen, iets waartegen de domeinraden zich heftig verzetten.⁶³ In de resolutiën van de Domeinraad vonden wij alleen nog dat de afgevaardigden van Breda en Zwaluwe met de domeinraden op 24 januari 1668 overlegden over de financiering van de plannen. Na veel heen en weer gepraat bood Breda aan de helft bij te dragen, mits de stad ook de helft van de baten zou mogen hebben. In de resolutiën van de Dordrechtse Oudraad wordt na 1667 geen melding meer gemaakt van het plan. Mogelijk, maar aanwijzingen hiervoor werden niet aangetroffen, speelde een rol dat de familie De Witt in Dordrecht zeer veel macht en invloed had. Cornelis de Witt, broer van raadpensionaris Johan, zat in het stadsbestuur. Politiek gezien stonden de prins van Oranje en Johan de Witt tegenover elkaar, maar dat deze tegenstelling zich ook uitstrekte tot het kanaalplan, dat geen enkele politieke betekenis had, is niet erg waarschijnlijk.

Het idee bleef de jaren daarna doorsudderen, terwijl men af en toe overigens zonder succes pogingen deed om het weer vlot te trekken. In 1688 stelde een commissie uit het Bredase stadsbestuur aan drossaard Bentinck voor om de inmiddels ver-

der aangegroeide vordering op Holland wegens het serviesgeld over te doen aan de prins, mits deze de vaart voor eigen rekening zou laten aanleggen.⁶⁴ Het achterstallige serviesgeld zou, maar dat kon men toen niet weten, nooit worden terugbetaald.

Banken, platen en slikken

Het plan van 1666 ging anders dan zijn voorgangers uit van een kanaal dat in Breda begon en daardoor veel langer was. De reden om af te wijken van een ouder tracé was de afnemende bevaarbaarheid van de Mark doordat deze dichtslibde. Het was al een veeg teken dat het beroemde Bredase turfschip bij laag water vast kwam te zitten. Er ontstonden steeds meer platen en banken waar de schepen aanvankelijk bij hoog water nog wel overheen konden komen, maar op den duur lukte ook dat niet meer. De platen remden de werking van het getij af, wat de aanslibbing weer bevorderde. Rijpe gorzen werden ingedijkt om er goed renderend akkerland van te maken, maar daardoor werd de stroomgeul nog smaller, wat de aanslibbing weer stimuleerde. De vaargeul werd zo smal en bochtig dat, wanneer de wind tegenzat de schepen niet meer vooruit kwamen. Schippers raakten vast in de modder en moesten wachten op hoog tij in de hoop dan weer los te komen.

Volgens Vriend slibden de Mark en de Dintel vanaf het begin van de zeventiende eeuw dicht. Het eerste door hem en andere schrijvers vermelde overheidsvoorschrift en de eerste klachten van de Tienraden dateren echter van 1656, zodat we mogen aannemen dat de scheepvaart toen pas echt hinder ondervond.⁶⁵ Vanaf ca. 1660 werden herhaaldelijk maatregelen genomen om hier wat tegen te doen, maar deze hadden weinig of geen resultaat. In 1663 kreeg Breda van de prins octrooi om het al bestaande kort voor 1600 aangelegde trekkpad, dat over de westelijke oever van de Mark van Breda tot Terheijden liep, door te trekken tot Halderdonk bij Zevenbergen. In het octrooi wordt de reden duidelijk aangegeven: *dewijl de rivier van Breda van het veer van Swertenberch tot Breda toe seer nau ende moyelijck is ende niet als met goeden wint en can bevaren worden (...)*.⁶⁶ Over het trekkpad konden de schepen door paarden getrokken worden. In 1696-1697 werd het trekkpad tussen Terheijden en Halderdonk opnieuw opgemaakt en werd een nieuwe brug gebouwd over de Wymerse Kreek. Het trekgeld werd toen met 25% verhoogd en de marktschippers die tussen Zwartenberg en Breda stil lagen werden verplicht zich te laten trekken.⁶⁷ In 1667 kreeg Johannes Wygaarts vergunning van de Domeinraad om met uitsluiting van anderen een beurtveer te mogen exploiteren tussen Breda en Terheijden. Deze veerdienst bleef de hele achttiende eeuw door bestaan. Hij maakte het voor reizigers mogelijk met een lichtere schuit naar Terheijden te reizen en daar over te stappen op een vrachtschip.⁶⁸

Aan het einde van de zeventiende eeuw werd de rivier benedenstrooms geregeld vanuit Breda geïnspecteerd. De uitgebrachte rapporten verhalen keer op keer over nieuwe modderbanken en ondiepten. Het probleem werd nog verergerd doordat eigenaren van aan de rivier grenzende landerijen kribben en andere obstakels in de stroom aanbrachten om de aanslibbing te bevorderen. De belangen waren duidelijk tegenstrijdig: de stad had belang bij een brede en diepe stroom, de boeren en landeigenaars waaronder trouwens ook de prins van Oranje zelf, wilden graag meer

aanslibbing en meer vruchtbaar land. In 1704 won de stad een voor de Haagse Raad van Brabant gevoerd proces over een duikeldam bij Prinsenland in de monding van de Dintel. Het vonnis luidde dat de dam die de stroom belemmerde, mocht worden verwijderd. Op 10 november 1704 werd gemeld dat er twee gaten in de dam waren gestoken. Het stadsbestuur wachtte af of dit zou helpen.⁶⁹ In het begin van de achttiende eeuw werden tussen Terheijden en Breda twee bochten afgesneden, maar ook dat gaf geen soelaas.⁷⁰

Een veel radicaler voorstel werd door een onbekende in 1693 gelanceerd, namelijk om de beide monden van de Mark, de Rode Vaart ten noorden van Zevenbergen en de Dintel bij Prinsenland, helemaal af te dammen en er schutsluizen aan te leggen. De rivieren zouden daardoor bevaarbaar worden en de buitendijkse gorzen met een oppervlakte van 1.200 bunder zouden niet meer kunnen overstromen. De binnendijkse landerijen, totaal 7.200 bunder, zouden minder kans lopen op dijkdoorbraken bij stormvloeden. De handel van Breda zou er ook belang bij hebben. Het plan was niet goedkoop: f 180.000,-, welk bedrag zou moeten worden gefinancierd door een omslag over alle landerijen die er baat bij zouden hebben en door de stad Breda die f 16.000,- zou moeten dokken. Het gewest Holland en de Generaliteit zouden ook kunnen bijdragen, maar niet aangegeven is hoeveel. Het plan werd op 6 mei 1693 aangeboden aan de Domeinraad en pas op 28 januari 1694 voor advies doorgestuurd naar het stadsbestuur van Breda, maar opmerkelijk genoeg is er in de resolutieregisters van dit bestuur niets over te vinden.⁷¹ Vermoedelijk is Breda tegen geweest, want in 1757, toen de situatie vrijwel uitzichtloos was geworden, was er weer sprake van afsluiting van de rivier bij Dinteloord en aanleg van een schutsluis. Het argument luidde toen dat men liever een kanaal had en geen afsluiting van de rivier, want wanneer de sluis dicht was zouden de aangrenzende polders onder water komen te staan en had men in de stad geen vers water meer. Dit was nadelig voor de brouwerijen, de branderijen, de looierijen en de ververijen, overigens bedrijfstakken die toen op de branderijen na sterk in verval waren. Bovendien, zo meenden de stadsbestuurders, zou de gezonde lucht waarvan Breda tot nu toe zo had geprofiteerd er niet weinig door veranderd worden. Deze opvatting stoelt op de toen zowel door medici als leken aangehangen idee dat stilstaand of bedorven water dampen afgaf die de lucht ‘verpestten’ wat dan weer kon leiden tot een uitbraak van ziekten.⁷²

De aandacht verschuift naar betere landwegen

Na ca. 1680 neemt de aandacht van de diverse betrokken partijen voor betere landwegen toe. Het leger had waarschijnlijk behoefte aan betere wegen en mogelijk heeft ook het expanderende postverkeer een rol gespeeld.

De vestingwerken van Breda werden in de jaren 1678-1682 grondig gerenoveerd. Op het uiteinde van de Haagdijk werd een groot aantal huizen afgebroken en de drie grote stadspoorten werden om vestingbouwkundige redenen verlegd. Kort daarna werden de landwegen die de stad verbonden met Princenhage en Ginneken gekasseid, terwijl in 1692 het begin van de wegen naar Terheijden en Teteringen werd bestraat. Deze straat heet nu de Ceresstraat.

De steenweg naar Princenhage werd door dit dorp in 1683/84 aangelegd, maar in feite was het een stedelijke onderneming, aangezien de ervoor nodige *f* 23.600,- bij Bredase burgers werd geleend. De weg liep van de Haagpoort tot op de Princenhaagse markt en bestaat nu nog onder de naam van Haagweg.⁷³ In de achttiende eeuw werden wel plannen beraamd om hem door te trekken richting Bergen op Zoom, maar men kwam niet verder dan de aanleg van 600 meter steenweg in 1782 en 1783.

De weg naar Ginneken kwam in 1683 tot stand en liep van de Ginnekense Poort tot in de huidige Raadhuisstraat in Ginneken. Dit is de huidige Ginnekenweg. Deze onderneming was een gezamenlijk project van stad en dorp, waarbij het aandeel van de stad 41,8% en dat van Ginneken 52,2 % bedroeg. Volgens deze verdeelsleutel, die was afgeleid van het aantal meters dat de weg over ieders grondgebied liep, werd de weg ook geëxploiteerd. Voor beide wegen gaf prins Willem III verlof om tol te heffen. In 1712 werd hij doorgetrokken tot bij de herberg “De Roskam” in Ulvenhout.⁷⁴ Curieus is nog een conflict dat ontstond toen bleek dat het bestuur van Ginneken een aftakking had aangelegd van de Ginnekense Markt naar de brug over de Mark (de brug waar wij reeds eerder over spraken), zonder dat Breda daarvan op de hoogte was gebracht. Het was allemaal gedaan, zo wist de militaire gouverneur van de stad te vertellen, omdat Zijne Hoogheid, prins Willem III, dit behaagde.⁷⁵ De weg die aanving bij de Boschpoort, tenslotte, werd in 1692 aangelegd en het toltarief was exact gelijk aan dat van de weg naar Ginneken, maar verschilde enigszins van dat voor de weg naar ‘de Hage’.⁷⁶

Waarom legde men voor veel geld steenwegen aan die na enkele kilometers ophielden? Het octrooi van 1692 vermeldt dat de nieuwe weg moest dienen *tot voorkominge van klachten, en commoditeyt van alle passagiers, soo vreemde, als ingezetenen der Baronnie van Breda*.⁷⁷ Brekelmans, die reeds in 1942 in *Taxandria* een artikel schreef over de Princenhaagse steenweg en A.W. Jansen meenden dat de wegen werden verhard omdat de vestingwerken werden verbeterd en omdat prins Willem III hierin persoonlijk geïnteresseerd was. Ik heb echter geen eigentijds document kunnen vinden waarin dit wordt vermeld. Een aanwijzing is wel de handelwijze van gouverneur Weibnom, een vertrouweling van Willem III, en het gegeven dat twee van de drie wegen een verbinding vormden met de prinselijke bossen het Liesbos, het Mastbos en het Ulvenhoutse Bos. De prins was een liefhebber van de jacht en hij kwam geregeld langs in Breda, meestal op doorreis van of naar het leger in Brabant of ergens in de Zuidelijke Nederlanden. De weg buiten de Boschpoort leidde echter niet naar een prinselijk bos. Denkbaar is ook dat steenwegen toen ‘in’ waren en dat het sjiëk stond om ze aan gasten te laten zien, zeker als deze van het kasteel in de stad naar een ander prinselijk bezit, het bos, leidden. Het was in die tijd gewoonte om bij de aanleg van landgoederen kaarsrechte dreven aan te leggen die zicht gaven op het kasteel of landhuis of anders op een object, waarmee de bezitter iets van doen had, bijvoorbeeld de toren van de Grote Kerk in Breda. Tegen deze verklaring, een steenweg als statusobject, pleit dat er vanuit Bergen op Zoom, dat geen prinselijk bezit was, in deze tijd ook steenwegen zijn aangelegd vanuit de Wouwse (naar het oosten) en de Antwerpse Poort (naar het zuiden). Diende een steenweg soms als entree tot de stad? Het motief dat handel en verkeer erdoor zouden worden gestimuleerd vindt

weer grond in het gegeven dat men in de achttiende eeuw geprobeerd heeft om deze wegen door te trekken. Wellicht waren er ook militaire overwegingen, maar daarover kon ik tot nu toe niets vinden. Vooral snog vermoeden wij dat er meerdere motieven zijn geweest om na ca. 1680 steenwegen aan te leggen: status van de heer, aanzien van de stad, bevordering van het handelsverkeer en mogelijk de wens van de genie.

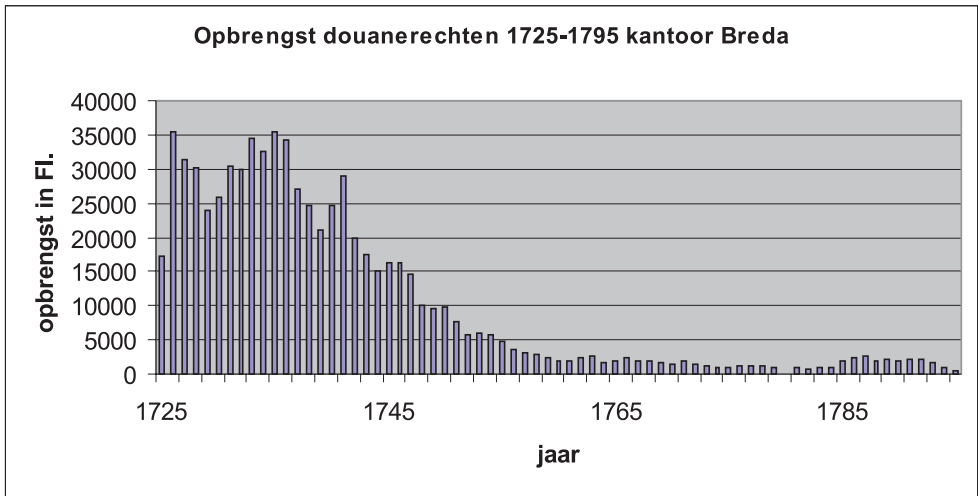
Tijdens de Negenjarige Oorlog (1688-1697) werd de landweg Breda-Moerdijk verbeterd. Deze liep van het dorp Moerdijk langs 'de Hoek' (tegenwoordig Zevenbergse Hoek) naar het zuiden tot aan het Nieuwveer, dat lag even ten westen van de plaats waar nu de snelweg en spoorlijn Breda-Lage Zwaluwe de Mark kruisen. De zuidelijke aanlegplaats van dit veer is vanaf de brug nog te zien en even ten zuiden daarvan ligt het onlangs herbouwde en uitgebreide café Den Elsakker. Het Nieuwveer is vermoedelijk in 1518 in de vaart genomen en was evenals het Oudveer of Zwartenbergse Veer van de heer van Breda.⁷⁸ Vandaar liep de route via de Beek naar Princenhage. In november 1695 vroeg Johan van Vrijberge, lid van de Raad van State, of Breda wilde bijdragen aan een verbetering van deze route. Er zouden enkele bochten worden afgesneden en de dijk die het Nieuwveer verbond met het hoger gelegen land van Overveld zou worden opgehoogd. In januari 1696 besloot de stad om f 400,- bij te dragen.⁷⁹

Een ambitieuzer plan kwam in 1697 uit de koker van de Bredase koopman-ondernemer Johan Gerritsz. de Wyse.⁸⁰ Deze stelde het stadsbestuur voor om een weg aan te leggen naar Spaans-Brabant *tot voortsettinghe der commercie*. Het ging overigens om een oud idee, maar de tijdsomstandigheden leken gunstig want koning-stadhouder Willem III verbleef thans in Brussel en kon dus de helpende hand bieden bij het bewerken van de autoriteiten aldaar. In juli 1697 reisde een commissie uit het stadsbestuur naar het veldleger om met de koning en drossaard Bentinck te spreken over deze weg. De koning toonde zich bereid om een aanbevelingsbrief te schrijven aan de Brusselse autoriteiten. Wat later werd een rekest aangeboden aan de Staten-Generaal die het stuk voor advies doorzonden aan de Admiraliteit. De hele sollicitatie werd in oktober 1697 overgenomen door de Domeinraad. In mei 1698 – de vrede was inmiddels gesloten – was men nog steeds bezig Den Haag en de Admiraliteit te bewerken, maar daarna verneemt men er niets meer van.⁸¹ De politieke situatie verslechterde weer, want iedereen wachtte op een nieuwe Europese oorlog die in 1702 ook metterdaad uit zou breken.

Het kanaalplan van 1743

Vanaf ca. 1730 ging de Bredase handel en het ermee verbonden handelsverkeer hard achteruit. Illustratief zijn de opbrengsten van de douanerechten van het kantoor Breda van de Admiraliteit op de Maze die vanaf 1741 in enkele jaren tijds halveerden (zie diagram).⁸² Na de Vrede van Aken (1748) zette het verval verder door om ca. 1760 op een zeer laag niveau te stabiliseren. Wat er toen nog in Breda werd aangevoerd was grotendeels bestemd voor de lokale economie en de exportnijverheid. Voor een bespreking van de oorzaken van deze achteruitgang kan naar de handboeken worden verwezen, zodat we hier volstaan met te vermelden dat na ca.

1750 de Hollandse economie kromp en de in de Zuidelijke Nederlanden aangelegde vaarten en kasseiwegen de transitohandel van de Republiek zware concurrentie aandeden. Het werd voor Oost-België voordeliger om goederen aan te voeren via Oostende dan over de lastige landwegen door Staats-Brabant.



In de winter van 1742/43 besloot het Bredase stadsbestuur dat er iets moest gebeuren. 's-Hertogenbosch was in de zomer van 1741 begonnen met de aanleg van een steenweg op Luik en aanvankelijk schoot het werk hard op. De opbrengst van de Bredase douanerechten daalde in 1741-1742 met bijna een derde. Breda dreigde alle boten te missen en benaderde in januari 1743 dhr. Anemaat, secretaris van Steenberg, met de vraag of hij over wilde komen. Deze Anemaat is naar alle waarschijnlijkheid een zoon of kleinzoon geweest van de Sebastiaan Anemaat die in 1667 een kanaalplan had ontworpen. Aanvankelijk wilde men met hem overleggen over een voorgenomen bochtafsnijding, maar Anemaat bracht het gesprek al gauw op het oude idee van een kanaal naar de Moerdijk. In maart leverde hij een lange nota in op het Bredase stadhuis, waarmee men aan de slag kon.⁸³

Uit dit wijdloppige stuk blijkt dat Anemaat een behoorlijk inzicht heeft in de waterstaatkundige situatie rond de Mark. Als het zo doorgaat wordt de rivier volgens hem binnen enkele jaren helemaal onbevaarbaar. Bij dood tij of tegenwind is het heel moeilijk, zelfs voor ongeladen schepen, om de rivier op te varen, zodat er dan niets anders opzit dan te bomen. Wanneer het water valt, raakt menig schip aan de grond en dan moet er op de volgende vloed worden gewacht. Bij dood tij, windstilte of tegenwind doen schepen er nu soms acht tot tien dagen over om vanaf de Dintelmond Breda te bereiken. Anemaat ziet twee oplossingen voor het probleem. De eerste is de Mark en Dintel in hun oude staat terugbrengen, maar dat is onmogelijk, omdat de natuur zijn oude rechten zal hernemen. De andere oplossing is een kanaal aan te leggen dat loopt van de hoeve Ooievaarsnest even ten westen van Terheijden naar een plaats even ten westen van het gehucht Moerdijk. Dit moet zo breed zijn dat

twee met hooi of rijshout geladen schepen elkaar voorbij kunnen varen. Op de kaden aan weerszijden van de vaart moeten trekkpaden worden aangelegd. De sluis bij de Moerdijk kan in tijden van oorlog gebruikt worden om het land te inunderen. Voordeel is dat het water daar zoet is, terwijl een inundatie via Dinteloord brak water in de polders brengt, wat zeer schadelijk is voor de landbouw. De verbinding met Holland en Zeeland is met een kanaal verzekerd, zodat munitie en andere oorlogsbenodigdheden altijd kunnen worden aangevoerd. Het plan van 1743 keert dus terug naar een kanaal dat in Terheijden en niet in Breda begint en laat voor het eerst het militaire argument zwaar meewegen. Overigens was de Republiek toen nog niet in oorlog en was het hele buitenlandse beleid erop gericht om neutraal te blijven.

Op 22 juli wordt er een Haagse commissie geformeerd die raadshere Jan de Back van de Domeinraad gaat benaderen. Zij moeten hem het plan overhandigen met een kopie van de getekende kaart, de nota van Anemaat, een begroting en een verklaring van alle schippers die geregeld op Breda varen. Drie dagen later wordt gemeld dat de stukken zijn overhandigd. De Back vindt dat er een financieringsplan moet komen en dat Breda bij de Staten-Generaal een rekest moet indienen om het kanaal te mogen aanleggen. De Republiek verkeerde toen nog in een stadhouderloos tijdperk en de politieke invloed van de prins van Oranje Willem IV (1711-1751) was niet zo groot.

Bij het opstellen van de nota over de financiering worden de Tienraden ingeschakeld en op hun verzoek wordt dit aan hun wensen aangepast. De magistraat belooft ook niets zonder hun instemming te ondernemen. Voorts wordt de drossaard gevraagd de prins gunstig te stemmen. De Tienraden schatten het aantal schepen dat jaarlijks van en naar Breda vaart wat lager in dan de magistraat, namelijk 2.000 schepen en 100 kleine vaartuigen, terwijl zij menen dat jaarlijks 200 lasten tarwe en 1300 lasten andere granen worden aangevoerd (= 6.000 hectoliter tarwe en 39.000 hectoliter andere granen).⁸⁴

In het Bredase stadsarchief bevindt zich een dossier met daarin negen nota's over de financiering van de *f* 300.000,- die voor de aanleg van het kanaal nodig zijn.⁸⁵ Slechts één plan stelt dat het belasten van de scheepvaart geen zin heeft en dat Holland, de Generaliteit en de prins moeten betalen. Wanneer deze niet willen, dan is het beter dit idee over te laten aan het nageslacht, want de kooplieden zullen alles uit de kast halen om nieuwe heffingen te ontduiken. Afgezien van dit door een onbekende geschreven stuk met een wat pessimistische ondertoon, gaan de overige plannen uit van een financiering door middel van een obligatielening. Voor de rente en aflossing worden retributies geheven en enkele belastingen ingesteld die de partijen die voordeel hebben van het project op moeten brengen. Het gaat om: sluisgelden te heffen bij de twee schutsluizen, bruggelden te heffen bij de drie bruggen, een belasting op het passagiersvervoer, invoering van een stedelijke accijns op vlees, een belasting op de invoer van granen in de stad en hogere stedelijke accijnzen op wijn, gedestilleerd, turf en bier. In de meeste plannen wordt de kans op subsidies van Holland, de Generaliteit en andere hogere overheden laag ingeschat of als een memoriepost geboekt.

Een andere door burgemeester Bernard de Bringues opgestelde nota schat het vleesverbruik op 50 pond (23,44 kilo) per persoon per jaar oftewel 64 gram per dag.



4. Breda omstreeks 1600. Op de kaart is de verbreding van de haveningang te zien.

Hij vermoedt, maar heeft nogal wat twijfels daarover, dat de stad met militairen 10.000 inwoners telt. De Bredanaars verbruiken jaarlijks naar zijn idee per persoon 600 okshoofden wijn, wat, weer uitgaande van 10.000 inwoners, neerkomt op gemiddeld 14,4 flessen (“bouteilles”) wijn per persoon per dag. Het officiële plan komt zelfs uit op 36 flessen. Burgemeester Bringues zat te hoog met zijn schatting van het inwonertal; dit zal voor 1750 eerder op 9.000 personen gelegen hebben.⁸⁶ Het bestaat niet dat men in Breda gemiddeld 14 of 36 flessen wijn per dag opdrank, dus de schattingen van burgemeester Bringues zijn veel te hoog geweest. Wellicht moeten we aannemen dat een deel van de wijn weer werd uitgevoerd naar dorpen rondom de stad, maar aangezien boeren zelden of nooit wijn plachten te drinken, kan dit nooit veel geweest zijn. Volgens Bringues drinken 4.000 personen, waaronder ook vrouwen, gemiddeld 0,775 liter jenever per week, wat gevoegd bij de wijn nu ook niet bepaald weinig is. Het bierverbruik was in de achttiende eeuw veel lager dan de eeuw daarvoor. Hoewel deze schattingen veel te hoog zijn, wijzen deze cijfers toch op een wijdverbreid alcoholisme. Dit stemt ook overeen met het grote aantal kroegen in de stad en op gegevens uit de literatuur, waarin de achttiende eeuw wel als de ‘eeuw van de jenever’ (gin age) wordt aangeduid en het alcoholisme een groot sociaal probleem werd.

Bringues en enkele andere schrijvers stelden voor om een accijns op tabak in te voeren. Bringues schatte het aantal rokers op 6.000 (inclusief militairen) die gemid-

deld twee pijpen per dag rookten. Het leek hem een goed idee dat de stad een trek-schuitdienst zou openen op de Moerdijk. Deze zou op 1.560 passagiers per jaar kunnen rekenen. De beurtschippers mochten ook gerust een duit in de zak doen, want *deselve moeten nu werken als paarden en selfs boven vermooge*. Deze twee elementen werden niet in het officiële plan overgenomen. Alle nota's maken geen melding van de export van brandhout, rijshout en boekweit, producten die Staats-Brabant toen op grote schaal naar Holland uitvoerde.

Op 29 juli 1744 diende Breda officieel een rekest in bij de Staten-Generaal met het verzoek om het kanaal te mogen aanleggen. Vanaf dat moment zat alles tegen met als gevolg dat er niets van kwam.⁸⁷ In 1744 en volgende jaren raakte de Republiek tegen zijn wil betrokken in de Oostenrijkse Successieoorlog en in 1747 werd zelfs het nabije Bergen op Zoom door de Fransen ingenomen. In december 1744 overleed Anemaat en hij liet weliswaar een zoon na die secretaris van Terheijden was, maar deze man gold als niet zo kundig als zijn vader. Officieren van de genie die een advies moesten uitbrengen over het plan, hadden het te druk met de oorlogsvoorbereidingen en toen het eindelijk zo ver was, overleed de belangrijkste van hen, brigadier C. Draeck. Het advies van de genie was nodig omdat het kanaal zou kunnen leiden tot een verbetering van de inundatie van de zuidelijke waterlinie die van west naar oost door Staats-Brabant en het aangrenzende deel van Holland liep. In 1750 adviseerde de Raad van State uitgesproken positief omdat het kanaal de defensie zou verbeteren, maar in de Staten-Generaal ontstond verzet tegen het plan. Dit ging uit van enkele steden in zuidelijk Holland die bang waren dat een voor zeeschepen bevaarbaar kanaal van het Hollands Diep naar Breda hun handel zou beconcurreren. Het gevolg was opnieuw vertraging, waarna de Staten-Generaal op 26 mei 1751 na lang aandringen besloten dat het kanaal er wel mocht komen, maar dat het veel smaller moest worden. Er zou dan echter te weinig aarde uit de vaart komen om aan weerszijden behoorlijke kaden met een weg eroverheen aan te kunnen leggen, wat het project veel duurder zou maken, want aanvoer van grond was een kostbare zaak. In feite was het plan hiermee van de baan, mede dankzij Dordrecht dat een eeuw eerder nog wel bereid was geweest om met Breda samen te werken.

Na 1751 werd er niet serieus meer over dit plan onderhandeld, wel kwam het periodiek weer bovendrijven om dan weer snel in een lade te verdwijnen. In 1752-1754 werd op kosten van Holland en de Generaliteit de haven van Zevenbergen, die van Langatsveer door de stad heen liep om via de Rode Vaart in het Hollands Diep uit te komen, verbeterd. Dat kapitaal niet het probleem vormde, blijkt uit het gegeven dat er tenminste f 50.000.- in werd geïnvesteerd. Voor het scheepvaartverkeer was het echter geen goed alternatief, omdat deze vaart te smal was. Wat bij dit alles opvalt is de passiviteit van prins Willem IV, zijn echtgenote die van 1751 tot 1759 de voogdij voerde over haar minderjarige zoon, de latere prins Willem V en de Domeinraad. Het leek wel alsof de Oranjes geen interesse meer hadden voor de stad waar zij hun loopbaan in de Middeleeuwen begonnen waren. Mark en Dintel slibden ondertussen verder dicht, zodat de monden van de rivier na 1750 een voor een werden afgesloten met als laatste de Dintelmond die na een mislukte poging in 1808 in 1828 voorgoed dicht ging.⁸⁸

In de loop van de achttiende eeuw werd in de Oostenrijkse Nederlanden een heel netwerk van steenwegen en kanalen aangelegd. In 1781 circuleerde het gerucht dat men voornemens was vanuit Antwerpen een steenweg aan te leggen die naar het noorden tot aan de grens moest lopen. In de vergadering van het stadsbestuur van 19 februari 1781 wist de president-schepen Benjamin van der Borch te vertellen dat hij had gehoord dat zo'n weg er zou komen en dat het de bedoeling was om de route Antwerpen-Moerdijk te verbeteren. Hij was echter bang dat de route over Nieuwmoer zou lopen en vandaar rechttoe rechtaan naar de Moerdijk, waardoor Breda niet zou worden aangedaan *waar door dese stad van de passagie en het transitio van goederen en personen, schoon niet veel meer sijnde, int vervolg voor 't geheel daarvan soude wesen ontset en verstecken*. Hij had al vast actie ondernomen en zich tot de Domeinraad gewend. Deze had hem gemachtigd in Brussel te gaan onderhandelen en het daaraan te leiden dat de weg over Brasschaat naar Hoogstraten zou lopen, vanwaar men over Strijbeek Breda kon bereiken. Dit was nu niet bepaald een lijnrechte verbinding, maar wel in het voordeel van Hoogstraten en Breda. Als dit lukte zou de steenweg alleen nog naar Ulvenhout moeten worden doorgetrokken.⁸⁹ Uit een latere brief blijkt dat de Staten van Brabant aanvankelijk van plan waren om de route buiten Breda om te leiden, maar dat president Van der Borch het in Brussel voor elkaar had gekregen om het voor Breda schadelijke tracé verworpen te krijgen.⁹⁰

Benjamin van der Borch (1741-1804) stamde uit een Zutphens geslacht en was zijn loopbaan in de Baronie in 1770 begonnen als dorpsontvanger van Etten. In 1781 had hij het al gebracht tot voorzitter van de Bredase schepenbank en in 1785 zou hij worden benoemd tot drossaard van stad en land van Breda. Als drossaard was hij de machtigste man in de Baronie en had hij in Den Haag gemakkelijk toegang tot de hoogste kringen. Hij was daarnaast sinds ca. 1770 bezitter van het landgoed Valkenberg, dat halverwege Ulvenhout en Chaam lag. Zijn oudere broer Lucas (1738-1820) was kolonel in het Staatse leger en bezat sedert 1770 het aangrenzende landgoed Hondsdonk. Beide broers staken veel energie in het verbeteren van hun landgoederen, wat toen erg in de mode was. De heide werd in cultuur gebracht en met dennenbomen beplant, rond het landhuis werden vijvers, lanen en priëlen aangelegd. Het legde Benjamin geen windeieren en ondanks de Bataafse Revolutie die hem tijdelijk van zijn lucratieve ambt beroofde, bezat hij in 1797 toch nog onroerend goed ter waarde van f 56.000,-.⁹¹

Het mogelijk door Benjamin zelf bedachte plan kwam erop neer dat er vanaf de herberg "De Roskam" in Ulvenhout (gelegen tegenover de nog bestaande Pekhoef) een weg zou worden aangelegd die ten westen van het landgoed Hondsdonk liep.

Nadat Van der Borch in Brussel de besluitvorming in een voor Breda gunstige richting had weten om te buigen, werd in samenspraak met de hertog van Hoogstraten een tracé ontworpen dat over Hoogstraten zou gaan lopen en Breda niets zou kosten.⁹² In opdracht van Benjamin maakte de landmeter Colognac een kaart die in het Bredase Stadsarchief berust.⁹³ De getekende en schaars ingekleurde kaart, die in februari 1783 werd voltooid, heeft een buitenissig formaat van ongeveer 3 bij 1,5 meter. Op de kaart is te zien hoe vanaf de Pekhoef de oude landweg liep

tot ongeveer waar de beek de weg kruist, alwaar hij zich splitste in een route naar Strijbeek en een nog bestaande weg die naar Baarle liep. De nieuw ontworpen route volgde eerst de baan naar Baarle, liep over het landgoed Luchtenburg, dat in 1802 trouwens door Lucas van der Borch zou worden aangekocht, en takte daar af om in een rechte lijn naar de korenwindmolen bij de Goudsberg te gaan. Vanaf de molen werd een bestaande route gevolgd naar de Strijbeekse Beek die hier de grens vormde (en nog vormt) tussen het land van Breda en dat van Hoogstraten. Voordeel van deze route was dat hij helemaal over heidevelden liep, zodat er nauwelijks grond hoefde te worden aangekocht. Volgens de landmeter was het traject Roskam-grens 1639 Rijnlandse roeden lang (6,2 kilometer). Voor al dit werk kreeg landmeter Colognac *f* 126,125,- uitbetaald, terwijl Van der Borch voor zijn Brusselse reizen *f* 202,35 declareerde.⁹⁴

De aanleg van de weg was dus een politieke kwestie en de politieke wind is, zo bleek, nogal veranderlijk. De baron De Beelen, die het octrooi voor de weg over Hoogstraten op zak had, vertrok naar Amerika vermoedelijk om daar deel te nemen aan de Amerikaanse onafhankelijkheidsoorlog. De erfprins van Salm-Kyrburg, die ook hertog van Hoogstraten was, werd meerderjarig en dacht er heel anders over of was op andere gedachten gebracht. Er kwamen nieuwe plannen waarbij de route alleen door kleine dorpen zou lopen om bij Nispen op de grens uit te komen. De abt van Tongerlo en de heren van Wuustwezel en Loenhout, die in de Staten van Brabant veel invloed hadden, waren voorstanders van dit tracé omdat het over hun landerijen liep. De abt van Tongerlo had uitgestrekte bezittingen onder Kalmthout en Essen. Wanneer deze een goede verbinding kregen met Antwerpen, zou de waarde van dit land sterk toenemen. De toekomst van Antwerpen zag er eveneens rooskleurig uit omdat keizer Jozef II (1780-1790) van de Republiek eiste dat de Schelde weer open zou gaan, zodat de schepen onbelemmerd Antwerpen zouden kunnen bereiken.

In augustus 1783 gaf het stadsbestuur dit slechte nieuws door aan de Domeinraad. Het beste was dat Van der Borch in Brussel weer aan het werk ging, maar deze wilde dat alleen doen als de stad zijn reis- en vacatiekosten bleef vergoeden en dat kon de stadskas niet hebben. Nu had men onder de hand vernomen dat de ambassadeur van de Republiek in Brussel, Hendrik Hop, wel genegen was iets voor Breda te betekenen, maar er stak een addertje onder het gras. Wanneer hij demarches ging ondernemen in zijn kwaliteit als ambassadeur, moest hij dit rapporteren aan zijn lastgevers, de Staten-Generaal, maar dat was nu net niet de bedoeling, omdat men in dat college weerstand verwachtte. De oplossing zou zijn dat de prins zelf aan Hop een wenk zou geven om voor Breda aan het werk te gaan, want mocht het dan uit komen, dan kon Hop altijd daarnaar verwijzen.⁹⁵

Twee maanden eerder had het stadsbestuur nog eens aan de Domeinraad uitgelegd waardoor de stad economisch in verval was geraakt. Door de verlanding van de Mark waren handel en nijverheid achteruit gegaan en de handel op Luik was verlopen doordat men in Oostenrijks Brabant steenwegen en kanalen had aangelegd. Het garnizoen was te klein en wat er aan soldaten rondliep was arm of chronisch ziek, dus daar werd weinig aan verdiend. De lakenfabrieken en de brouwerijen waren in verval geraakt. Vroeger, aldus de heren van het stadhuis, bestonden er wel 80 brouwerijen die eigen schepen hadden, waarmee zij bier naar Amsterdam exporteerden.



5. Gezicht op Breda omstreeks 1614.

Nu waren er nog maar 12 brouwerijen, waarvan slechts vier iets voorstelden. Overigens moet hierbij worden opgemerkt dat het getal van 80 schromelijk overdreven was, aangezien er nooit veel meer dan 40 brouwerijen tegelijk in bedrijf zijn geweest. De kunst van het tendentius tellen en rekenen, die thans hoogtij viert, was rond 1780 dus al in zwang. Het getal van 12 brouwerijen in 1783 stemt wel overeen met de door ons gevonden gegevens. Wat nu te doen, aldus het Bredase stadsbestuur? Nodig was de geprojecteerde 'doorsnijding' van Terheijden naar de Moerdijk die, nu het Barrièretractaat door keizer Jozef II was opgezegd, ook voor de landsverdediging noodzakelijk was geworden. Het land zou derhalve de aanleg van dit kanaal voor zijn rekening moeten nemen. De stad zelf had onlangs een wagenveer op 's-Hertogenbosch opgericht dat goed liep. Nu moest er nog een steenweg op Antwerpen komen.⁹⁶

Op 13 oktober 1783 besloot de magistraat om zodra de steenweg over Hoogstraten tot aan de grens gelegd zou zijn, het aansluitende traject Strijbeek-Ulvenhout te laten aanleggen, mits de vrije uitvoer van kasseistenen uit de Oostenrijkse Nederlanden zou worden gegarandeerd. Hoewel er daarna nog enkele malen gecorrespondeerd werd over dit plan, liep de zaak vast.⁹⁷ In 1786 werd besloten de besprekingen in Brussel weer op te pakken, maar dit leidde niet tot enig resultaat. De Domeinraad werkte ook niet mee door ineens te eisen dat voor een nieuw octrooi voor het gebruik van de weg naar Ginneken en verder tot aan de

grens een kleine som gelds, een zogenaamde recognitie, moest worden betaald. Het stadsbestuur verweerde zich tegen deze claim met een beroep op het privilege van heer Raso van Gaveren uit 1290, waarin de stad het recht had gekregen om tol te heffen voor het gebruik van kasseiwegen. In deze jaren had de Domeinraad overigens wel andere zaken aan het hoofd: de positie van erfstadhouder Willem V werd vanuit Holland zwaar onder vuur genomen en in 1785 moesten de prins en zijn vrouw zelfs de wijk nemen naar Gelderland.⁹⁸ Ondertussen veranderde de hertog van Hoogstraten weer van mening, want in 1788 gaf hij opdracht aan zijn drossaard in Brussel gedaan te krijgen dat de steenweg over Hoogstraten zou lopen.⁹⁹ In dat jaar brak in de Zuidelijke Nederlanden een opstand uit, wat het onderhandelingsproces zeker heeft bemoeilijkt.

Voor Breda was dit geen reden om bij de pakken neer te gaan zitten, want in 1788 en volgende jaren werd een deel van de route op Maastricht verbeterd. Deze weg liep via Ulvenhout, Alphen, Bladel, Luyksgestel naar Lommel waar hij uitkwam op de route van 's-Hertogenbosch naar Hasselt. Er was overigens geen sprake van één route, maar van meerdere wegen waaruit de voerlieden alnaargelang het droog of nat was konden kiezen. In 1788 werd een geheel nieuwe zandbaan aangelegd tussen het gehucht Ter Koyen onder Bladel en het gehucht 't Loo onder Bergeyk. Twee jaar daarna werd daar een zandbaan aan toegevoegd die van 't Loo over de heide in zuidoostelijke richting liep om even ten noorden van de Lommelse barrière uit te komen op de nog in aanleg zijnde steenweg van Eindhoven naar de Luikse grens. Deze twee banen, die een nagenoeg recht verloop hadden, zijn terug te vinden op de kaart die de Boxtelse landmeter Hendrik Verhees in 1790-1794 maakte van de Meierij van 's-Hertogenbosch. Deze wegen zijn echter niet voor rekening van Breda aangelegd, want in het stadsarchief vond ik geen enkel stuk dat zelfs maar zijdelings naar deze activiteit verwees.¹⁰⁰

In het rapport dat mr. C. van Breugel in 1794 uitbracht aan de Raad van State over de economische toestand en de belastingheffing in de Meierij van 's-Hertogenbosch wordt gemeld dat de passagie van Lommel op Breda *bijna geheel te niet* was. In het rapport valt verder te lezen dat onlangs door Bladel een nieuwe weg is aangelegd en dat de passagie door Hoge en Lage Mierde niet veel meer voorstelt *door het verleggen van de route over zeekeuren nieuwen Dijk onlangs door de heide ver buiten deze plaats aangelegt*.¹⁰¹ Op de kaart van Verhees is ook een kaarsrechte baan aangegeven die van Netersel naar het noordwesten langs Westelbeers in de richting van Hilvarenbeek loopt. Wellicht is dat de nieuwe dijk die de Mierden links liet liggen, maar erlangs stonden bomen, terwijl de twee andere banen in 1794 nog boomloos waren, hetgeen erop wijst dat de dijk Netersel-Westelbeers er al enige tijd lag.¹⁰²

Nieuwe verhoudingen en oude ideeën

De inval van de Franse legers in de herfst van 1794 betekenden het einde van de na 1787 alleen nog door buitenlandse steun op de been gehouden Republiek. De erop volgende Bataafse Revolutie bracht een andere opvatting van de taak van de overheid en een vooral na 1805 doorzettende centralisatie. Bevordering van het economisch leven was voortaan een opdracht van de staat en dat betekende dat Den

Haag en later zelfs Parijs straatwegen en kanalen gingen aanleggen. De plannen werden opgesteld door deskundige ambtenaren en naar de mening van stads- of dorpsbesturen werd niet meer gevraagd. Realisatie van al die Haagse plannen zette pas goed door na 1806, maar deze materie valt buiten het bestek van dit artikel. Dat wilde echter niet zeggen dat oude ideeën als een steenweg naar Hoogstraten of een kanaal naar de Moerdijk zomaar verdwenen. In 1806 werd in Parijs besloten dat er een steenweg moest komen van Parijs naar Amsterdam en dat deze via Antwerpen en Breda zou lopen. Toen men in Breda daarvan hoorde, startte onmiddellijk een lobbyactie om de weg over Hoogstraten te leiden. De in 1806 gebruikte argumenten waren dezelfde als die van 1781! De Franse bureaucratie trok zich van al deze ideeën niets aan en verwaardigde zich zelfs niet met Breda in onderhandeling te treden. Daar zetelde slechts een onderprefect, in de hiërarchie van het keizerrijk een niet zo'n hoge rang.¹⁰³ De weg kwam er wel, liep over Zundert naar Breda, waarschijnlijk omdat dat de meest rechtstreekse verbinding was en de Franse ingenieurs niet van bochten hielden. Volgens een in 1811 vastgestelde classificatie van wegen voor het hele keizerrijk was deze weg de op een na belangrijkste.¹⁰⁴

Na het vertrek van de Fransen trad een 'vaderlands' bewind aan onder leiding van koning Willem I. Deze was nog niet tot koning uitgeroepen, of in 1814 richtten burgers en ingezetenen van Breda zich tot hem met een adres om het kanaal naar de Moerdijk aan te leggen, deze maal echter wel op rijks kosten. De koning liet de zaak door zijn ingenieurs onderzoeken die in 1818 tot de conclusie kwamen dat dit geen zin had en dat de kosten, die in het adres op ongeveer *f* 300.000,- waren geschat, zeker *f* 555.000,- zouden bedragen. In de Collectie Hingman bevindt zich nog een kaart uit januari 1815 van dit kanaal dat twee takken zou hebben, maar overigens veel leek op het plan van 1743.¹⁰⁵ Wie denkt dat het hiermee gedaan was, vergist zich, want in 1842 leverde waterstaatsingenieur A. de Geus een volgend kanaalplan af en in 1845 kwam de pas opgerichte Kamer van Koophandel en Fabrieken in Breda met een ander kanaalplan. Nieuw was deze maal wel, dat men er in Breda een spoorlijn naar Antwerpen aan vast wilde knopen. Niet vermeld wordt of deze dan ook over Hoogstraten diende te lopen.¹⁰⁶ Wel kreeg de stad in 1821 een straatweg via Terheijden en Zevenbergse Hoek naar de Moerdijk, vanwaar men met een stoomboot het Hollands Diep over kon steken naar het Eiland van Dordrecht.

Parijs wilde in 1806 een mooie rechte stenen weg naar Amsterdam, een der hoofdsteden van het steeds meer uitdijende empire. Nu wordt er een hogesnelheidslijn aangelegd die wederom beide steden zal verbinden en ook nu weer langs Breda loopt.

Conclusies

Het Bredase stadsbestuur heeft vanaf de vroege zestiende eeuw bewust en stelselmatig geprobeerd om de fysieke bereikbaarheid van Breda te verbeteren. Uit tal van documenten blijkt dat de heren op het stadhuis heel goed begrepen welke positie hun stad binnen een groter geheel innam. De Maastrichtenaren kregen bijvoorbeeld te horen, hoe voordelig Breda wel niet lag. Wij hebben wat te bieden, zo staat er, wilt u daar eens over nadenken ?



6. Breda omstreeks 1839.

De plannen mikten op een goede verbinding over water met Holland en Zeeland en een over land met Antwerpen en de streek rond Luik-Maastricht. Minder belangrijk waren de verbindingen met 's-Hertogenbosch en Bergen op Zoom. Wat wel in de loop der tijd veranderde, waren de accenten. Tot ca. 1680 stak men zijn energie vooral in de waterwegen, daarna werd deze verdeeld tussen land en water. Toen in de tweede helft van de achttiende eeuw de economie in de Zuidelijke Nederlanden aantrok, werd dat in Breda terdege opgemerkt en zinde men op mogelijkheden om de stad aansluiting te geven op het nieuwe Zuid-Nederlandse straatwegennet.

Binnen het technologisch kader van de vroegmoderne tijd betekende een grotere bereikbaarheid betere land- en waterwegen. Te land betekende dat vooral een met kasseistenen verharde weg of als dat te duur werd een goed opgemaakte, rechte zandbaan. Om deze cachet te geven konden daarlangs bomen worden geplant. Zo zag men van verre reeds de grote baan liggen die zo anders was als de kronkelende gebuurweg waarover de 'landlieden' met hun mestkarren reden. Te water betekende dat een vaarweg die diep genoeg was, niet te veel bochten had en niet te onderhevig was aan de grillen van de natuur. Wanneer deze een goede vaarweg schonk, zoals dat rond 1500 het geval was, werd dat in dank aanvaard, anders, zoals na 1650 toen de Mark een moddergeul vol banken en slikken werd, moest er een kunstmatige vaarweg komen. De lokale overheden waren dus niet passief, zoals in oudere literatuur nogal eens werd beweerd. Integendeel, zij waren steeds bezig en dat gold ook

voor de dorpsbesturen. Schout en schepenen van Princenhage legden in 1682/83 een steenweg aan, Ginneken deed dat samen met Breda. De vrijheid Hoogstraten maakte zich rond 1640 op om de Bovenmark bevaarbaar te maken.

Het waren vooral de bestuurders die het initiatief namen, een enkele maal was het een rijke koopman zoals Johan Gerritsz. de Wyse of kwamen de Tienraden als vertegenwoordigers van de ambachtslieden en neringdoenden in het geweer. De lokale bestuurders konden nooit op eigen houtje handelen, want altijd waren er 'hoge overicheden' wier welwillende medewerking nodig was om iets te bereiken. Voor Breda was dat in de eerste plaats de Domeinraad, maar soms moesten ook de Generaliteitsorganen in Den Haag gemasseerd worden of moest men de weg zien te vinden in het mistige circuit rond de Staten van Brabant in Brussel, waar de wind elke keer draaide. De medewerking van de Domeinraad hield niet over; met name na 1750 toont dit college nauwelijks interesse meer in de welvaart van Breda.¹⁰⁷

Reeds in de zeventiende eeuw zijn de plannen voorzien van uitgebreide bestekken met tekeningen op schaal en van nota's waarin de economische voordelen breed worden uitgemeten. Een plan, waarin werd aangegeven hoe de zaak gefinancierd moest worden, was toen al een normale zaak. De Republiek was immers een moderne samenleving waar alles om het geld draaide. Alles werd berekend en hoe meer het opbracht, hoe interessanter het was. Of de bedenkers van deze plannen nu uit Holland of uit Brabant kwamen, het maakte niet uit: zij telden overdag hun geld en droomden 's nachts van meer.

Dat neemt niet weg dat het resultaat van alle inspanningen achteraf bezien uiterst gering was. Rond de stad werden enkele steenwegen aangelegd en in Kempenland kwamen er een paar zandbanen bij. Politieke factoren speelden een grote rol, maar op de achtergrond speelt ook het feit dat de mens de natuur maar amper vermocht te corrigeren. Was de stad rond 1500 over water vanuit het noorden uitstekend bereikbaar, drie eeuwen later was het een tour de force geworden en zagen de schippers heel wat af, voordat zij in het Bredase aan konden leggen. Er zijn heel wat ge- en verboden uitgevaardigd tegen de modder en tegen de lieden die deze een handje hielpen, maar per slot van rekening haalde dat niets uit.

Rond 1800 kregen de kanaalplannen het karakter van een pavlov-reactie, die optrad wanneer het economisch slecht ging of wanneer men de economie wilde stimuleren. Het idee, dat in zijn eerste vorm van rond 1520 stamde, had een plaats gekregen in de leefwereld van bestuurders. Het werd overgeleverd en steeds weer opnieuw uitgeprobeerd. Burgemeester S.B. Jantzon van Nieuwland, een schoonzoon van Benjamin van der Borch, liet rond 1820 in het stedelijk archief een historisch onderzoek verrichten naar de kanaalplannen. Hij verwerkte zijn gegevens in een brochure over de afsluiting van de Dintelmond. De conclusie heeft een berustende, zelfs fatalistische ondertoon. Het beste, ja zeker, is de zandplaten in de rivier op te ruimen, dan kunnen de schepen er weer door. Weliswaar moet dat werk over 50 jaar worden herhaald, maar wat geeft dat? Deze oplossing is goedkoper en *om dat het boven het menselijk vermogen is, werken daar te stellen, die, zonder verandering en een gelijk voortdurende nuttigheid, de eeuwen verduren.* Hoe kunnen wij mensen, zo vond Bredaas eerste burger, iets bedenken dat over 50 of meer jaren nog even nuttig en nodig is als nu?¹⁰⁸

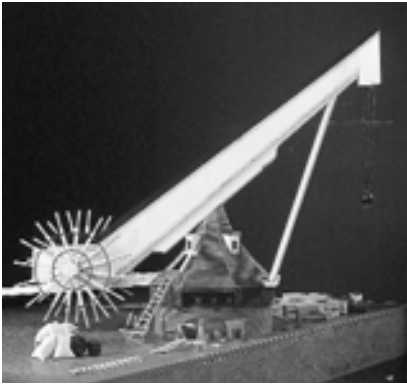
Bijlage

Financieringsplan voor het plan Terheijden – Moerdijk, 1743

Het plan is opgesteld door een commissie uit de magistraat, door deze goedgekeurd op 12 augustus 1743 en door de Tienraden goedgekeurd op 24 augustus 1743.

Bron: SAB, Oud Stadsarchief, inv.nr. 61

Nr.	Omschrijving	Begroot bedrag
1	volgens een oud-pachter van het trekpad varen er jaarlijks 3.000 schepen van en naar Breda 3.000 x 10 stuivers sluisgeld bij 2 sluisen	f 3.000,-
2	200 kleine vaartuigen die op- en afdrijven 200 x 6 stuivers sluisgeld bij 2 sluisen	f 120,-
3	3.500 passagiers jaarlijks die 6 stuiver passagiegeld betalen specificatie	f 1.050,-
	Beurtveer op Rotterdam 4 schepen, 1.000 passagiers per jaar	
	Beurtveer op Amsterdam 6 schepen, 600 passagiers	
	Beurtveer op Den Haag, 2 schepen, 600 passagiers	
	Beurtveer op Dordrecht, 2 schepen, 500 passagiers	
	Beurtveer op Leiden en Gouda, 200 passagiers	
	Beurtveer op Middelburg, 2 schepen, 200 passagiers	
	Beurtveer op Goes en Zierikzee, 300 passagiers waaronder "vele arbeiders"	
	Schepen op Hulst, Sluis, Schiedam enz., 100 passagiers	
4	bruggeld 3.200 schepen x 1 stuiver x 3	f 480,-
5	belasting op aangevoerde wijn per oxhoofd 20 stuiver 1.500 oxhoofden (360.000 flessen jaarlijks)	f 1.500,-
6	belasting op aangevoerde turf uit Holland jaarlijks 1.200 last	f 600,-
	turf uit Friesland en elders, verder hout, steen en Schotse steen kolen	f 300,-
7	belasting op ingevoerd graan jaarlijks 2.000 last tarwe, rogge, gerst, haver en ander graan 2.000 x 6 stuiver	f 600,-
8	vleesaccijns 24 ^{ste} penning (4,17% van de waarde)	f 2.200,-
9	belasting op gedestilleerd 1.600 potten (25.600 liter) per pot 1/2 stuiver	f 400,-
10	pacht van 387,7 hectare dijken en bermen langs het kanaal	f 500,-
11	bijdrage van de stad jaarlijks	f 1.250,-
12	dorpen in de Baronie	p.m.
13	subsidie van het land: "sulcx seer onseeker synde"	p.m.



7. Schaalmodel van de stadskraan.

ad punten 1 en 2

De Tienraden schatten het aantal schepen veel lager in namelijk op resp. 2.000 en 100.

ad punt 7

De Tienraden meenden dat slechts 1.300 lasten graan werden aangevoerd.

ad punt 12

Het is redelijk dat de dorpen ook wat bijdragen maar het lijkt verstandig dit niet in de begroting op te nemen, want de bewoners van de dorpen komen toch hun graan in de stad verkopen en dat wordt belast met de stedelijke straatmaat en andere belastingen. Oosterhout, Etten en Roosendaal hebben trouwens hun eigen havens. De meeste andere dorpen zijn arm.

AANTEKENINGEN

- ^{1.} Ik dank Karel Leenders, Otto van der Meij en Henk Muntjewerff voor hun commentaar en adviezen.
- ^{2.} Stadsarchief Breda (SAB), Oud Stadsarchief Breda, inv.nr. 225, ingekomen en uitgegane brieven: brieven en notities d.d. 25 september en 6, 18 en 20 oktober 1649. Hierna wordt steeds verwezen naar de nieuwe door dhr. IJsseling gemaakte inventaris en niet naar de inventaris-Hingman.
- ^{3.} C. Lesger en L. Noordegraaf, "Inleiding", in: Clé Lesger en Leo Noordegraaf, red., *Ondememers & Bestuurders. Economie en politiek in de Noordelijke Nederlanden in de late Middeleeuwen en vroegmoderne tijd* (Amsterdam, 1999), 27.
- ^{4.} Zie over de betekenis van een goede informatievoorziening in de vroegmoderne periode: C. Lesger, "De mythe van de Hollandse wereldstapelmarkt in de zeventiende eeuw", in: *NEHA-Jaarboek*, 62 (1999), 6-25.
- ^{5.} Martinette Bruwier red., *L'industrie de la pierre en Belgique de l'ancien régime à nos jours* Colloque du 20 novembre 1976 (Ath, 1976).

6. Over de Mark en Dintel is reeds veel geschreven, meestal vanuit een geografische optiek. De belangrijkste geraadpleegde artikelen zijn: Karel Leenders, 'De Mark' tussen Breda en Hazeldonk, in: *Hage*, nr. 12 (december 1974), 5-62; H. Vriend, "De rivier de Mark door de eeuwen heen", in: *Jaarboek De Oranjeboom*, 6 (1953), 11-37, 7 (1954), 81-90 en 8 (1955), 131-168; H. Vriend, "Flitsen uit het waters-taatsverleden van NW-Noordbrabant", in: *Jaarboek De Oranjeboom*, 10 (1957), 132-141 en 14 (1961) 140-157.
7. In de stad lagen langs de Mark overigens ook dijken.
8. Zie over deze materie: Jan de Vries, *Barges & Capitalism. Passenger transportation in the Dutch Economy (1632-1839)* (Utrecht, 1981) in het bijzonder 53-62; Jan de Vries en Ad van der Woude, *Nederland 1500-1815. De eerste ronde van de moderne economische groei* (2de druk; Amsterdam, 1995), 211-231.
9. Een goed voorbeeld van een reglement op zo'n wagenveer is dat van 1783 voor het veer van Breda op 's-Hertogenbosch; zie: SAB, Oud Stadsarchief, inv.nr. 83, d.d. 2 juli 1781.
10. G.J. Mentink en J. van Os, *Over-Betuwe. Geschiedenis van een polderland (1327-1977)* (Zutphen, 1985), 95-99.
11. Jan de Vries, *Barges & Capitalism*.
12. F.E.M. Vercauteren, *De aanleg van de straatweg 's-Hertogenbosch-Best als deel van de verbinding met Luik (1740-1745)* (Nijmegen, 1956).
13. Zie over het functioneren van het bestuur en de relaties tussen Den Haag en Breda de dissertatie van Otto van der Meij die naar verwachting in 2004 zal verschijnen.
14. Vriendelijke mededeling Henk Muntjewerff uit Breda, mei 2003.
15. F.A. Brekelmans, 'Het opslagmonopolie van Breda en de bruggen over de Bovenmark', in: *Jaarboek De Oranjeboom* 22 (1969), 29-50.
16. SAB, Collectie Havermans, inv.nr. 514 sub 177, bundel 3 (20ste-eeuwse nummering), p. 102 (nieuwe 20ste-eeuwse nummering); dit zijn aantekeningen gemaakt door de Bredase griffier Adriaan Havermans uit de verloren gegane domeinrekeningen van de heer van Breda uit de 14de, 15de en 16de eeuw.
17. Zelfde bron als in noot 12.
18. SAB, Nieuw Stadsarchief, inv.nr. 3619. Dit is een gedrukte brochure geschreven door burgemeester Jantzon van Nieuwland in 1820 getiteld "Beschouwing van het plan ter wederdigting van de rivier de Mark en Dintel, en de gevolgen daaruit te wachten, in het bijzonder voor de stad Breda". De burge-meester heeft vermoedelijk onderzoek verricht of laten verrichten in het oude stadsarchief, want zijn verwijzingen naar de stukken kloppen.
19. Gerard Otten, *De straten van Breda* (Tilburg, 1988), lemma's Haven en andere in aanmerking komende straten; zie ook: Jan Kamphuis, Gerard Otten, Kees van Roon en Ester Vink, *Een bijzonder stukje Bredase binnenstad* (Breda, 2002).
20. Van Goor, *Beschrijving*, 53.
21. SAB, Oud Stadsarchief, inv.nrs. 509-513; wij concentreerden ons op de uitgaven aan bouwmaterialen en arbeidslonen. In deze periode liep het rekeningjaar van de stadsrekeningen gelijk met het huidige kalenderjaar.
22. A.C.M. Kappelhof, 'Twee Bredase ondernemers en hun overheden', in: Clé Lesger en Leo Noordegraaf, red. *Ondernemers & Bestuurders*, 304
23. SAB, Oud Stadsarchief, inv.nr. 552, stadsrekening 1602/03, hoofdstukken uitgaven aan bouwwerkzaamheden.
24. SAB, Oud Stadsarchief, inv.nr. 10, d.d. 13 januari 1598.
25. SAB, Oud Stadsarchief, inv.nr. 561, stadsrekening 1612/13, hoofdstukken uitgaven aan bouwwerkzaamheden.
26. C.J.A.C. Peeters, "Het aanzien van de stad", in: *Geschiedenis van Breda. II. Aspecten van de stedelijke historie 1568-1795* (Schiedam, 1977), 280-282 en SAB, Oud Stadsarchief, inv.nr's 562 en volgende stadsrekeningen 1613/14 en volgende jaren, hoofdstukken uitgaven aan bouwwerkzaamheden.
27. SAB, Oud Stadsarchief, inv.nr. 566, stadsrekening 1616/17, hoofdstukken uitgaven aan bouwwerkzaamheden.
28. SAB, Oud Stadsarchief, inv.nr. 568, stadsrekening boekjaar 1619/20, hoofdstuk Allerhande ontvangsten; de vest dateert van 12 juni 1619, de koopsom bedroeg f 3.740,- en werd gefinancierd door de uitgifte van een obligatie op de stad.
29. SAB, Oud Stadsarchief, inv.nr. 595, stadsrekening boekjaar 1645/46, hoofdstuk uitgaven aan metselwerk e.d..

30. A.Th. van Deursen, *Maurits van Nassau 1567-1625. De winnaar die faalde* (Amsterdam, 2000), 149-152.
31. SAB, Oud Stadsarchief, inv.nr. 10, d.d. 29 september 1593, nr. 9, d.d. 27 februari 1595, nr. 10, 12 december 1596 en 21 februari 1597. De tolopbrengsten zijn verantwoord in de stadsrekeningen.
32. SAB, Oud Stadsarchief, inv.nr. 10, d.d. 8 januari 1597.
33. SAB, Oud Stadsarchief, inv.nr. 9, d.d. 31 januari en 20 april 1595 (twee mandaten).
34. SAB, Nieuw Stadsarchief, inv.nr. 3619 (zie noot 14), 23.
35. SAB, Archief Schepenbank Breda, inv.nr. 822, akte d.d. 25 mei 1619.
36. SAB, Archief Schepenbank Breda, inv.nr. 822, akte d.d. 7 augustus 1619; zie ook de akte d.d. 8 november 1619 over een stuk keiharde grond dat daar lag en dat moest worden verwijderd.
37. Nationaal Archief, Archief Nassause Domeinraad, inv.-Van Hoof, nr. 7994; Vriend, Flitsen, 132-133..
38. SAB, Oud Stadsarchief, inv.nr. 223, brief van W. Snellen d.d. 10 februari 1639.
39. Nationaal Archief, Archief Nassause Domeinraad, inv.nr. 7994.
40. Brekelmans, Het opslagmonopolie van Breda.
41. Nationaal Archief, Archief Nassause Domeinraad inv.nr. 7994, brief d.d. 18 oktober 1661.
42. SAB, Oud Stadsarchief, inv.nr. 225.
43. SAB, Oud Stadsarchief, inv.nr. 225 brief d.d. 9 juli 1648.
44. De notulen van de Domeinraad zijn over de jaren 1647-1650 slecht bijgehouden en vertonen grote hiaten, waardoor een reconstructie niet goed mogelijk is.
45. Nationaal Archief, Collectie Hingman (landkaarten en plattegronden), inv.nr. 1115; zie ook inv.nr. 1245. De familie Anemaat leverde ten tijde van de Republiek vele lokale bestuurders af en behoorde tot de plattelandselite.
46. Resolutie Domeinraad d.d. 17 augustus 1703; dit tarief is ook afgedrukt in het Groot Placaet-boeck, dl. V, 932..
47. Zie voor een korte biografie van deze onfortuinlijke vorst: R.E. van Ditzhuyzen, *Oranje-Nassau. Een biografisch woordenboek* (Haarlem, 1992), 146-148.
48. SAB, Oud Stadsarchief, inv.nr. 225, aantekening van Havermans d.d. 18 januari 1649.
49. SAB, Oud Stadsarchief, inv.nr. 225, d.d. november 1648.
50. B.J. Veeze, *De Raad van de prinsen van Oranje tijdens de minderjarigheid van Willem III 1650-1668* (Assen, 1932).
51. Nationaal Archief, Archief Nassause Domeinraad, inv.nr. 7994, brief stadsbestuur aan Domeinraad d.d. 8 maart 1650 (ontvangen in Den Haag d.d. 11 maart 1650).
52. G. Renting, *Verdronken land, herwonnen land. Historische geografie van het Eiland van Dordrecht* (Alphen aan den Rijn, 1993), 65.
53. SAB, Oud Stadsarchief, inv.nr. 28, resolutie d.d. 26 juli 1666. Voor een geschiedenis van de Tienraden zie: Otto van der Meij, "Decemviratus". De Bredase tienraad, 1541-1794: geschiedenis van een stedelijk college, in: *Jaarboek De Oranjeboom*, 54 (2001), 90-124.
54. Nationaal Archief, Archief Nassause Domeinraad, Inv.-Hingman nr. 9088, rekening van de domeinen in de Zwaluwe, boekjaar 1667, hoofdstuk Allerhande uitgaven, f 206v.
55. Gemeentearchief Dordrecht, Oud Stadsarchief Dordrecht, inv.nr. 51, resolutie Oudraad d.d. 17 mei 1667.
56. Gemeentearchief Dordrecht, Oud Stadsarchief Dordrecht, inv.nr. 51, resolutie Oudraad d.d. 16 oktober 1667.
57. Nationaal Archief, Archief Nassause Domeinraad, inv.nr. 7994, rekest aangeboden aan de Domeinraad d.d. 1 december 1667; idem, Nassause Domeinraad, inv.nr. 26, resolutie d.d. 1 december 1667.
58. Nationaal Archief, Archief Nassause Domeinraad, inv.nr. 7994, f 97r daterend van na 1 december 1667; SAB, Oud Stadsarchief, inv.nr. 28, resolutie Tienraden d.d. 16 januari 1668. Het serviesgeld was een vergoeding die de ingekwartierde soldaten kregen om er enkele levensbehoeften voor te kopen. De stad of de burgers schoten dit voor om het daarna gerestitueerd te krijgen van een van de gewesten. Voor de steden in Staats-Brabant was dat bijna altijd het gewest Holland.
59. Als voor, f 99r.
60. Als voor, f 124r- 131r (Hoge Zwaluwse Dijk) en f 132r (zeesluis bij Lage Zwaluwe).
61. Als voor, f 108r-f 114r (diverse nota's).
62. Als voor, f 155r.
63. Nationaal Archief, Archief Nassause Domeinraad, inv.nr. 27, passim.
64. SAB, Oud Stadsarchief inv.nr. 22, resolutie d.d. 10 maart 1688.

65. Vriend, De rivier de Mark, *Jaarboek De Oranjeboom*, 7 (1954), 81-85; Van der Meij, Decemviratus, 108-109; SAB, Oud Stadsarchief, inv.nr. 28 d.d. 26 mei 1656 (obstakels bij Prinseland).
66. Vriend, 'De rivier de Mark', *Jaarboek De Oranjeboom*, 8 (1955), 145 (het originele octrooi bevindt zich in Archief Nassause Domeinraad inv.nr. 7994); SAB, Oud Stadsarchief, inv.nr. 28, d.d. 1 juni 1663.
67. SAB, Oud Stadsarchief inv.nr. 23, resoluties d.d. 5 november en 13 december 1696 en 11 maart 1697.
68. Nationaal Archief, Archief Nassause Domeinraad, inv.nr. 26, resolutie d.d. 7 maart 1667.
69. SAB, Oud Stadsarchief, inv.nr. 24, resoluties d.d. 23 juni, 23 oktober en 10 november 1704.
70. Vriend, De rivier de Mark, *Jaarboek De Oranjeboom*, 7 (1954), 86.
71. Nationaal Archief, Archief Nassause Domeinraad, inv.nr. 7994.
72. Nationaal Archief, Archief Nassause Domeinraad, inv.nr. 7994, f 369r, resolutie van de Domeinraad d.d. 5 januari 1757.
73. Ton Kappelhof, 'De steenweg van Breda naar Princenhage', in: *Hage*, nr. 5 (september 1972), 3-32.
74. A.W. Jansen, 'Tolheffing op de weg van Breda naar Strijbeek 1684-1875', in: *Brieven van Paulus* 21 (1995/96), 91-114.
75. Jansen, Tolheffing, 95. Deze brug wordt tot 1800 in de officiële stukken steeds 'de Ginnekense brug' genoemd. De naam Duivelsbrug is later in gebruik gekomen.
76. SAB, Oud Stadsarchief, inv.nr. 2608, octrooi d.d. 5 december 1692 gegeven te Whitehall in Londen.
77. Zie noot 71.
78. Leenders, De rivier 'de Mark' (1974), 32-33.
79. SAB, Oud Stadsarchief, inv.nr. 23, resoluties d.d. 22 en 24 november 1695 en 17 januari 1696.
80. Zie over deze man: A.C.M. Kappelhof, 'Zaken doen over grenzen heen. De Bredase kooplieden Johan (1636-1725) en Cornelis de Wyse (1640-1704)', in: *Jaarboek De Oranjeboom*, 55 (2002), 142-180.
81. SAB, Oud Stadsarchief, inv.nr. 23, resoluties d.d. 18 en 22 juli, 2 augustus en 31 oktober 1697 en 5 mei 1698.
82. Johan de Vries, *De economische achteruitgang der Republiek in de achttiende eeuw* (2de druk; Leiden, 1968), 186-188 (opbrengsten convooien en licenten admiraliteit op de Maze 1698-1795). Het is mogelijk dat de smokkel toenam of dat de commiezen van de douane meer door de vingers zagen, waardoor de cijfers lager uitvielen, maar de tendens is overduidelijk en daar gaat het hier om.
83. SAB, Oud Stadsarchief, inv.nr. 60, resoluties 24 januari, 11 en 25 maart 1743; de nota is in zijn geheel afgeschreven in de resolutie van 25 maart (f 19r-f 36v).
84. SAB, Oud Stadsarchief, inv.nr. 60, resoluties d.d. 22 en 25 juli, 12 en 29 augustus, 3, 5 en 9 september 1743; idem, Oud Stadsarchief, inv.nr. 28, resolutie Tienraden 24 augustus 1743. Nationaal Archief, Archief Nassause Domeinraad, inv.nr. 7994, rekest van de schippers aan de prins van Oranje d.d. 23 juli 1743; aangenomen is dat in de nota's met Amsterdamse lasten is gerekend, omdat dit toen de overheersende graanmaat voor grote hoeveelheden was.
85. SAB, Oud Stadsarchief, Inv.-Hingman nr. 415i.
86. A.C.M. Kappelhof, 'De Bredase bierbrouwerijen 1397-1750. De geschiedenis van een exportnijverheid', in: *Jaarboek De Oranjeboom*, 51 (1998), 59.
87. De gegevens over wat er na 1 januari 1744 gebeurde ontleende ik aan: G.G. van der Hoeven, *Geschiedenis der vesting Breda* (Breda, [1868]), 261-266.
88. Van der Hoeven, *Vesting Breda*, 266-271.
89. SAB, Oud Stadsarchief, inv.nr. 83, resolutie d.d. 19 februari 1781 met insertie van een resolutie van de Domeinraad d.d. 15 februari 1781.
90. SAB, Oud Stadsarchief, inv.nr. 330, brief stadsbestuur aan de Domeinraad d.d. 13 augustus 1783.
91. J.H. van Mosselveld, 'Het landgoed Valkenberg bij Gilze', in: *Jaarboek De Oranjeboom*, 13 (1960), 154-179 en A.R.M. Mommers, *Brabant van Generaliteitsland tot gewest* (dl. II; Utrecht/Nijmegen, 1953), 338-339 (biografische gegevens). De schatting van de onroerendgoedwaarde was na aftrek van hypotheeklasten, dus een netto bedrag.
92. SAB, Oud Stadsarchief, inv.nr. 330, brief van het stadsbestuur aan de Domeinraad d.d. 13 augustus 1783.
93. SAB, Oud Stadsarchief, inv.nr. 1879.
94. SAB, Oud Stadsarchief, inv.nr. 730, stadsrekening boekjaar 1782/83; hoofdstuk Allerhande uitgaven, f 68 v en 69r.
95. SAB, Oud Stadsarchief, inv.nr. 330, brief stadsbestuur aan de Domeinraad d.d. 13 augustus 1783. Hendrik Hop was de vader van de nog steeds bekende Haagse hopjes. Zie over hem een biografie in: *Nieuw Nederlands Biografisch Woordenboek*, dl. IV, p. 783.

- ^{96.} SAB, Oud Stadsarchief, inv. nr. 330, brief stadsbestuur aan Domeinraad d.d. 19 juni 1783; idem, Oud Stadsarchief, inv.nr. 83, d.d. 2 juli 1781 (reglement wagenveer op 's-Hertogenbosch).
- ^{97.} SAB, Oud Stadsarchief, inv.nr. 84, resoluties d.d. 13 oktober, 13 november, 1 en 8 december 1783.
- ^{98.} SAB, Oud Stadsarchief, inv.nr. 85, resolutie d.d. 19 april 1786 en inv.nr. 304, brief stadsbestuur aan Domeinraad d.d. 15 juni 1786.
- ^{99.} W. Rombauts, "De 'steenweg' te Hoogstraten, 1357-1788", in: J.P.A. Coopmans en A.M.D. van der Veen, *Van blauwe stoep tot Citadel* ('s-Hertogenbosch, 1988), 100.
- ^{100.} Onderzocht werden voor de periode 1787-1791: de resolutiën van het stadsbestuur, de grote stadsrekeningen en de bundels met ingekomen en uitgegane brieven.
- ^{101.} NN. Meihuizen ed., "Beschreeve staat van de Meijerij (1794)", in: *Historia Agriculturae*, 8 (1965), 209 (Bladel), 245 (Lommel) en 343 (Hoge Mierde). Achterin deze bronnenpublicatie bevindt zich een facsimileuitgave van de kaart. Het origineel bevindt zich in de Brabanticacollectie op de Universiteit van Tilburg (voorheen Collectie Provinciaal Genootschap van Kunsten en Wetenschappen in Noord-Brabant).
- ^{102.} Door Kempenland liep overigens ook nog een landweg van Heusden naar het zuiden. De nog bestaande Heusdense baan die van Oisterwijk naar het noorden loopt was daar een onderdeel van.
- ^{103.} K. Leenders (bewerkt door W. Houben), "Romeinen en Frans en gingen de E-10 voor. Elke kei van de Napoleonsweg kostte een kwartje", in: *Dagblad De Stem*, 17 januari 1972, speciaal E-10 nummer.
- ^{104.} Auke van der Woud, *Het lege land. De ruimtelijke orde van Nederland 1798-1848* (Amsterdam, 1987), 147.
- ^{105.} Van der Hoeven, *Vesting Breda*, 272; Nationaal Archief, Collectie Hingman, inv.nr. 1249.
- ^{106.} Vriend, *De rivier de Mark, Jaarboek De Oranjeboom*, 8 (1955), 148-149.
- ^{107.} Een goed voorbeeld van dit onbegrip is te vinden in: SAB, Oud Stadsarchief, inv.nr. 308, brief stadsbestuur aan Domeinraad d.d. 2 maart 1790.
- ^{108.} Mosselveld, Valkenberg, 171; de brochure in: SAB, Archief Secretarie 1815-1925, inv.nr. 3619.