

# De begrinding van de Horenhilschedijk tussen Hooge en Lage Zwaluwe

door

ADA PEELE

## *Inleiding*

De Horenhilschedijk vormt al eeuwen de directe verbinding tussen de dijkdorpen Hooge en Lage Zwaluwe. Het is nu een vrij smalle geasfalteerde weg die het gehele jaar goed begaanbaar is, maar dat is niet altijd zo geweest. Vóór 1852, in dat jaar werd de dijkweg begrind, was deze weg onverhard. Bij droog weer was de dijk redelijk begaanbaar, maar wanneer het begon te regenen werd de weg één grote modderpoel. Vooral 's winters was de weg onbegaanbaar. In zijn boek *Ferdinand Huyck* geeft schrijver Jacob van Lennep een treffende beschrijving van een onverharde weg tijdens een zware regenbui.



1. De Horenhilschedijk in 2003. Het dorp in de verte is Lage Zwaluwe.

Nauwelijks was ik (Ferdinand Huyck) tien schreden verder gegaan of de wolven ontlastten zich in dikke regendruppels, met zware hagelstenen doormengd. Grote plassen, waarin de neerstortende regen blinkende waterbellen vormde en witte hopen hagelstenen vulden in een ogenblik de rijsporen en andere oneffenheden van de weg en maakten mij het voortgaan hoe langer hoe moeilijker. De

ganse weg werd week als pap: toen eenmaal mijn schoenen doornat waren, draafde en klotste ik door dik en dun, door plassen en modder heen.<sup>1</sup>

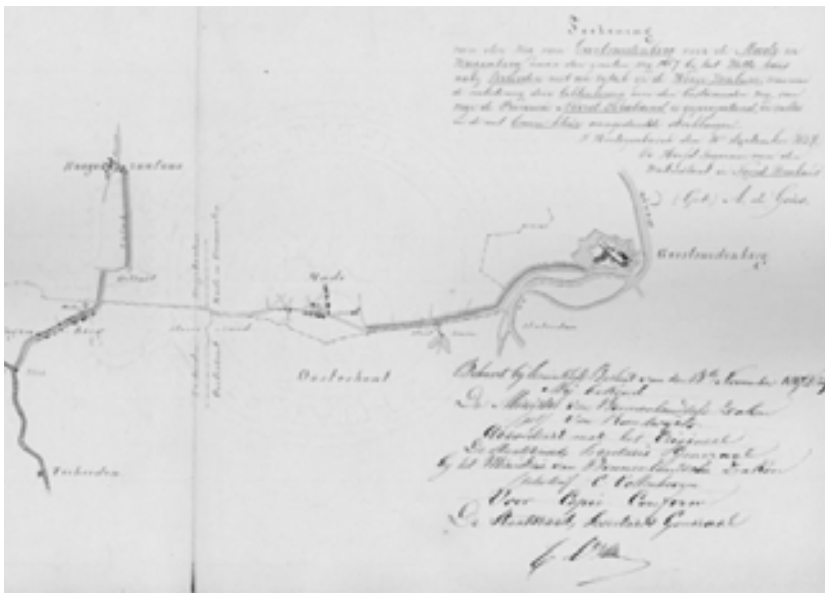
Voor de inwoners van de voormalige gemeente Zwaluwe en andere gebruikers van de onverharde dijkweg was het geen pretje om bij slecht weer gebruik te moeten maken van de Horenhilschedijk. Rond 1846/1847 stelde een aantal Zwaluwnaren aan het gemeentebestuur voor om de Horenhilschedijk te verharderen. Het belang van een goed begaanbare dijkweg werd ingezien en het gemeentebestuur besloot de weg te laten 'beschulpen'. Voordat met het project kon worden begonnen moest het Zwaluwse dorpsbestuur zorgen voor de benodigde financiële middelen en dat was bepaald geen sinecure.

In dit artikel ga ik nader in op de problematiek rond de financiering en de realisering van het verharderen van de Horenhilschedijk en de financiering van het onderhoud van deze dijk. Zoals u kunt lezen, werd het een langdurig project.

### *Verbetering van de dijkweg*

Hoewel de slechte begaanbaarheid van de Horenhilschedijk voor de inwoners van de beide Zwaluwen en andere gebruikers van deze dijk een groot probleem was, werd vóór 1847 hier tegen toch nog niets ondernomen. Dit gebeurde pas op 15 juli 1846 nadat bekend werd dat de weg van Geertruidenberg via Made en Wagenberg naar de Rijksweg nr. 7 door Provinciale Staten van Noord-Brabant tot provinciale weg was verklaard en bestraat zou worden. Met financiële steun van de gemeente Zwaluwe werd Hooge Zwaluwe vanaf de Brandestraat, bij café De Zon van A. Biestraten, op de nieuwe provinciale weg aangesloten. De kosten van deze aansluiting waren begroot op f 23.276,-. De weg zou 4.293 el lang worden met een breedte van 3 el. Voor het bestraten van de provinciale weg diende een bedrag van f 24.000,- door de vijf betrokken gemeenten: Geertruidenberg, Zevenbergen, Terheijden, Made en Drimmelen en Hooge en Lage Zwaluwe, naar evenredigheid van het belang van de deelnemende gemeenten, te worden opgebracht. De totale kosten van de provinciale weg werden geraamd op f 60.000,-. De provincie droeg f 36.000,- bij. Een aantal Zwaluwnaren opperde het idee om de Horenhilschedijk te verharderen. Genoemd voorstel werd door het dorpsbestuur van Zwaluwe overgenomen. Het bestuur was van mening dat anders in hoofdzaak de bewoners van Hooge Zwaluwe van de provinciale weg zouden profiteren en dat het dorp Lage Zwaluwe en aangrenzende gehuchten van dit gemak verstoken zouden blijven. Het zou in het belang van de gehele gemeente zijn wanneer genoemde dijk als verbindingsweg met de provinciale weg werd verbeterd.<sup>2</sup>

Omdat het bestuur het bestraten van de dijk te kostbaar vond, de realisering van de verbinding met de nieuwe provinciale weg had de gemeente ook al veel geld gekost, werd in eerste instantie gedacht de weg te beschulpen. Bij het beschulpen werden schelpen (kalk) aangebracht ter verharding van de weg. Ook nu wordt dit nog toegepast voor bijvoorbeeld de aanleg van voetpaden. Ondanks de goede zorgen die het bestuur van de Groote Zonzeelsche polder aan het onderhoud van de weg besteedde, was de weg vooral tijdens de herfst en de winter praktisch onbegaanbaar.



2. Tekening uit 1847 van de provinciale weg van Geertruidenberg via Made en Wagenberg naar Rijksweg nr. 7 met een aftakking bij Wagenberg naar Hooge Zwaluwe.

Om onverharde wegen goed begaanbaar te houden waren voorschriften opgesteld. In Noord-Brabant werden deze wegen volgens provinciaal voorschrift voorzien van een evenwijdig algemeen karrenspoor, het zogenaamde Brabantse spoor. In 1817 was het initiatief daartoe al ontstaan, maar het duurde tot 1 juli 1832 voor de verordening in werking trad. Alle voertuigen, behalve de vrachtkarren die van de verharde wegen gebruik maakten, moesten aan de “binnenkant van de omloop der velgen een maat hebben van een el, vier palmen, een duim en drie strepen Nederlandse maat”, ongeveer 1.10 meter. Het was niet toegestaan met een bredere wagen, zoals de Limburgse wagen, op Brabants grondgebied te komen. In de herfst werden de binnenwegen, als de karrensporen te diep waren geworden, afgesloten door middel van het plaatsen van palen in de grond. In het voorjaar werden deze zogenaamde hinderpalen er dan weer uitgetrokken.

#### *Speciale regels voor het rijden op de Horenhilschedijk*

In Zwaluwe golden speciale regels met betrekking tot het berijden van onder andere de weg op de Horenhilschedijk. Deze voorschriften werden naar aanleiding van de wet van 29 juni 1851 (Staatsblad no. 85) tijdens een raadsvergadering in juni 1854 vastgesteld. Bij dooi en aanhoudend nat weer mocht gedurende de tijd die door B. en W. bepaald werd de weg niet bereden worden door rij- of voertuigen met twee wielen, waarvan de vellingen een gewone breedte van vijf duim of daaromtrent hadden en die zwaarder dan 425 Nederlandse ponden beladen waren.

Voertuigen met vier wielen, waarvan de vellingen de voornoemde breedte hadden, mochten niet zwaarder beladen zijn dan 550 Nederlandse ponden. Indien de vellingen breder waren, dan werd voor iedere duim dat ze breder zouden zijn een verhoogde vracht van 50 Nederlandse ponden toegestaan. Wanneer vermoed werd dat voertuigen te zwaar beladen waren, dan hadden de “beambten van politie”, de tolgaarders of tolpachters, de opzichters en ook de werkers aan de weg de bevoegdheid en zelfs de plicht deze voertuigen aan te houden en ze naar de dichtsbij zijnde waag, een plaats waar van overheidswege goederen gewogen konden worden, of een andere door B. en W. aan te wijzen plek op te brengen om daar ontladen en gewogen te worden. Wanneer er geen overtreding geconstateerd werd dan zou voor het opont-houd een vergoeding van *f* 2,- uit de gemeentekas worden gegeven. Wat betreft het (karren)spoor op de Horenhilschedijk: op bevel van de politiebeambten diende het spoor op de dijk te worden verlegd en mocht het oude spoor niet langer meer worden bereden. Bij dooi en aanhoudend nat weer mocht er gedurende de tijd, aange-wezen door B. en W., niet meer dan twee beladen rij- of voertuigen achter elkaar hetzelfde spoor berijden. Overtreders van bovengenoemde bepalingen zouden worden gestraft met een geldboete die varieerde van drie tot zes gulden ten voordele van de gemeentekas. Wanneer beambten van de politie een overtreding constateerden dan zouden zij hiervan een proces-verbaal opmaken. De tolgaarders, tolpachters, op-zichter en werkers dienden meteen aangifte te doen bij de burgemeester die van de overtreding een proces-verbaal opmaakte. Deze maatregelen konden niet voorkom-en dat de Horenhilschedijk bij slecht weer moeilijk of niet begaanbaar was. Er was maar een remedie: de dijkweg diende verhard te worden.

### *Sponsors gezocht!*

Het verbeteren van de dijkweg kostte uiteraard geld. Tevens wilde het gemeen-tebestuur de bestaande kei- en straatweg in Hooge Zwaluwe in orde laten brengen. Omdat het dorpsbestuur krap bij kas zat moesten sponsors gezocht worden. Het be-stuur was van mening dat iedereen die belang had bij de verbetering van de dijkweg bij de financiering van het project betrokken diende te worden. Dit waren:

- de Grootte Zonzeelsche polder die met het jaarlijkse onderhoud van de dijk en van de straatweg belast was;
- de gemeente Zwaluwe ten gerieve van haar inwoners;
- de Nassause Domeinraad van Z.K.H. prins Frederik (Willem Frederik Karel, 1797-1881), prins der Nederlanden, zoon van Willem I, gehuwd met prinses Louise van Pruisen) vanwege het veel gemakkelijker kunnen vervoeren van veld-producten afkomstig van de domeingronden.

De totale kosten van het project werden geraamd op *f* 3.000,-. Vanwege het voordeel dat zou voortkomen uit de verbetering van de dijk werd verwacht en ge-hoopt dat iedere belanghebbende een bijdrage van *f* 1.000,- zou geven. Ook vleide het gemeentebestuur zich met de gedachte dat de Provincie het onderhoud van de dijkweg op zich zou nemen. Dit idee werd ingegeven door het feit dat de Provincie



3. Een zandweg in het Mastbos bij Breda.

Noord-Brabant zich financieel inzette voor de aanleg en verbetering van wegen. Het dorpsbestuur van Zwaluwe ging aan de slag om de benodigde gelden voor de verbetering van de weg binnen te krijgen, maar dat viel niet mee. Er moest heel wat geschreven en gepraat worden voordat het bestuur over voldoende gelden kon beschikken om het plan te realiseren.

#### *De Grootte Zonzeelsche polder*

Een van de belanghebbenden was de Grootte Zonzeelsche polder. Tijdens de raadsvergadering van 18 december 1847 werd een brief opgesteld, gericht aan het bestuur van de Grootte Zonzeelsche polder te Terheijden. In dit schrijven werd uitgelegd waarom de Horenhilschedijk beschulpt zou moeten worden. Omdat de weg van Geertruidenberg naar Willemstad met klinkers bestraat zou worden, hadden een aantal inwoners van de gemeente Zwaluwe kenbaar gemaakt dat nu ook de rijweg over de Horenhilschedijk van Hooge Zwaluwe naar de Gaete “eene gelijksoortige verandering mogt ondergaan”. Daarbij kwam dat de heer Frans Adolph. van Seters, aannemer in Zwaluwe en tevens wethouder, had gezegd dat hij in staat was genoemde weg op een voordelige wijze te beschulpen en wel voor *f* 1,50 per strekkende el. Dit hield in dat er een weg met een “uitgestrektheid” van circa 1.800 el gelijkgemaakt diende te worden.<sup>3</sup> Door het beschulpen van de dijk zou de voortgang op deze steeds drukke en soms moeilijke passage aanmerkelijk worden verbeterd. Het bestuur van de Grootte Zonzeelsche polder was verantwoordelijk voor het

onderhoud van de Horenhilschedijk. Het gemeentebestuur merkte in genoemde brief op dat het gaarne wilde bekennen dat het bestuur steeds de meeste zorg besteedde aan de dijk om deze in berijdbare staat te houden, maar dat het polderbestuur wel moest instemmen met het feit dat de toestand van de dijk meestal zeer slecht was. Wanneer de inwoners van Hooge en Lage Zwaluwe een goede weg wilden hebben, dienden zij daar ook wat voor over te hebben en zij hadden dat ook. Het gemeentebestuur dacht dat ook het polderbestuur niet onverschillig zou staan tegenover het idee om de Horenhilschedijk te verbeteren en dat genoemd bestuur ook wilde meewerken aan de realisatie van zo'n nuttig doel.

Er werd aan het polderbestuur het verzoek gedaan om na te gaan hoeveel het onderhoud van genoemde weg gemiddeld per jaar over een periode van tien jaar had gekost en dit bedrag door de penning-20 te kapitaliseren in twee of drie jaarlijkse termijnen, naar gelang van de uitkomst, aan de gemeente Zwaluwe uit te keren. De gemeente zou dan genoemde weg voor eigen rekening beschulpen en tevens het onderhoud, ook dat van de Kerkdijk, overnemen van de Zonzeelsche polder. Er werd verzocht om genoemd voorstel "ter inwilliging" voor te leggen aan de ingelanden van de Grootte Zonzeelsche polder.<sup>4</sup> Tijdens de eerste algemene vergadering van de ingelanden werd besloten om het dorpsbestuur van Zwaluwe in overweging te geven of het niet raadzaam zou zijn dat de gemeente zelf aangaf voor welk bedrag zij genoemd onderhoud wilde overnemen. Het was namelijk niet mogelijk de exacte onderhoudskosten van beide wegen te bepalen omdat de laatste tijd het onderhoud niet afzonderlijk was aanbesteed. Op 25 januari 1848 schreef het gemeentebestuur terug dat het onderhoud van de Horenhilschedijk gemiddeld *f* 75,- per jaar zou kosten. De onderhoudskosten voor de straatweg bedroegen *f* 25,-. Na de verbetering van de dijk- en de straatweg zou het gemeentebestuur voor altijd het onderhoud van deze twee wegen van het polderbestuur overnemen. Het polderbestuur kon genoemd onderhoud van het gemeentebestuur voor respectievelijk *f* 1.500,- en *f* 500,- afkopen. Tijdens de vergadering van de stemhebbende ingelanden van de Grootte Zonzeelsche polder op 29 januari 1848 werd besloten om het gemeentebestuur van Zwaluwe voor de afkoop van het onderhoud van de Horenhilschedijk en de kei- en straatweg door Hooge Zwaluwe een bedrag van *f* 1000,- te geven volgens de in die tijd gestelde en bij het gemeentebestuur bekende voorwaarden dat indien men een tol zou plaatsen, de ingelanden geen tol zouden hoeven te betalen en dat het onderhoud van de Horenhilschedijk door het gemeentebestuur van Zwaluwe overgenomen zou worden.<sup>5</sup>

### *Een schulp- of kiezelweg?*

Het bestuur van de Zonzeelsche polder vroeg zich af of een kiezel- of grindweg niet de voorkeur verdiende boven een schulpweg. Ervaring had geleerd dat eerstgenoemde wegen "deugdzamer en duurzamer" waren dan schulpwegen en ook goedkoper waren in onderhoud, terwijl de aanleg niet duurder was dan die van een schulpweg.<sup>6</sup> Aanvankelijk kon het Zwaluwse gemeentebestuur er niet over eens worden of op de Horenhilschedijk een schulpweg of een kiezel- of grindweg aangelegd zou worden. De meningen liepen hierover nog ver uiteen. Op zware kleigron-





4. De Dorpsstraat (nu Spoorstraat), een stukje van de kei- en straatweg in het dorp Hoge Zwaluwe, omstreeks 1930.

den prefereerde men grindwegen en op lichtere kleigronden schulpwegen. Wanneer het voorstel een gewillig oor vond bij de ingelanden, dan zou het gemeentebestuur van Zwaluwe bij deskundigen te rade gaan. Er zou gekozen worden voor de goedkoopste wijze van verharden en ook voor wat het meest doelmatige zou zijn voor wat betreft het onderhoud. Op advies van het bestuur van de Grootte Zonzeelsche polder werd uiteindelijk besloten op de Horenhilschedijk een kiezel- of grindweg aan te leggen.

#### *Verbetering van de infrastructuur*

In Nederland waren aan het eind van de 18<sup>e</sup> eeuw de wegen buiten de steden vrijwel overal onverhard. Zo was de weg tussen Tilburg en 's-Hertogenbosch aan het einde van de 18<sup>e</sup> eeuw nog niet verhard. In Noord-Brabant waren maar enkele straatwegen te vinden, met name rond Breda: Breda-Ginneken (1683), Breda-Princenhage (1683-84) en Breda-Terheijden en Teteringen (1692).<sup>7</sup> In 1795 beschikte de Republiek slechts over 400 kilometer straatweg. Wegenaanleg was een aangelegenheid van de plaatselijke autoriteiten. In de Franse Tijd werden veel straatwegen aangelegd.

Van 1806 tot 1813 hadden deze wegen vooral een politiek en militair belang. Parijs moest een verbinding krijgen met de belangrijkste steden in het Franse Rijk, waartoe ook Amsterdam behoorde. Ook konden de legers snel worden verplaatst en bevoorrad. Tevens boden de straatwegen de mogelijkheid om berichten per koerier te verzenden. De bestaande, onverharde en nogal grillig lopende wegen, waren daarvoor niet geschikt. In de periode 1795-1813 was de verbetering van de mobiliteit een veelbesproken onderwerp. Er kwamen een groot aantal plannen voor de aanleg van verharde wegen op tafel, zoals onder andere een weg van Vught naar Helvoirt. In het begin van de 19<sup>e</sup> eeuw werd begonnen met de aanleg en verbetering van de

infrastructuur. Zo werd bijvoorbeeld een aantal onverharde wegen verhard. Het keizerlijk decreet van 16 december 1811 bevatte richtlijnen voor de aanleg en verbetering van wegen, verdeeld in drie klassen, in het gehele Franse Rijk. Er moest een wegennet komen dat zou bestaan uit verharde, rechte wegen, geprojecteerd van kerktoren naar kerktoren. Vanuit Parijs werden de wegen naar Holland gepland via 's-Hertogenbosch en Breda. Onder Napoleon was er ongeveer 165 kilometer aan straatwegen bijgekomen. Toch waren in de eerste decennia van de 19<sup>e</sup> eeuw nog grote delen van ons land alleen bereikbaar via zandwegen en karrensporen. Zo waren tot 1821 in Overijssel nog geen straatwegen te vinden, in Drenthe tot 1823 en in Friesland en Groningen had men in 1827 nog geen straatwegen.

### *Voortzetting van de wegenplannen van Napoleon*

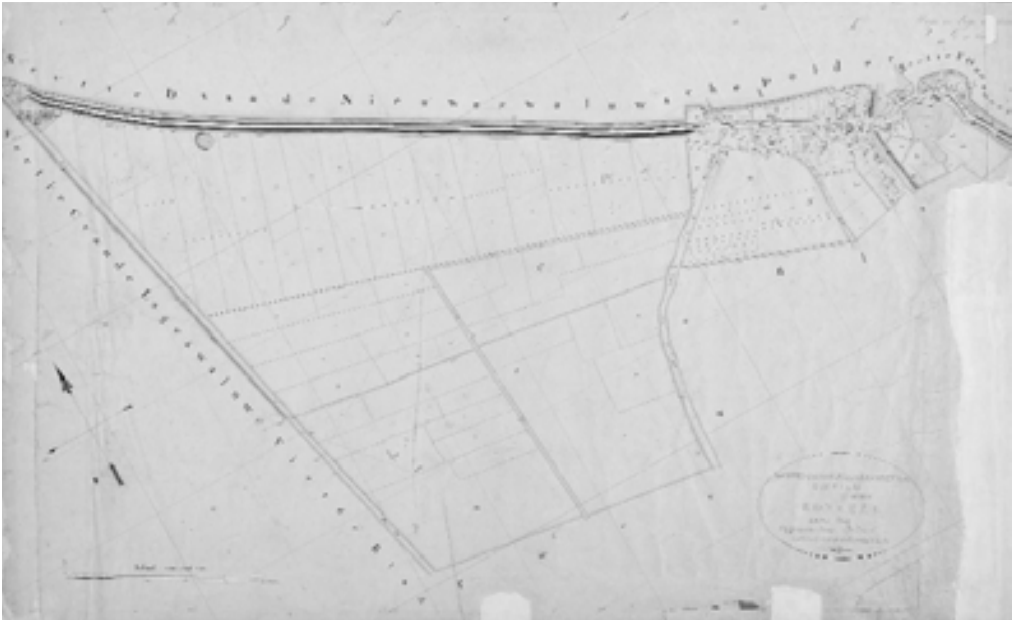
De val van Napoleon zette de werkzaamheden slechts tijdelijk stop, want na de vestiging van het Koninkrijk der Nederlanden in 1815 nam Willem I de wegenplannen van Napoleon over. Wel paste hij ze aan de Nederlandse situatie aan. De koning onderscheidde twee soorten wegen, rijks- en provinciale wegen. Hij onderkende het belang van goede wegen voor de economie. Willem I was er zich van bewust dat er in zijn koninkrijk alleen economische groei mogelijk was wanneer geografisch geïsoleerde gebieden ontsloten werden. Een goede infrastructuur was noodzakelijk om de economische positie ten aanzien van die van de omringende landen te verbeteren en te versterken. Door de aanleg van wegen konden afgelegen gebieden ontsloten worden en werden dorpen en steden met elkaar in contact gebracht. Straatwegen moesten de dorpen uit hun isolement halen en ze in contact brengen met andere dorpen en steden. Daarom sprak men in de 19<sup>e</sup> eeuw ook wel van communicatiewegen. Het wegennet in de Nederlanden was in die tijd gefragmenteerd en vaak van slechte kwaliteit. Er bestond vrijwel geen economische integratie tussen grote delen van het ons land, omdat diverse regionale gebieden door het ontbreken van (goede) wegen geïsoleerd waren. De meeste straatwegen lagen in het Zuiden. De toestand ervan was ronduit slecht, dit kwam omdat de meeste verharde wegen veel te lijden hadden gehad van het rijdend oorlogsmaterieel van Napoleon. Onder Willem I kwam er onder andere een noord-zuidverbinding tot stand, bestaande uit bestrate wegen. Vanuit Luik, Brussel en Antwerpen liepen deze wegen via Eindhoven, Den Bosch, Breda en Bergen op Zoom naar de verschillende veren over de grote rivieren waarvan de belangrijkste het Keizers Pontveer, bij Keizersveer, het Sleeuwijkseveer en het veer bij Moerdijk waren. Van daaruit kon men richting Utrecht, Rotterdam en Amsterdam reizen. In de periode 1815-1830 werd 800 kilometer aan nieuwe wegen aangelegd. Niet alleen werden nieuwe wegen aangelegd, maar ook werden bestaande communicatiewegen verhard. De aanleg en verbetering van wegen werden gefinancierd met behulp van leningen. De wet van 24 februari 1815 machtigde Willem I om de door het Franse bestuur begonnen aanleg van wegen te voltooien. De koning verleende aan particulieren vergunningen voor de bouw van wegen en het aangaan van leningen om de kosten te dekken. Uit tolgelden werden rente en aflossingen betaald. Tevens werden deze gelden gebruikt voor het onderhoud en de uitbreiding van het wegennet.



Tot 1820 voerde koning Willem een actieve wegenpolitiek, maar in 1821 sloot de overheid het beheer over de secundaire wegen over te dragen aan de provincies. In de jaren dertig eiste de ‘oorlog’ met België veel geld. De staatsschuld was als gevolg van de verwickelingen rond de Belgische opstand enorm. In 1840 werd overgegaan tot het saneren van de staatsfinanciën. Door geldgebrek kon de overheid de aanleg van verkeerswegen, kanalen, straat- en grindwegen niet meer (geheel) financieren. Toen de overheid minder aandacht aan de wegen kon besteden, nam de provincie Noord-Brabant in 1839 het voortouw over. Deze provincie behoorde na 1840 tot de meest actieve provincies in Nederland op dit terrein. Zij wist de openbare werken te financieren met leningen en tolopbrengsten. De verbetering van wegen werd gestimuleerd door het verlenen van subsidies. In 1851 vormde de wegenaanleg nog altijd de grootste kostenpost in de begroting van de provincie Noord-Brabant: f 1.167.727,-. Bijna iedere gouverneur of commissaris (vanaf 1850 werd de gouverneur commissaris des konings genoemd) ging zich actief bezighouden met onder andere de aanleg en verbetering van wegen, de aanleg van kanalen en het afwateren en bevaarbaar maken van rivieren. Zo werd in 1848 een deel van het hoofdwegennet op kosten van de provincie aangelegd en kwamen kort na elkaar gereed de weg van Waalwijk naar Tilburg over Loon op Zand, die van Venlo naar Grave, parallel aan de Maas en de Langstraatweg van Den Bosch over Waalwijk naar Geertruidenberg. Het interlokale wegennet werd verbeterd door het aanbrengen van verharding op doorgaande routes. Wel dient te worden opgemerkt dat de plannen voor de aanleg van nieuwe wegen vanaf 1820 door de Staat moest worden goedgekeurd. In het midden van de 19<sup>e</sup> eeuw werden de verschillende delen van Nederland door de aanleg van wegen met elkaar verbonden en zij werden daardoor steeds beter bereikbaar. Rond 1850 lagen er naast ongeveer tweehonderd kilometer rijksstraatwegen, ook bijna vierhonderd kilometer provinciale wegen. Veel daarvan waren met klinkers, grind, steenslag of puin verhard. Voor een deel liepen ze over oude polderdijken of over rivierdijken, zoals de Horenhilschedijk. Aan het eind van de jaren zestig van de 19<sup>e</sup> eeuw was een net van verharde wegen tot stand gekomen. In 1873 beschikte Noord-Brabant over circa 1.841 kilometer aan verharde wegen. Rond 1900 waren alle grotere kernen in de hele provincie over een verharde weg bereikbaar. In West-Brabant had vrijwel elk dorp een aansluiting op het wegennet.

#### *Provinciale steun voor het herstel van gemeentewegen in Zwaluwe*

Ook het gemeentebestuur van Zwaluwe werd in staat gesteld om een financiële bijdrage uit het provinciale fonds voor de verbetering van gemeentewegen te ontvangen. Op 14 maart 1840 stuurde het Commissariaat van het Vierde District te Breda daarover een brief aan het gemeentebestuur van Zwaluwe.<sup>8</sup> In deze brief werd naar voren gebracht dat ondervinding had geleerd dat gemakkelijke “communicatie” tussen gemeentes onderling bijdroeg aan de voorspoed van deze plaatsen en dat dit voornamelijk gebeurde door goede wegen. Veel wegen waren aanzienlijk verbeterd, maar nog een groot aantal liet zeer veel te wensen over. Ondanks het grote belang



5. De Horenhilschedijk op een kadastrale kaart uit circa 1832.

werd verzuimd de wegen te verbeteren. Als reden hiervoor werd onachtzaamheid, desinteresse of onvermogen opgegeven. Wat het laatste betrof, de Provinciale Staten die het welzijn van de provincie behartigden, stelden jaarlijks een bepaald bedrag als subsidie ter beschikking aan gemeentebesturen die de wegverbinding met andere gemeentes wilden verbeteren en zij konden hiertoe een plan bij de Provinciale Staten indienen. Het betrof wegen die dringend opgeknapt dienden te worden en waar de gemeente het meeste belang bij zou hebben. Er werd verzocht vóór 1 april 1840 een verslag van de toestand van de gemeentewegen op te sturen en tevens een opgave te doen van de wegen die op doelmatige wijze hersteld dienden te worden. Ook werd een opgave van de globale kosten op prijs gesteld.

Daarna zou er informatie gegeven worden over de verbetering van wegen met behulp van provinciale subsidie. B. en W. van Zwaluwe schreven op 1 april 1840 een kort briefje terug. Alle wegen in de gemeente Zwaluwe waren polderwegen en deze werden over het algemeen door het betrokken polderbestuur goed onderhouden. Zeven jaar later had het gemeentebestuur wel interesse in subsidie voor het verbeteren van wegen om de bereikbaarheid van de gemeente te verbeteren. Toen bleek dat het polderbestuur niet in staat was alle polderwegen, zoals de Horenhilschedijk, goed te onderhouden. Het gemeentebestuur vatte het plan op om de Horenhilschedijk te laten verharderen met onder andere financiële steun van de provincie. In die tijd was mr. A.J.L. Borret commissaris van de koning. Deze commissaris hield zich liever met de Brabantse infrastructuur bezig dan met politieke zaken. Zijn vertrouwd domein was het water en de heide. Zo had hij in 1843 veel

meer tijd willen steken in het bevaarbaar maken van het riviertje de Aa, maar daarvoor had hij te weinig tijd. Op 25 juni 1848 diende het gemeentebestuur bij Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant (GS) een verzoek in voor een provinciale subsidie.<sup>9</sup> Tijdens een vergadering van de Provinciale Staten, gehouden begin juli 1848, werd het verzoek van de Gemeente Zwaluwe door GS overgebracht.

### *Twee plannen*

Het gemeentebestuur had twee plannen ingediend. Plan 1 behelsde het leggen van een grindweg over de Horenhilschedijk tussen Hooge en Lage Zwaluwe, geheel te bekostigen door de gemeente en de Zonzeelsche polder, in afwachting van een toelage van de Nassause Domeinraad. De Domeinraad had zich er niet over uitgelaten een financiële bijdrage te doen, maar men scheen toch ook niet ongenegen te zijn. Het gemeentebestuur stelde voor het onderhoud van de dijk en van de kei- en straatweg door het dorp Hooge Zwaluwe en het bestraten van de aansluiting met de provinciale weg voor rekening te laten van de Provincie. Plan 2 hield in dat de kosten van het begrinden uit de provinciale kas zou worden voldaan, met bijdragen van de Zonzeelsche polder en van de Nassause Domeinraad, terwijl de gemeente het onderhoud zou overnemen. Bij het plaatsen van een tol zouden de ingelanden van de polder en de Zwaluwnaren vrij zijn tol. Omdat het gemeentebestuur bang was dat dit niet aannemelijk bij GS zou overkomen, werd uitgelegd dat een aantal ingelanden van de polder ook ingezetenen waren van de beide Zwaluwen en omdat “deze tot elkanderen, dagelijks in ene onvermijdelijke drukke aanraking staan” werd het betalen van tol door de ingezetenen als een groot bezwaar geacht. Het gemeentebestuur rekende hier op dezelfde krachtdadige ondersteuning van GS als het ging om verbetering van de communicatiewegen in Noord-Brabant. Tevens hoopte men dat



6. De gouverneur van Noord-Brabant , A.J.L. Borret, die zich vooral inzette voor de Brabantse infrastructuur.

de voordracht door GS in gunstige overweging zou worden genomen en dat het verzoek bij de ophanden zijnde vergadering van de Provinciale Staten voorgedragen werd en ter inwilliging ondersteund zou worden. Bij het verzoek werd door het gemeentebestuur een figuratief kaartje gevoegd om de uitgestrektheid van de gemeente weer te geven.<sup>10</sup>

### *Toezegging van GS aan het gemeentebestuur*

Eind augustus 1848 kreeg het gemeentebestuur antwoord. De Provinciale Staten deelden via GS mee dat zij beide voorstellen om de begrinding op kosten van de Provinciale Staten uit te voeren “voor gene gunstige overweging hebben geoorloofd”. Wanneer de gemeente de dijk op haar kosten zou willen begrinden met financiële bijdragen van wie dan ook, dan zou de Provincie vanwege het grote nut voor de inwoners van Zwaluwe een subsidie uit de Provinciale Fondsen verstrekken van 1/3 van de totale kosten, indien deze niet meer zouden bedragen dan *f* 3.000,-. In de beschikking van 8 juli 1848 no. 2 werd aan de gemeente een subsidie van *f* 1.000,- toegezegd.<sup>11</sup>

De Grez, een goede bekende van het gemeentebestuur en in de jaren veertig districtscommissaris in Breda, had het bestuur de helpende hand toegestoken. Hij legde uit dat de Provinciale Staten de kosten van de begrinding niet geheel op zich konden nemen omdat de verharding van de Horenhilschedijk een gemeentebelang was en geen provinciaal belang diende. Wanneer het polderbestuur *f* 1.000,- zou geven en prins Frederik van de Nassause Domeinraad “ook wat” dan zou de gemeente maar een kleinigheid hoeven te betalen. De Grez schreef verder dat hij slechts rapporteur was geweest en omdat het verzoek zoals dit door het gemeentebestuur was gedaan stellig van de hand zou zijn geweest, kwam hem deze subsidie als “het wenschelijkste” voor. Blijkbaar was De Grez een goede vriend van het gemeentebestuur, want hij eindigde de brief met: “Groet de secretaris en verdere vrienden van mij en geloof mij steeds”.<sup>12</sup> Uiteraard wilde het gemeentebestuur graag weten wanneer zij de subsidie konden verwachten. Op 19 juli 1848 schreef De Grez terug dat Provinciale Staten de subsidie pas zouden uitkeren wanneer de weg gereed en goedgekeurd zou zijn, “en hoe eerder men aan het werk [ging] hoe beter”. Na het gereedkomen van de weg diende het gemeentebestuur een verklaring van de hoofdingenieur van Waterstaat te overleggen waaruit bleek dat het werk door hem was opgenomen en dat het in behoorlijke staat voltooid was opgeleverd. De Grez herinnerde het gemeentebestuur eraan dat de plannen, het bestek en de begroting door GS goedgekeurd moest worden. Pas wanneer de officiële kennisgeving binnen zou zijn kon men deze stukken indienen, “maar alles kan in orde gebracht worden”. Ook uit deze brief blijkt dat De Grez een goede bekende was van het gemeentebestuur van Zwaluwe: “Weest verzekerd dat ik mijne vorige betrekkingen nimmer zal vergeten, zoals ik vertrouw dat zij mijnen ook gedenken. Groet uwen Raad van mij, mede de secretaris en geloof mij steeds, De Grez”.<sup>13</sup> Ook in die tijd was een kruitwagen erg handig om zaken geregeld te krijgen.

Ook bij de Nassause Domeinraad probeerde het gemeentebestuur geld los te krijgen. Prins Frederik, die elf dagen na de troonsafstand van Willem I door zijn broer Willem II in het bezit van de rentambten Breda, Niervaart, Oosterhout, Steenberg, Zevenbergen en Zwaluwe werd gesteld, was niet zo snel bereid om *f* 1.000,- af te staan.<sup>14</sup> Blijkbaar had het gemeentebestuur dit al verwacht want er werd een commissie gevormd die zich speciaal zou gaan bezighouden met het verwerven van een financiële bijdrage. Deze commissie bestaande uit de heren P. de Iongh, burgemeester, Fr. van Ginneken, wethouder, en J.A. Vos, secretaris, zou met de heer Joseph A. Berman, administrateur van de Nassause Domeinraad te Oosterhout, over deze zaak gaan praten.<sup>15</sup> Op 20 december 1847 schreef de administrateur een brief waarin stond wanneer de door het gemeentebestuur verzochte bijeenkomst inzake het begrinden van de Horenhilschedijk zou plaatsvinden. Helaas heb ik deze brief niet kunnen vinden. Waarschijnlijk kwamen de heren op 6 januari 1848 te Oosterhout bijeen. De heer Berman vond het voorstel van het Zwaluwse gemeentebestuur dat door de commissie werd overgebracht zeer aannemelijk. Hij beloofde het in gunstige overweging te nemen. De administrateur verzocht de commissie hem op de hoogte te stellen van het besluit van het bestuur van de Groote Zonzeelsche polder. Nadat op 29 januari 1848 bekend werd dat het polderbestuur *f* 1.000,- had toegezegd als afkoop van het onderhoud van de dijkweg toog de commissie (pas) op 19 april 1848 naar Oosterhout om de heer Berman van dit heuglijke feit op de hoogte te stellen.

Helaas was de administrateur wegens ziekte niet in staat de commissieleden persoonlijk te woord te staan, de adjunct-administrateur nam de boodschap aan. Berman heeft deze zaak niet meer kunnen afronden, hij stierf op 11 juli 1848.<sup>16</sup>

De adjunct-administrateur nam zijn werkzaamheden over. Het gemeentebestuur schreef hem op 5 augustus 1848 een brief waarin zij hem op de hoogte stelde van de gang van zaken rond de plannen tot verharding van de Horenhilschedijk.

### *Een eigenaardig plan*

In voornoemde brief werd het project aangeduid als een eigenaardig plan. Er werd in deze brief duidelijk gemaakt dat er sprake was van een zeer gewenste verbetering van de Horenhilschedijk en dat hiermee een aanvang kon worden gemaakt zodra de door wijlen de heer Berman gedane toezegging dat prins Frederik zou toestemmen een bijdrage in de kosten te geven, in daden zou worden omgezet. De gemeenteraad wees er nadrukkelijk op dat de Zonzeelsche polder reeds *f* 1.000,- had toegezegd en ook Provinciale Staten van Noord-Brabant hadden beloofd *f* 1.000,- bij te dragen, mits de gemeente het onderhoud van de dijkweg op zich nam. Alleen de bijdrage van de Nassause Domeinraad ontbrak nog. Het bestuur van Zwaluwe was er vast van overtuigd geweest dat de heer Berman zijn belofte was nagekomen en een gunstige voordracht had gedaan bij prins Frederik. Maar na zijn overlijden was de Raad hierover toch in onzekerheid geraakt, vooral omdat er nog steeds geen vooruitgang in de zaak was geboekt. Tijdens de ziekte van de heer Berman was er met de adjunct-administrateur over genoemde zaak gesproken en deze was dus

enigszins op de hoogte. Reden voor de gemeenteraad op te merken dat men erop vertrouwd dat hij de zaak tot een goed einde kon brengen. De Raad stelde verder dat het verbeteren van de dijk ook werkgelegenheid bood aan de “arbeidsman”, wiens uitzichten vanwege de geringe vlasopbrengst zeer donker waren en grote zorgen baarden. In Zwaluwe was een deel van de loonarbeiders in de intensieve vlas-teelt werkzaam. Door de slechte opbrengst van onder andere het vlas en de strenge winter was er veel minder werk voorhanden. Dit betekende dat een groot deel van de landarbeiders in Zwaluwe werkloos werd. Arbeiders die hun hand niet wilden ophouden voor een aalmoes besloten elders werk te zoeken en verlieten Zwaluwe, anderen werden afhankelijk van liefdadigheid van de kerk, particulieren of van de gemeente. Het leven van de loonarbeider was in die tijd allesbehalve gemakkelijk.<sup>17</sup> Tot slot nam de Raad de vrijheid de adjunct-administrateur beleefd te verzoeken, in overeenstemming met het oorspronkelijk plan, een gunstige voordracht bij prins Frederik te doen om de ontbrekende f 1.000,- te schenken.<sup>18</sup>

### *Eindelijk succes!*

De Nassause Domeinraad liet nog op zich wachten. Uit de notulen van de raadsvergadering van 6 november 1849 blijkt dat beide partijen zich in een impasse bevonden. Burgemeester De Iongh stelde namelijk voor de onderhandelingen met de Nassause Domeinraad te hervatten. De raadsleden besloten unaniem dat de heren De Iongh en Van Ginneken persoonlijk met de adjunct-administrateur rond de tafel zouden gaan zitten. Blijkbaar had het gemeentebestuur toch vertrouwen in de zaak, want in december 1849 werd er tijdens de raadsvergadering afgesproken aannemer Van Seters uit Zwaluwe te verzoeken een bestek op te maken voor de bekieseling van de Horenhilschedijk. Na goedkeuring door de Raad zou het bestek ter “approbatie” naar GS gestuurd worden. In 1850 was het gemeentebestuur nog steeds in onderhandeling met de Nassause Domeinraad. Tijdens de raadsvergadering van 4 maart 1850 werd bepaald dat “hangende de deliberatie”, het gewone onderhoud van de dijk door de gemeente betaald zou worden.

Er was nog steeds geen begin gemaakt met het begrinden van de Horenhilschedijk. Er diende haast te worden gemaakt, want het polderbestuur drong er bij het gemeentebestuur van Zwaluwe op aan om uiterlijk 1 april 1850 mede te delen of het geld nog nodig was. Wanneer het gemeentebestuur mocht afzien van de aanleg “van den zoo nuttige weg” of dit nog langer zou uitstellen, dan zouden de in “de polderskas hiervoor bestemde gelden tot andere einden” worden gebruikt. Het gemeentebestuur diende zich te realiseren dat deze gunstige gelegenheid zich wellicht later niet meer zou voordoen.<sup>19</sup> Op 21 maart 1850 ging de commissie naar Oosterhout om bij de adjunct-administrateur te informeren of prins Frederik al had toegestemd in een financiële bijdrage. Op 4 mei 1850 schreef het dorpsbestuur aan het polderbestuur dat de adjunct-administrateur hen had medegedeeld dat er binnen 3 à 4 maanden een gunstige beslissing was te verwachten. Het polderbestuur werd verzocht de gelden nog in kas te houden tot de Domeinraad een beslissing had genomen. De besprekingen met de Nassause Domeinraad werden tijdelijk stopgezet. Bijna een jaar later, tijdens de raadsvergadering van 22 januari 1851, werd afgesproken dat er op-



nieuw onderhandeld zou worden. Twee weken later stuurde het gemeentebestuur een noodkreet naar de adjunct-administrateur. Dit gebeurde naar aanleiding van het verzoek van de Zonzeelsche polder vóór 1 maart 1851 een beslissing te nemen inzake het al dan niet gebruiken van de reeds in 1848 beschikbaar gestelde gelden. Wanneer het gemeentebestuur voor of op genoemde datum geen beslissing had genomen, was de kans groot dat het geld weer in de polderkas werd teruggestort. De vrees werd uitgesproken dat de ingelanden in dat geval niet zo gemakkelijk meer zouden toestemmen om geld beschikbaar te stellen. Dit zou de uitvoering van het plan niet ten goede komen. Het was zelfs niet uitgesloten dat het project zou komen te vervallen. De gemeenteraad verwees naar de brief van 5 augustus 1848 waarin aan de adjunct-administrateur het verzoek werd gedaan om een gunstige voordracht te doen bij prins Frederik. Tevens werd nogmaals gewezen op het nut van de verbetering van de Horenhilschedijk voor het efficiënter vervoeren van de producten afkomstig van de aanzienlijke domeingoederen in de gemeente Zwaluwe. Na het versturen van deze brief kreeg het gemeentebestuur wanneer zij met de adjunct-administrateur over genoemde zaak sprak telkens ten antwoord dat prins Frederik het bedrag gelijk zou betalen met de landverpachting. Ondanks al deze toezeggingen had het gemeentebestuur nog steeds niets ontvangen. Omdat het polderbestuur nog op een antwoord wachtte, werd de adjunct-administrateur opnieuw beleefd verzocht de prins te bewegen de benodigde *f* 1.000,- te schenken. Het geduld van het gemeentebestuur raakte zo langzamerhand op. Er werd de adjunct-administrateur medegedeeld dat wanneer de zaak nog langer zou gaan duren “U om niet te kwaden dulden zult, indien een commissie uit ons midden” nog een laatste poging bij Z.K.H. zelf zou wagen.<sup>20</sup> Dit hielp want op 26 maart 1851 kon een gelukkige voorzitter van de Raad medelen dat het Z.K.H. prins Frederik had behaagd de adjunct-administrateur te machtigen het gemeentebestuur van Zwaluwe “eene Somme van duizend guldens” als financiële bijdrage in de kosten van de begraving van de dijk uit te betalen. De heren De Iongh en Van Ginneken zouden de adjunct-administrateur gaan bedanken voor zijn medewerking. Deze zaak was uiteindelijk tot een goed einde gebracht. Het verbaast mij dan ook zeer dat het gemeentebestuur op 4 mei 1851 aan het bestuur van de Groote Zonzeelsche polder berichtte dat de adjunct-administrateur van de Nassause Domeinraad had medegedeeld dat er weldra een beslissing zou worden genomen en dat deze gunstig zou zijn, terwijl op de raadsvergadering van woensdag 26 maart 1851 bekend was gemaakt dat prins Frederik op 19 maart 1851 de adjunct-administrateur had gemachtigd aan het gemeentebestuur van Hooge en Lage Zwaluwe een bedrag van *f* 1.000,- uit te betalen. Verder verzocht het gemeentebestuur aan het polderbestuur de gelden ter beschikking te houden in afwachting van de beslissing van de Domeinen. Om eventuele bedenkingen bij de ingelanden weg te nemen wilde het gemeentebestuur het gewone onderhoud van de Horenhilschedijk op zich nemen.<sup>21</sup>

#### *Het aanvragen van de benodigde vergunningen en machtigingen bij GS*

De financiële middelen waren bijeen gebracht, maar men kon nog niet aan het werk. Eerst moest er bij GS een machtiging worden aangevraagd voor het begrinden

van de Horenhilschedijk: De gemeenteraad kon niet zonder toestemming van de GS de Horenhilschedijk gaan verharderen.<sup>22</sup> Op 26 maart 1851 werd er in het gemeentehuis te Hooge Zwaluwe druk vergaderd. Niet alleen de Raad, maar ook het gemeentebestuur kwam die dag in vergadering bijeen om te praten over de begrinding van de Horenhilschedijk. Er was door het gemeentebestuur een bedrag van f 3.000,- bijeengebracht, terwijl de kosten volgens bestek en beraming f 3.584,35 bedroegen. De verwachting werd uitgesproken dat vanwege de grote concurrentie onder de aannemers de werkzaamheden wel voor f 3.000,- publiek aanbesteed konden worden. Indien het bedrag wat hoger zou uitvallen, desnoods tot de geraamde som, dan was de Raad vanwege het grote belang niet ongenegen om het ontbrekende bedrag uit te gemeentekas te betalen. Er werd door het gemeentebestuur opgemerkt dat de gemeente in de gelegenheid werd gesteld een belangrijke en zeer gewenste verbetering tot stand te brengen zonder daaraan direct bij te hoeven dragen. Wanneer uit de aanbesteding zou blijken dat de kosten wat hoger zouden uitvallen, dan zou het slechts om een gering bedrag gaan. De uitvoering van het plan hield wel in dat de kosten van het onderhoud van de dijk en de kei- en straatweg door Hooge Zwaluwe voortaan voor rekening van de gemeente Zwaluwe zouden komen. Om deze onderhoudskosten gedeeltelijk te kunnen betalen, wilde het gemeentebestuur bij GS een vergunning aanvragen voor het plaatsen van een barrière (tol) op de Horenhilschedijk. Er zou, net zoals op de provinciale wegen in Noord-Brabant het geval was, een tol worden geheven van een zogenaamde halve barrière gulden. Ik kom hier op terug.

Tijdens de vergadering van 26 maart 1851 besloot het gemeentebestuur ook bij GS een machtiging aan te vragen voor het laten aanleggen van een kiezelweg over de Horenhilschedijk en voor het verbeteren van de kei- en straatweg en het in onderhoud overnemen van de dijk en de straatweg van het bestuur van de Grootte Zonzeelsche polder tegen de betaling van f 1.000,- met de bepaling dat de ingelanden geen tol op de Horenhilschedijk zouden hoeven te betalen. Tevens werd een vergunning aangevraagd voor het publiek aanbesteden van de werkzaamheden overeenkomstig bestek en kostenraming. Wanneer de aanbesteding hoger zou uitvallen dan f 3.000,- dan zouden de meerkosten uit de gemeentekas betaald worden, mits deze kosten niet meer zouden bedragen dan de gemaakte raming van f 3584,35. Op 2 april 1851 werd bij GS de benodigde machtigingen aangevraagd, ook voor het plaatsen van een tol op de Horenhilschedijk. Bovendien werd het verslag van de vergadering van 26 maart 1851, het bestek van aanbesteding en de kostenraming meegestuurd. In de brief werd gememoreerd dat de gunstige beschikking van Z.K.H. prins Frederik het gemeentebestuur in staat stelde om de dijk te verharderen. De betaling van f 1.000,- door het bestuur van de Grootte Zonzeelsche polder werd in deze brief niet genoemd. Opgemerkt werd dat het nu tijd was om genoemde werkzaamheden op de voordeligste manier uit te voeren, vooral omdat de aankoop van het grind, de grootste kostenpost, “hoog aan scheen te zijn”. Daarom verzocht men GS zo spoedig mogelijk hun goedkeuring en de gevraagde machtiging te verlenen. Op 7 juni 1851 werd het verzoek aan GS herhaald. Er werd dringend verzocht de noodzakelijke goedkeuring snel te verlenen omdat een langere vertraging de aan-

besteding zeer nadelig zou beïnvloeden omdat er dan niet voldoende arbeiders waren om het werk uit te voeren.<sup>23</sup> GS schreven een week later al terug dat het gemeentebestuur niet rechtstreeks een bijdrage uit de Provinciale Fondsen had aangevraagd, maar toch op een provinciale subsidie aanspraak wilde maken. Om de subsidie te krijgen diende het gemeentebestuur een verzoekschrift bij Provinciale Staten in te dienen met opgave van de redenen, zoals deze in de raadsnotulen van 26 maart 1851 genoemd werden.

Overtuigd van het nut dat de begrinding van de Horenhilschedijk zou hebben, wilden GS de voordracht bij Provinciale Staten gunstig ondersteunen.<sup>24</sup> Dat was voor het gemeentebestuur wel even schrikken, vooral omdat men er stellig van overtuigd was financiële steun te krijgen. Dit bleek ook uit het besluit van Provinciale Staten van 8 juli 1848 waarin stond dat aan de gemeente Zwaluwe een bedrag van f 1.000,- toegekend werd. Het gemeentebestuur liet zich niet uit het veld slaan. Op 5 augustus 1851 werd een reactie op de brief van GS gegeven. Het dorpsbestuur schreef dat men zich voor het verkrijgen van een provinciale subsidie had gewend tot de heren Provinciale Staten. Volgens ingewonnen informatie was er een gunstig besluit genomen. Daarom werden GS nogmaals verzocht het bestek en de offerte, zoals op 2 april 1851 ingediend, goedgekeurd te retourneren. Wanneer het werk niet binnen zeer korte tijd aanbesteed zou worden, dan was het onmogelijk de Horenhilschedijk nog in 1851 te begrinden. Dit zou “zeer groot ongerief” met zich meebrengen. Het was zelfs niet uitgesloten dat het gehele project geen doorgang zou vinden. Eerder lazen we dat de ingelanden van de Zonzeelsche polder dreigden het door hun reeds in 1848 beschikbaar gestelde geld weer in de kas te deponeren. Daarom werden GS met klem verzocht het bestek en de offerte zo snel mogelijk goed te keuren en terug te zenden. Begin augustus 1851 stuurden GS een brief waarin stond dat Provinciale Staten door de Vergadering gemachtigd waren alsnog gevolg te geven aan de beschikking van 8 juli 1848 en een provinciale bijdrage in de kosten te geven, maar het bestek en de offerte werden niet goedgekeurd. Tevens werd het rapport van de hoofdingenieur van Waterstaat meegestuurd. Hierin maakte de ambtenaar zijn bedenkingen over een aantal in het bestek vermelde werkzaamheden ten behoeve van de verharding van de dijk kenbaar. Het gemeentebestuur ging akkoord met de door hem voorgestelde wijzigingen. Het gewijzigde bestek, de offerte en het rapport werden door het gemeentebestuur op 9 augustus 1851 naar GS ter goedkeuring opgestuurd met het verzoek genoemde stukken vanwege de zeer spoed vereisende zaak onmiddellijk goedgekeurd terug te zenden. Om misverstanden en onnodige vertraging te voorkomen werd door het gemeentebestuur opgemerkt dat het niet de bedoeling was puinstukken onder de nieuwe bestrating aan te brengen. Deze moesten aan de zijden van de gehele straatweg aangebracht worden “tot stijving en behoud van de kantlagen”.<sup>25</sup> Een week later stuurden GS uiteindelijk de machtiging om de begrinding van de dijk aan te besteden samen met het goedgekeurde bestek en de toezegging de subsidie uit te betalen. GS adviseerden op tijd maatregelen te nemen om aan het extra geld te komen en aan GS voor te dragen uit welk potje het gemeentebestuur dit geld wilde halen. Voor het aanvragen van een machtiging voor de tolheffing en het plaatsen van een tol werd verzocht om daarmee te wachten totdat de weg gereed was. Het gemeentebestuur diende een voorstel te

sturen welke was gevat in een raadsdeliberatie en voldeed aan de eisen zoals was gesteld in artikel 238 van de gemeentewet.<sup>26</sup>

### *Aanbesteding van de begrinding van de Horenhilschedijk*

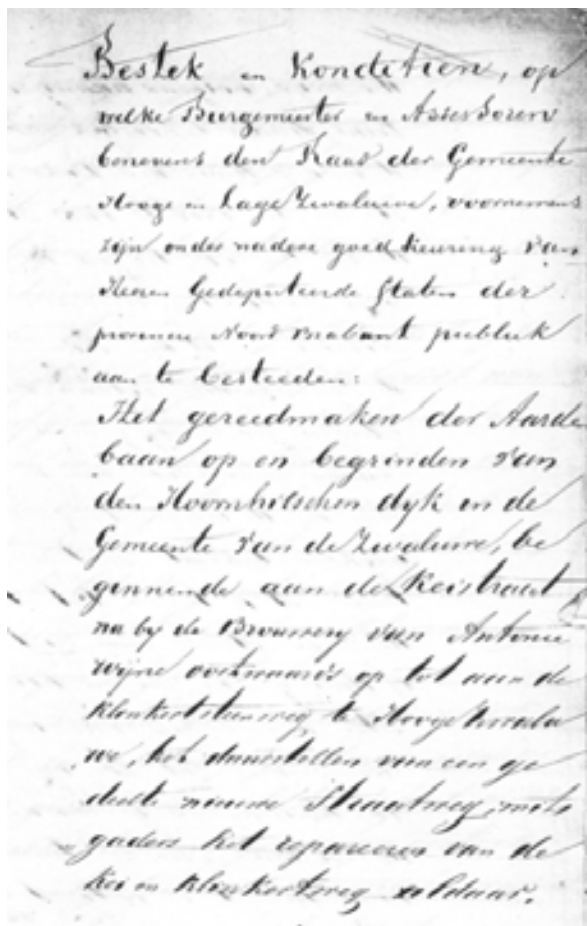
Nadat de machtiging van GS was ontvangen werd op 22 augustus 1851 een advertentie in de *Staatscourant* geplaatst. Ook in het *Provinciale Dagblad* en de *Bredasche Courant* kwam deze advertentie te staan. In de bekendmaking stond dat de gemeente Zwaluwe op dinsdag 2 september 1851 om tien uur 's morgens in het raadhuis het begrinden van de Horenhilschedijk en het op orde brengen van de straatweg in Hooge Zwaluwe publiek zou aanbesteden. Het bestek lag ter inzage op de gemeentesecretarie, terwijl een dag voor de aanbesteding de nodige aanwijzingen zouden worden gegeven. Deze aanbesteding vond veel later plaats dan was verwacht. Daarom werd het noodzakelijk geacht om de volgende veranderingen in het bestek aan te brengen en deze kenbaar te maken aan de gegadigden voor het werk.

Na de afwerking van de 'aardebaan' zou meteen de eerste laag grind gestort worden. Het onderzand zou in plaats van op 1 mei 1852 nu op 1 oktober 1852 aangebracht worden, terwijl de afwerking niet op 1 oktober 1851 zou plaatsvinden maar op 1 december 1851. Er zou geen 30 duim, maar 20 duim onderzand onder de straatweg worden aangebracht en er zou geen leem onder de grindweg gebruikt worden.

Door een achttal aannemers werd op genoemd werk ingeschreven:

Naam inschrijver	Bedrag waarvoor werd ingeschreven
N. Kooiman	f 3.900,-
P.J. den Boer	f 3.900,-
A. Korteweg	f 4.000,-
Pieter van Gils	f 4.000,-
Pieter J. Dubbelman	f 4.200,-
Jacobus Raaymakers	f 4.500,-
W. van der Made	f 5.000,-
E. Timmers	f 8.000,-

Het werk werd aangeboden voor f 2.500,- en "opgeroepen" met tien gulden tot de som van f 3.200,-. Op deze som werd door Abraham Korteweg, aannemer van werken uit Klundert, gemijnd. Het werk werd hem gegund. Arie Korteweg, aannemer te Klundert, en P.J. den Boer, aannemer te Zwaluwe, traden op als borg voor Abraham Korteweg. Eerder lazen we dat er al een bedrag van f 3.000,- was bijeengebracht. Er restte nog een bedrag van f 200,- dat uit de gemeentekas zou worden voldaan. Op 2 september 1851 vroeg het gemeentebestuur toestemming aan GS om het werk door de heer Korteweg voor f 3.200,- te laten uitvoeren. Het bestek van aanbesteding werd als bijlage bij de brief verzonden. Er werd door de Raad



7. "Bestek en konditie" voor het begrinden van de Horenhilschedijk.

opgemerkt dat de aanbesteding op zijn allervoordeligst had plaatsgevonden. Omdat de tijd begon te dringen, de winter stond voor de deur, werden GS verzocht zo snel mogelijk de aanbesteding goed te keuren. Ook zond het gemeentebestuur het verzoek om gemachtigd te worden de nog ontbrekende f 200,- uit de gemeentekas te betalen. Al tien dagen later gaven GS toestemming om het werk voor f 3.200,- te laten uitvoeren door aannemer Korteweg. Tevens verleenden GS de machtiging om aan de begroting over het lopende jaar 1851 als buitengewone ontvangst de som van f 3.000,- en aan als buitengewone uitgave het bedrag van f 3.200,- toe te voegen.<sup>27</sup>

*Eindelijk aan het werk, maar...*

Nadat alle bureaucratische hindernissen waren genomen, kon men eindelijk aan het werk, maar de werkzaamheden aan de dijk verliepen ook niet geheel volgens plan. Tijdens de raadsvergadering van 9 december 1851 werd een verzoek van aannemer Korteweg voorgelezen. Vanwege problemen met de aanvoer van kiezels als

gevolg van de hoge waterstand was Korteweg niet in staat geweest om op 1 december 1851 het door hem aangenomen werk te voltooien. Hij verzocht uitstel van de begrinding van de dijk tot het volgende voorjaar. De Raad merkte op dat dit verzoek door de aannemer veel eerder gedaan had moeten worden om zodoende beter te kunnen oordelen in hoeverre zijn motieven gegrond waren. Korteweg merkte in zijn brief op dat deze tijd van het jaar niet zo geschikt was om te begrinden, zulk werk kon beter in het voorjaar gebeuren. Ook de directie van Waterstaat had dit ondervonden. Korteweg kreeg uitstel, maar de aannemer werd verplicht, zoals in het bestek was opgenomen, vanaf 1 december 1851 voor het onderhoud van de weg te zorgen tot hij het werk zou opleveren.<sup>28</sup>

De begrinding van de Horenhilschedijk had niet alleen als voordeel dat het vervoer van personen en goederen werd vergemakkelijkt, maar tevens werd een aantal mensen tijdelijk aan werk geholpen die dan niet afhankelijk zouden zijn van financiële hulp. Het begrinden van de dijk was namelijk een intensief karwei. Grind, grond en andere benodigde materialen werden per schip aangevoerd en moesten met de hand overgeladen worden op wagens. Met paard en wagen reden de voerlui naar de Horenhilschedijk om de materialen te lossen, waar arbeiders de aangevoerde kiezels en grond gebruikten bij het begrinden van de dijk. Kiezels dienden per schip aangevoerd te worden. Zo vervoerden J. en M. van der Klooster en A. Winden uit St. Annaland grind naar de haven in Zwaluwe. Vermoedelijk werden de kiezels in de haven van Hooge Zwaluwe gelost. De haven lag namelijk vlak bij de Horenhilschedijk. Het grind diende overgeladen te worden in karren. Een aantal vrachtrijders onder wie Jan Brenters uit Terheijden, Jan J. de Laat, Pieter F. Weeland en Cornelis den Engelsen uit Zwaluwe vervoerden grind of grond met paard en wagen naar de dijk. Er werd voorgeschreven dat de vellingen van de wielen 20 duim breed zouden zijn. Bovendien hielpen voornoemde personen met het egaliseren van het grind. Verder werkten aan de grindweg Jan Jooren (zonder beroep) uit Zwaluwe, D. de Bruin, J. Meybergen en Weeland.

### *De afwikkeling van het project*

In juli 1852 was de dijkweg klaar, nu kon men bij GS het verzoek indienen om tot betaling van de subsidie over te gaan. Op 22 juli 1852 stuurde het Zwaluwse gemeentebestuur aan GS een verzoek om de toegezegde *f* 1.000,- uit te betalen. De werkzaamheden waren voltooid en de laatste termijn van de aannemingssom zou op korte termijn betaald moeten worden. Begin augustus deelden GS mee dat Provinciale Staten de subsidie pas zouden uitbetalen nadat de verklaring van de hoofdingenieur van Waterstaat ontvangen was, dat hij het werk had opgenomen en dat het in behoorlijke staat was voltooid. Aan de hoofdingenieur werd gevraagd wanneer hij het werk kon opnemen. Hoofdingenieur Fijnje schreef terug dat hij niets af wist van een verleende subsidie en de verdere uitvoering van het werk. Ook had hij geen opdracht gekregen daar op toe te zien. Hij merkte op dat hij daarom de verklaring bezwaarlijk kon afgeven.<sup>29</sup> Het gemeentebestuur richtte zich een maand later per brief nogmaals tot GS. Men schreef dat de ingenieur niet op de hoogte was van de begrinding van de dijk. Omdat de tijd van de laatste termijn van de aanne-





8. Gezicht op de haven van  
Hooge Zwaluwe omstreeks  
1930.

mingssom naderde, waarvoor men het geld wenste te gebruiken, verzocht het gemeentebestuur GS de nodige stappen te ondernemen die men in het belang van de zaak nodig zou achten. Tevens werd de brief van de hoofdingenieur meegestuurd. Begin oktober 1852 schreven GS terug dat aan de ambtenaar opdracht was gegeven om de begrinding van de dijk op te nemen.

De hoofdingenieur kwam de dijkweg inspecteren en volgens hem bevond de weg zich in zodanige toestand dat de uitbetaling van de subsidie kon plaatsvinden, maar eerst diende het gemeentebestuur een verklaring af te geven dat de gedane leveranties en werken die voor de begrinding van de weg noodzakelijk waren, door de aannemer waren uitgevoerd en dat hier geen aanmerkingen op te maken waren. Het gemeentebestuur ondernam meteen actie en op 13 oktober 1852 zond zij GS een brief met daarbij de gevraagde verklaring en 12 dagen later zond de Staatsraad van de commissaris van de koning een maandaat nr. 229, groot f 1.000,-, wegens provinciale subsidie, toegestaan bij besluit van Provinciale Staten d.d. 9 juli 1851, no. 16. In augustus 1852 blijkt de dijk begrind te zijn en ook de straatweg was in orde gemaakt, want tijdens de raadsvergadering van 16 augustus 1852 werd opgemerkt dat het werk “moet geacht worden voltooid te zijn”. Vanaf 1 oktober 1852 werd het gemeentebestuur verantwoordelijk voor het onderhoud van de dijk en tevens van de straatweg. Dat de Horenhilschedijk door toedoen van het dorpsbestuur beter begaanbaar was geworden blijkt uit het gedicht “De Hoorndeelsche (Horenhilsche) Dijk en Heineweel”, in 1858 geschreven door een anonieme dichter.



9. De Heineweel, gelegen aan de Horenhilschedijk, in 2003.

#### De Hoorndeelsche Dijk en Heineweel (1858)

't Is daar, waar heden jong en grijs,  
Steeds ongehinderd gaat;  
En nu niet meer – gelijk voorheen,  
Door slijk en modder baadt.

O Neen! Een gladde baan verrees,  
Onlangs tot stand gebragt,  
Tot dienst en nut van 't algemeen;  
Bij dage als bij nacht,  
Zoo werd door vasten wil en wet,  
Een schoone weg bereid;  
Waarvoor het nageslacht nog dankt,  
Des dorpsbestuur beleid.

Geen luid gemor, noch 's Groenbaas klagt,  
Wordt heden meer gehoord,  
Zelfs van geen eenen wandelaar,  
In 't slijk daar schier gesmoord.

O Neen! Want daagde S. nu op,  
Dan riep hij wis “wel! wel!  
Nu lijkt wel 't een kolfbaan,  
Voorheen was 't hier een hel”.<sup>30</sup>

## *De tol aan de Horenhilschedijk (1854-1874)*

De Zwaluwnaren waren blij met de verharde Horenhilschedijk, maar het gemeentebestuur zat met een probleem. Het onderhoud van de dijk en ook van de straatweg was door het bestuur van de Groote Zonzeelsche polder afgekocht en daarom moest het dorpsbestuur nu zelf de onderhoudskosten betalen. Een oplossing die ook door andere gemeentes werd toegepast was het heffen van tol. Van de tolgelden kon het onderhoud betaald worden. Het gemeentebestuur van Zwaluwe besloot een tol te plaatsen. In de 19<sup>e</sup> eeuw was het land bezaaid met tolleren. Door deze barrières ging het reizen over de weg niet erg snel. Ze zorgden voor oponthoud, omdat de tolwachter uit zijn huis moest komen en na ontvangst van het verschuldigde bedrag, de hekken of barrières opende.<sup>31</sup>

### *Verzoek om toestemming voor het plaatsen van een tol*

Bij het overnemen van het onderhoud van de Horenhilschedijk en van de straatweg was het gemeentebestuur ervan uitgegaan dat door het heffen van tolgelden, zoals dat op provinciale wegen in Noord-Brabant plaatsvond, een deel van de onderhoudskosten zou kunnen worden opgebracht. Hiertoe zou een tol of barrière op de dijk geplaatst worden. Zoals wij reeds lezen werd tijdens de vergadering van 26 maart 1851 door het gemeentebestuur besloten bij GS een machtiging aan te vragen voor het plaatsen van een tol op de Horenhilschedijk. Men wilde een tol heffen van een halve barrière gulden. De ingezetenen van Zwaluwe en de ingelanden van de Groote Zonzeelsche polder dienden vrijgesteld te worden. Op 2 april 1851 werd de machtiging aangevraagd. Eind mei 1851 ontving het gemeentebestuur een brief van de hoofdingenieur van Waterstaat in het Zesde District over de begrinding van de dijk en het plaatsen van een tol. Hij had informatie ingewonnen bij ingenieur De Kruiff. GS gingen akkoord met het verlenen van een vergunning voor het heffen van tol als tegemoetkoming in de onderhoudskosten, maar zij hadden wel een Koninklijk Besluit nodig. Op 16 augustus 1852 ondernam het gemeentebestuur een nieuwe poging om goedkeuring van GS te krijgen voor het plaatsen van een tol. Onder verwijzing naar de artikelen 232 t/m 240 van de gemeentewet “onder goedkeuring des konings” werd door het gemeentebestuur van Zwaluwe besloten een tol of barrière te plaatsen op de Horenhilschedijk, hetzij bij het dorp Hooge Zwaluwe, hetzij bij het gehucht de Gaete en tolgelden te gaan heffen ten behoeve van de gemeente Hooge en Lage Zwaluwe volgens onderstaand tarief.

Tarief van de te heffen tolgelden ten behoeve van de gemeente Zwaluwe op de grindweg van de Horenhilschedijk aldaar, te weten:

- Voor elk los paard of muilezel: 2,5 cent
- Voor elk los runderbeest of ezel: 1 cent
- Voor elk kalf, schaap of varken: 0,5 cent
- Voor een kudde schapen of varkens van meer dan 50 stuks: 25 cent
- Voor elke bok, geit of hond gespannen voor een rij- of voertuig met twee wielen: 1 cent

- Idem, voor een rij- of voertuig met vier wielen: 1,5 cent
- Voor rij- of voertuigen met twee en drie wielen alsmede arresleeën, voor elk aangespannen paard, muilezel, ezel of runderbeest: 4 cent
- Voor rij- of voertuigen met vier wielen, alsmede arresleeën, voor elk aangespannen paard, muilezel, ezel of runderbeest: 5 cent
- Wanneer twee of meer rij- of voertuigen aan elkaar zijn gekoppeld, zal bovendien betaald worden voor ieder paar wielen: 4 cent
- Voor diligences en postwagens, ingericht voor niet meer dan zes personen, voor elk paard: 5 cent
- Idem, voor meer dan zes, doch niet meer dan negen personen: 6,5 cent
- Idem, voor diligences bestaande uit koetsen voor zes personen, met een overdekte bok van drie plaatsen: 6,5 cent
- Idem, voor meer dan negen, doch niet meer dan twaalf personen: 7,5 cent
- Idem, voor meer dan twaalf, doch niet meer dan achttien personen: 9 cent

Voor de bijwagens (aanhangwagens) behorende tot een diligence of postwagen zou op dezelfde wijze als voor de diligences of postwagens betaald worden, in verhouding tot het aantal plaatsen en de aangespannen paarden. Bij het terugkeren van de bijwagens zal, indien zij leeg waren, de gewone tol waaraan de rijtuigen, geen diligences zijnde, waren onderworpen verschuldigd zijn. Bij het berekenen van het aantal plaatsen op een diligence, postwagen of bijwagen zou de bok of het voermansbankje, wanneer die niet overdekt was, niet in aanmerking worden genomen. Dit gold ook voor de plaatsen welke bij gemis van een bok, door de voerman in de cabriolet (een licht tweewielig rijtuig voor 1 paard met neerklapbare kap) of voor in het rijtuig, alsmede door de conducteur worden bezeten. Ingeval van geschil omtrent het aantal plaatsen van diligences, postwagen of bijwagens zou door B. en W. van de gemeente Zwaluwe uitspraak worden gedaan.

### *Memorie van toelichting*

In de memorie van toelichting behorende bij het besluit van de Raad van de gemeente Hooge en Lage Zwaluwe van 16 augustus 1852 werd uitgelegd waarom men tol wilde gaan heffen. Er was geld nodig voor het jaarlijks onderhoud aan de Horenhilschedijk. Door de grote uitgaven waarmee de gemeente werd geconfronteerd, in hoofdzaak vanwege de aanzienlijke uitkeringen aan de armen en de daaruit voortvloeiende hoge personele belasting, konden de inwoners van Zwaluwe niet meer met nieuwe uitgaven belast worden. Om de onderhoudskosten geheel of dan toch gedeeltelijk te kunnen opbrengen, de kosten van dit onderhoud werden geschat op *f* 150,- terwijl de opbrengst uit tolgelden op *f* 100,- werd geschat, wilde het gemeentebestuur GS toestemming vragen om vanaf 1 oktober 1852 op de Horenhilschedijk een tol te plaatsen en tolgelden te heffen volgens eerder genoemd tarief.<sup>32</sup> Het gemeentebestuur stuurde het raadsbesluit vergezeld van de memorie van toelichting naar GS. Tevens werd een verordening, op de invordering van tolgelden vastgesteld. De invordering van genoemde belasting zou geschieden overeenkomstig de artikelen 258 tot 263 van de Gemeentewet en zou ingaan op de dag van afkondiging.



10. De postkoets die naast post ook passagiers vervoerde.

### *Nog geen toestemming van GS*

Op 9 oktober 1852 stuurden GS het gemeentebestuur een brief waarin stond dat men enige bedenkingen had tegen het ingezonden raadsbesluit. Naar aanleiding van deze brief trok het gemeentebestuur het raadsbesluit van 16 augustus 1852 en de verordening in. Besloten werd een nieuw raadsbesluit met verordening vast te stellen volgens de richtlijnen van GS. GS wilden dat in het besluit van de Raad naast de tarieven ook de toegestane vrijstellingen zouden worden opgenomen. Bovendien werd tolheffing voor een onbepaalde tijd niet toegestaan. Er diende een termijn van bijvoorbeeld tien jaar vast te worden gesteld. Het gemeentebestuur koos voor een periode van tien jaar, vanaf 1 januari 1853.

Ook moest er in het besluit opgenomen worden welke schikking er getroffen zou worden na het verstrijken van genoemde termijn en dat deze aan de koning ter goedkeuring zou worden voorgelegd. In het raadsbesluit zou ook vermeld dienen te worden dat de Raad zich zou verbinden, in het geval dat GS vonden dat het onderhoud van de dijk onvoldoende zou zijn, de tolheffing op de eerste aanzegging van GS te doen staken. De Raad had hier wel begrip voor, tenslotte zou het niet normaal zijn wanneer de weg niet of slecht onderhouden zou worden toch de passanten tolgeld te laten betalen, dan zou het “primitieve doel” gemist worden. Het gemeentebestuur diende het nieuwe raadsbesluit inzake de vaststelling van de tolheffing in triplo in bij GS, samen met een nieuwe memorie van toelichting en verordening. Het advies van GS om hun wenken in acht te nemen werd door het gemeentebestuur opgevolgd.<sup>33</sup> Zoals we eerder lazen moest het gemeentebestuur in het nieuwe raadsbesluit de toegestane vrijstellingen opnemen. De ingelanden van de Grote

Zonzeelsche polder zouden geen tol behoeven te betalen, dit was zo afgesproken met het polderbestuur van genoemde polder. Iemand werd als ingelande beschouwd wanneer hij of zij volgens het kohier polderlasten betaalde. Ook de inwoners van Zwaluwe, voor een groot deel ingelanden van voornoemde polder, werden vrijgesteld. Het vorderen van tol aan die inwoners die geen ingelanden waren zou volgens de Zwaluwse Raad voor de meeste Zwaluwnaren een te grote belasting zijn. Het was de wens van de Raad om de ingezetenen van het betalen van barrière gelden vrij te laten omdat het tekort op het onderhoud van de weg toch uit de gemeentekas zou dienen te komen. Dit hield wel in dat de meeste mensen die gebruik maakten van de Horenhilschedijk geen tol hoefden te betalen en er relatief weinig tolgelden geïncasseerd zouden worden. De overige vrijstellingen waren gelijk aan die van de provinciale wegen. Er zou geen tol geheven voor:

- onaangespannen, ongezadelde en onbeslagen veulens die jonger waren dan een jaar;
- karren of wagens en de trekdieren die uitsluitend mest, zeepkalk of as, slib, slootmodder, heideplaggen of heideschalen (de bovenste, begroeide aardkorst van de heide), roet of mergel en andere als mest erkende stoffen vervoeren of gaan laden. In het laatste geval zou er voor de heenreis betaald dienen te worden, maar bij de terugreis wanneer dit uiterlijk de volgende dag plaats zou vinden werd dit bedrag teruggegeven.

Vrijstelling gold niet voor:

- het vervoer van schadden of plagturf;
- paarden en vee die van of naar eigen of gehuurde woningen of weiden gebracht werden of gedreven werden.

Vrijstelling gold alleen voor de tol die het naast bij de woning van de eigenaar was gelegen;

- losse ongezadelde paarden, zonder hoofdstel, die om beslagen te worden naar de hoefstal en vandaar na het beslaan teruggeleid werden. De tol voor de heenreis, wanneer de tolgaarder dit zou innen, zou bij het terugkeren, wanneer dit dezelfde dag zou geschieden, teruggegeven worden;
- het vervoer van eigen gekweekte of gepachte voortbrengselen van land- of akkerbouw, de karren, wagen en dieren waarmee de vruchten en gewassen voor het eerst gebracht zouden worden naar eigen of gehuurde gebouwen, gronden of andere plaatsen. Het zou niet uitmaken of men al geladen was of dat men nog moest laden. Voor hout en hooi dat van het land of van de akker kwam zou slechts de helft van het tarief verschuldigd zijn, te weten voor het hout in de periode van 1 december tot 1 juni en voor het hooi van 1 juni tot 1 november. Voor gezaagd timmerhout diende men het volledige tarief te betalen. Voor de passage van sleden, ploegen en andere voorwerpen of gereedschappen voor het bewerken van de grond werd vrijstelling verleend, doch alleen aan de tol die het dichtst bij de woning van de eigenaar gelegen was;































