
De provinciale weg Aalst-Vilvoorde in Opwijk in de 19^e en in de 20^e eeuw tot 1935

De provinciale weg Aalst-Vilvoorde komt van Merchtem en doorkruist de Klei en Droeshout om dan de weg Brussel-Dendermonde te vervoegen en in Nijverseel naar Baardegem en Aalst af te slaan. Het eerste gedeelte (richting Merchtem en Vilvoorde) was in 1829 voltooid, maar het tweede (richting Aalst vanaf de Plezanten Hof tot de grens met Baardegem-Aalst), slechts in 1846.

Het eerste gedeelte (van Merchtem tot Droeshout Bareel) is de rechtrekking van de oude baan Aalst-Vilvoorde. Sommige delen ervan zijn blijven bestaan, bijv. de Mechelstraat, de Oude Mechelbaan, een deel van de Hollestraat en een deel van de Sint-Jansstraat.

In het bestuursblad van de provincie (Zuid)-Brabant, onder het Nederlands bewind, zegt de gouverneur in zijn "aanspraak" op 1 juli 1828: "*Wij vinden ons in de onmogelijkheid in de kosten van bestrating der wegen van Vilvoorden naar Aalst te voorzien. Het ware voordelig de bestrating der wegen tot 1830 uit te stellen.*" (1)

In juli 1829 stuurt het gemeentebestuur een brief aan de provincie om te melden dat de "*nieuwe straatweg op Vilvoorden*" nog niet afgewerkt is en dat daardoor "*den akkerbouw en hophandel merkkelijk beschadigd, doordien den grondvloer van de nieuwe baan, op veele plaatsen vermengd zijnde met potaarde en op andere plaatsen niet genoegzaam gezeten zijnde, zoo wel met droogte als met regen bijna onbruikbaar is; terwijl aan dit ongemak niet kan voorzien worden door het gebruik der oude heirbaan vermits dezelve op veele plaatsen dan geheel, dan gedeelig, bij den nieuwen straatweg is ingenomen, en gevolgentlyk op haar geheel niet meer bestaat, boven dat de zijde grachten den toegang van de oude tot de nieuwe baan volstrekt beletten.*". Zij vraagt aan de provincie "*de bestrating van den Weg op Vilvoorden door Opwyck, te doen voltrekken.*".

In 1829 schrijft de provincie: "*Voor het jaar 1834 zien wij geene kans uit onze gewone*

middelen in de voltoojing der provinciale wegen van Vilvoorden naar Aalst te voorzien. De kunst- en aarde- werken zijn voltooid en de prijs der aangekochte gronden betaald zijnde, zo bleef, volgens de eerste bestekken nog te besteden fl. 171.000; maar deze bestekken en berekeningen aan een nieuw onderzoek van den Heer hoofd-ingenieur zijnde onderworpen geweest, heeft hij gemeend, dat, vermits de weg van Vilvoorden naar Aalst weinig met vrachtwagens zal bereden worden, men in plaats van keijen van Quenast, denzelve met Diegemsche keijen (2) kan bestraten, en dat daardoor de uitgaven fl. 76.000 minder zullen zijn." (3)

In 1830 -nog voor de Belgische revolutie- staat in het verslag van de provincie vermeld: "*De bestrating van den weg van Vilvoorden naar Aalst met Diegemsche of Melsbroeksche keijen moetende geschieden, was het bewezen dat het vervoer dezer materialen veel gemakkelijker zou zijn geweest, indien de kleine straatweg, loopende van Vilvoorden naer Peuthy wierde voortgezet. Het was dan uit aanmerking dezer geweegreden dat wij overgingen tot het openen der aanbesteding, in massa, van de bestratings-werken des wegs van Vilvoorden naar Aalst voor den prijs van 83.300 fl., terwijl bij eene vroegere aanbesteding, aan welke wij, om de zoo even genoemde consideratien, geoordeeld hadden onze goedkeuring niet te moeten hechten, de bloote bestrating van den weg van Vilvoorden naar Aalst voor eene som van 83.000 fl was aangenomen. Er is ook voldaan aan den door U.E.G.A. (4) te kennen gegeven wensch, op dat er pogingen wierden gedaan, om het bij de Staten van Oost-Vlaanderen daarhenen te dirigeren, dat zij zich belasten den in constructie zijnde weg van Vilvoorden naar Aalst, op het grondgebied dier provincie voort te zetten, van de grenzen van ons gewest tot aan den straatweg van Brussel naar Gent (sic).*" (5)

Op 11 december 1844 verschijnt het koninklijk besluit met de beslissing om de "kasseiweg" tussen de stad Aalst en de

baan van Dendermonde naar Brussel, deels in de gemeente Opwijk, aan te leggen. Het wordt een tolweg, die vertrekt van Aalst-Mijlbeek en grotendeels het tracé van de oude baan volgt door Moorsel en Baardgem tot in Opwijk tot aan de baan van Dendermonde naar Brussel. Vanaf Aalst is de baan 9.741 meter lang en 7 meter breed, de grachten niet inbegrepen. De helling mag niet meer dan 2% bedragen, ook voor het deel aan de ingang van Moorsel. De gekasseide strook in het midden van de weg is maar 3 meter breed, de overige 4 meter is de "zomerbaan". Om de aanleg van de baan te bekostigen geeft de staat een "onderstandssom" van 12.900 frank, gespreid over drie jaar te beginnen in 1845. – zie tekst in kader p. 33.

In 1870 is er nog sprake van een vernieuwing van de kasseien. Het onderhoud in 1871-1876 is toegewezen aan de firma Fontaine te Brussel.

In 1881 zijn er uitgaven voor herstellingen, voor het planten van bomen en voor het aanleggen van wegboorden. In de winter (o.a. van december 1879 tot februari 1880 en in januari 1881) worden er dooibarelen ingesteld om de wegen niet te beschadigen. In 1884 zegt de provincie dat de toestand van de baan bevredigend is maar dat er weinig verkeer is.

Pastoor Vermeyen van Droeshout schrijft rond de eeuwwisseling in zijn dagboek: *"In 1898 is gelegd den macadam weg: van aan de voorloopige Pastory van Droeshout tot aan den steenweg van Opwyck naar Merchtem. In 1900 is de weg voorts gelegd tot aan het grondgebied van Merchtem"* en *"Is de velo weg gelegd van aan de voorloopige Pastory tot aan den Barreel Droeshout."*

In het jaar 1911 vermeldt hij nog: *"van 30 september tot 1 oktober 's nachts hevige wind met regen; van hier tot aan den barreel 20 boomen uitgevallen. 2 op 2 schuren en 1 op een huis van Petrus Heremans omtrent paal 1900. Nog op een huis een andere. 't Schijnt dat de provincie geene schade vergoeding moet geven. De gemeente gaat in der minne eene schadeloosstelling vragen aan de provincie."*

In september 1911 heb ik 4 boomen van steenweg verkocht die ik afgekocht heb van de provincie. In 1910 zijn er ook 2 verdwenen, doch er bleven er 4 staan, en met den heelen état major in gang te stellen heeft

Madame de provincie eindelijk toe gestemd 4 boomen te "sacrificeren"!!! alzo hadde het einde woord. Ik betaalde ze 289 en verkocht ze met een verlies van 4 franke. 't zijn goede boerenjaren hé. Ehwel en toch koopman blijven zegde Tistje. 'T was nu genoeg dat ze weg waren want zij belommerden de kerk en versperden het gezicht in de kerk."

Na de eerste wereldoorlog wordt in het "Bestuurlijk Memoriaal" van de provincie Brabant jaarlijks een verslag opgenomen over de provinciewegen. Gedurende de eerste wereldoorlog heeft de bestrating veel geleden onder de oorlogstransporten en het gebrek aan onderhoud.

Al in 1920 heeft de provincie de nodige voorlopige herstellingen gedaan.

Op 23 november 1929 schrijft de gemeente Opwijk aan de gouverneur van de provincie Brabant -ter herinnering van vorige brieven-: *"Betreffende de verbreding van het kasseiwerk op den provincialen steenweg van Vilvoorden naar Aalst, tusschen de kerk van Droeshout en de staatsbaan van Brussel naar Dendermonde. Het verkeer op den steenweg is ten zeerste vermeerderd, ten gevolge van het danig druk verkeer te Assche en de voortdurende uitbreiding der Nijverheid van de Provincie Antwerpen en het Noorden van Brabant. De rijtuigen zijn overigens dikwijls genoodzaakt lang stil te houden, aan den sluitbareel der statie te Assche en verkiezen hierom den provincialen steenweg van Aalst over Opwijk. De steenen tot het uitvoeren van bedoelde werken bestemd, liggen reeds ter plaatse. Ten gevolge van dezen toestand is het te voorzien dat eerlang zich meer betreuwenswaardige ongevallen zullen voordoen. Wij durven Ued. verzoeken, Mijnheer de Gouverneur, dat U het ernstige van dezen toestand zult willen inzien en het mogelijke zult willen doen opdat deze werken zonder verwijl zouden kunnen uitgevoerd worden."*

In 1930 vermeldt het verslag van de provincieraad (in het Frans) een herstelling aan de bestrating van de weg Vilvoorde-Aalst in Opwijk. De weg bevindt zich in zeer slechte staat zodat hij zeer stofferig is bij droogte en modderig bij regenweer. Het onderhoud is duur en lost niets op. De weg loopt door een dichtbewoonde streek. Er zou over 3 km een nieuwe bestrating moeten aangebracht worden, bij voorkeur met kasseien omdat er veel vervoer met paarden is. Als

de begroting van 1931 het niet toelaat moet er voorlopig een laag asfalt aangebracht worden. (6)

In het verslag van 1931 wordt een lans gebroken voor grondige verbeteringen van de provinciale wegen: „zoals de vorige jaren is het hoofddoel geweest de macadams af te schaffen om ze te vervangen door hardere bekleedingen. Bovendien werden noodzakelijke verbredingen verwezenlijkt, teneinde het verkeer op sommige banen met belangrijk vervoer, in goede voorwaarden te verzekeren. ... de steenstorting (wordt) veranderd in eene sterke fundeering bestemd om eene bekleeding te ontvagen waarvan het weerstandsvermogen moet beantwoorden aan de vereischten van het verkeer. ... De bestrating op fundeering is ontegenzeggelijk diegene welke het best geschikt onder verscheidene oogpunten, doch zij kost veel duurder dan de andere bekleedingen. Het gewalst beton op fundeering werd ook gebruikt. De bekleeding met tegels van ineengewerkte porphyresteentjes gelegd op fundeering geeft goede uitslagen en kost minder dan de porphyresteen zonder fundeering.

De beplantingen lijden steeds meer aan de olmziekte, die hare verwoestingen voortzet. Vermoedelijk zal geen enkele olm aan de ziekte ontsnappen. Andere houtsoorten moeten gekozen worden voor de herbplantingen.

Aan de weg Vilvoorde-Aalst werd (in 1930) eene verbreding van de bestrating te Droeshout uitgevoerd, op eene lengte van 250 meter. Op sommige plaatsen is de breedte der bestrating nog slechts 3m75. Daar het kruisen van voertuigen op die breedte niet mogelijk is, gebruiken de voerders het trottoir aan den linkerkant dat een echte modderpoel is geworden.

De beharding van die baan is gansch versleten; men heeft ze min of meer in staat van bruikbaarheid kunnen houden door het gebruik van eenige wagens grint en van herstellingen met de hand." (7).

In 1932 lezen wij over de provinciale wegen in Opwijk: „Op de baan van Vilvoorde naar Aalst, tusschen de meetpunten 14.800 (8) en 17.817 werd de baan voorzien van een Rhoubenite-bekleeding in plaats van macadam. Dit belangrijk werk heeft 1.166.254,42 fr. gekost, dit is 6% meer,

doordat er na de aanbesteding besloten werd de bekleeding op 5m50 te brengen in plaats van 5m25. ... Tenslotte ging een derde aanneeming op die baan over een verbetering en verbreding van het kasseiwerk tusschen de meetpunten 18.559 en 18.690 eenerzijds en 18.890 en 19.419 anderzijds (8). Dit werk heeft aanleiding gegeven tot een bijkomende uitgave van fr. 12.175,42 voor de inrichting van kruispunt en werken bestemd om de afwatering te vergemakkelijken.

De olmziekte gaat voort met haar vernielingswerk in de beplantingen der provinciale baan."

Wat verder lezen we nog: „De macadam is helemaal afgeschaft en werd vervangen door een bekleeding in Rhoubenite te Opwijk op een lengte van 3.017 meter. Eveneens te Opwijk werden twee vakken kasseiwerk met een totale lengte van 660 meter verbeterd en op 5 meter gebracht" (9).

In 1935 tenslotte moeten de aanplantingen vervangen zijn want in het verslag staat: „... aangaande de beplantingen moet er worden gemeld dat de jonge boomen slecht groeien en dat zij geleden hebben door het plaatsen van telefoonlijnen door de troepen van Vilvoorde." (10)

Jan MEEUSSEN

-
- (1) Memoriael van Administratie der Provincie Zuid-Brabant, XIIe Deel, 1828, p. 41-70., XIVE Deel, 1829, p. 1-20.
 - (2) Keien van Quenast zijn kasseistenen (porfier), terwijl keien van Diegem of Melsbroek grove zandsteen of kalkzandsteen is, die daar gedolven werd.
 - (3) Idem, XIVE Deel, 1829, p. 1-20.
 - (4) Uw Edele Geachte Afgevaardigden.
 - (5) Idem, XXIe Deel, 1830, p.285-305.
 - (6) Zitting van de provincieraad van 9 oktober 1930.
 - (7) Idem, Vertoog 1931.
 - (8) Een gedeelte van de provinciale weg Aalst-Vilvoorde vanaf de grens van Merchtem (Klei, meetpunt 14.800) tot Droeshout (Baareel, meetpunt 19.419).
 - (9) Idem, PV provinciale Raad en Vertoog 1932.
 - (10) Idem, Vertoog 1935.
-

N° 604. *BESLUIT bevelende het leggen eener baen van Aelst naer Opwyck.*

LEOPOLD, KONING DER BELGEN,

Aen alle tegenwoordigen en toekomenden, SALUT.

Gezien de stukken, uitmakende het ontwerp van eenen kasseiweg tusschen de stad Aelst en de baen van Dendermoude naer Brussel, in de gemeente Opwijck ;

Gezien de aenvraag den 19 oktober 1842 door het gemeentebestuur van Aelst gedaen, ten einde de magtiging te bekomen tot het leggen van gezegden weg, mids de tolgunning ;

Overwegende dat het onderzoek over het ontwerp dier gemeenschap, uit kracht van ons besluit van 29 november 1836, geopend, er de nuttigheid heeft van bevestigd;

Op voorstel van onzen Minister van 's lands werken;

Wij hebben besloten en besluiten :

Art. 1. Er zal, bij middel van tolgunning, eenen kasseiweg gelegd worden, die van de stad Aelst naer de baen leidt van Dendermonde naer Brussel, gemeente Opwijck;

De algemeene rigting van de afschetsing dier gemeenschap, is aangeduid op het hierbijgevoegde plan, goedgekeurd door onzen Minister van 's lands werken.

Zijne lengte is 9,741 meters.

Art. 2. De afschetsing zal beginnen, bij het uitgaen der stad Aelst, regtover de herberg *Het Slot*, gehuchte Mylbeke, zal de kuip der dorpen Moorsel en Baerdegem doorsnijden, en zal eindigen aen de baen van Dendermonde naer Brussel, in de gemeente Opwijck, bijna tegen over het uitscheiden der baen, komende van Vilvoorde.

De middenlijn van den te leggen weg zal zich algemeenlyk versmelten met degene der bestaende baen.

De baen zal echter mogen verlaten worden van aen den uitgang der kuip van Baerdegem, en het zal den gunninghouder vrijslaen ze te vervangen door de regtbuiging, aangewezen op het plan tusschen de letters C en D.

Art. 3. liet zijgezig van den weg in de lengte zal ligtelijk gewijzigd worden, derwijze dat het dalen en klimmen nooit eene helling van meer dan 2 cent. den meter hebbe, zelfs voor het gekasseide gedeelte aen den ingang der kuip van de gemeente Moorsel.

Art. 4. De tegenwoordige breedte van den weg zal overal behouden worden waer zij 7 meters en meer heeft. Op de plaetsen waer die breedte min is, zal de gunninghouder het vermogen hebben den weg te verbreedden genoeg om hem de voorzegde rnaet van 7 meters te geven, de grachten niet begrepen.

De helling der schuinten en de maet der grachten, waarmede de weg zul geboord zijn overal waer het noodig is, zullen geregeld worden naer den aerd van de gronden der plaetselijkheden.

De kassei zal drij meters hebben, de boordsleenen begrepen; het overige der breedte zal gebruikt worden aen de zomerbanen.

Art. 5. Er zullen in genoegzaam getal, onder den weg, duikers en waterleidingen gemaekt worden, waervan de opening zul bepaeld worden naer den omvang van het water, waeraen elk hunner zal moeten doorloft laten.

Art. 6. Al de bebouwde en onbebouwde eigendommen, noodig tot de verbreeding van den weg, binnen de palen vastgesteld bij de voorgaende artikelen, zullen ingenomen en bezeten worden overeenkomstig de wetten op het stuk van onteigening ter oorzake van openbaer nut.

Art. 7. Om tot het leggen van voormelden weg te helpen, wordt er eene onderstandsom van den Staet van twaelf duizend negen honderd franken toegestaen, betaelbaer bij derden en op drij dienstjaren, te beginnen van 1845.

Art. 8. De aenbesleding en de uitvoering der werken van den weg zullen plaets hebben overeenkomstig het bestek en het kohier van lasten, goedgekeurd door onzen Minister van 's lands werken, die belast wordt met de uitvoering van het tegenwoordig besluit.

Gegeven te Laeken, den 11 december 1844.

Van 's Konings wege:

LEOPOLD.

De Minister van 's lands werken,

A. DECHAMPS.

Tekst van het koninklijk besluit van 11 december 1844 met de beslissing om de "kasseiweg" tusschen Aalst en de baen van Dendermonde naar Brussel (Nijverseel) aan te leggen.



Zicht op provinciale baan te Droeshout.

*Foto ca. 1900-1910, vóór de bouw van de huidige Sint-Jozefskerk (1909-'10).
Centraal de pastorie (1894-'95) en de eerste school (1896-'97, afgebroken in 1968).*



*Zicht op "de steenweg naar Aalst" te Droeshout. Foto ca. 1910-'20.
Links het toegangshek naar de nieuwe Sint-Jozefskerk (1909-'10).
De bomen (olmen) voor de kerk zijn geroid.*

Bemerk ook de "borne nr. 18" (kilometerpaal in blauwe hardsteen) die nog bestaat maar enkele meters verplaatst werd in functie van de opeenvolgende verbredingen van de baan en van de huidige toegang tot de kerk en de school.