't Vagevenster 24

Heemkundevereniging

BERCHS-HEEM

Bestuur Heemkundevereniging Berchs-Heem:

Jan van der Burgt
voorzitter
Zicht 7 5351 RG Berghem
tel. 0412-401183

Gerrit Bergers
secretariaat
Hermenegildahof 7 5351 CZ Berghem
tel. 0412-402587

Lambert van Hintum
penningmeester
Clausstraat 5 5351 CJ Berghem
tel. 0412-402515

Riny Gremmen
Zevenbergseweg 31 5351 PG Berghem
tel. 0412-402141

Jan Bon
Heiligenbos 40 5351 SP Berghem
tel. 0412-401131

Ans den Brok
St. Willibrordusstraat 15 5351 ED Berghem
tel. 0412-401214

Dora van Ravensteijn-Schraven
Broekstraat 10 5351 NC Berghem
Tel. 0412-401127

Redactie 't Vagevenster:

Matt Megens
Lambert van Hintum
Gerard Hoeks

Inleveren kopij:
Heemkamer Oud-gemeentehuis
Burg. van Erpstraat 2

Aanleveren kopij:
Indien mogelijk op diskette, tekst in Word. Aangeleverd materiaal wordt geretourneerd.

Leden van de Heemkundevereniging krijgen 't Vagevenster gratis thuisbezorgd.

Losse nummers: € 3,75
exclusief verzendkosten

Rekeningnummer Rabobank:
1065 16 817
t.n.v. Heemkundevereniging Berchs-Heem

K.v.K. nr.:
V 219728

't Vagevenster nummer 24 maart 2006

In dit nummer

Tol op de wegen rond Berghem

door: Gerrit Laurenssen en Herman van de Camp

Inleiding	2
Tol in de praktijk	3
Aanleg rijksweg 's-Hertogenbosch - Grave	7
Provinciale weg Oss - Berghem - Herpen	13
Locatie van de drie tolpoorten	15
Provinciale weg Schaijk - Haren	20
Osse tolpoorten	23
Gemeentelijke (locale) wegen	25
"Den Berchsen Boom"	26
Tot slot: het gietijzeren tolbord	28
Referenties	30

't Vagevenster
nummer 24 - maart 2006

Van de redactie

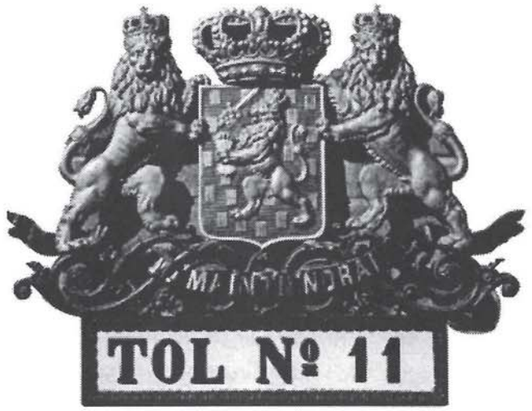
In dit nummer van 't Vagevenster nemen we de lezer mee naar tolplaatsen uit de periode 1825 - 1872 in de directe omgeving van Berghem.
We gaan eerst op zoek naar de exacte locatie van tol nummer 11, op de oude rijksweg van 's-Hertogenbosch naar Grave, waarbij we tot een verrassende ontdekking komen.
Bij dit 'uitstapje' verlaten we het archief over de rijksweg al snel, om een kijkje te gaan nemen in de documentatie over de provinciale wegen die Berghem raken.
Ook daar vinden we informatie over tolplaatsen van weleer, waarover de overlevering, tot onze verrassing, ons tot dusver niets had verteld.
Dankzij het vele speurwerk, en oude kaarten en foto's was het mogelijk om behalve over tol, ook weer iets meer te weten te komen over de historie van de Berghemse wegen zelf.

Tol op de wegen rond Berghem

door: Gerrit Laurenssen en Herman van de Camp

Inleiding

Bij een bezoek aan de heemkamer van de Heemkundevereniging Berchs-Heem te Berghem (locatie: de benedenverdieping van het oude raadhuis aan de Burgemeester van Erpstraat) komen allerlei attributen uit het verleden je al tegemoet in het voorportaal. Twee elementen springen eruit; ze kunnen je niet ontgaan. Aan de linkerzijde een fraai 'vagevenster', dat de bron was voor de naamgeving van het tijdschrift, waarin Berchs-Heem haar pennenvruchten publiceert. Rechtsvoor hangt een zwaar, gietijzeren tolbord van weleer. Een officieel tolbord van het Koninkrijk der Nederlanden. Een 'dominante', stille getuige uit een ver verleden, waar de heemkundevereniging trots op is.
Vaak is dit bord een aanleiding voor het stellen van vragen over tol. Een goede reden dus om ons eens te buigen over dit onderwerp.



Ware afmeting: 73 cm hoog, 95 cm breed.

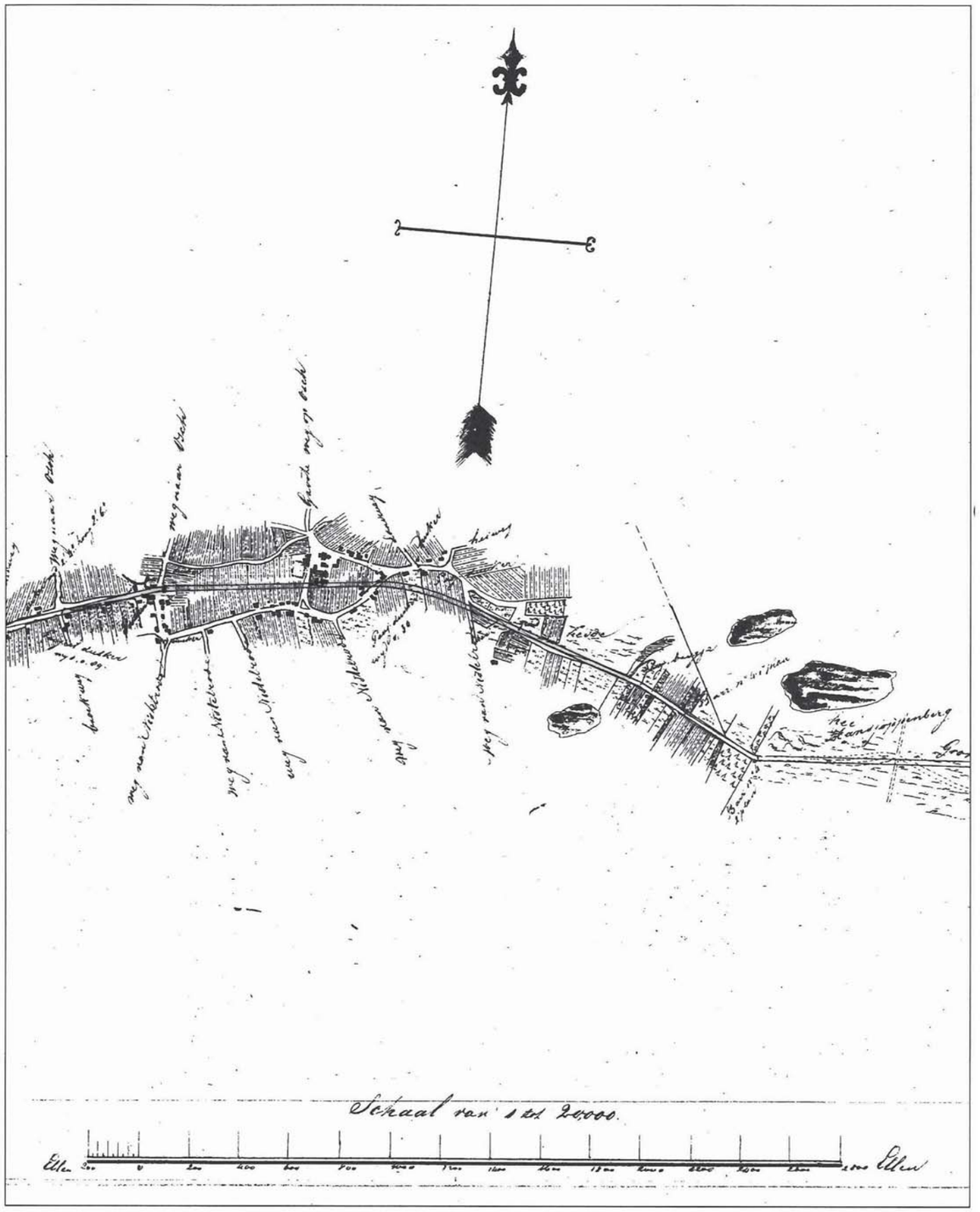
In de 17e en 18e eeuw werd op nagenoeg alle straatwegen al tol geheven om de aanleg en het onderhoud te kunnen betalen.
In de Franse tijd werd tol verboden, maar Willem I voerde het systeem in 1814 opnieuw weer in.
In Brabant was het gebruikelijk om het tolrecht te verpachten aan particulieren.
Dat geschiedde door de Dienst Registratie van Domeinen.
Brabant was de eerste provincie waar de tolheffing weer werd afgeschaft. Dat was in 1872. In de rest van Nederland ging men pas in 1899 tot afschaffing van *rijkstol* over.
In diezelfde periode werd ook besloten om met de heffing van de *provinciale tol* te stoppen, op een enkele uitzondering na.[1]

Maar er werd wel een alternatieve bron van inkomsten gevonden om de hoge kosten voor onderhoud van de wegen te kunnen dekken.
Bouwens cs[1] schetsen in hun publicatie over de verkeers-infrastructuur in Noord-Brabant een aardig beeld van het vervolg op de tolheffing. In 1899 ging men namelijk over op het innen van een paardenbelasting en in 1924 werd de rijwielbelasting ingevoerd, die zou worden geheven tot 1941. Het aantal auto's was inmiddels ook al aardig toegenomen en in 1927 was het zover. De motorrijtuigenbelasting was een feit. Die moest garant staan voor dekking van de kosten van ons wegennet. En dat zal ongetwijfeld nog lang zo blijven.

Tol in de praktijk

We hebben allemaal wel eens met tol van doen gehad, tijdens een bezoek aan het buitenland, of bij een passage van een brug in eigen land. Tegenwoordig word je op opvallende wijze attent gemaakt op de tolplicht. Moderne middelen staan garant dat er eerst betaald wordt, en dan pas gepasseerd.
In het verleden waren er ook tolbomen, om te voorkomen dat voorbijgangers 'ongemerkt' zouden passeren.
Natuurlijk heeft de tolheffing tot irritatie geleid. En ook tóen was men ongetwijfeld al vindingrijk. Men reed graag een eindje om, om vervolgens, geheel 'onschuldig', weer gebruik te maken van de hoofdweg, dus tolweg. Vaak werd een tolboom ook 'per abuis' gepasseerd, omdat de verlichting niet optimaal zou zijn geweest.
De tolpachter had het niet gemakkelijk. Er werd gemord over het oponthoud en ook pogingen tot gesjoemel waren niet vreemd. Om ontduiking of omrijden te voorkomen werden vaak bijbomen geplaatst.
Er was een uitgebreide tarievenlijst, dus er moest geteld en gerekend worden. Dat kostte tijd, en die was ook toen al kostbaar.

Tolheffing heeft ook in onze directe omgeving een belangrijke rol gespeeld. Ook hier waren de wegen rijkelijk bedeeld met tolhekken.
De meeste stille getuigen zijn verdwenen.
Een enkel huis draagt nog het woord 'tol', maar meestal moeten we het doen met een vermelding op een verkeersbord of oude kaart, waar de kreet 'barrière' duidt op een tolhuis van weleer.



De groene lijn geeft duidelijk aan welke gevolgen het 'rechten' van de rijksweg 's-Hertogenbosch - Grave onder Heesch in 1821 heeft. De rijksweg kwam dwars door Heesch te lopen. Even zaken doen in Oss of Nistelrode was, na de reconstructie, niet meer zo voor de hand liggend.
Tekening: BHIC, 's-Hertogenbosch.[2a]

Vaak is door verlegging van wegen ook de juiste locatie van een tolhuis niet meer te achterhalen.
Met die gedachte zijn we begonnen aan een wandeling door archieven en bestaande publicaties, om enig inzicht te krijgen in de 'strategische' tolpoorten, die in onze omgeving hebben gestaan.

Rijkswegenplan

In Noord-Brabant werd met een echt wegennet pas begonnen na de val van het Franse keizerrijk. De Fransen hadden wel plannen gemaakt om de doortocht voor hun legers gemakkelijker te maken, maar zij kregen niet de tijd om dat ook uit te voeren. De enige weg die zij hadden aangelegd, was de weg van Antwerpen naar Breda. Daar bleef het bij.

Koning Willem I kwam aan het bewind en was ervan overtuigd dat op de door de Fransen ingeslagen weg met voortvarendheid moest worden doorgegaan. Hij vond het van het grootste belang dat er een betere communicatie kwam tussen de afzonderlijke landsdelen en was zich er ook terdege van bewust dat aanleg van nieuwe wegen en goed onderhoud daarvan, de handel en economie zouden stimuleren.
Bij Koninklijk Besluit van 25 juni 1816 werd vastgesteld dat er in Noord-Brabant zes grote rijkswegen zouden worden aangelegd. Daarbij behoorde ook de rijksweg 's-Hertogenbosch - Grave.

Voor onze omgeving was dat een belangrijke beslissing. Zeker voor Oss zou de aanleg ingrijpende gevolgen hebben. Dat was tenminste de verwachting van het gemeentebestuur.
Bij het ontwerp van deze nieuwe weg was men ook hier uitgegaan van een rechte lijnen-structuur, met als gevolg dat de passant op de weg 's-Hertogenbosch - Grave niet meer automatisch de stad Oss 'aandeed'.
Het bestuur van de gemeente Oss was daarover diep teleurgesteld. Vooral voor de markten en de handel werden grote nadelen verwacht, omdat het nieuwe tracé, naar de begrippen van toen, op "verre afstand van de stad Oss" kwam te liggen.

In 1825 werd door de gemeente Oss zelfs een verzoek aan Koning Willem I gericht om de rijksweg toch door de kom van Oss te laten lopen. De regering bleef echter de voorkeur geven aan de kortere, rechte lijnen-structuur, en om die reden werd het oorspronkelijke plan ongewijzigd uitgevoerd.

Oss was doordrongen van het belang van de rijksweg en besloot in 1848 om de verbinding van Oss met de rijksweg in Heesch te verbeteren. Jan Cunen, de gemeentearchivaris, staat daar uitvoerig bij stil.[3]
De bestaande weg van Oss naar Heesch was toen nog een gewone zandweg (een karrenspoor met voetpad).

Samen met de gemeente Heesch werd een nieuw wegdek aangelegd. De weg werd opgehoogd en voorzien van een grindlaag. De totale kosten bedroegen 13.950 gulden, waarvan de provincie 4.650 gulden bijdroeg. Oss zou tweederde deel van de resterende kosten voor haar rekening nemen, en Heesch een derde deel, hetgeen, gezien de belangen, een logische verdeling leek.

Om in de kosten van onderhoud te kunnen blijven voorzien, waren er extra fondsen nodig. En die vond men. Er werd toestemming verkregen om tol te gaan heffen.
Aan het begin van de nieuwe weg zou in Heesch een tolhuis worden opgericht, vlak aan de rijksweg, en ook in Oss, aan de grens met Heesch, zou dat gebeuren.

De tolgaarders moesten, behalve bij volle maan, voor een brandende lantaarn aan de tolboom zorgen. Om de weg te sparen, moest er op worden toegezien dat er geen zwaardere vrachten passeerden dan 800 pond (paard en kar niet meegerekend).
Eigenaars en huurders van landerijen die op de weg uitkwamen voor het vervoer van mest en veldvruchten, waren van tol vrijgesteld.

Men sprak af om de opbrengst van de tol steeds twee jaar ten goede van Oss te laten komen en één jaar van Heesch. Dat leek aanvankelijk een goede afspraak. Maar de praktijk liep anders.
Oss kwam met het plan om op marktdagen ontheffing van tol te verlenen, waarvoor Heesch weer een tegemoetkoming wilde. Men kwam er niet uit en uiteindelijk werd het besluit genomen, dat het volle eigendomsrecht naar Oss zou worden overgeheveld.
Heesch deed een eenmalige bijbetaling van 225 gulden en had daarmee een zorg minder.
Er ontstond hierdoor echter toch een vreemde situatie, want Oss was nu eigenaar van een weg die deels in Heesch lag.
Tot 1926 is het een grintweg gebleven.

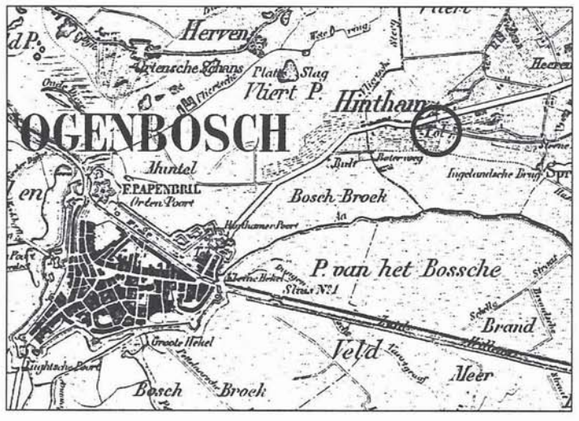
Aanleg rijksweg 's-Hertogenbosch - Grave

De aanleg van de rijksweg 's-Hertogenbosch - Grave werd gerealiseerd in de periode 1822 - 1835. Vrij gedetailleerd beschrijft Hendriks[4] de aanleg in zijn boek over Heesch. Ook het onderhoud wordt uitvoerig ter sprake gebracht.

De reconstructie van de gehele rijksweg is door Waterstaat in kaart gebracht en geeft een duidelijk beeld van zowel het oude als het nieuwe tracé.[2a]
Vanwege de lengte van de tekening is het praktisch niet mogelijk om deze hier in zijn geheel af te drukken.

Onderhoud is kostbaar en dus, het was voorspelbaar, moest er meer geld komen.
Bij Koninklijk Besluit nr 54 van 21 september 1818 werd vastgelegd dat op de nieuwe rijksweg, de Grote weg der eerste klasse nummer 8 van Breda naar Grave, een aantal tollen zouden worden geplaatst. Op het gedeelte van 's-Hertogenbosch tot Grave zouden dat er zes zijn.
Besluit nr 80 van 12 februari 1825 omschreef de plaats van deze tolpoorten als volgt:

Tol 9: aan het uiteinde van het dorp Hintham, op 2750 ellen uit het midden van 's-Hertogenbosch. (Een Bossche el stond voor 0,685 m).



Tol nr 9 bij Hintham.
Detail van kaart collectie BHIC, Oss.

Bij deze tol moest voor elke bok, geit of hond, gespannen voor een rij- of voertuig met twee wielen, anderhalve cent worden betaald. Zo luidde een deeltarief in die tijd.

Uit het gemeentelijk archief van Berghem[5a] weten we bij toeval ook welke tarieven en boetes bij deze tolpost werden gehanteerd voor paard en kar.
Op die dag worden namelijk Jan Francis van den Heuvel en Willem van Schaijk uit Berghem bij tol nr 9 beboet door de attente tolpachter Willem van Heusden.

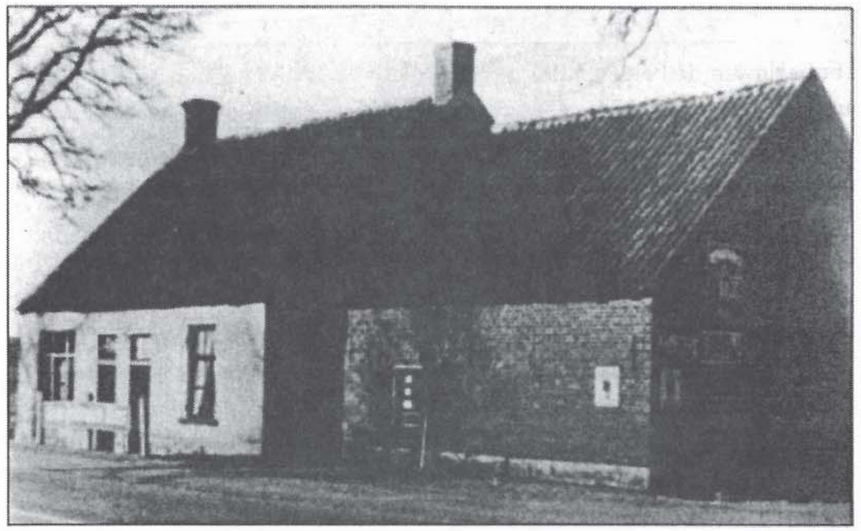
Deze Willem van Heusden komen we als tolpachter in 1850 nog eens tegen. Wellicht heeft hij voor dat jaar te laag ingeschreven voor de tolpacht, getuige een brief van de Agent van het Domein aan de Burgemeester van Oss, waarin wordt medegedeeld dat voortaan een zekere Johannes Brandts de taak van tolpachter bij barrière nr 9 zal uitvoeren, ten huize en herberge van Jan de Winter te Hintham, waar de tolboom is geplaatst.[6]

Jan Francis en Willem rijden met kar, bespannen met nog een paard achter de kar, naar de Bossche markt. Daarvoor moeten zij bij de barrière in Hintham 12 cent betalen voor verdere passage over de tolweg richting Rosmalen.
Zij vinden dat wellicht teveel en om de tol te mijden, 'kiezen' zij voor een omweg. Maar al snel 'bedenken' zij zich en keren terug naar de tolweg.
Maar wakkere Willem van Heusden kweet zich van zijn taak. Het gebeuren was hem niet ontgaan, met gevolg dat de Berghemnaren 'ver van huis' werden beboet. Zij moesten 50 maal het toltarief betalen. Ze kregen een rekening gepresenteerd van zes gulden en 25 centen, en dat was heel veel! Het is maar te hopen dat ze goede zaken hebben kunnen doen in Den Bosch, want anders hebben zij het jaar toch wel heel slecht afgesloten! Daarbij komt ook nog dat zij door Provinciale Staten werden genoteerd, hetgeen ruim anderhalve eeuw later zou worden opgemerkt door de Heemkundekring van Berghem.

Tol 10: bij de ontmoeting van de Broekweg en de voornaamste weg van Nuland, ongeveer 5380 ellen van de voorgaande tol aan de Hinthamerpoort.
De exacte locatie was het bekende wegrestaurant De Goudfazant, dat in 1963 werd afgebroken.[15]
Aanbesteding van dit tolhuis vond plaats in 1833.[2b]

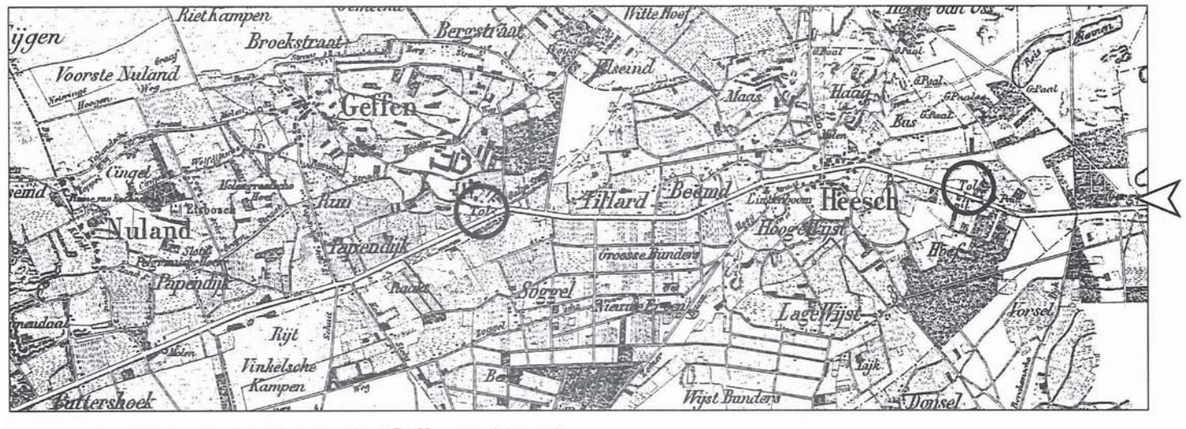
Tol 11: bij de aansluiting van de weg met die van Geffen en Nuland, ten westen van de Kremerdijk, ongeveer 5484 ellen van de voorgaande tol bij Kruisstraat.

Op 3 juni 1833 laat Hendrik Willem van Grasveld, Agent van het Domein 's-Hertogenbosch de aanbestedingsakte opmaken door Johannes de Bergh, openbaar notaris te 's-Hertogenbosch, voor het bouwen van een tolhuis, gequoteerd nummer 11, en het plaatsen van een tolboom onder de gemeente Geffen, aan de westzijde van de weg.[2b]
Deze halte is de plek, waar nu nog de Geffense Barrière is gevestigd.



De 'Geffense Brier'.
Collectie Heemkundewerkgroep Vladerack, Geffen.

Heemkundewerkgroep Vladerack uit Geffen vermeldt in haar fotoboek van 1998, dat het tolhuis in 1873 door een zekere Jan van Nistelrode werd gekocht en dat hij in 1882 een vergunning kreeg voor de verkoop van sterke drank.
Het oude tolhuis werd in 1963 afgebroken en vervangen door een modern wegrestaurant, enkele tientallen meters verderop, rechts van het oude pand.



Locaties van de tollen onder Geffen en Heesch.
Geheel rechts is de locatie van het Zevenbergse Huis.

Tol 12: aan het begin van de heide bij de Hans Joppenberg (dus op Heesch' grondgebied), op ongeveer 5160 ellen van de voorgaande tolpoort.

De aanbesteding van dit tolhuis op "de Grote weg der eerste klasse no 8, gedeelte van 's-Hertogenbosch naar de Veste van Grave, ten oosten van het dorp Heesch nabij den Hans Joppenberg", vindt pas plaats op 12 december 1836.[2b]
Ook hier treffen we Van Grasveld en De Bergh aan bij het passeren van de akte. De laagste inschrijver is aannemer Jan Brinkman, houtkoper uit Lith. Voor de somma van Hfl 1.450,-- gaat hij het plan uitvoeren.

De Hans Joppenberg was niet de enige 'berg' in dit gebied. Iets ten oosten hiervan lagen de 'Zeven Bergen'. Topografische situatieschetsen uit 1935 en uit rond 1990 geven nauwkeurig de ligging van deze historische bergjes op het heidegebied Zevenbergen weer.[7] Dit heidegebied is rond 1836 deels ontgonnen in opdracht van Johannes Linsen, lid van Gedeputeerde Staten in Brabant. Hij was een pionier op het gebied van ontginning van woeste heidegronden. Hij liet op Zevenbergen ook een huis bouwen, dat bekend was als het Zevenbergse Huis, een tapperij annex herberg.

De oorspronkelijke 'Heesche Barrière' werd in 1970 gesloopt in verband met de omlegging van de rijksweg.
Foto: Collectie Jan van der Stappen, Heesch.

Opname van de rijksweg in Heesch, richting Grave, in het voorjaar 1971. De nieuwbouw van de 'Heesche Barrière' is geheel links nog deels in beeld. Ook deze is inmiddels weer vervangen.
Foto: Collectie Jan van der Stappen, Heesch.

Tolhalte 12 lag in Heesch, ten westen van Zevenbergen, en is bekend als de 'Heesche Barrière'. Rond 1920 werd deze bewoond door de familie Broeksteeg. Later werd het café gedurende vele jaren beheerd door de familie van Griensven. In verband met een reconstructie van de rijksweg is het in 1962 afgebroken.

De Brierstraat en de Tolstraat in Heesch doen ons nog herinneren aan deze tolperiode.

Tol 13: in het buurtschap De Schaijksche Hoek, ongeveer 4415 ellen van de voorgaande tolplaats bij de Hans Joppenberg.
De aanbesteding heeft gelijktijdig plaatsgevonden met die van Geffen en Kruisstraat.[2b]

Tol 14: aan het uiteinde van de weg naar Velp, op ongeveer 5490 ellen van de voorgaande tolplaats, en 2400 ellen uit het midden van Grave.
Dit was vlakbij herberg De Elft in Velp. Het pannenkoekenhuis even verderop draagt nog die naam.
Uit de aanbestedingsakte van 3 juni 1833 voor het bouwen van een tolhuis op deze locatie kan worden opgemaakt dat hier reeds eerder een tolpoort dienst deed. Het nieuwe tolhuis zou volgens de akte worden gebouwd aan de oostzijde van de weg.[2b]

Verkeersader

De rijksweg van 's-Hertogenbosch naar Grave was een belangrijke verkeersader en vergde door het steeds intensiever wordende verkeer veel onderhoud.
In 1929 heeft er een totale ombouw van het wegdek plaats. Hendriks[4] beschrijft dat in de geest van die tijd. "De klinkerweg, met keien zo groot als kinderhoofdjes, wordt vervangen door beton. Het nieuwe betondek was schitterend. Door zijn spiegelgladde oppervlak vormde het een schril contrast met de kinderkoppen van weleer".
De mogelijkheid bestaat dat deze weg (deels) een ander wegdek heeft gehad.
Dit is af te leiden uit het werk van de bekende Geffense heemkundige G Velthuis.[8]
In zijn boek 'Geffen, gelegen aan het water' vermeldt hij: "Van 1822 tot 1835 vernieuwt men het wegdek met keien, zogenaamde kinderkoppen, die later weer weken voor Macadam steenslag en in 1929 voor een betonweg met fietspaden".
De weg kreeg een beplanting met eiken en Canadese populieren. Deze beplanting werd toegestaan aan particulieren. Het was de Minister van Binnenlandse Zaken en Waterstaat die daarvoor toestemming gaf. Die schreef ook de exacte plaats voor, waardoor zowel de afstand tot de as van de weg als de onderlinge ruimte van de bomen in balans bleef.

De rijksweg was nu weliswaar verbreed, er waren fietspaden aangelegd, en dus was het veiliger, maar dat duurde niet lang. In feite was bij het gereedkomen van het nieuwe wegdek al bekend, dat het verkeersaanbod niet was bij te benen. De verkeersdichtheid nam sterk toe en er werd met hogere snelheden gereden. Zeker in Heesch was al snel sprake van een levensgevaarlijke toestand.
In 1953 werden er besprekingen gevoerd om de rijksweg geheel om het dorp heen te leggen. Het zou een lange lijdensweg worden, maar eindelijk was het zover. In 1973 vierde men feest: Heesch was bevrijd van de rijkswegpassage door hun dorp.

Anno 2005 is deze A59 alweer in een geheel nieuwe fase beland. De stoplichten zijn verdwenen en het verkeer kan met hoge snelheid veilig door.
Betonnen wanden zorgen ervoor dat het geluid van het verkeer niet kan doordringen tot de woongebieden. De mooie vergezichten zijn hierdoor echter verdwenen.
De littekens van de gigantische ombouwing van de weg zijn nu nog duidelijk zichtbaar. Het nieuw aangeplante groen heeft zijn tijd nodig. Even geduld dus, en even wennen aan de gewijzigde situatie.

Provinciale wegen

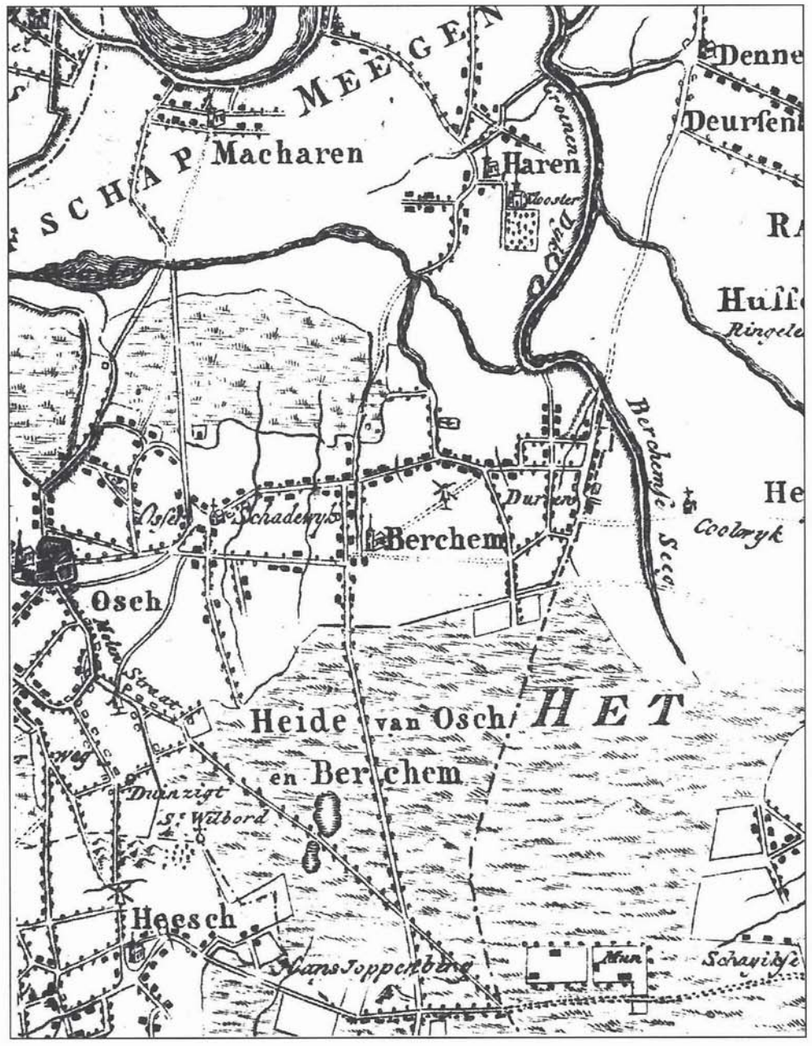
De aanleg van de rijkswegen had uiteraard de hoogste prioriteit gekregen, maar ook de provinciale besturen zaten niet stil. Die moesten zorgen voor de regionale en locale verbindingen van en naar de rijkswegen, en later de spoorwegstations.

De meeste provinciale wegen werden aangelegd tussen 1839 en 1875.
In Brabant zag men een snelle ontwikkeling. De Gouverneur van Brabant, Baron van den Bogaerde, die het kasteel Heeswijk bewoonde, was een energiek en enthousiast bestuurder. Uit eigen ervaring kende hij de problemen om dagelijks over erbarmelijke wegen de afstand naar zijn werk te moeten overbruggen. De eerste provinciale weg werd aangelegd in 1839. Het laat zich gemakkelijk raden, het was de verbinding van 'zijn' Kasteel Heeswijk met 's-Hertogenbosch. Die weg kreeg dan ook al snel de bijnaam 'Gouverneursweg'.[1]

Provinciale weg Oss - Berghem - Herpen

Ook Oss kreeg een nieuwe, provinciale weg, namelijk de weg naar Berghem en vervolgens Herpen.[3] Er was een ontwerp gemaakt voor een brede, rechttoe rechtaan weg naar de Koppelsteeg (zoals die er nu ligt), maar een deel van het stadsbestuur was hier niet gelukkig mee. De tegenstanders vonden dat de bestaande weg langs de Antoniuskapel op het Osse Schaijk, die aansloot op de eeuwenoude Spaanderstraat, hiervoor eerder in aanmerking kwam, omdat die veel gunstiger zou liggen voor het vervoer van hooi en landbouwproducten. Tevens zou een nieuwe weg naar Macharen daar beter op aansluiten.

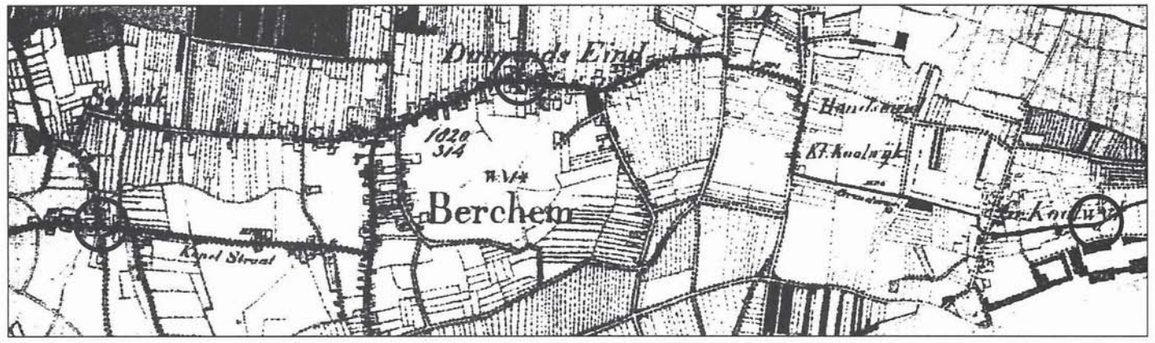
Foto: Blankstein, 1923, collectie BHIC, Oss.



Kaart getekend in 1794 door landmeter Hendrik Verhees.[11] Ondanks de schetsmatige uitvoering geeft deze toch een goed beeld van de locatie van de twee trajecten naar Berghem zoals op pagina 13 omschreven. Ook de Antoniuskapel is hier duidelijk aangegeven.

De Osse tegenstanders waren niet de minst invloedrijken. Het waren burgemeester H van den Heuvel, wethouder Dr A van der Steen (later burgemeester), en notaris J de Knokke van der Meulen.
Maar tijdens een speciale vergadering op 5 november 1855 gaf de meerderheid van de raad toch de voorkeur aan de brede, rechte lijnen weg.
Het bestaande traject via de Antoniuskapel achtte men te smal en te kronkelig om het nieuwe plan te kunnen uitvoeren.

In 1858 maakte Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant de voorwaarden bekend voor de verpachting van de tollen op deze provinciale klinker- en grindweg van Oss over Berghem naar Herpen. Daarin werden ook de locaties omschreven van de drie tolbomen die moesten worden geplaatst.
Het afdragen van de tolopbrengst zou moeten plaatshebben ten kantore van de Ontvanger der Registratie te Oss.[6]

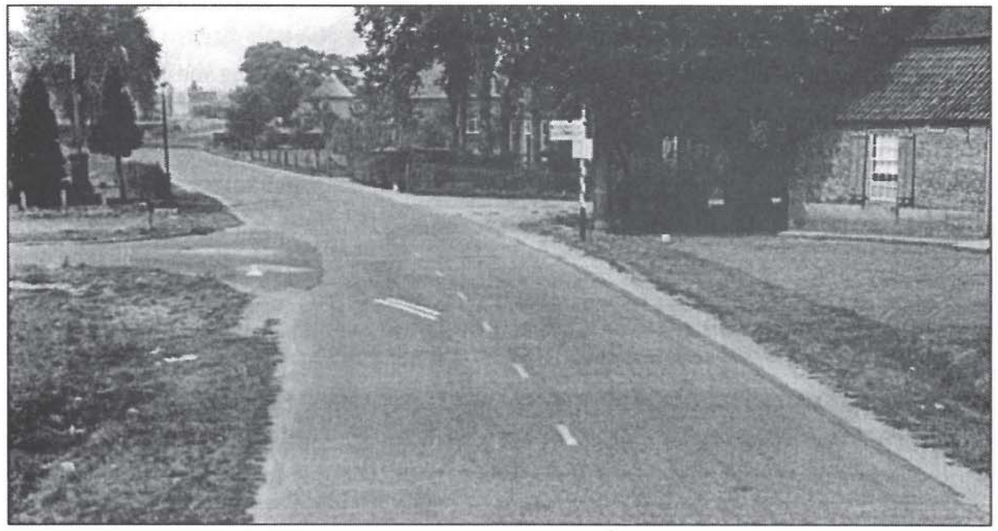


Traject provinciale weg Oss - Berghem - Herpen (Koolwijk) met de drie tolpoorten.
Detail van kaart collectie BHIC, Oss.
(Verkend door de 1e luitenant Demeulen in 1836.)

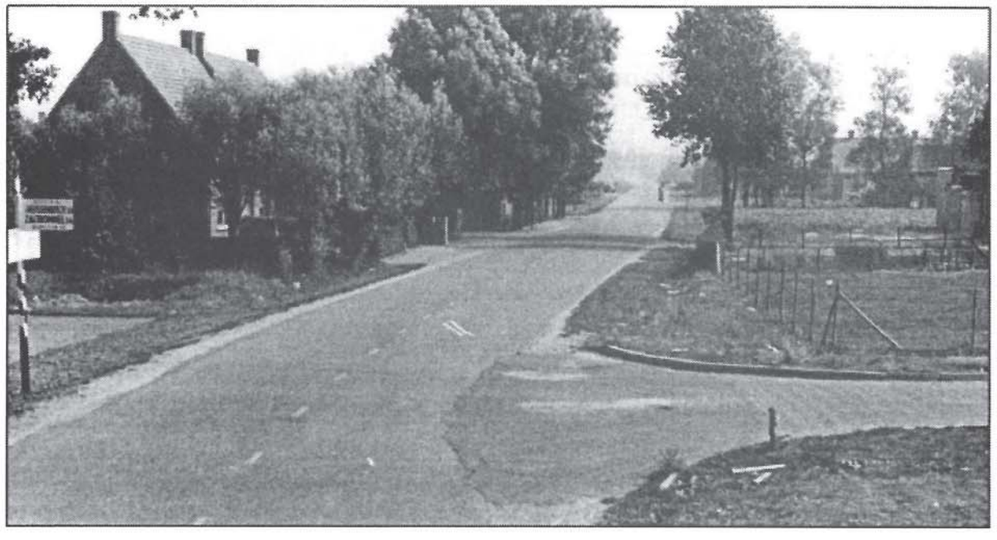
Locatie van de drie tolpoorten

Tol nr 1, "ten oosten van en onder de gemeente Oss, op een afstand van ongeveer 1400 el van het einde van de gemeentelijke keiweg aan de oostzijde van het dorp Oss, nabij de stenen heul (duiker) nr 1, gelegen bij het huis, thans bewoond door Jan van Lith, kadastraal bij die gemeente bekend onder sectie A nr 261, met ene wederzijdse concurrentie van 200 ellen". (Een Bossche el is 0,685 m)

De juiste locatie was gemakkelijk te reconstrueren. Het bevolkingsregister van Oss vermeldt dat Jan van Lith woonde op de locatie Kapelhoek/hoef 36 (vanaf 1953 Berghemseweg 76), later bewoond door zijn zoon Bernardus.
De familie Van Lith woonde hier tot 1963. Toen werd de grote, prachtige boerderij afgebroken. Momenteel is hier R&R Keukendesign gevestigd (hoek Vijversingel / Kantsingel / Berghemseweg).



Berghemseweg, richting Oss.
Rechts bij het ANWB-bord de boerderij van Bernard van Lith in 1955. Direct daarachter loopt de Kapelsteeg (-straat). Links de Kantsteeg (later Vijversingel) met het kruisbeeld op de hoek.
Foto: Daan Scholten, collectie Bert Wattenberg, Oss.



Berghemseweg, richting Berghem.
Rechts vooraan de Kantsingel, even verderop rechts, op de hoogte van de fietser, de Heisteeg (later Landweerstraat). Links achter de hoge bomen gaat café Halfweg schuil. Direct daarachter loopt het St Teunisstraatje.
Foto: Daan Scholten, collectie Bert Wattenberg, Oss.

Als tolpachter fungeerde hier vanaf 1868 W Vossenberg, die de overeenkomst was aangegaan voor Hfl 220,-- jaarlijks voor de duur van drie jaar.[13]

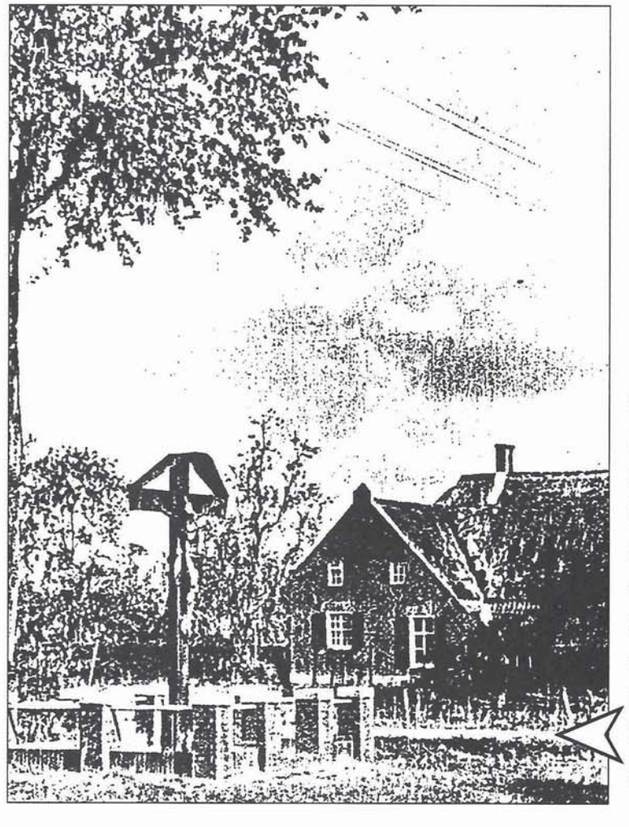
Iets verderop richting Berghem liep aan dezelfde kant het St Teunisstraatje, dat leidde naar de Antoniuskapel, die op de plek stond, waar nu de kruising Kapelsingel / Singel 1940-1945 is.

Vanuit het St Teunisstraatje liep ook het 'Berchs paadje', dat uitkwam bij de hoek Reutstraat / Spaanderstraat, de plek met de fraaie knotlinde (ook wel de 'kleine lindeboom' genoemd).
Vele Osse oudjes hebben die weg nog lang aangehouden als de kortste en meest vertrouwde verbinding met Berghem.

Knotlinde aan de Spaanderstraat / Reutstraat in Berghem.
Eigen foto.

Tol nr 2, "onder de gemeente Berghem, bij het huis dat werd bewoond door Bernardus Houben, kadastraal bij die gemeente bekend onder sectie B nr 992, met ene wederzijdse concurrentie van 250 ellen en met vergunning deze tol te vertegenwoordigen door twee tolbomen, een ter wederzijden of ten oosten en ten westen van en nabij de zogenaamde Kerksteeg (= Harenscheweg)".
De precieze locatie van dat huis was Laanderstraat Zuid B63, later B66, aan de westzijde van het rond 1825 gebouwde pand van het voormalige notariaat Bijvoet, Huize Zorgwijk.
Het kadaster vermeldt tevens dat deze boerderij rond 1876 is opgekocht door de familie Bijvoet en dat het perceel nr 992 toen is 'verenigd' met het aangrenzende landgoed.

Bernardus Houben was afkomstig uit Heijthuizen, Limburg. We kennen hem uit de 'boeken' als molenaarsknecht. Hij was gehuwd met Wilhelmina Kroef, dochter van de molenaar Hendrik Kroef uit Oijen, die de molen op het Molenveld bediende en eerder eigenaar was van B nr 992. Bernardus verlaat Berghem in 1876 en vertrekt naar Maaseijk, België.

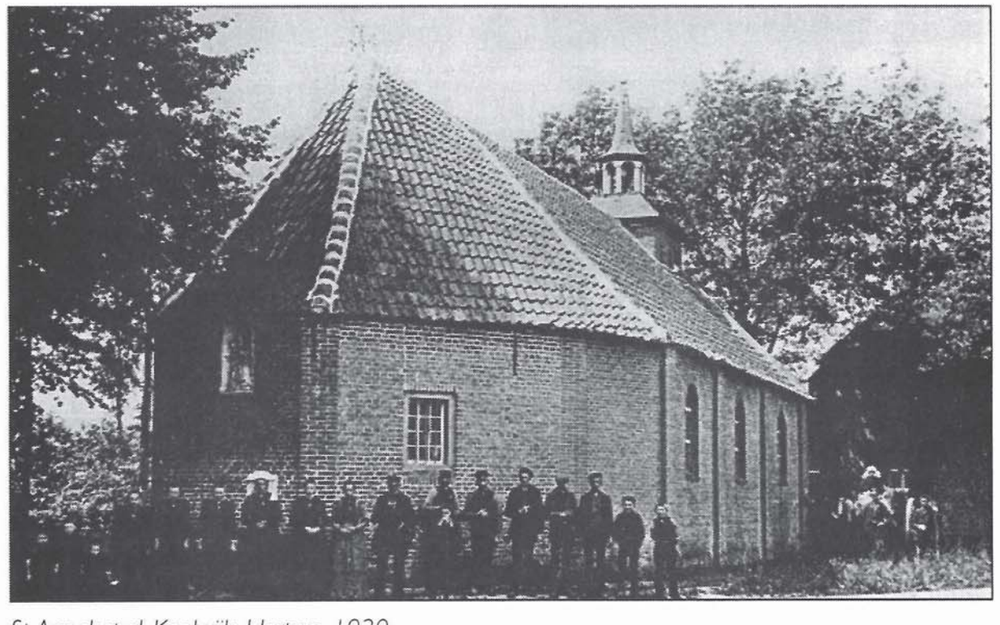


Kruisbeeld op de hoek van de Harenseweg in Berghem. De Kerksteeg (later Harenseweg) is hier duidelijk zichtbaar. De boerderij, toen bewoond door de gebroeders van Gruijthuijsen, bestaat niet meer. Op deze locatie woont nu de familie Evers. Reproductie van Katholieke Illustratie uit 1935. Bron: 't Vagevenster nr 1, 1993.

Voor de periode januari 1864 tot december 1866 was de tol hier verpacht voor het jaarlijkse bedrag van Hfl 330,-- aan Theo Hartjes, een zoon van de herbergier Hendrik Hartjes uit de Rogstraat 221, de plek die velen nog kennen van het café Loeffen. Laurens Meijers, van beroep bakker, en Jan Hartjes, van beroep tapper, beiden wonende te Berghem, stonden borg voor een vlekkeloos nakomen van de overeenkomst. In de drie daarop volgende jaren nam Jan Hartjes de tolpacht weer over van zijn broer Theo. Hij gaat de overeenkomst aan voor Hfl 270,--.[13]

Van een tolpachter werd verwacht dat hij van onberispelijk gedrag was. Of die verwachting te rechtvaardigen was, bepaalde de burgemeester.
In 1859 certificeerde Burgemeester Daamen in Berghem twee ingezetenen voor die functie. Petrus Gijsbers[6] was van "een goed zedelijk gedrag en geschikt om als tolpachter op te treden"; de reeds in functie zijnde tolpachter Jan Hartjes[6], tevens tapper, kreeg in datzelfde jaar de bevestiging dat hij "bij voortduring van goed gedrag was".

Tol nr 3, "onder de gemeente Herpen, aan de kapel op de Grote Koolwijk, met een concurrentie van 150 ellen".
Hier is F Verstegen tolpachter van 1 januari 1868 tot 31 december 1870.[13]



St Annakapel, Koolwijk, Herpen, 1920.
Collectie: Piet Wolfs, Herpen in Woord en Beeld.

Beplanting

Zoals dat elders ook vaak gebeurde, werd het planten van bomen langs nieuwe wegen graag gegund aan particulieren. Dat was ook het geval in de Laanderstraat, waar het recht voor het planten van bomen in 1871 werd verleend aan H van Amstel, J Coolen Az, J de Jong Gz, W van Vugt Jz en aan de burgemeestersvrouw, de Weduwe Daamen.[5b]
Men moest daarvoor vijf cent per boom betalen en nauwkeurig de voorschriften volgen voor wat betreft de soort bomen en de juiste plaatsing. Een aardig initiatief van deze bewoners. Het vele groen kwam niet alleen hun eigen directe woonomgeving ten goede; de bomenrij was zeker ook een verfraaiing voor de Laanderstraat / Burgemeester van Erpstraat als geheel.

Fraaie opname uit ± 1920 van bomenrijke Laanderstraat vanuit richting Herpen. Geheel links "den Heihoek" (Hoessenboslaan) met het brandspuithuisje. 'Ansicht' uit collectie Rob Huussen, Berghem.

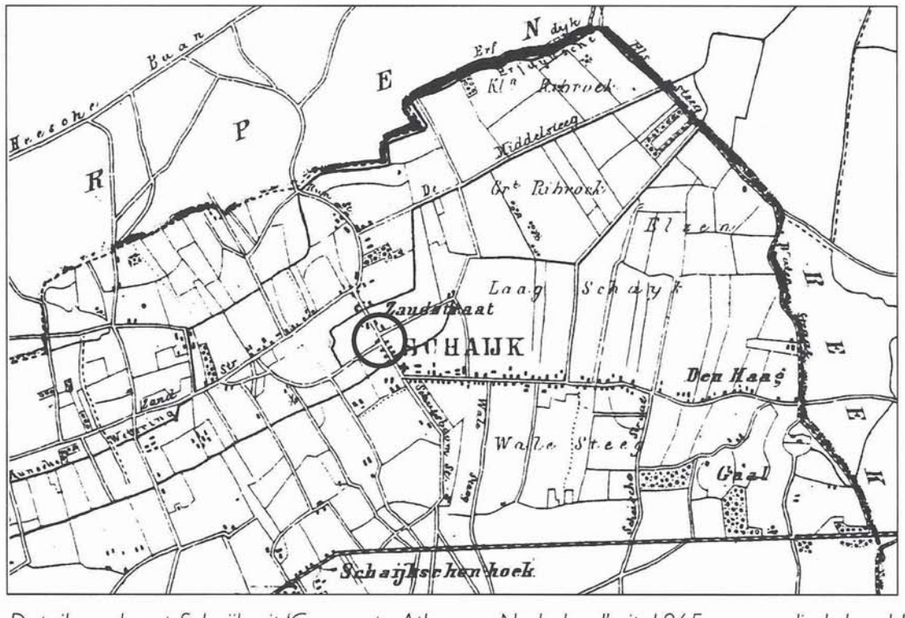
Provinciale weg Schaijk - Haren

Deze verbinding is voor de gehele omgeving, maar in het bijzonder voor Zeeland, Uden en Schaijk, van levensbelang, omdat de boeren op het zandgebied nagenoeg geheel op de Maaskant waren aangewezen voor de hooivoorziening van hun vee, dat een belangrijke bron van inkomsten was. Met name de Megense Ham, Demen en Dieden stonden bekend als leverancier van hoogwaardig hooi, dat een hoog rendement gaf bij de melkproductie. De Heikant daarentegen teelde veel rogge, waaraan het aan de Maaskant weer ontbrak.

De noodzaak van een nieuwe weg was duidelijk. De toestand van de niet verharde wegen was het gehele jaar door erbarmelijk. In de regentijd waren de wegen ondoorwaadbaar, in de zomer mullig.

In 1857 wordt eindelijk de beslissing genomen om vanaf de rijksweg 's-Hertogenbosch - Grave onder Schaijk (De Schaijksche Hoek) een provinciale weg aan te leggen, die Schaijk zou verbinden met de grintweg in Herpen, bij café De Handwijzer aan de Schaijksestraat, die vandaaruit doorliep naar Berghem en vervolgens door de Harense Steeg naar de Maasdijk onder Haren.
In 1868 nadert de voltooiing van deze weg en wordt er ook hier tol geheven.

In Schaijk, tegenover de scheiding van de percelen 939 en 1621 van sectie A van deze gemeente, fungeert H van den Hoogen als tolpachter van 1 februari 1869 tot 31 december 1870. Hoge tolopbrengsten worden hier niet verwacht, want voor Hfl 30,-- jaarlijks wordt de pachtovereenkomst gesloten.[13]

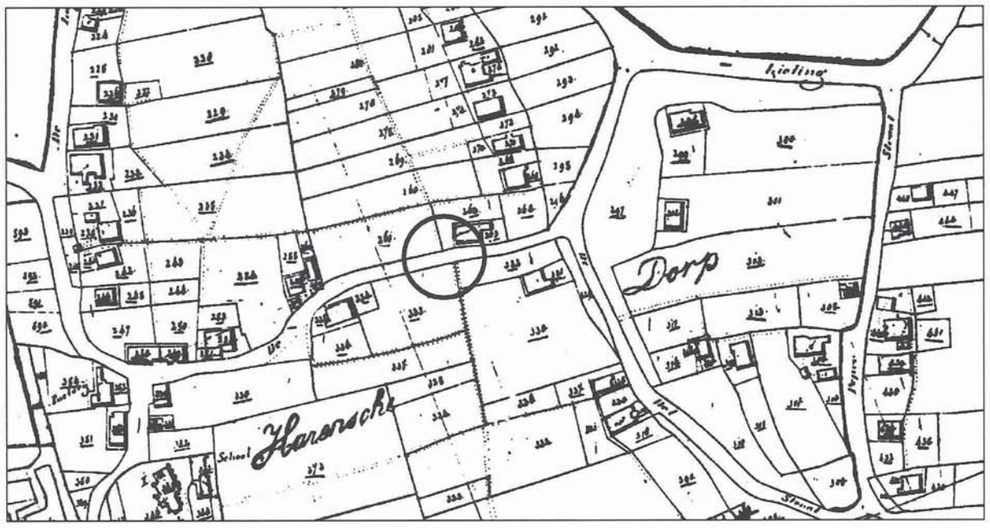


Detail van kaart Schaijk uit 'Gemeente-Atlas van Nederland' uit 1865, vervaardigd door J Kuyper. De cirkel geeft de locatie aan van perceel 939 van Sectie A, gelegen aan de Runstraat ter hoogte van de Bossestraat.[16]
Bron: eigen collectie.

Voor barrière nr 2 in Haren (gemeente Megen), gelegen tegenover de scheiding van de percelen 261 en 262 van sectie B van de gemeente Megen (locatie: Grotestraat, op de hoogte waar nu de Rabobank is gevestigd[14]), werd de pachthuur vastgesteld op Hfl 300,--. Hier zijn de verwachtingen dus hoog. Opvallend is dat de overeenkomst niet voor drie jaar wordt aangegaan. De eerste termijn loopt van 1 februari 1869 tot 31 december 1870; de daar direct op aansluitende termijn duurt tot 30 april 1872.[13] Dat is ook het jaar waarin de provinciale tol in Noord-Brabant wordt opgeheven.

In Haren is Franciscus van Schaijik de tolpachter. Als borgen hebben zich aangemeld: zijn vader Jan van Schaijik, smid van beroep, en Hermanus van den Heuvel, landbouwer, beiden uit Haren.[13]

Jan van Schaijik kwam uit het naburige Demen. In 1827 had hij de smederij van Jan Franssen in de Grotestraat in Haren overgenomen op de percelen 258, 259 en 260. Hij was voortvarend. In 1831 verbouwde hij zijn huis en richtte een café in met daarnaast een smederij, met als belangrijkste activiteiten het beslaan van paarden en het maken van potkachels.
Pas in 1936 vertrok de familie naar de Lietingstraat, waar het bedrijf nu nog gevestigd is. Het huis in de Grotestraat kreeg andere eigenaren, maar bleef dienst doen als café. Na vele jaren kwam het weer in handen van de familie van Schaijik en kreeg de toepasselijke naam 'Ons Stamhuis Café'.[14]



Detail van de oudste kadasterkaart van Haren.
De cirkel geeft de locatie weer van de tolhalte in Haren.
Bron: J Arts, Haren.

Kosten

Tijdens de aanleg was er vaak reden tot opnieuw overleg over verdeling van de kosten, hetgeen ook voor de hand liggend is. Wie kan bijvoorbeeld nu bepalen of het juist is, dat Berghem voor het weggedeelte vanaf het gehucht Kleine Koolwijk tot aan de Grote Koolwijk tweevijfde van de kosten moet betalen. De Raad van Berghem vond dat teveel.

Uit de correspondentie die we in het gemeentelijk archief van Berghem[5] aantroffen, zou kunnen worden opgemaakt, dat zowel het Bestuur van Schaijk als het Bestuur van Megen meer enthousiasme opbrachten voor overleg over de voortgang dan Berghem. Maar dat is gezien de ligging misschien ook wel begrijpelijk. Om toerbeurt doen de burgemeesters van Schaijk en Megen een vriendelijke oproep aan Berghem om een overlegvergadering bij te wonen.

Het verkrijgen van benodigde extra gronden ging in die tijd gemakkelijker dan nu. Van provinciale zijde kregen de gemeentebesturen opgelegd, dat zij moesten zorgen voor het vrij beschikbaar maken van de gronden. Daarbij werd bepaald dat de eigenaren verplicht waren om benodigde extra grond voor de aanleg, tot een breedte van 7-8 el, kosteloos af te staan voor het algehele belang.
Griffier van Cooth maakte daarbij wel een aardig gebaar: gedeelten van de oude weg, die bij het aanleggen van de nieuwe weg ongebruikt bleven, mochten aan aangrenzende geërfden worden afgestaan.[5c]

Op 20 augustus 1869 wordt de eindafrekening van de aanleg van de provinciale weg van Schaijk naar Megen opgemaakt.[5d] Groot is de vreugde, want wat blijkt? Er is teveel in de kas van de provincie gestort voor de aanleg van deze weg. Berghem krijgt een restitutie van maar liefst 259 gulden en 49 cent. En daarmee kreeg het gemeentebestuur, dat de aanvankelijke kosten te hoog vond, toch gelijk.

Osse tolpoorten[6]

Oss kende lange tijd een tolhuis op het Walplein bij de Bossche Poort. Het werd gebouwd in 1838 op een hinderlijke plek, in de hoek, aan de Kruisstraat. Er moest tol worden betaald wanneer men met paard en kar over de Heuvel wilde trekken, richting Graafsche Poort. In 1858 beheerde Antoon van Dinther hier de tol.
Maar hoe hinderlijk het tolhuis ook stond, het werd na opheffing van de tol in 1873 niet direct afgebroken en was nog lange tijd in gebruik als café. Pas na een raadsbesluit in 1902 verdween het.[9]

Afbraak van het tolhuis op het Walplein in Oss.
Collectie: Drs FJM van de Ven, Berlicum.

Dit was uiteraard niet de enige tolplek in Oss. De stad was nagenoeg geheel afgegrendeld. Zo kende men aan het Klaphekken een tolhalte die in relatie stond met de Graafsche Poort. In 1859 was Ruth van der Putten hier de tolpachter. Tevens had hij het beheer over de gemeentetol op het Schaijkseveld. Na zijn overlijden rond 1870 nam Hendrikus Akkermans, herbergier, zijn taak over aan het Klaphekken.

Zoals reeds vermeld was ook richting Heesch de tol goed geregeld.
Rond 1860 was Gerard van Orsouw actief aan Heesche zijde, terwijl Jan Oudshoorn onder Oss de lieden uit Heesch 'ontving'.

In de drukke Begijnenstraat hief Martinus van Loosbroek in 1859 de tol bij passanten vanuit de richting Oijen, en in de rustige Koornstraat was het Hendrik Jan van Esch, die de richting Macharen voor zijn rekening nam.

Aan de Litherweg, bij het brugje, had Machiel Klokgieters zijn tolhalte, maar hier waren de inkomsten kommer en kwel. En na zijn dood, toen zijn vrouw, Theodora van den Tillaart, de tolzaken waarnam, werd de toestand daar nog erbarmelijker, getuige haar verslag.

Door de hoge waterstand is de Litherweg vanaf 25 december tot heden (brief is ongedateerd) overstroomd geweest en met ijs bezet, waardoor iedere passage was gestremd. Hierdoor heeft zij bijna geen tolgelden kunnen invorderen. Zij heeft, als slaapsteehoudster, door de strenge koude en heersende ziekten haar slaapstee gesloten om verdere verspreiding van ziekten te voorkomen.

Ook een andere Osse tolpachter heeft problemen.
In 1871 ervaart Antoon Schuurmans, tolpachter in de Molenstraat in Oss, dat de toltermijn is 'verstreken'. Hij zal zijn tolhuisje moeten afbreken, maar vraagt, als 'inboorling' van Oss met acht jaar dienst als tolpachter, aan de gemeente Oss om het huisje te mogen laten staan. Hij bewoont het niet zelf, maar wil het verhuren met toestemming van de gemeente. Antoon houdt zich aanbevolen als tolpachter "indien de tollen naderhand weer zouden worden verpacht".

Gemeentelijke (locale) wegen

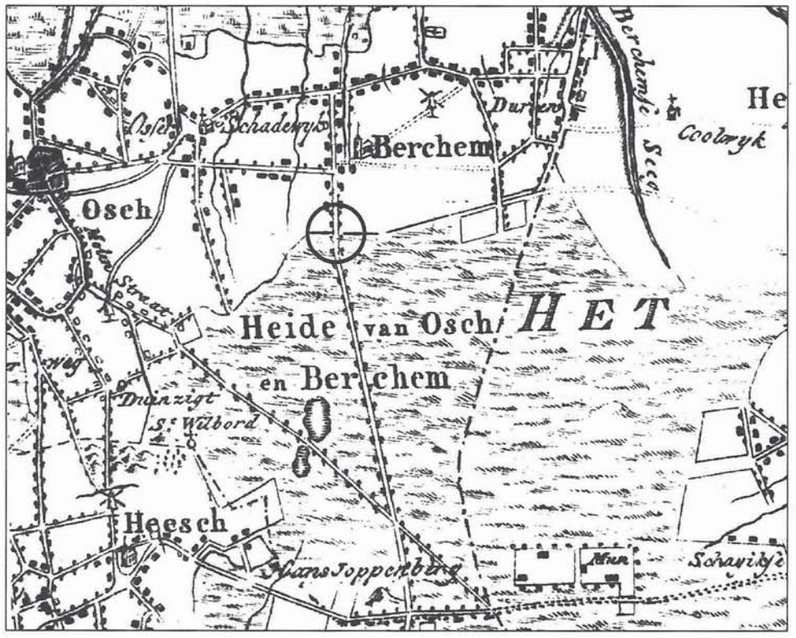
Ook over de locale wegen maakt men zich zorgen. En wanneer er van gemeentewege geen geld beschikbaar gemaakt kan worden, zijn er altijd wel weer lieden, die het voortouw nemen voor eigen initiatief.

Jan Francis van Gulick, koopman te Ravenstein, Dirk Coolen, bierbrouwer in Berghem en Leonardus Coolen, secretaris der gemeente Berghem, vragen de koning om toestemming voor het aanleggen van een brug over de kleine wetering in de Deursteeg (lees: Deursenseweg).[5e]
Voor de aanleg van "ene brug over deze waterloop" hebben de gemeenten geen geld en daarom stellen zij voor om de aanleg van de brug voor eigen rekening te nemen, op voorwaarde dat zij toestemming krijgen voor het heffen van bruggeld. In 'ruil' daarvoor zullen zij de gehele Deursenseweg goed onderhouden gedurende de lengte van de vergunning.

Argumentatie
Men vindt het van het allerhoogste belang dat ook de heidorpen van het Land van Ravenstein, zoals Herpen, Schaijk, Uden, Zeeland en Boekel, maar ook Heesch en Nistelrode, behorende tot de voormalige Meierij van 's-Hertogenbosch, een goede verbinding hebben met het Maasland. Met name voor het hooi voor hun vee, dat de boeren in deze heidorpen veelal halen in Demen, Dieden en Langel, en op de zogenaamde Maasakker, die ressorteerde onder het Gelderse Appeltern.
De reisduur van Ravenstein naar Berghem was "op een uur afstand op dat moment twee uur". En dat was te gortig, zeker in een periode dat het fenomeen 'file' nog niet bestond.

"Den Berchsen Boom"

In de 'Maet en Saet'-boeken[5f] van Berghem uit 1657 komen we de "Den Berchsen Boom" tegen, als grensaanduiding bij de omschrijving van percelen.
In de publicatie Berghem en Nistelrode 1648-1795, wordt hieraan al gerefereerd.[10]
Volgens deze bron zou de 'slagboom' op de hoek Kleinsteeg (huidige Willandstraat) aan de Zevenbergseweg hebben gestaan. Dat is de plek waar in die tijd, vanuit Berghem gezien, de woeste heide begon. Met de ontginning van de Piekenhoef was nog maar net begonnen.
We weten niet of deze plek ooit is gehanteerd voor tolheffing. We houden het er maar op, dat de 'slagboom' in ieder geval dienst deed voor de nachtwacht, om enige controle te kunnen uitoefenen op 'gespuis' dat vanuit de richting Nistelrode over de woeste heide een 'bezoek' aan Berghem wilde brengen.



Locatie van "Den Berchsen Boom".
Detail van kaart getekend in 1794 door landmeter Hendrik Verhees.[11]

Tot slot: het gietijzeren tolbord

In de aanhef van dit artikel is reeds melding gemaakt van een fraai, gietijzeren rijkstolbord in de heemkamer van de Heemkundevereniging Berchs-Heem, in het oude gemeentehuis van Berghem.

Het is een tolbord, dat eens een tolplaats aanduidde aan de Grote weg der Eerste Klasse nummer 8, en wel op het traject 's-Hertogenbosch - Grave.
Dit tolbord nummer 11 is, na opheffing van de tol, in het bezit gekomen van de familie Bijvoet in Berghem, die van 1825 tot 1959 een belangrijke plaats innam in de Berghemse samenleving.
Deze familie hechtte grote waarde aan voorwerpen, die historisch met Berghem verbonden waren. Zo hebben zij, na opheffing van de tol, het gietijzeren bord nummer 11 (formaat: 73 cm hoog en 95 cm breed) gekocht, in de vaste overtuiging dat dit bord dienst had gedaan bij het Zevenbergse Huis, dat tot het grondgebied van Berghem behoorde.[12]

Gedurende vele jaren sierde het bord de veranda van Huize Zorgwijk, de 'residentie' van de familie Bijvoet in Berghem. Dit is nog te zien op een moeilijk te reproduceren foto, die in het bezit is van Berchs-Heem.
Bij het definitieve vertrek van de familie uit Berghem in 1959 ging het bord naar Engeland, waar de oudste zoon, HAHM Bijvoet, zich vestigde.
In 2001 werd het welwillend afgestaan aan Berchs-Heem, in de gedachte dat dit rijkstolbord nummer 11, historisch gezien, een betere plek kon hebben in Berghem, in het oude gemeentehuis.

Maar de overtuiging 'historisch verbonden met Berghem' is zeer waarschijnlijk gebaseerd op overlevering. Het raadplegen van allerlei bronnen vertelt ons namelijk dat de rijkstolheffing rond Zevenbergen heeft plaats gevonden op Heesch' grondgebied, en wel bij de Heesche Barrière, gelegen ten westen van de Hans Joppenberg, en dus niet, zoals verondersteld, bij het Zevenbergse Huis in Berghem.

Diezelfde bronnen brengen ook nog aan het licht dat nummer 11 niet gerelateerd kan worden aan de tolhalte bij de Hans Joppenberg in Heesch, maar aan die van de 'De Geffense Barrière'.

Natuurlijk bestaat er altijd een mogelijkheid dat er in die nummering door de jaren heen een ons onbekende wijziging is opgetreden, met als gevolg een opschuiving in de nummering, die weer wél zou kunnen leiden naar de Hans Joppenberg als nummer 11. We hebben met die mogelijkheid bij dit onderzoek rekening gehouden, echter geen enkel spoor daarvan kunnen ontdekken.
Wie weet, ligt hier een uitdaging om zo'n spoor nog eens te ontdekken...!

Onze veronderstelling is dat notaris Bijvoet het tolbord niet rechtstreeks heeft aangekocht. Dan zou nummer 11 nooit een rol zijn gaan spelen als het 'tolbord van het Zevenbergse Huis'. Na het opheffen van de tol in 1872, moet het eerst voor lange tijd in ander bezit zijn geweest en een reële mogelijkheid zou kunnen zijn, dat het de nazaten van de Gouverneur van Brabant, Baron van den Bogaerde van Kasteel Heeswijk, waren die zich daarover hebben ontfermd. Zij waren toen eigenaar van een belangrijk deel van Zevenbergen en hadden ook elders in de directe omgeving grote belangen. Zij verzamelden alles wat van enig historisch belang kon zijn. En wie weet, zijn rond 1902, in de periode van de grote veiling op kasteel Heeswijk, ook tolborden onder de hamer gekomen.

Het is bekend dat de familie Bijvoet op die veiling het gildezilver van de twee schuttersgilden die Berghem rijk was, heeft gekocht. Bij deze gelegenheid zou ook het tolbord 11 gekocht kunnen zijn, omdat de 'stal- of veilingmeester' dit nummer ten onrechte aan Zevenbergen koppelde. En voor Berghem is de historie van Zevenbergen nu eenmaal onlosmakelijk verbonden met die van het Zevenbergse Huis.

Maar dit neemt niet weg:

Berchs-Heem blijft trots op 'haar' rijkstolbord.
Gelukkig was er een Berghemnaar zo attent om het tolbord op zijn historische waarde te schatten.

Referenties

1. Lijnen door het Brabantse land: 200 jaar verkeersinfrastructuur in Noord-Brabant 1796-1996. Auteurs: Bram Bouwens cs., Waanders Uitgevers, Zwolle 1997, ISBN 90 400 9926 1.

2. Brabants Historisch Informatie Centrum (BHIC), locatie 's-Hertogenbosch. Archief Rijkswaterstaat, toegangsnummer 262.
   a) invoernummer 803 - legger van de weg 's-Hertogenbosch - Grave 1821-1857.
   b) invoernummer 792 - openbare aanbesteding van tolhuizen in 1833, 1836.
   c) invoernummer 808 - toltarieven 1828.

3. De wegen in en om Oss, door J Cunen, gemeentearchivaris (Ossensia V). Van Loosbroek.

4. Heesch, van verleden tot heden, 334 pag, door PC Hendriks, 1976.

5. Gemeentelijk archief van Berghem, Heemkundevereniging Berchs-Heem, archief Jo Hoeks-van Thiel.
   a) stuk 88, informatie van Gedeputeerde Staten, 28 december 1845
   b) stuk 491 van 23 maart 1871
   c) stuk 313 van 25 augustus 1857
   d) stuk 470 van 20 augustus 1869
   e) stuk 177 uit 1827
   f) Maet- en Saetboek 1657, pag V en XVI.

6. Brabants Historisch Informatie Centrum (BHIC), locatie Oss. Uit Oud archief Oss: Openbare werken, artikel 1235: Stukken betreffende bruggen en tollen in de Gemeente Oss 1823-1899.

7. Het Vorstengraf van Oss. Harry Fokkens en Richard Jansen, 2004.

8. Geffen (gelegen aan het water). Vanaf de Middeleeuwen tot 1940. Heemkunde door G Velthuis.

9. Oss in oude ansichten. Drs FJM van de Ven, Europese Bibliotheek, Zaltbommel, 1974.

10. Berghem en Nistelrode 1648-1795, Protestant en Katholiek in het Maasland. Drs LP van den Heuvel en LJP Akkermans, 1998.

11. Hendrik Verhees 1794, kaart, copyright: Bibliotheek en Prentenkabinet van het Provinciaal Genootschap van Kunst en Wetenschappen in Noord-Brabant.

12. Notitie M Bijvoet. Heeze, 10 april 1998.

13. Archief van het Provinciaal Bestuur van Noord-Brabant 1814-1920; Brabants Historisch Informatie Centrum (BHIC) - locatie 's-Hertogenbosch. Toegangsnr 17, inventaris 8525-8529, tol op provinciale wegen 1827-1871.

14. J Arts, Heemkundekring Megen, Haren en Macharen.

15. Van karrenspoor tot snelweg. Drs Henk Buijks (BHIC) en Ad van den Bosch (Heemkundewerkgroep Nuweland), 2005.

16. Drs HNGM Boot, Heemkundekring Schaijk - Reek.

KOPIJ.

TARIEF VAN TOLREGTEN,

intevorderen aan 's Rijks tollen op de groote en provinciale wegen.

Dieren.	Elk los paard of muilëzel	*f* 0.05
	Idem runderbeest of ezel	0.01½
	Elk kalf, schaap of varken	0.01
	Een kudde schapen of varkens, sterker dan 50 stuks, in eens af,	0.50
Rij- en voertuigen.	Rij- of voertuigen, met twee wielen, mitsgaders sleden, voor elk aangespannen paard, muilëzel, ezel of os	0.07½
	Rij- of voertuigen met vier wielen, voor als boven	0.10
	Diligences en postwagens, ingerigt voor niet meer dan zes personen, voor elk paard	0.12½
	Idem voor meer dan zes, doch niet meer dan negen personen,	0.15
	Idem meer dan negen, doch niet meer dan twaalf personen	0.20
	Idem meer dan twaalf, doch niet meer dan achttien personen.	0.30
	Idem voor meer dan achttien personen	0.35

Behoort bij Zijner Majesteits besluit van den 23sten Januarij 1828, n°. 8.

Mij bekend,

De Secretaris van Staat,

(*Geteekend*) J. G. DE MEY VAN STREEFKERK.

Accordeert met deszelfs origineel,

De Griffier ter Staats-Secretarie,

(*Geteekend*) L. H. ELIAS SCHOVEL.

Voor eensluidend afschrift,

De Secretaris-Generaal bij het Ministerie van Binnenlandsche Zaken,

WENCKEBACH.

Repro van: tarief van tolregten.
Bron: BHIC, 's-Hertogenbosch.[2]