

Marius Broos

Van drassig land naar commerciële bedrijvigheid

De stedenbouwkundige ontwikkeling van het gebied rondom het spoorwegstation en de haven van Roosendaal (1854-1885)

Van drassig land naar commerciële bedrijvigheid

De stedenbouwkundige ontwikkeling van het gebied rondom het spoorwegstation en de haven van Roosendaal (1854-1885)

74

Inleiding

Nadat in 1854 het agrarische gebied tussen Klein en Groot Roosendaal door de spoorwegverbinding van Antwerpen naar Moerdijk in twee stukken was gesneden, kwam er al vrij snel utiliteitsbouw in de omgeving van het stationscomplex op gang. Aanvankelijk zou het landelijke karakter van het gebied nog in stand blijven, maar na de eerste uitbreiding van het stationsemplacement in 1867 was het snel gedaan met de rust. In vijftien jaar tijd groeide de stationswijk uit tot een volwaardig stadsdeel van Roosendaal. Rond 1885 kon men nog slechts hier en daar een gat in de bebouwing vinden en was de stedenbouwkundige ontwikkeling van het gebied voltooid.

Deze bijdrage poogt een inzicht te geven in de aantrekkingskracht van een groeiend spoorwegknooppunt in een grensstreek op ondernemingen en particulieren. Helaas valt daarbij niet te ontkomen aan de opsomming van vele details, maar juist deze incidentele feiten hebben bijgedragen aan de ontwikkeling van dit stadsdeel. De beschrijving van deze stadsuitbreiding is thematisch-chronologisch van opzet. De kaarten tonen de zuiver chronologische ontwikkeling van de eigendomsverwerving en de bouwactiviteiten. Bij elk perceel of gebouw dat in de tekst behandeld wordt, staat een letter (A tot en met F) en een cijfer. De letter verwijst naar een kaart; het cijfer is een aanduiding van perceel of bebouwing. De gebouwen zijn gearceerd. Een onbebouwde kavel wordt aangeduid met het op dat moment in gebruik zijnde kadastrale perceelnummer.

De gegevens voor dit artikel zijn ontleend aan wijzigingsbladen voor het kadastrale plan (hulpkaarten), kadastrale leggers (eigendomsregisters), notariële akten, vonnissen van onteigeningen en gemeentelijke bevolkings- en wijkregisters.¹

De bouw van een stationscomplex

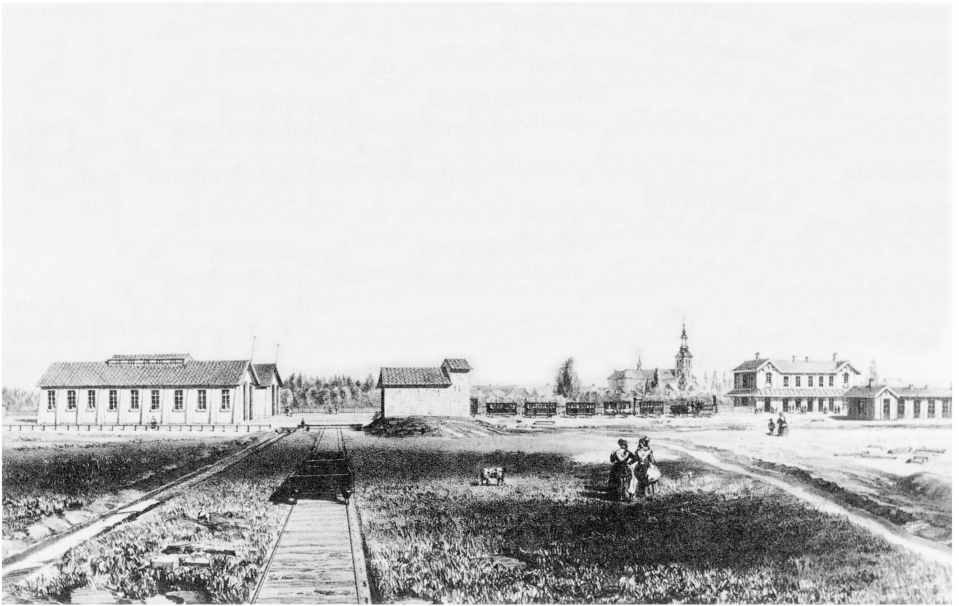
Bij Koninklijk Besluit van 21 juli 1852 werd aan de Belg Louis Gihoul concessie verleend voor een spoorwegverbinding van Antwerpen over Roosendaal naar het Hollands Diep met een zijtak van Roosendaal naar Breda.² Een jaar later waren 'de noodige fondsen niet alleen verzekerd, maar er was bovendien met eene zeer magtige Engelsche Compagnie een contract gesloten voor de uitvoering van alle werken'.³ Toen dan ook op 18 november 1852 de naamloze vennootschap 'Société Anonyme des chemins de fer d'Anvers à Rotterdam' (AR) werd opgericht, kon er meteen begonnen worden met het uitzetten van het tracé in het veld en het aankopen van de benodigde gronden. Op het Nederlandse grondgebied werd de ingenieur J.G.W. Fijnje (van Salverda) met de aanleg van de lijnen belast. Daarom vestigde hij zich op 27 november 1852 te

Roosendaal.⁴ In een brief van 4 februari 1853 aan het gemeentebestuur nam hij een duidelijk standpunt in over de plaats van het aan te leggen stationscomplex. 'Uit het oogpunt van het belang van de handel dient de richting van de spoorweg tussen Groot en Klein Roosendaal, nabij de haven, te worden vastgesteld', zo meende de ingenieur in zijn schrijven. Daarom moest volgens hem het stationsgebouw aan de noordzijde van de weg Bergen op Zoom-Breda gesitueerd worden. Zonder slag of stoot ging burgemeester Louis Schoonheijt akkoord met dit voorstel.

Teneinde de benodigde gronden snel in eigendom te krijgen kocht het in Londen gevestigde aannemersbedrijf bij voorkeur alleen hele percelen op, waarvoor de eigenaren een goede prijs kregen uitbetaald. Het grootste gedeelte van de percelen werd voorlopig als onderpand voor het bedrijf op naam gesteld van George Wythes te Reigate. Volgens de voorwaarden van het contract moest de aannemer tijdens de bouw van de spoorwegverbinding tot aan de dag van oplevering een rente van vijf procent betalen over het in termijnen op zijn rekening gestort kapitaal. Hij had er dan ook alle belang bij om de werkzaamheden te bespoedigen.

Na de aanbesteding op 20 juni 1853 te Roosendaal begon een Nederlandse onderaannemer met de werkzaamheden voor de aanleg van de aarden baan, de kunstwerken, de gebouwen en het plaatsen van de bovenbouw (de rails en dwarsliggers). In de laaggelegen en drassige Vught moest de aannemer het terrein voor het stationemplacement flink ophogen. De aanvoer van bouwmaterialen (zand, kalk, hout, steen, rails en dwarsliggers) geschiedde per schip in de haven van Roosendaal. Vanuit het schip bracht men de materialen over een provisorisch aangelegde spoorwegverbinding naar het in aanbouw zijnde emplacement. Opmerkelijk is de splitsing van deze transportmogelijkheid op het perceel A811 in twee ruime bogen: één naar het noorden en één naar het zuiden. Na de aanleg van de lijnen vanuit Roosendaal kwam de tijdelijke spoorwegverbinding tussen de haven en het emplacement te vervallen. Voor de overslag van goederen tussen trein en schip werd toen op het perceel A816 een nieuwe spoorwegaansluiting (A10) aangelegd. In vrij korte tijd werden na deze voorbereidende werkzaamheden een stationsgebouw (A1), een locomotievenloods (A2), een rijtuigenloods (A3), een waterreservoirgebouw (A4) en de wachtposten (A5 en A7) opgetrokken. Het 'gebouw tot inkleding van buitenslandsche goederen' of 'kantoor van in- en uitgaande regten' (A6) kwam pas gereed, nadat bij Koninklijk Besluit van 25 juni 1854 Roosendaal was aangewezen als plaats voor de vestiging van een expeditie- en betalingskantoor voor de Rijksbelastingen. De aanleg van het baanvak Antwerpen-Roosendaal verliep overigens vlekkeloos, zodat al op 26 juni 1854 de officiële opening kon plaatsvinden. Nadat op het spoorwegemplacement in 1857 nog een magazijntje met privaatgelegenheid (B20) naast het douanegebouw was geplaatst, zou het tot 1863 duren, voordat er weer bouwactiviteiten werden opgestart.

De bouw van het stationscomplex had ook tot gevolg dat de loop van de Oude Vughtstraat werd gewijzigd.⁵ Deze straat aan de oostzijde van het emplacement was een slecht begaanbare weg, die zich tot 1854 splitste in twee delen: één in westelijke richting naar de Havendijk en één in noordelijke richting naar het Turfhoofd aan de Roosendaalse Vliet. Door de aanleg van het stationscomplex kwam het westelijke deel te vervallen. Het noordelijke stuk werd ter hoogte van de rijtuigenloods (A3) omgelegd en sloot tenslotte via een overweg weer aan op het oorspronkelijke pad.



Het in 1855 tot stand gekomen stationscomplex, litho van Canelle omstreeks 1860. Op de voorgrond zijn de waterloop (A818) en de spooraansluiting tussen emplacement en haven (A816) met platte wagens voor het vervoer van goederen getekend. (Fotocollectie De Ghulden Roos)

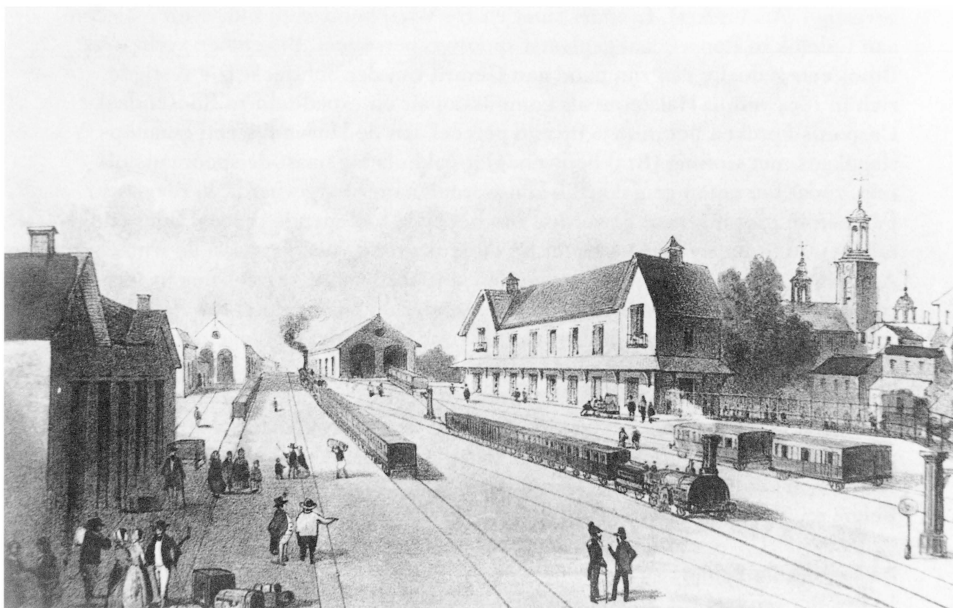
Het verwerven van grondeigendom

Alert reagerende Roosendaalse ondernemers

Na het gereedkomen van de spoorwegverbinding werden de overtollige gronden bij openbare verkoop van de hand gedaan. De rest kwam volledig in eigendom van de Belgische spoorwegmaatschappij, zodat een definitieve afbakening van het emplacement kon plaatsvinden. De spoorwegmaatschappij was sindsdien eigenaar van het emplacement (B905, 805 en 906), de toegangsweg aan de westzijde tussen de Dwarskade en de Havendijk langs het douanegebouw (B907), de toegangsweg aan de oostzijde tussen de Markt en het plein voor het stationsgebouw (B902), een overhoekje (B912), de spooraansluiting tussen haven en emplacement (B915) en de waterloop (B917).

De overtollige gronden rondom het stationscomplex kwamen in 1855 voor het merendeel in handen van ondernemers die al van oudsher in de gemeente woonachtig waren (zie tabel 1). Spoedig kwam de eerste bebouwing aan de Oude Vughtstraat, de Stationsstraat en de Dwarskade tot stand.

De Roosendaalse timmerman Laurijs van den Broek had al snel in de gaten, dat er in de buurt van het nieuwe station flink geld te verdienen was. In augustus 1854 kocht hij voor f1.447 een stuk grond langs de Oude Vughtstraat (zie kaart A, perceel ABCD). Van den Broek liet er enige maanden later het koffiehuis en logement De Pelikaan (A8) bouwen, zodat hij kon inspelen op de behoeften van het reizend publiek en het nijpende gebrek aan woonruimte voor



Litho, gemaakt door Last naar een tekening van de toenmalige Roosendaalse decoratieschilder H.G. Dirckx, laat de gebouwen op het emplacement vanaf de overweg zien. De lithograaf (of de tekenaar) had duidelijk moeite met de vorm en de grootte van de gebouwen en de treinen. (Fotocollectie De Ghulden Roos)

ongehuwde werknemers van de spoorwegmaatschappij en kantoorbedienden van expediteurs.

Ook zag hij brood in het verhuren van woningen aan gezinnen. Naast zijn horecabedrijf liet hij in de periode 1858-1877 een twaalfstal huizen bouwen.⁶ De meeste huurders waren werkzaam bij de spoorwegmaatschappij, de expediteurs of in de douanediens.

Een andere Roosendaalse ondernemer, Lambertus de Wijs, vestigde zich in 1855 bij zijn Kademolen op de Molenberg (A9). Voor f10.000 had hij in maart 1852 samen met zijn zwager Johannes Melissen de windkorenmolens aan de Roosendaalse Vliet en op Kalsdonk gekocht van de Brusselse grondeigenaar graaf Van der Stegen de Putte. Bij de boedelscheiding in oktober 1855 werd de Kademolen zijn volledige eigendom. Naast zijn dagelijkse brood als molenaar verdiende Lambertus de Wijs een centje bij met het uitoefenen van het beroep van koffiehuis- en logementhouder. Tevens zag hij de kans schoon om een gedeelte van zijn grond aan de Dwarskade in bouwterrein om te zetten. Zo kocht de koopman Adriaan Sloot in februari 1856 voor f400 een perceel van 354 m². In de akte werd bepaald, dat het te bouwen huis (B14) niet hoger mocht zijn dan de gebouwen van de verkoper om de windvang voor zijn molen niet al te zeer te belemmeren. Onder dezelfde voorwaarden mocht schipper Pieter de Waal een woonhuis (B13) bouwen, nadat hij in mei 1856 voor f175 een stuk grond van 156 m² had verworven.

Twee jaar eerder hadden zich aan de zuidzijde van de Dwarskade Marijn Franken, timmerman en herbergier, en de koopman en winkelier Petrus Broos

gevestigd (A11 en A12). Evenals Sloot en De Waal konden zij huisvesting bieden aan tijdelijk in Roosendaal geplaatst spoorwegpersoneel. Bovendien verhuurde Broos een gedeelte van zijn pand aan Gerard van der Schrieck. Die vestigde zich in 1854 vanuit Halsteren als commissionair en expediteur in Roosendaal. Casparus Fereken liet in 1856 op zijn perceel aan de Havendijk een graanopslagplaats met woning (B15) bouwen. Het pakhuis lag naast de spooraansluiting, zodat het graan gemakkelijk kon worden aan- of afgevoerd.⁷ Verder was Fereken in 1855 eigenaar geworden van het spits toelopende perceel B901 (zie tabel 1). Al in maart 1856 verkocht hij dit stuk grond voor f375 aan de winkelier Antonius Snoeckx. Schuin tegenover het stationsgebouw verrees nog in 1856 een gebouw met twee verdiepingen (B16) onder de naam 'Hotel des Pays Bas'. Snoeckx had hoge verwachtingen van zijn onderneming. Het logement groeide dan ook uit tot een zaak met veel klanten, niet alleen voor handelsreizigers op doorreis, maar ook als pensionadres voor ongehuwd spoorwegpersoneel.⁸ Vanaf het begin van hun bestaan hanteerden de spoorwegmaatschappijen een personeelsbeleid, waarbij regelmatige overplaatsingen van hun werknemers eerder regel dan uitzondering waren. Heel veel jongelui uit alle delen van België en Nederland werden enige tijd in Roosendaal te werk gesteld.

De familie De Bruijn

In het Roosendaal van 1856 wierp de leerlooier Cornelis de Bruijn zich op als de projectontwikkelaar bij uitstek. Samen met zijn zus Johanna kocht hij perceel B903 (zie tabel 1) dat ideaal gelegen was ten opzichte van het spoorwegstation, namelijk op de hoek van de Oude Vughtstraat en de Stationsstraat. Zij lieten hier in 1856 een dubbel woonhuis (B17) bouwen. Een gedeelte van het pand werd tijdelijk verhuurd aan de expediteur Adrianus Damen. Die had zich in december 1855 vanuit Bergen op Zoom in Roosendaal gevestigd en trad sindsdien ook op als 'agent van de Nederlandsch-Belgische Spoorwegmaatschappij'.

In 1857 verreezen in opdracht van Cornelis de Bruijn aan de Stationsstraat twee panden. Dat aan de zuidzijde (B18) werd verhuurd aan de commissionair en expediteur Herman Jäger. Het noordelijk gelegen pand (B19) bood onderdak aan Jan Elzerman, die tot 1864 als vertegenwoordiger optrad voor de expeditie-onderneming Van Gend & Loos.

Cornelis en Johanna de Bruijn besloten op 1 februari 1858 over te gaan tot een scheiding van hun onverdeelde boedel. Cornelis kreeg het noordwestelijk en oostelijk gedeelte met het dubbele woonhuis uit 1856, terwijl zijn zus het middenstuk en het zuidwestelijk gedeelte met de beide panden uit 1857 voor de expediteurs werden toebedeeld. Johanna verhuisde in 1859 naar een nieuw pand (C24) in de Oude Vughtstraat. Zij woonde daar samen met haar zus Petronella, die het huis ook in eigendom had verworven.

In april 1862 verkocht Cornelis de Bruijn voor f800 een stuk bouwgrond ter grootte van 'drie roeden acht ellen tachtig palmen' aan de commissionair en expediteur Antonius van der Vleet. Hij had zich al in maart 1854 vanuit Breda in Roosendaal gevestigd, maar liet pas in 1862 een groot woonhuis met kantoor (C31) bouwen. In 1874 hield hij de zaken voor gezien en keerde op de leeftijd van 67 jaar terug naar zijn geboorteplaats. Zijn pand verhuurde hij sindsdien aan de plaatselijke Brigade der Koninklijke Marechaussee. Met het oog op het steeds toenemende aantal vreemdelingen wilde dit korps kort bij het station zitten.

Cornelis de Bruijn bleef uitbreiden. In 1863 liet hij naast zijn woonhuis een bierbrouwerij (C32) bouwen. Op de hoek van de Oude Vughtstraat en de Stationsstraat verrees een koffiehuis (C33) op zijn naam. De exploitatie van beide bedrijven kwam in handen van zijn broer Johannes. Na diens overlijden in 1868 zette zijn vrouw Maria Dekkers de zaken voort.

In januari 1865 verkocht Cornelis de Bruijn een stuk grond van 114 m² voor *f*500 aan kleermaker Johannes Vriens.⁹ In de akte werd als clausule opgenomen, dat in de te stichten gebouwen in de eerstkomende twintig jaar geen tapperij mocht worden gevestigd. Cornelis de Bruijn dulde dus op zijn (voormalig) grondgebied geen concurrentie. Het al in 1864 gebouwde huis (C34) zou in de loop der jaren onderdak gaan bieden aan tientallen leerling-telegrafisten, kantoorbedienden, winkelemployés en spoorwegbeambten.¹⁰

Burgemeesters als moderne grondspeculanten

Opmerkelijk is het beleid van de spoorwegmaatschappij om in de jaren 1860 en 1861 nagenoeg alle wegen, uitwegen en overhoeken in West-Brabant, die in 1855 om de een of andere reden nog in het bezit van de onderneming waren gebleven, voor een appel en een ei te verkopen aan de burgemeesters Cornelis Daverveldt te Wouw en Louis Schoonheijt te Roosendaal.

Cornelis Daverveldt kocht in oktober 1860 in de gemeente Roosendaal en Nispen 33 percelen met een totale grootte van 33.442 m² voor slechts *f*300. Daaronder bevond zich ook de toegangsweg aan de westzijde van het Roosendaalse station. Twee maanden later verkocht Daverveldt een perceel (D967) van 960 m² voor *f*105 aan Michiel van den Biggelaar. Vijf jaar later wist hij het restant van 2.385 m² voor *f*968 te verkopen.

Ook Schoonheijt liet zich niet bepaald onbetuigd bij het opstrijken van in onze ogen woekerwinsten. In augustus 1861 betaalde hij *f*634,50 voor 88 percelen in diverse gemeenten in West-Brabant met een totale oppervlakte van 68.938 m². Op 14 mei 1862 liet hij zijn stadgenoot Fercken maar liefst *f*800 betalen voor het stuk grond naast zijn pakhuis, waarop enkele jaren lang de spoor aansluiting had gelegen. Deze rechtstreekse spoor aansluiting bleek dus geen succes geweest te zijn. Het gebied tussen het emplacement en de haven behield echter nog lang zijn landelijk karakter. Fercken had zelfs achter zijn pakhuis nog een tuin laten aanleggen, waar in 1858 een 'theekoepeltje' of tuinhuisje (C21) werd geplaatst.¹¹

Uitbreiding van de utiliteitsbouw

De gasfabriek

Het gemeentebestuur gaf in 1859 toestemming tot de bouw van een gasfabriek (C25) op een gedeelte van zijn in 1855 verworven bezit aan de Havendijk (zie tabel 1). In december 1859 verkocht de gemeente voor *f*782 een stuk grond (inclusief een deel van de gedempte oostelijke tak van de Molenbeek/Rosendaalse Vliet) aan de gasfabrikant Abraham Vergeer. Inmiddels had hij de verlichting in de Roosendaalse straten doen branden op 'lopende gaz'. Na zijn dood in 1866 zou de gemeente weer in het bezit komen van de grond, omdat de hypotheeknemer mr. Jacobus de Reus, advocaat en wethouder te Dordrecht, gerechtigd was tot de openbare verkoop van de gasfabriek. De inzet vond plaats op 7 november 1867 in het koffiehuis De Pelikaan aan de Oude Vughtstraat, terwijl de 'finale toewijzing' twee weken later zou geschieden in het logement

De Zwaan aan de Markt. Nadat de lijmfabrikant Martinus Hoffman Tjaden een inzet van f11.500 plaatste, bood burgemeester Louis Schoonheijt namens het gemeentebestuur f16.200 en werd de gasfabriek voortaan een zaak van de lokale overheid. De gemeente dacht in de toekomst met een gasfabriek in eigen beheer voordeliger uit te zijn, dan met het betalen van duizend gulden per jaar voor verlichting van de straten en gebouwen aan een gasfabrikant. Bij raadsbesluit van 2 december 1867 werd een zoon van de burgemeester aangesteld tot directeur van de gasfabriek.¹²

Wegens het toenemende gebruik van gas voor huishoudelijke doeleinden kon de oude gasfabriek met haar geringe capaciteit al vrij snel niet meer aan de eisen voldoen, zodat deze in 1883 door een nieuwe inrichting aan de overzijde van de haven werd vervangen. De oude fabriek werd in 1885 afgebroken. Het vrijkomende terrein zou in 1889 worden ingericht voor de maandelijkse veemarkt.

Nog meer koffiehuisen, woningen en een school

Aan de Kade werd in 1860 een woning met koffiehuis (C26) gebouwd voor rekening van Henricus van Lieshout die de beroepen van timmerman, herbergier en biljartmaker uitoefende. Het stuk bouwgrond had hij in juni 1860 gekocht voor f450 van de grootgrondbezitter Petrus van Gilse. Rond 1865 nam Adrianus Damen, expediteur en agent van de Nederlandsch-Belgische Spoorwegmaatschappij, zijn intrek bij Van Lieshout. Tot aan zijn dood in 1900



Het stationsgebouw omstreeks de eeuwwisseling. In 1867 werden enkele wijzigingen aangebracht in de vorm van het volmaken van het front en het bouwen van lage zijvleugels aan weerszijden. Deze zijvleugels werden in 1887 afgebroken en vervangen door hogere aanbouwen. Aan de straatzijde werd het stationsgebouw voorzien van een overkapping met tochtportalen voor de ingangen (achter de klok). (Fotocollectie De Ghulden Roos)

bleef hij op dit adres zijn bedrijf uitoefenen.

Johannes van Hal, koper van het stuk grond aan het einde van de Oude Vughtstraat (zie tabel 1), overleed op 23 april 1859. Twee weken eerder had hij bij testament zijn moeder Adriana Mens tot erfgename van het perceel benoemd. In september 1860 verkocht zij dit bouwterrein voor f30 aan Eugenia Brijninx, die al sinds 1856 weduwe was van Guilielmus Geerts. Zij hadden zich in 1855 vanuit Wuustwezel gevestigd te Roosendaal. Eugenia liet eind 1860 een huis bouwen, dat ingericht werd als logement en koffiehuis (C29). Tot haar vertrek naar Brussel in 1892 heeft zij de zaak alleen draaiende gehouden en verschafte zij huisvesting aan tijdelijk in Roosendaal werkend spoorweg- en kantoorpersoneel.

Meer naar het centrum van Roosendaal werd in 1861 aan de Oude Vughtstraat een openbare school voor lager onderwijs (C39) gebouwd. Naast het pand met woning voor de hoofdonderwijzer kocht de commissionair en expeditieur Johannes van Horsigh in juli 1864 voor f500 een stuk bouwgrond van de landbouwer Adriaan Jongenelen en hij liet er in hetzelfde jaar een woonhuis met kantoor (C38) verrijzen. Van Horsigh had zich sinds juni 1855 vanuit Zundert in Roosendaal gevestigd. Jacobus Jongenelen, een Roosendaalse koopman en landbouwer, liet in 1864 aan dezelfde straat ook een woonhuis (C37) bouwen.

Na 1865 werd rondom het spoorwegstation vooral door particulieren ingesprongen op de groeiende vraag naar huisvesting van gezinnen en alleenstaanden onder de werknemers van de spoorwegmaatschappijen en de expeditiebedrijven in de buurt. In 1868 werd op initiatief van de spoorwegbeambte en winkelier Josephus van Asten nog een tweetal huizen (D27 en D28) gebouwd in de Oude Vughtstraat en in 1874 verrees op de binnenplaats nog een derde woongegelegenheid (E43). Daarnaast lieten in 1870 de winkelierster Anna Boghout, weduwe van Adriaan Bogers, en Johannes van den Bos, gepensioneerd hoofdonderwijzer van de nabijgelegen openbare school, allebei een herenhuis bouwen (E44 en E45).

De uitbreiding van het stationscomplex

De Staatsspoorwegen

Inmiddels was bij wet van 18 augustus 1860 besloten om de aanleg van een spoorwegverbinding van Roosendaal naar Vlissingen op staatskosten ter hand te nemen. In juni 1861 werd een begin gemaakt met het uitzetten van het tracé tussen Roosendaal en Bergen op Zoom. De gemeente stelde in 1862 kosteloos een stuk grond bij de gasfabriek van Vergeer ter beschikking van de Staat om als stapelplaats voor dwarsliggers en spoorstaven te dienen voor de in aanleg zijnde lijn Roosendaal-Bergen op Zoom. De Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (in het vervolg aangeduid als 'Staatsspoorwegen') moest in 1863 in afwachting van een flinke uitbreiding van gebouwen en inrichtingen op het emplacement van de Belgische spoorwegmaatschappij nog genoegen nemen met een 'voorloopige stationsinrigting' (C40). Helemaal uitzichtloos waren de besprekingen met de Belgen niet. Maar voor het geval, dat de onderhandelingen niet tot resultaat zouden leiden, dienden de gronden aan de westzijde van het bestaande emplacement alvast in eigendom van de Staat te komen. Men wilde immers niet het risico lopen, dat de Staatsspoorwegen tot in lengte van jaren met een beperkte accommodatie moesten blijven zitten.



Pal tegenover het stationsgebouw stonden rond 1880 het koffiehuis van M.C. de Bruijn-Dekkers, het kantoorgebouw van Van Gend & Loos en de twee woonhuizen onder één kap van de expediteurs Van Wely en Jäger (F56 tot en met F59). Het koffiehuis werd in 1890 uitgebreid met een laag hoekpand, dat later werd voorzien van een verdieping. In 1888 werd het kantoorgebouw geheel vervangen door het huidige pand, dat aanvankelijk nog een torenkamertje heeft gekend. De beide woonhuizen verkeren tot op de dag van vandaag nog steeds in oorspronkelijke toestand, 1985. (Fotocollectie M.C.J. Broos)

De aankoop van gronden

De Belgische spoorwegmaatschappij had zich in 1855 totaal geen rekenschap gegeven van mogelijke ontwikkelingen in het spoorwegvervoer, die een uitbreiding van het Roosendaalse emplacement wenselijk maakten. Toen dan ook in 1863 vanuit Roosendaal de Zeeuwse lijn werd aangelegd, konden de Belgen slechts toekijken hoe de gronden die hun maatschappij in 1855 voor een zacht prijsje van de hand had gedaan door de Nederlandse staat voor fikse bedragen moesten worden aangekocht.

Dat bleek al bij de aanleg van de Nieuwe Vughtstraat. Bij de uitbreiding van het stationscomplex zou de overweg ten noorden van de locomotieven- en rijtuigloodsen opgeheven moeten worden. De ontsluiting van de landbouwgronden in de Vught moest dan geschieden langs een nieuwe verbindingsweg parallel aan de westzijde van het emplacement tussen de Dwarskade en de Vught. Tegen een ruime financiële vergoeding was de Roosendaalse burgemeester Schoonheijt bereid om mee te werken aan een oplossing. Op staatskosten zou een nieuwe weg met een breedte van 7 meter en een stenen brug over de waterloop aan de noordzijde van het emplacement worden aangelegd. Daarna zou de gemeente het beheer en onderhoud van deze Nieuwe

Vughtstraat en de brug tegen een eenmalige vergoeding van f1.000 overnemen en zorgdragen voor behoorlijke afsluitingen met de aanliggende percelen. Tegelijkertijd kocht de Staat het nabij de gasfabriek gelegen stuk grond van de gemeente.¹³

Met deze voor de gemeente lucratieve overeenkomst in de hand konden Ferdinandus Borret, rentmeester der Domeinen te Klundert, en Cornelis Daverveldt, burgemeester te Wouw, 'belast met het onderhandelen en het sluiten van voorloopige overeenkomsten met de eigenaren', vele belanghebbenden bewegen afstand te doen van hun gronden. De nieuwe verbindingsweg werd steeds als een voor alle partijen gunstige extra tegemoetkoming in de koopakte opgenomen. Behoudens enkele uitzonderingen werd voor de landbouwgronden in de Vught een prijs van f50 à f70 per are uitbetaald. De langs de aan te leggen Nieuwe Vughtstraat gelegen percelen zouden wat meer geld opleveren. Het erf achter de gasfabriek vormde de koploper in de opbrengsten (zie tabel 2). Van 23 eigenaren rondom het Roosendaalse stationscomplex werd in de periode augustus 1865 tot en met juli 1866 grond aangekocht. Zes eigenaren lieten het echter aankomen op een onteigeningsprocedure. De helft van de totale kosten van ruim f42.000 ging op aan deze onteigeningen (zie tabel 3). Twaalf jaar eerder was de verwerving van de gronden voor de aanleg van het Roosendaalse stationscomplex aanzienlijk soepeler verlopen.

Het getuigt op zijn minst van een weinig vooruitziende blik van de plaatselijke autoriteiten. Deze gang van zaken vormt eens te meer een bewijs van het gebrek aan een planmatige aanpak van grote infrastructuurwerken in Nederland. Het heeft de gemeenschap dan ook een behoorlijke smak extra geld gekost.

Uit de zes onteigeningsprocedures is een selectie gemaakt om die nader te bespreken. Zij volgen nu.

Een drietal onteigeningszaken

De zaak-Smits

Bij openbare inschrijving op 21 maart 1861 kocht de schipper en winkelier Johannes Smits voor f740 van de gemeente één stuk grond van 260 m² aan de noordzijde van de Dwarskade, waarop hij nog in hetzelfde jaar een groot woonhuis (C30) liet bouwen. Het gemak waarmee Smits toestemming kreeg zijn huis te bouwen, staat in schril contrast met de moeizame wijze, waarop de Staat pand en ondergrond moest verwerven. Smits eiste namelijk in de onteigeningsprocedure die in 1866 voor de Bredase arrondissementsrechtbank gevoerd werd, via zijn procureur mr. G.A. Kleijn een schadevergoeding van f20.000 met veroordeling van de Staat in de kosten van het rechtsgeding.¹⁴ De procureur mr. A. Pels Rijcken trad op namens de eisende partij, de Staat der Nederlanden.

Alvorens vonnis te wijzen gelastte de arrondissementsrechtbank op 9 februari 1866 een nieuw onderzoek door een drietal deskundigen. Die kwamen evenwel met twee totaal verschillende bedragen (twee met een lage schatting van het perceel met bebouwing van f12.000 en één met een overdreven schatting van f17.000) voor de dag. Volgens de rechtbank was de schatting van de derde deskundige niet juist, aangezien de werkelijke waarde van een gebouw diende te worden afgemeten aan de opbrengst bij openbare verkoop. De rechtbank

schatte in 1866 de prijs van vergelijkbare bouwgrond in de omgeving op f700 per are. Zij wilde eveneens rekening houden met de sinds 1861 sterk gestegen prijzen, terwijl ook het feit dat toen al geen bouwterrein meer in de directe omgeving was te vinden, diende te worden gehonoreerd. Smits moest echter toegeven, dat zijn woonhuis enige jaren eerder voor f10.800 was gebouwd en dat in 1866 een soortgelijke behuizing op 260 m² grond vermoedelijk een uitgave van f12.600 zou vereisen. De deskundigen schatten het nadeel van verhuizing voor Smits op f1.000, doch achtten het billijk daarvoor f1.400 uit te trekken, zodat de gedaagde aanspraak mocht maken op f14.000. Dit bedrag was gelijk aan de eerder door de Staat aangeboden schadeloosstelling. Bij vonnis van 4 mei 1866 kreeg de Staat het pand van Smits tegen betaling van f14.047,94 (inclusief rente) toegewezen. De gedaagde Smits werd veroordeeld in de kosten van het geding, die aan de zijde van de eiser op f360,45 werden geraamd.¹⁵ De benedenverdieping van het onteigende pand werd aanvankelijk in gebruik genomen als kantoor en tekenkamer voor het personeel, dat belast was met de aanleg van de lijn Roosendaal-Vlissingen en de uitbreiding van de stationsinrichtingen te Roosendaal. Op de bovenverdieping woonden enige tijd de tekenaar Jacobus van den Bree en de opzichter Jacob de Meulmeester. Naarmate de werkzaamheden vorderden, kwam het pand weer vrij en werd het in gebruik genomen als 'Post- en Rijkstelegraafkantoor'.¹⁶ Op de bovenverdieping nam Gerardus Geijssen als directeur van de Posterijen zijn intrek. Tot het in gebruik nemen van het nieuwe postkantoor aan de Markt in 1897 fungeerde het pand als zodanig. De bestemming van 'Rijkstelegraafkantoor' en later ook van 'Telefoonbureau Intercommunaal' bleef gehandhaafd tot aan het in gebruik nemen van het nieuwe station in 1911. Toen werden in het stationskantoor uit 1907 nieuwe lokalen voor de telegraafdienst in gebruik genomen.

De zaak-Snoeckx

Antonius Snoeckx, die in 1856 voor f375 een stuk grond van 1.010 m² had gekocht en op het zuidelijke gedeelte het logement Hotel des Pays Bas (B16) had laten neerzetten, liet het eveneens aankomen op een onteigeningsprocedure. Bij tussenvonnis van 9 februari 1866 liet de rechtbank een taxatie door deskundigen uitvoeren. Het te onteigenen gedeelte van 660 m² werd geschat op f1.250, terwijl het restant met f300 in waarde zou verminderen. De Staat had eerder als eiser f1.200 geboden, terwijl Snoeckx maar liefst een bedrag van f3.300 wilde incasseren. De grondprijzen liepen in 1866 uiteen van f50 per are voor goed bereikbare landbouwgrond tot f700 voor een zeer gunstig gelegen bouwkveld. Het perceel van Snoeckx had echter een zeer spits toelopende driehoekige vorm en grensde enerzijds aan het spoorwegemplacement en anderzijds aan de tot dan toe nog lang niet volgebouwde Oude Vughtstraat. Wegens de ligging nabij het spoorwegstation kenden de taxateurs aan de grond als bouwkveld een hogere waarde toe dan aan meer afgelegen percelen, maar rond de f190 per are of in totaal f1.250 vonden de deskundigen 'derhalve alleszins billijk'.

Snoeckx klaagde echter, dat het gemis van het bewuste stuk grond hem als logementhouder en koffiehuisexploitant schade zou berokkenen. Op dat perceel moest hij namelijk zijn vee laten grazen. De rechtbank vond dit flink overdreven, omdat volgens haar 'een stuk weiland van zes à zeven roeden groot met geene mogelijkheid op den duur zelfs aan een enkel paard of rund voedsel kan verschaffen'. Ook het bezwaar van Snoeckx, dat na de onteigening daar een



Staande voor de overweg 'De Schuiven' ziet men rond de eeuwwisseling links vóór de Paterskerk de uit 1855 en 1860 daterende woonhuizen, winkel- en horecapanden (F103 tot en met F105). Aan de rechterzijde staat het door Johannes Smits in 1861 gebouwde statige woonhuis (F11), dat later in gebruik kwam als post- en rijkstelegraafkantoor. Iets verderop zijn de laag gebouwde panden (wegens het recht van wind voor de molen van Lambertus de Wijs) aan de Dwarskade te ontwaren (F61 tot en met F63). (*Fotocollectie De Ghulden Roos*)

draaischijf voor de locomotieven zou worden aangelegd, waardoor geluidshinder zou ontstaan, werd niet ontvankelijk verklaard.

Maar omdat er geen tuin of weiland bij het huis overbleef, leek een schadeloosstelling van f300 voor de waardevermindering van het logement alleszins redelijk. De rechtbank vonniste op 4 mei 1866 conform het advies van de deskundigen. Aan Snoeckx werd f1.555,31 (inclusief rente) als schadeloosstelling uitbetaald. De Staat als eisende partij werd veroordeeld in de kosten van het geding, die aan de zijde van de gedaagde werden geraamd op f233,18.

De zaak-Dirckx

Ten noorden van het bestaande emplacement had Pieter Dirckx in 1855 de percelen A840, A841 en A844 met een totale grootte van 3.420 m² voor f450 gekocht (zie kaart A). De Staat bood er in 1865 f1.524 voor. De taxatie van de door de rechtbank aangestelde deskundigen lag echter op f50 per are, dus f1.710 voor het totaal. De gedaagde Dirckx eiste evenwel een bedrag van f2.394. De rechtbank beschouwde de percelen als pure landbouwgrond, omdat de ligging ervan 'door den spoorweg niet alleen van het Stationsplein, maar in 't algemeen van het meest bebouwde gedeelte van de kom der gemeente Rosendaal is afgescheiden'. Omdat de taxatiewaarde die bepaald was door de deskundigen, hoger uitviel, kwamen de kosten van de rechtszaak, die aan de zijde van de gedaagde Dirckx f194,22 bedroegen, voor rekening van de eisende

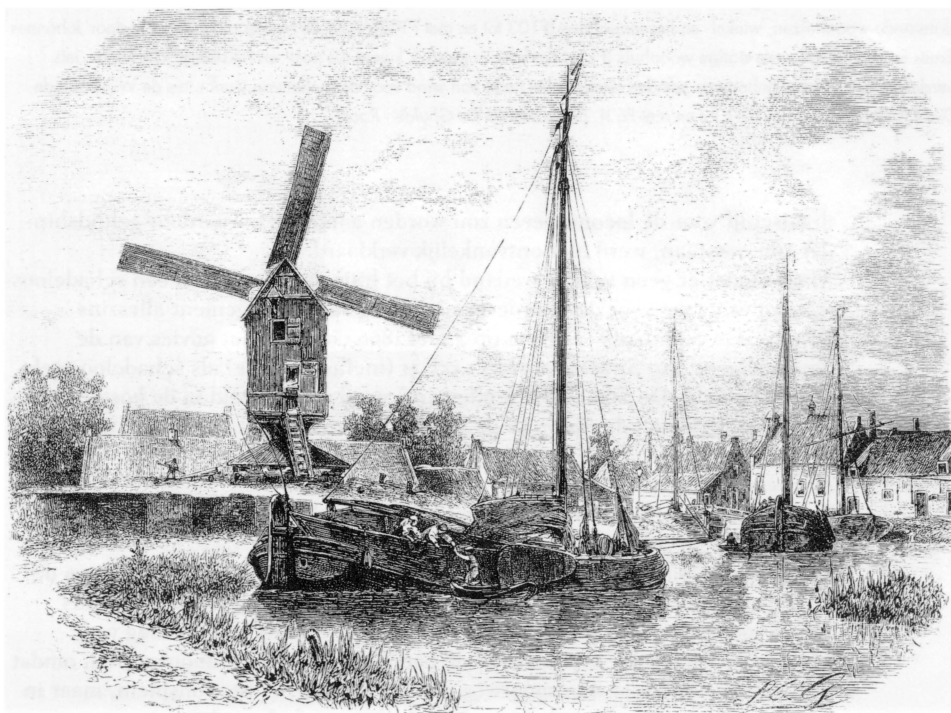
partij, de Staat der Nederlanden. Als schadeloosstelling werd aan de gedaagde f1.715,85 inclusief rente uitbetaald.

De uitbreiding van het emplacement

Op 17 juli 1866 werden de drie laatste vonnissen van onteigening uitgesproken.¹⁷ Inmiddels hadden de onderhandelingen tussen de Staat, de Staatsspoorwegen en de Belgische spoorwegmaatschappij geleid tot de overeenkomst van 15 januari 1866, waarbij de stationsinrichtingen te Roosendaal aanzienlijk zouden worden uitgebreid op kosten van de Nederlandse staat en in gemeenschappelijk gebruik kwamen bij de beide spoorwegmaatschappijen. Overigens maakte de Belgische spoorwegmaatschappij Société Anonyme des chemins de fer d'Anvers à Rotterdam (AR) sinds 1864 deel uit van het exploitatieconsortium Chemins de fer Grand Central Belge (GCB).

De stationsinrichtingen kwamen in 1866 in gezamenlijke eigendom van de Staat en de AR/GCB. Wel bleef de AR/GCB het beheer voeren over het Roosendaalse stationscomplex. De benoeming en het ontslag van alle beambten en bedienden geschieden door de AR/GCB. Indien in de toekomst wijzigingen of uitbreidingen van de inrichtingen noodzakelijk zouden zijn, dan moesten die voortaan geschieden op kosten van de Staat en de AR/GCB naar

86



J.H. Greive tekende in 1866 de haven van Roosendaal met paviljoentjalken en de Kademolen van Lambertus de Wijs. Deze molen moest in 1872 plaatsmaken voor de oprukkende bebouwing van het schipperskwartier. (Fotocollectie De Ghulden Roos)

evenredigheid van hun aandeel. Dit aandeel kwam steeds weer terug in de overeenkomst. Omdat de Staat in Roosendaal alleen aansluiting had met de lijn naar Vlissingen, bedroeg zijn aandeel 25 procent. Daarentegen draaide de AR/GCB met de lijnen naar Antwerpen, Breda en Moerdijk steeds op voor 75 procent van de kosten. Inkomsten en uitgaven uit het gebruiken en instandhouden van het Roosendaalse stationscomplex werden jaarlijks verrekend naar gelang ieders aandeel. Voor het gebruiken van de douane-inrichtingen door de AR/GCB gold een aparte regeling met de Staat. Op 12 juli 1866 werd de uitbreiding van de gebouwen en stationsinrichtingen voor f122.700 aanbesteed. Reeds op 1 april 1867 werd het stationsgebouw van de Staatsspoorwegen (C40) gesloten en de dienst overgebracht naar dat van de AR/GCB. De oplevering van de werken vond op 1 maart 1868 plaats. Sindsdien telde het emplacement Roosendaal dertien gebouwen, namelijk het stationsgebouw (D1), de douane-goederenloods (D2), de locomotievenloods van de AR/GCB (D3), een opslagplaats (D4), de locomotievenloods van de Staatsspoorwegen (D5), het waterreservoirgebouw (D6), een bergplaats met lampenhok (D7), het privaatgebouw (D8), een magazijn (D9), een wachterswoning (D10), het post- en rijkstelegraafkantoor (D11), de rijtuigloods (D12) en het douanegebouw (D13). Het lampenhok deed tevens dienst als 'verblijfshuis voor werklieden'.¹⁸

Van Gend & Loos

Na 1850 werden in Nederland steeds meer plaatsen per trein bereikbaar. Als gevolg daarvan moesten de diligence-ondernemingen hun diensten inkrimpen door de steeds verder dalende opbrengsten. Slechts enkele ondernemingen lukte het om op tijd de bakens te verzetten. De al sinds 1796 bestaande Algemeene Postwagen Onderneming J.B. Van Gend & Loos hield het vervoer van passagiers al gauw voor gezien en richtte zich voortaan meer op de expeditie en bestelling van (stuk)goederen. In diverse spoorwegknooppunten wist zij particuliere expediteurs aan te trekken als haar vertegenwoordigers ter plekke.¹⁹

Zo werd in Roosendaal kort na 1860 Jan Elzerman aangesteld als agent van de firma. Hij werd in 1864 opgevolgd door Charles Daverveldt. De zaken gingen blijkbaar naar wens, want in juni 1865 verkocht Cornelis de Bruijn voor f2.000 een stuk grond aan Van Gend & Loos. Nog voor het einde van het jaar verrees op het aan de Stationsstraat gelegen perceel een kantoorgebouw (D37), terwijl Daverveldt werd benoemd tot directeur van de onderneming. In 1867 nam hij echter ontslag en vestigde zich als zelfstandig commissionair en expediteur aan de Dwarskade. De vroegere agent Jan Elzerman kwam in februari 1867 terug uit Rotterdam en nam zijn intrek als directeur van de expeditieonderneming in de bovenwoning. In juli 1871 vertrok hij weer naar Rotterdam en werd opgevolgd door Dirk Heijdeman, die al sinds maart 1870 werkzaam was als kantoorbediende in de Roosendaalse vestiging.

De firma nam gaandeweg als contractant van de spoorwegmaatschappijen ook de lokale afhaal- en besteldiensten voor haar rekening. In het expeditiewezen begon zij een vooraanstaande plaats in te nemen. Voor de klanten werd het transport met de douaneformaliteiten naar alle landen in de wereld verzorgd. Op 26 augustus 1885 werd te Antwerpen een vennootschap onder de naam 'Algemeene Expeditie Onderneming Van Gend & Loos, H. Colignon & Cie' opgericht en ging de oude firma in liquidatie. Vanaf dat moment braken er

voor de firma gouden tijden aan. In 1888 werd het kantoorgebouw aan de Stationsstraat te Roosendaal gesloopt om plaats te maken voor een monumentaal nieuw pand, dat tot op de dag van vandaag nog in nagenoeg oorspronkelijke staat overeind is gebleven. Nadat in 1911 een nieuw kantoorpand met bovenwoning op de hoek van de Brugstraat en het Stationsplein bij het nieuwe stationscomplex in gebruik was genomen, werd het complex aan de Stationsstraat in februari 1912 voor dik f9.000 van de hand gedaan.

Nog meer commerciële bedrijvigheid

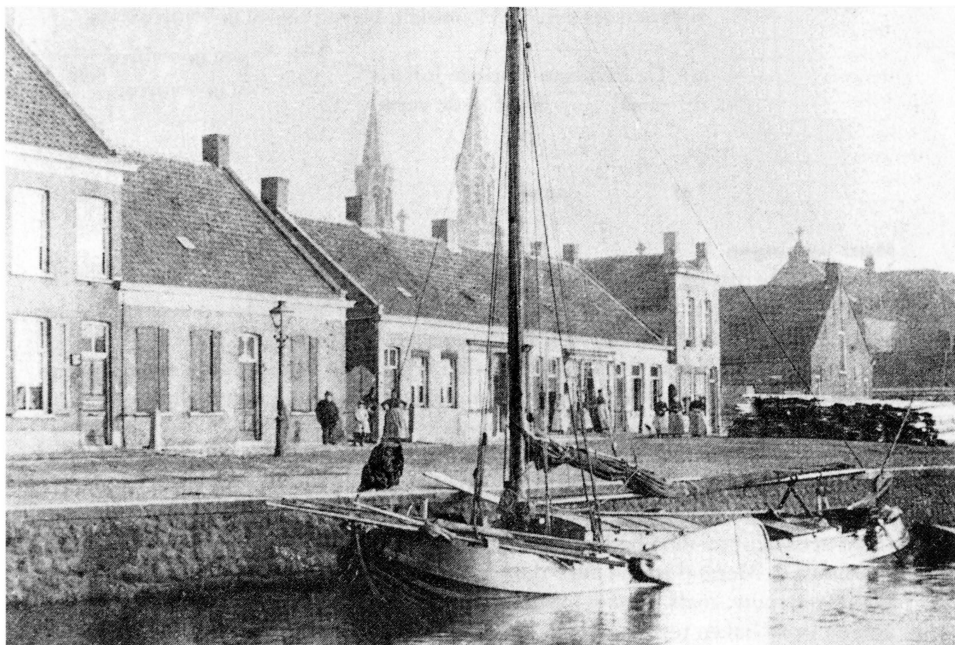
In de jaren rond 1870 kwam vooral het landelijke gebied bij de Havendijk en de Molenberg tot ontwikkeling. De vrije vestiging voor iedereen leidde tot een verstengeling van wonen en werken: van arbeidersstulp tot patriciërs woning en van mutsenwasserij tot suikerfabriek. Het initiatief lag geheel in handen van kapitaalkrachtige particulieren.

In mei 1871 kochten de zusters Vreugde van de erfgenamen van Petrus van Loon voor f200 een stuk grond van 126 m² pal naast de gasfabriek.²⁰ Nog in 1871 konden de zusters Vreugde hun intrek nemen in de nieuwe woning met mutsenwasserij (E58). In 1905 werd het zaakje voor f1.700 overgedaan aan hun buurman Eduardus Raaijmakers. De beide nog in leven zijnde zusters Anna en Jacoba Vreugde konden zich toen een kamer veroorloven in het zojuist nieuw geopende Charitas aan de Kalsdonksestraat om te genieten van hun oude dag tot hun overlijden in 1911.

Eduardus Raaijmakers was leerlooier. In november 1872 kocht hij van de erfgenamen van Van Loon een stuk grond van 770 m², gelegen aan de noordzijde van de mutsenwasserij van de zusters Vreugde. De koopprijs bedroeg f1.500. In 1873 verrees op dit perceel aan de Havendijk een leerlooierij (E59). Vier jaar later liet Raaijmakers achter zijn leerlooierij aan de Nieuwe Vughtstraat nog een herenhuis (F82) bouwen.

Michiel van den Biggelaar liet in 1870 na de vergroting van zijn perceel tussen de Nieuwe Vughtstraat en de Havendijk met een stuk grond aan de zuidzijde een herenhuis (E60) en een opslagloods voor bouwmaterialen (E61) plaatsen. In 1880 werd aan de Havendijk nog een woning (F86) op het opslagterrein gebouwd. Later breidde hij zijn eigendom van 1.095 m² uit met een stuk grond van 260 m² aan de noordzijde. In 1893 werd daarop een opslagloods gebouwd.²¹ In 1869 werd een begin gemaakt met de vestiging van een derde suikerfabriek aan de haven. De Roosendalers mr. Petrus Janssens, advocaat en wethouder, en de rentenier Prosper van Weel kochten in augustus 1869 een hectare weiland aan de Havendijk voor f10.250.²² Zij lieten nog in hetzelfde jaar daarop vier dienstwoningen (E66 tot en met E69) bouwen voor het hogere personeel. In 1870 al konden de suikerfabriek (E65) en een pakhuis (E70) in gebruik worden genomen. De huisvesting van hun arbeiders lieten zij aan het particulier initiatief over. De know-how werd aanvankelijk uit België of van bestaande Nederlandse suikerfabrieken betrokken. Dat valt af te leiden uit de geboorteplaats of vroegere woonplaats van sommige stafmedewerkers in de dienstwoningen rond 1880 (zie tabel 5).

Een andere commerciële bedrijvigheid aan de Havendijk werd in gang gezet door de Roosendaalse goud- en zilversmid Petrus Trimbos. Die kocht in oktober 1877 voor f2.450 een stuk grond van 435 m² van de erfgenamen van Van Loon en liet daarop in 1878 een stoomijzerdraaijerij (F85) bouwen. In het



Vanaf de Turfberg is een gedeelte van het schipperskwartier aan de Molenberg te zien (F63 tot en met F70). Op de voorgrond ligt een paviljoentjalk. Op de achtergrond prijken de torens van het kerk- en kloostergebouw van de Paters Redemptoristen aan de Dwarskade. (Fotocollectie De Ghulden Roos)

bedrijfje werden kleine machineonderdelen voor de suikerindustrie gefabriceerd. Aan de Nieuwe Vughtstraat verrezen op zijn naam twee woonhuizen (F88 en F89). Een ervan werd als kantoor en woning verhuurd aan de deurwaarder Willem de Graaff. In januari 1884 werd de smid Adrianus Vissia uit Breda voor f5.650 eigenaar van het geheel.

Een eind verderop aan de Nieuwe Vughtstraat kwam in 1882 de kandijfabriek (F92) van de firma Jan Rueb & Co te Roosendaal tot stand. In juli 1882 had de weduwe van Casparus Fercken aan de Rotterdamse rentenier Jan Rueb voor f8.250 een stuk grond van 2.200 m² overgedaan. Al kwam het fabrieksgebouw nog in 1882 tot stand, toch duurde het tot 13 januari 1883 voordat Jan Rueb en Erneste Lowet, commissionair te Antwerpen, een vennootschap onder firma aangingen met het doel 'het fabricceeren van en het drijven van den handel in kandijsuiker en daaraan verwante artikelen'. De zaken gingen niet best. De vennootschap liep al op 1 januari 1884 op de klippen. Twee maanden later zette Rueb het bedrijf alleen voort.²³

De waterloop achter de Oude Vughtstraat was een aantrekkelijk gegeven voor de vestiging van leerlooierijen. Pal tegenover de locomotievenloods aan de Oude Vughtstraat lieten Hubertus Raaijmakers in 1879 en Karel Stütterheim een jaar later een leerlooierij (F37 en F38) bouwen. Al in juni 1884 verkocht Raaijmakers zijn leerlooierij voor f2.400 aan Petrus Konings. Wat zuidelijker verdienden de gebroeders Augustus en Guilielmus Verheijen sinds 1878 eveneens de kost met een leerlooierij (F39). Die stond achter het rijtje huizen

van Laurijs van den Broek. Al deze leerlooierijen bleven tot na de eeuwwisseling bestaan.

Achter het koffiehuis De Pelikaan vestigde Johannes Takx zich in 1880 met een wat minder stank veroorzakend bedrijf in de vorm van een smederij annex herberg (F40).

De bebouwing rond het station voltooid

90

Meer woningen

Nadat Lambertus de Wijs in 1872 zijn Kademolen had laten afbreken, wist hij 'goudgeld' te maken van de Molenberg. Bij stukjes en beetjes kwam na 1873 woningbouw (E51 tot en met E56, F64 tot en met F80) tot stand. Ten gevolge van de toenemende woningschaarste boden vele panden huisvesting aan meerdere gezinnen. Opvallend is wel, dat nagenoeg alle eigenaren afkomstig waren uit de schipperswereld. Ook de meeste huurders van deze woningen waren werkzaam in de binnenvaart als schipper of schippersknecht. Met recht kan dan ook worden gesproken over het Roosendaalse 'schipperskwartier' aan de Molenberg.²⁴

In de periode 1870-1880 hadden zo'n vijftig schepen hun thuishaven in Roosendaal. Meestal waren deze zeilschepen getooid met de naam van de schippersvrouw, zoals 'Vrouw Johanna', al kwam men ook meer klinkende namen in de haven tegen, getuige voorbeelden als 'Goede Verwachting', 'Drie Gebroeders', 'Eendragt van Rosendaal', 'Koopmans Welvaren' of 'De Jonge Handelaar'.

Molenaar De Wijs had zich al elders in Roosendaal gevestigd, toen hij in 1874 zijn eigen woonhuis met herberg (F61, eerder A9) aan de Dwarskade voor f7.000 aan Cornelis Brocatus verkocht. Drie jaar later nam buurman Johannes Smits het pand over voor dezelfde prijs. Deze had immers nog genoeg geld over van de onteigening uit 1866, want de aankoop van het woonhuis (F62, eerder B13) van Pieter de Waal had hem slechts f3.500 gekost.

Tegelijkertijd deed Brocatus het in 1877 nieuw aangebouwde huisje (F60) voor maar liefst f2.400 van de hand aan de kleermaker Johannes Vriends, die een zoon was van kleermaker en pensionhouder Vriends aan de Oude Vughtstraat. De toenemende woningnood liet niet na zijn sporen te trekken in het toenmalige Roosendaal. Daarnaast was er tevens een groeiende behoefte aan winkel en kantoorruimten. Om daaraan te voldoen werden in de periode 1875- 1880 panden aan de Dwarskade (F103 tot en met F105) en de Markt naar achteren uitgebouwd.

De Antwerpse koopman Petrus Craen kocht in maart 1870 van Casparus Fercken een stuk grond van 817 m² tussen de Havendijk en de Nieuwe Vughtstraat. De koopprijs bedroeg f3.326,40. De grondprijzen in de stationsbuurt waren dus wegens hun gunstige ligging in vijftien jaar tijd enorm gestegen. Fercken had immers in 1858 voor het gehele perceel (grootte 2.320 m²) maar f750 betaald. Craen speelde in op het nijpende gebrek aan huisvesting voor de lagere inkomens, sinds de verderop aan de Havendijk gevestigde suikerfabrieken een flink beroep hadden gedaan op het arbeiderspotentieel in de regio rond Roosendaal. Hij liet op het 11 meter brede perceel zestien arbeiderswoningen (E62) bouwen, die rond 1890 bekend stonden als de 'Sigarenpijp'. De veertien tussenwoningen met erf hadden slechts een perceelsgrootte van 39 m². Een huisje was maar 3,5 meter breed en 7 meter

lang. Zo'n woninkje had dus een vloeroppervlakte van ongeveer 25 m² met twee kamertjes. De huurprijs per week bedroeg 80 cent. Voor de veel ruimere eindwoning aan de Havendijk werd echter f2,20 per week gevraagd, terwijl de andere eindwoning aan de Nieuwe Vughtstraat f1,25 moest opbrengen. Voor f5,260 werden de huisjes in september 1891 verkocht aan de beide directeurs van de naastgelegen kandijfabriek Java. Kort nadien moest het merendeel al plaatsmaken voor één directeurswoning met tuin.

Rond 1880 werden de laatste gaten in de bebouwing bij het spoorwegstation gedicht. Laurijs van den Broek liet in 1877 de laatste twee woningen (F34 en F35) in het rijtje aan de Oude Vughtstraat verrijzen. Hoewel er toen nog enige bouwpercelen overbleven, staakte Van den Broek zijn bouwactiviteiten voorgoed. Rond 1880 waren de bewoners van de huizen merendeels werkzaam als spoorwegaarbeider, emballleur, timmerman, stucadoor en metselaar. Na het overlijden van Van de Broek werden alle onroerende goederen door zijn erfgenamen in mei 1900 verkocht.²⁵

Aan de zuidzijde van de Oude Vughtstraat verrezen in 1883 nog een pakhuis (F52) op naam van de weduwe Maria de Bruijn-Dekkers en een woonhuis (F53) voor de boekhouder Hendrikus van der Heijden. In 1885 liet schipper Adrianus Hartmans aan de Nieuwe Vughtstraat een woonhuis met logement (F87) bouwen. Pal aan de achterzijde van dit pand verrees toen ook een woning (F84) voor de schipper Petrus Vermeulen.

Een kerk en klooster

De toename van de bevolking rond het station en de haven leidde ertoe, dat de katholieke overheid zich ervan bewust werd, dat op die plaats pastorale zorg gewenst was. Aan de Dwarskade vestigde zich in 1868 een kleine groep Redemptoristen in een in 1854 gebouwd woonhuis, dat aangekocht was van Petrus van Gilse. Voor het woonhuis en het laag gelegen stuk weiland ter grootte van bijna 6.500 m² betaalden de paters f13.000. Nog in hetzelfde jaar verrees achter het woonhuis een houten loods als noodkerk (D48). Alvorens men kon beginnen met de bouw van de definitieve kerk, moest het weiland met een flinke laag zand worden opgehoogd. Voor dit werk werd de hulp van boeren uit de omgeving gevraagd. In 1874 werd het nieuwe kerkgebouw (F106) ingewijd en kon de noodkerk worden afgebroken. Op deze plaats zou in 1877 het aan de kerk vastgebouwde klooster verrijzen. Wegens de steeds groeiende bevolking in 'Klein Roosendaal' werd rond de eeuwwisseling de kerk wederom te klein. Rond 1909 verlengde men de kerk naar achteren, terwijl op de plaats van het vroegere hoofdaltaar een koepelgewelf op het gebouw werd gezet.

Vertier

Zodra ergens een fabrieksbuurt met veel arbeiders was ontstaan, voelde een of andere herbergier zich wel geroepen om een kroeg in hun nabijheid te bouwen. Antonie Maas kocht in september 1869 voor f500 van Casparus Fercken een stuk grond aan de Havendijk ter grootte van 244 m². Nog in hetzelfde jaar liet hij er een koffiehuis (E64) met de klinkende naam 'Schipppers Welvaren' neerzetten.

Nog één onbebouwde kavel

Omstreeks 1885 kon de bebouwing van de stationsbuurt als voltooid worden beschouwd. Slechts één flinke kavel aan de Havendijk was nog beschikbaar.



Aan de toenmalige Nieuwe Vughtstraat lieten in 1871 de zusters Vreugde een woning met mutsenwasserijs (F81) bouwen. Daarnaast verrees in 1877 op kosten van leerlooier Raaijmakers een herenhuis (F82). Honderd jaar later stonden de panden op de nominatie om afgebroken te worden, 1977. (Fotocollectie M.C.J. Broos)

Dit bleek in 1892 voor de N.V. Zuid-Nederlandsche Stoomtramweg-Maatschappij (ZNSM) een uitstekende plaats te zijn voor de vestiging van het eindpunt van haar lijn Gastelsveer-Roosendaal. Tussen de Havendijk en de Nieuwe Vughtstraat werd toen een emplacement met een remise of wagenloods, een kantoor en een magazijn aangelegd. In de Nieuwe Vughtstraat vond de overslag van goederen tussen tram en trein plaats.

Alleenheerschappij van de Staatsspoorwegen

De AR/GCB zag rond 1875 het einde van haar aanwezigheid in West-Brabant naderen en liet zo min mogelijk wijzigingen en uitbreidingen op het Roosendaalse emplacement tot stand komen. Toch verrees in 1879 nog een goederenloods (F16) voor de Staatsspoorwegen aan de zuidzijde van het stationsgebouw, terwijl voor de AR/GCB dienstlokalen aan de noordzijde van haar locomotievenloods (F3) werden gebouwd. Kort na de overname van alle lijnen van de AR/GCB in West-Brabant door de Nederlandse staat (met algehele exploitatie door de Staatsspoorwegen) vonden broodnodige uitbreidingen op het Roosendaalse stationscomplex plaats. Nog in 1880 werd een geldwisselkantoor (F15) naast het stationsgebouw geplaatst. In 1885 werden langs de Stationsstraat vooral bergplaatsen en personeelsverblijven (F14 en F17 tot en met F19) opgericht.



Chr.A. Daverveldt, burgemeester van Wouw van 1873 tot 1899 (*Fotocollectie streekarchief Nassau-Brabant*)

Besluit²⁶

De stedenbouwkundige ontwikkeling van de stationsbuurt had zich geheel voltrokken zonder enige sturing van de lokale overheid. Zij liet het op alle fronten afweten. De ruimtelijke ordening op het gebied van wonen en werken was louter afhankelijk van kapitaalkrachtige particulieren, die ongehinderd door voorschriften op elke willekeurige plaats woningen en bedrijven konden bouwen. Opvallend is dan ook het in bedrijf komen van vier stank verspreidende leerlooierijen in de deftige stationsbuurt.

Bij de kleine kring van notabelen en eigenaren van onroerend goed stond louter eigen financieel belang voorop. Dat belang werd ook behartigd, doordat deze groep eigenlijk het bestuur van de gemeente in handen had. De meerderheid van de gemeenteraad, samengesteld volgens het censuskiesrecht, bestond uit leden van deze bestuurlijke elite. Over het algemeen legden zij elkaar niets in de weg bij het van de hand doen van hun bezittingen voor het bouwen van fabrieken en herenhuizen. Slechts burgemeester Schoonheijt deinsde er niet voor terug om aan stadgenoten flink geld te verdienen. Voor een habbekrats gekochte stukjes grond van de spoorwegmaatschappij legden hem bepaald geen windeieren.

Daarentegen ontbrak het de arbeiders in Roosendaal niet alleen aan geld, maar ook aan grond om woningen in de buurt van hun werk te kunnen bouwen.

De grootgrondbezitters verkochten liever aaneengesloten kavels voor het bouwen van fabrieken en herenhuizen dan versnipperde stukjes grond voor arbeiderswoningen. Er kwam dan ook geen echte arbeidersbuurt in het gebied rondom het spoorwegstation tot stand. Slechts twee particulieren zagen brood in het bouwen en verhuren van een rijtje woningen.²⁷ De twaalf ruime huizen aan de Oude Vughtstraat waren uitsluitend bedoeld voor spoorwegbeambten, expeditiepersoneel en ambachtslieden. Omdat zij een vast inkomen hadden, was het verloop onder deze huurders niet zo groot. In schril contrast daarmee staan de vele verhuizingen naar en van de zestien arbeidershuisjes tussen de Nieuwe Vughtstraat en de Havendijk, zoals blijkt uit de bevolkings- en wijkregisters. Uit dit alles is af te leiden, dat de laagstbetaalden met hun gezinnen in de vorige eeuw voortdurend in beweging waren om eerst werk te vinden en daarna nog voor hun smalle beurs acceptabele huisvesting te zoeken. Naarmate zich de industriële nijverheid rond het stationscomplex uitbreidde, ontstond er in Roosendaal een steeds groter wordende behoefte aan betaalbare woonruimte. Het aantal woningen in Roosendaal dat qua huur in aanmerking kwam voor de laagstbetaalden, hield echter geen gelijke tred met het aantal woningzoekenden. De toestand in de gemeente verslechterde van jaar tot jaar, hoewel men aanvankelijk had gedacht dat de komst van de spoorwegen en van de haar aanvullende douane- en expeditiebedrijven een weldaad voor de behoeftige lieden zou betekenen. Steeds meer geschoolde beambten uit andere delen van het land legden beslag op de voorraad woningen in de stationsbuurt en waren dan ook bereid om een forse huurprijs te betalen. De lager gesalarieerden onder hen waren gedwongen hun intrek te nemen elders in de stad of op kleine kamers bij particulieren. Het huis van kleermaker Vriends aan de Oude Vughtstraat vormde een waar opvangcentrum voor spoorwegpersoneel. Opvallend is tevens het tot ontwikkeling komen van een 'schipperskwartier' aan de Molenberg, waar overigens ook spoorwegbeambten huisvesting konden vinden.

De minst betaalden onder de arbeiders kwamen niet in aanmerking voor de stationsbuurt, maar werden verdreven naar de krotten elders in de stad met armoedige woon- en leefomstandigheden.

De gunstige ligging van de panden in het hart van economische bedrijvigheid van de stad leidde ongetwijfeld tot hoge huurprijzen. Langzamerhand waren alleen nieuwkomers van buiten de stad nog in staat om dit te betalen. De grondeigenaren in de stationsbuurt zagen de waarde van hun bezit in goed dertig jaar tijd verveelvoudigen (zie tabel 6).

M.C.J. Broos

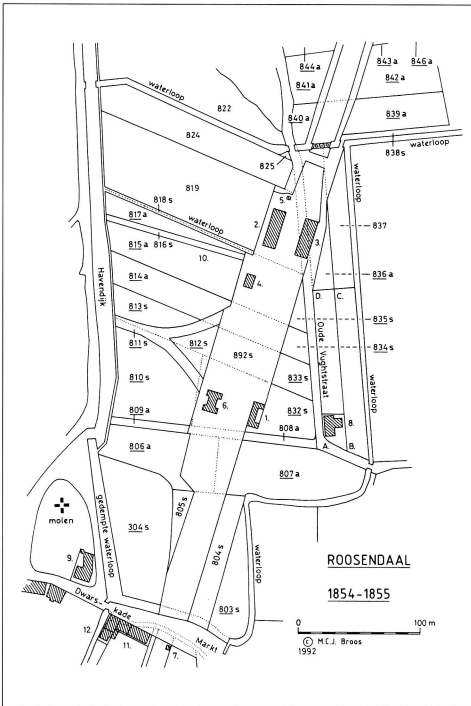
Noten

- Deze bijdrage heeft ook als doel te wijzen op de bij het Kadaster te Breda aanwezige archiefbestanden, die vermoedelijk uit onbekendheid nauwelijks geraadpleegd worden als bronnen voor historisch onderzoek naar de bebouwing in steden en dorpen.
- M.C.J. Broos, 'Oorsprong en ontwikkeling van een West-Brabants spoorwegknooppunt', *Jaarboek De Ghulden Roos* 51 (1991) 144-181.
- Verslag van 22 september 1852 aan de minister van Binnenlandse Zaken, opgemaakt door de concessionaris L. Gihoul.
- M.C.J. Broos, 'Levensbeschrijving van J.G.W. Fijnje van Salverda (1822-1900)', *Tijdschrift Heemkundekring Roosendaal en Nispen* 16 (1990) 24-28.
- In dit artikel zijn voor de aanduiding van de straten rondom het spoorwegstation de gangbare benamingen uit het laatste kwart van de negentiende eeuw gebruikt. Rond 1850 kende men in dit gebied alleen de namen Markt en Lage Brug. Na de aanleg van het stationsemplacement kwamen de benamingen Station, Vughtstraat en Havendijk ook in gebruik. Rond 1870 ontstonden de benamingen Oude Vughtstraat, Nieuwe Vughtstraat, Molenberg, Dwarskade en Stationsstraat. Na 1900 werd de Nieuwe Vughtstraat omgedoopt in Veemarktstraat en de Havendijk in Oost-Havendijk, terwijl de Oude Vughtstraat werd opgesplitst in Vughtstraat, Oranjeplein en Stationsstraat.
- Zie kaarten C tot en met F: C22 en C23 in 1858, C27 en C28 in 1860, C35 en C36 in 1864, D24 in 1868, E25 en E26 in 1871, E27 in 1872, F34 en F35 in 1877.
- De arbeider Antonius van Loon (1813-1890) woonde tot aan zijn dood in de woning bij het pakhuis.
- Na het overlijden van Snoeck kwam het logement in augustus 1877 voor f13.210 in eigendom van zijn dochter Athanasia Snoeckx, die op 13 september 1873 gehuwd was met de burgemeesterszoon Norbertus Schoonheijt. In augustus 1898 werd het 'Hotel des Pays Bas, logement en café-restaurant met vergunning, gelegen vlakbij en tegenover den uitgang van het spoorwegstation' bij openbare verkoop voor f12.850 eigendom van de herbergier Jacobus Cockx.
- De oppervlakte van het ter plaatse afgepaalde gedeelte werd zeer nauwkeurig in de akte van 20 januari 1865 omschreven: 'een roede, dertien el, vier en vijftig palm, een en twintig duim en vier en tachtig strepen,' ofwel 114 ca.
- Pas in 1894 zouden de kinderen van Johannes Vriends het pand voor f4.050 verkopen aan brood-, koek- en banketbakker Wilhelmus Ooijens.
- Het graanpakhuis met woning en erf zou pas in 1895 door zoon en erfgenaam Casparus Fercken voor f6.425 van de hand worden gedaan.
- Bij de gasfabriek woonde tot aan zijn dood de uit Rucphen afkomstige arbeider ('gasknecht') Jacobus Voeten (1827-1879).
- Een gedeelte was al sinds 1862 gratis in gebruik als stapelplaats voor dwarsliggers en spoorstaven. Bij besluit van 30 oktober 1865 hechtte de gemeenteraad goedkeuring aan het voorstel en kreeg f5.492,40 als vergoeding.
- F.A. Brekelmans, 'Mr. G.A. Kleijn, eerste stadsarchivaris van Breda', *Jaarboek De Oranjeboom* 16 (1963) 5-32. Gerard Kleijn (1831-1867) was advocaat (1851-1859) en procureur (1859-1867) in zijn geboorte- en woonplaats Breda. Bovendien trad hij in de jaren 1862-1867 op als onbezoldigd stadsarchivaris van Breda.
- Toch hield Johannes Smits nog een flinke som geld over aan de gedwongen transactie. In juni 1866 kocht Smits voor f3.500 het woonhuis (D42, eerder B13) van Pieter de Waal. In september 1866 kon hij aan de achterzijde van zijn perceel voor f100 nog een lapje grond van molenaar Lambertus de Wijs overnemen.
- Van den Bree vertrok in 1868 naar Souburg op Walcheren, terwijl De Meulmeester al in 1867 was overgeplaatst naar Tricht voor de aanleg van de lijn Utrecht-Boxtel.
- De landbouwer Jan Aarde werd flink gedupeerd door de rechterlijke uitspraak. De taxatiewaarde van de deskundigen was gelijk aan het bod van de Staat, zodat de

- gedaagde werd opgezadeld met de kosten van het rechtsgeding, die aan de zijde van de Staat maar liefst f389,17 bedroegen. Jan Aarde hield toen van zijn f975 aan schadeoosstelling niet veel meer over.
18. Johannes Notenboom (1828-1911) was de vaste overwegwachter bij 'De Schuiven'. Tot aan zijn pensioen in 1893 woonde hij in de wachterswoning op de hoek van de Stationsstraat en de Markt.
19. W. Visser, *Honderdvijftig jaren Van Gend & Loos, 1796-1946* (Utrecht 1946).
20. Het perceel werd in gezamenlijk eigendom verkregen door de zusters Anna (1835-1911), Johanna (1827-1886), Antonia (1837-1897) en Jacoba Vreugde (1841-1911). Zij waren allen ongehuwd en werkzaam als mutsenwasster.
21. In 1900 werd het geheel voor f14.800 verkocht aan zijn zoon Marinus van den Biggelaar (1864-1937).
22. Zij waren vennoten van de commanditaire vennootschap Firma Janssens, Van Weel, Smits & Co, opgericht bij akte van 31 juli 1869 voor notaris C.G.B. van Nouhuijs te Ossendrecht.
23. M.C.J. Broos, 'Geschiedenis van de kandijfabriek en suikerraffinaderij 'Java' te Roosendaal, 1882-1905,' *Tijdschrift Heemkundekring Roosendaal en Nispen* 23 (1993) 30-46.
24. Een uitzondering vormde evenwel Jacobus Noordendorp, die werkte als 'Opziener bij den Raad van Toezigt op de Spoorwegdiensten' en sinds zijn huwelijk in 1874 een woning (E55) van schipper Cornelis van der Riet huurde. Noordendorp had zich op 22 juni 1865 gevestigd te Roosendaal en vertrok na een bevordering op 3 juni 1881 naar Breda.
25. De vereniging Koninklijke Harmonie Unie werd bij de openbare verkoop in mei 1900 voor f11.755 eigenaar van het koffiehuis, een bakkerswinkel, een schuur en een drietal woningen. De gebouwen werden nog in hetzelfde jaar gesloopt en vervangen door een nieuwe concertzaal met sociëteitslokaal. De andere huizen maakten enige jaren later plaats voor nieuwbouw.
26. J. Gorisse, *Bestuurders bouwen, sociale woningbouw in Roosendaal, 1901-1990* (Roosendaal 1991) en C.J.W. Zijlmans, *De huisvesting van de volksklasse te Roosendaal* (Roosendaal 1973).
27. Naast de kandijfabriek van Georges Castelot, iets verderop aan de Havendijk, stond nog een blokje van tien arbeiderswoningen. Zij waren in 1875 gebouwd door schipper Pieter Oijjens.

Algemene toelichting bij de kaarten A tot en met F (Roosendaal 1854-1885)

Indien het kaartbeeld een ingrijpende wijziging ondergaat, dan wordt overgestapt op een nieuw blad. Op de kaarten A tot en met C uit de periode 1854-1864 vindt steeds een uitbreiding van het aantal gebouwen plaats, zodat een doorlopende nummering van de bebouwde percelen kon worden toegepast. Na 1865 worden op het spoorwegemplacement gebouwen gesloopt, waardoor per kaart een aparte nummering moest worden gebruikt. Overigens zijn lang niet alle nummers steeds in de tekst vermeld. Alleen bij het ontstaan van de bebouwing wordt naar de letter van de kaart en het nummer van het perceel verwezen.

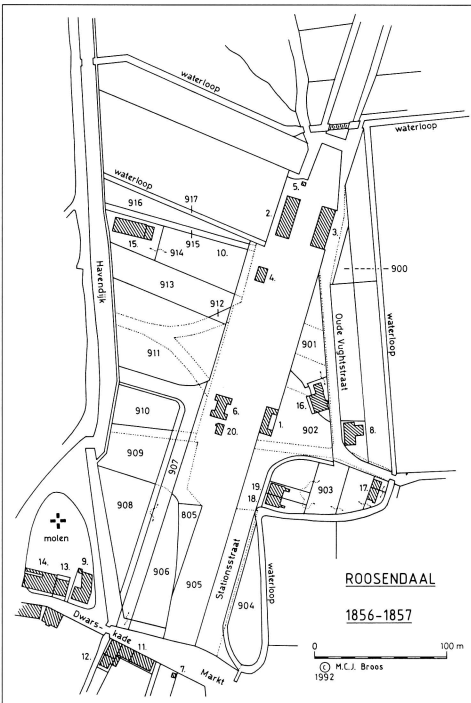


Kaart A

Roosendaal 1854-1855

De verklaring van de cijfers 1 tot en met 12 geschiedt in de tekst.

Alle percelen, aangeduid met een voorlopig kadastraal perceelnummer en de toevoeging 's' of 'a', zijn in 1854 in eigendom gekomen bij de spoorwegmaatschappij of het Londense aannemersbedrijf in de persoon van George Wythes. De naderhand niet meer benodigde gronden zijn aangeduid met een onderstreept nummer en werden in september en oktober 1855 bij openbare verkoop voor notaris D.P. Beausar te Oudenbosch van de hand gedaan.



Kaart B

Roosendaal 1856-1857

De verklaring van de cijfers 13 tot en met 20 geschiedt in de tekst.

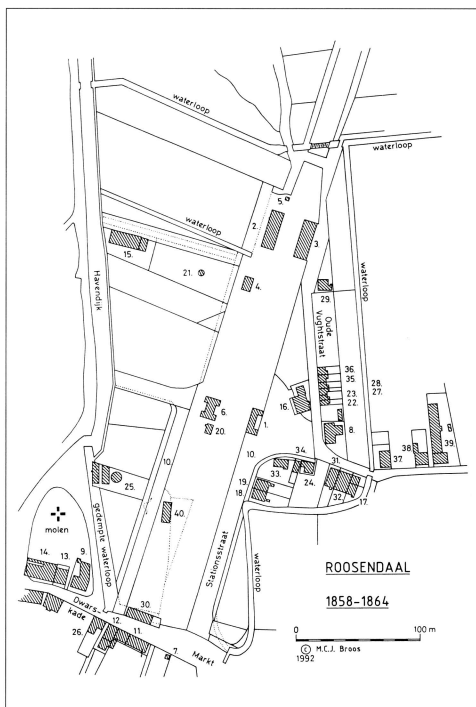
Na de verkoop van de overtollige gronden in 1855 kregen de percelen een definitieve kadastrale nummering (zie tekst). Drie jaar na de opening van het spoorwegstation te Roosendaal waren er al drie horeca-ondernemers (8, 9 en 16) en vier expediteurs (12, 17, 18 en 19) op de nieuwe ontwikkelingen ingesprongen.

Kaart C

Roosendaal 1858-1864

De verklaring van de cijfers 21 tot en met 40 geschiedt in de tekst.

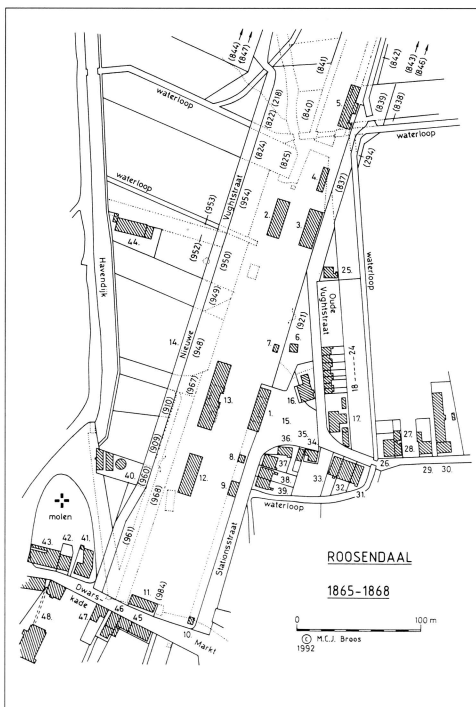
In 1865 vonden zes horeca-ondernemers (8, 9, 16, 26, 29 en 33) en zeven expediteurs (11, 12, 17, 18, 19, 31 en 38) hun werk rondom het vervoersknooppunt. In de omgeving van het stationscomplex was veel spoorwegpersoneel gehuisvest op kamers in logementen en bij particulieren.

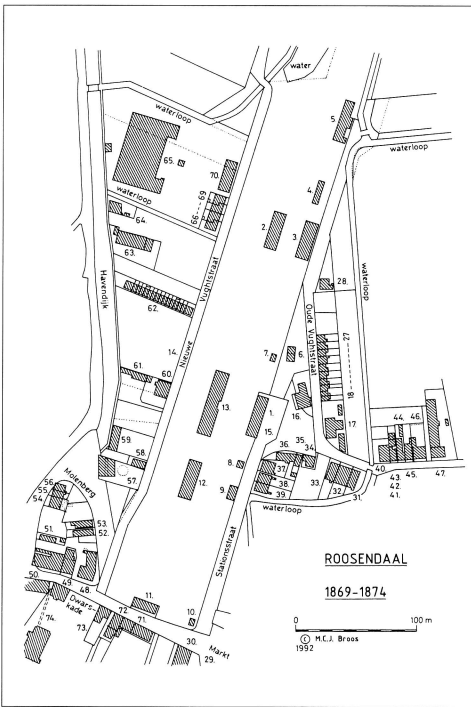
**Kaart D**

Roosendaal 1865-1868.

De verklaring van de cijfers 1 tot en met 13 (gebouwen op het emplacement), 24, 27, 28, 37 en 48 (nieuwe bebouwing in de omgeving) geschiedt in de tekst.

De gronden die in 1865 en 1866 voor de uitbreiding van het emplacement verworven werden, zijn aangeduid met hun kadastrale perceelnummers uit die jaren. Een deel wordt ook in tabel 2 genoemd.

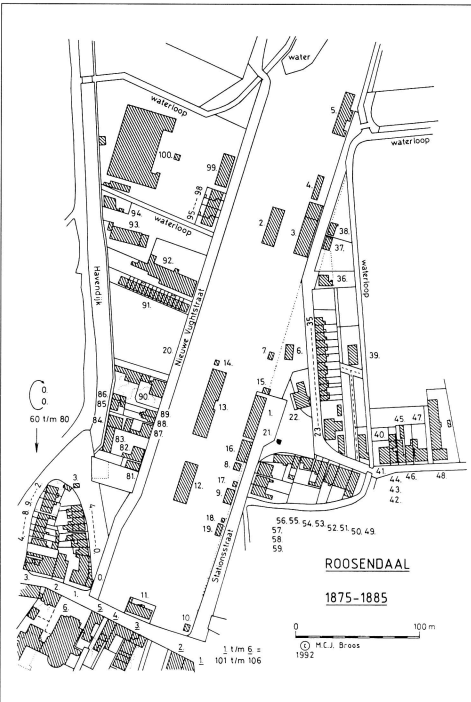




Kaart E

Roosendaal 1869-1874

De verklaring van de cijfers 25 tot en met 27, 43 tot en met 45, 51 tot en met 56, 58 tot en met 62 en 64 tot en met 70 (nieuwe bebouwing) geschiedt in de tekst. Kort na 1870 verdiende acht horeca-ondernemers (16, 17, 28, 30, 36, 48, 64 en 73) en acht expediteurs (zie tabel 4) rondom het vervoersknooppunt hun boterham. De Havendijk was een aantrekkelijke vestigingsplaats voor zowel kleine (eenmansbedrijven) als grote industriële nijverheid. Naast de suikerfabriek van de Firma Janssens, van Weel, Smits & Co (65 tot en met 70) uit 1870 waren een eind verderop aan de Havendijk nog twee suikerfabrieken in bedrijf gekomen, namelijk de Firma De Ram & Co in 1865 en de Firma Ravenswaaij, Fercken, Jäger & Co in 1867. Tezamen met de in 1871 in gebruik genomen stijfelfabriek (l'Amidonnerie Royale, Anct. F. Heumann & Cie) aan de Hoogstraat waren zij de grootste bedrijven van de stad.



Kaart F

Roosendaal 1875-1885

De verklaring van de cijfers 14 tot en met 19 (gebouwen op het emplacement), 34, 35, 37 tot en met 40, 52, 53, 60, 64 tot en met 80, 82, 84 tot en met 89 en 92 (nieuwe bebouwing in de omgeving) geschiedt in de tekst.

Rond 1880 werden de laatste gaten in de bebouwing rondom het spoorwegstation grotendeels gedicht. Slechts tussen de woning en opslagloods (90) van de koopman en winkelier Van den Biggelaar en het rijtje van zestien woningen voor arbeiders en spoorwegpersoneel (91) van de huisjesmelker en koopman Craen te Antwerpen bleef ruimte over voor het eindpunt van de N.V. Zuid-Nederlandsche Stoomtramweg-Maatschappij (ZNSM).

Tabel 1 Koopprijzen van de gronden nabij het station Roosendaal in 1855

Achtereenvolgens zijn vermeld: de nummers van kadastrale percelen volgens kaart A of B, de naam van de eigenaar en diens beroep (indien mogelijk), de totale grootte van het perceel (de percelen) en de koopprijs van de kavel.

*840, 841 en 844	P. Dirckx, logementhouder	3.420 ca f 450,-	
*839, 842, 843 en 846	G. Raaijmaakers, koopman	7.150 ca f 1.300,-	101
*900	J. van Hal, bierbrouwer	300 ca f 10,-	
*901	C. Fercken, koopman	1.010 ca f 250,-	
*903	C. de Bruijn, leerlooier	2.840 ca f 2.010,-	
*904	G. van Weel, rentenier	1.640 ca f 1.250,-	
*908	Gemeente Roosendaal en Nispen	2.080 ca f 1.620,-	
*909	P. van Loon, bierbrouwer	1.720 ca f 870,-	
*910	P. van Loon, bierbrouwer	1.200 ca f 660,-	
*911	G. van Weel, rentenier	4.650 ca f 900,-	
*913	wed. M. Janssens-de Ram	2.320 ca f 610,-	
*914	C. Fercken, koopman	3.120 ca f 970,-	
*916	J. Laane, koopman	1.040 ca f 200,-	

Tabel 2 Waardestijgingen van de gronden nabij het station Roosendaal in de periode 1855-1866

De tabel geeft een inzicht in de waardestijging van de percelen rond het Roosendaalse stationscomplex. In de linkerkolom is de kavel, bestaande uit één of meer kadastrale percelen, met oppervlakte en koopprijs uit 1855 (zie ook kaarten A en B) vermeld. In de rechterkolom is het door de Staat in 1865 aangekochte deel (zie ook kaart D), bestaande uit één of meer kadastrale perceelsgedeelten met oppervlakte en koopprijs, aangegeven. Duidelijk is te zien, dat dikwijls maar een klein gedeelte een veelvoud van het oorspronkelijke bedrag opbracht.

1855		1866	
*839, 842, 843, 846	7.150 ca f 1.300,-	838, 839, 842, 843, 846	1.956 ca f 1.834,-
*840, 841, 844	3.420 ca f 450,-	840, 841, 844	3.420 ca f 1.710,-
*908	2.080 ca f 1.620,-	960	142 ca f 1.600,-
		961	1.689 ca f 5.492,40
*909, 910	2.920 ca f 1.530,-	909, 910	534 ca f 694,35
*911	4.650 ca f 900,-	948	1.191 ca f 1.361,-
*913	2.320 ca f 610,-	949	405 ca f 942,-
*914	3.120 ca f 970,-	950	781 ca f 1.816,-

Tabel 3 *Onteigeningen van gronden nabij het station Roosendaal in 1866*

Achtereenvolgens zijn vermeld: de naam, het beroep (indien mogelijk) en de woonplaats van de eigenaar, het kadastrale perceel (percelen), de te onteigenen oppervlakte (zie kaart D), de cultuurtoestand, het bedrag van de schadeloosstelling en de datum van het vonnis van onteigening.

102

* Johannes Smits, schipper, Roosendaal				
984	260 ca huis, erf	f 14.000,-	vonnis	4-5-1866
* Antonius Snoeckx, logementhouder, Roosendaal				
921	660 ca weiland	f 1.550,-	vonnis	4-5-1866
* Pieter Dirckx, logementhouder, Roosendaal				
840, 841, 844	3.420 ca weiland	f 1.710,-	vonnis	4-5-1866
* Antonia Timmermans, wed. C. van Loon, Roosendaal				
218, 822	3.000 ca weiland	f 1.830,-	vonnis	17-7-1866
* Jan Aarde, landbouwer, Roosendaal				
847	1.950 ca weiland	f 975,-	vonnis	17-7-1866
* Michiel van den Biggelaar, leerlooier, Roosendaal				
824, 825	1.100 ca weiland	f 682,-	vonnis	17-7-1866

Tabel 4 *Commissionairs en expediteurs te Roosendaal rond 1870*

	A	B	C	
* J.F. van Horsigh, Oude Vughtstraat,	1864,	1855-1893		(-)
* A.C. van der Vleet, Oude Vughtstraat,	1862,	1854-1874		(-)
* Van Gend & Loos, Stationsstraat,	1865,	1857-1911		
* Th.N.J. van Wely, Stationsstraat,	1864,	1864-1882		(+)
* H.B. Jäger, Stationsstraat,	1857,	1857-1891		(+)
* Ch.J. Daverveldt, Dwarskade,	1867,	1867-1898		(+)
* G.H.E.F. van der Schrieck, Dwarskade,	1854,	1854-1874		(+)
* A. Damen, Dwarskade,	1865,	1855-1900		(+)

A = jaar van vestiging;

B = jaar van vestiging in gemeente;

C = jaar van vertrek

(-) = of overlijden

(+) = in gemeente.

Tabel 5 Medewerkers in de dienstwoningen bij de suikerfabriek Firma Janssens, Van Weel, Smits & Co te Roosendaal rond 1880

Achtereenvolgens zijn vermeld: de naam en het beroep van de bewoner, de woonplaats vóór de vestiging, de datum van vestiging en vertrek te Roosendaal en de woonplaats na het vertrek.

* J. van Dort, suikerkoker, Bergen op Zoom 23-08-1867	Roosendaal 13-05-1879	Bergen op Zoom	103
* H.R. Schönau, directeur suikerfabriek, Ambt Ommen 26-06-1879	Roosendaal 03-03-1884	Sas van Gent	
* H. Petit, suikerfabrikant, Lembeek (België) 08-08-1865	Roosendaal 17-03-1879	St. Jans Molenbeek (België)	
* P.A. Sips, kantoorbediende, Den Bosch 17-11-1879	Roosendaal 30-04-1884	Oosterhout	
* J.B. Peetermans, machinist en surveillant suikerfabriek, Lembeek (België) 30-08-1865	Roosendaal 03-04-1880	Bergen op Zoom	

Tabel 6 Waardestijging van de gronden van Casparus Fercken in de periode 1855-1895

Niet alle percelen zijn in de tekst expliciet genoemd.

Aankoop (1855-1862)		Verkoop (1865-1895)	
3.120 ca (1855)	f 970,-	1.477 ca (1865)	f 3.434,-
2.320 ca (1858)	f 750,-	244 ca (1869)	f 500,-
1.040 ca (1858)	f 220,-	817 ca (1870)	f 3.326,40
1.392 ca (1862)	f 800,-	2.200 ca (1882)	f 8.250,-
		1.380 ca (1891)	f 10.500,-
		125 ca (1892)	f 2.600,- (1)
		912 ca (1895)	f 6.425,- (1)
<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Totaal 7.872 ca	f 2.740,-	7.155 ca	f 35.035,- (2)

(1) = perceel, voorzien van bebouwing

(2) = totale oppervlakte afwijkend wegens toepassing redres