

Wie méér wil weten over ...

De Sint-Bernardsabdij te Vremde en Het Dorpsbestuur van Vremde vóór 1796 moet zich onverwijd het jaarboek 1995 "*Bijdragen tot de geschiedenis van Boechout-Vremde*" aanschaffen dat op 9.2.1996 in het gemeentehuis van Boechout werd voorgesteld. Het is ontstaan in samenwerking van de Heemkundige Kring 'Het Speelhof' en het Gemeentebestuur van Boechout.

Cois Geysen vertelt boeiend en gedetailleerd over de Sint-Bernardsabdij die tussen 1237 en 1247 te Vremde was gevestigd. De Magdalena-kapel aan Don Bosco en de Sint-Bernardsstraat herinneren na zovele eeuwen nog aan het verblijf van de monniken die op een boog-scheut van Millegem verbleven, doch na hun verhuis naar Hemiksem nog lang hun gronden en hoeven 'op Millegem' in bezit hielden.

Jos Smits - die de geschiedenis van de hoeven in de driehoek Millegem-Vremde-Wommelgem als zijn broekzak kent - heeft zich thans op de schepenen van Vremde (vóór 1797) geworpen. Vele van die Vremdse schepenen woonden destijds in de parochie Millegem en werden in het kerkje begraven. De schepenfamilies Taeymans en De Ridder worden uitvoerig beschreven.

Het jaarboek sluit af met een bijdrage van **François Haverals** over de duivensport in vroegere tijden. Duiven kennen geen grenzen, ze vliegen over Vremde en Millegem zonder reispas, zomaar. Dit aanbevelen boek kan bekomen worden op het gemeentehuis van Boechout of bij de Heemkring 'Het Speelhof' (F.Haverals, Azalealaan 6, 2531 Vremde; tel. 455.34.29).

De kaas- en wijnavond van de Millegemse Kleuterschool

Dank zij deze traditie op Millegem konden reeds heel wat verfraaiingen aan de kleuterschool gebeuren. Zo smulde men voor een speelgoedtrein, een tuinhuisje-opberghok, gordijnen, afsluiting en de installatie van een keukenhoek. Men wil ook nog het meubilair aanvullen en/of vernieuwen. Daarvoor is er afspraak op

Zaterdag 16 maart rond 20 uur.

De directie, het oudercomité en de leerkrachten nodigen u uit voor een gezellige avond.

U kan inschrijven bij de directie, bij juf Els, bij juf Suzy of bij juf Anja (liefst vóór 11 maart). De prijs bedraagt 350,- Bfr per persoon (Wie geen kaasschotel wenst kan ook kiezen voor een ardeense schotel met groenten).

' CAPPELLA CAECILIA '

Wie het laatste concert in de reeks 1995-1996 wil bijwonen op **zaterdag 16 maart** om 20.30 uur moet vlug reserveren bij De Boo, tel **485.58.11**, want evenals de vorige twee concerten verwachten we ook nu bij het slot van de tiende reeks een massale belangstelling.

Wij danken

Al onze abonneementen-lezers van 'De Millegemvriend' die spontaan hun bijdrage (250,-) voor 1996 betaald hebben. Ook enkele nieuwe lezers hartelijk welkom.

En die het '*rats vergeten*' waren, het kan nog : overschrijven of afgeven bij een van de medewerkers. We proberen het ook in 1996 weer te doen voor het negende jaar.

DE MILLEGEMVRIEND

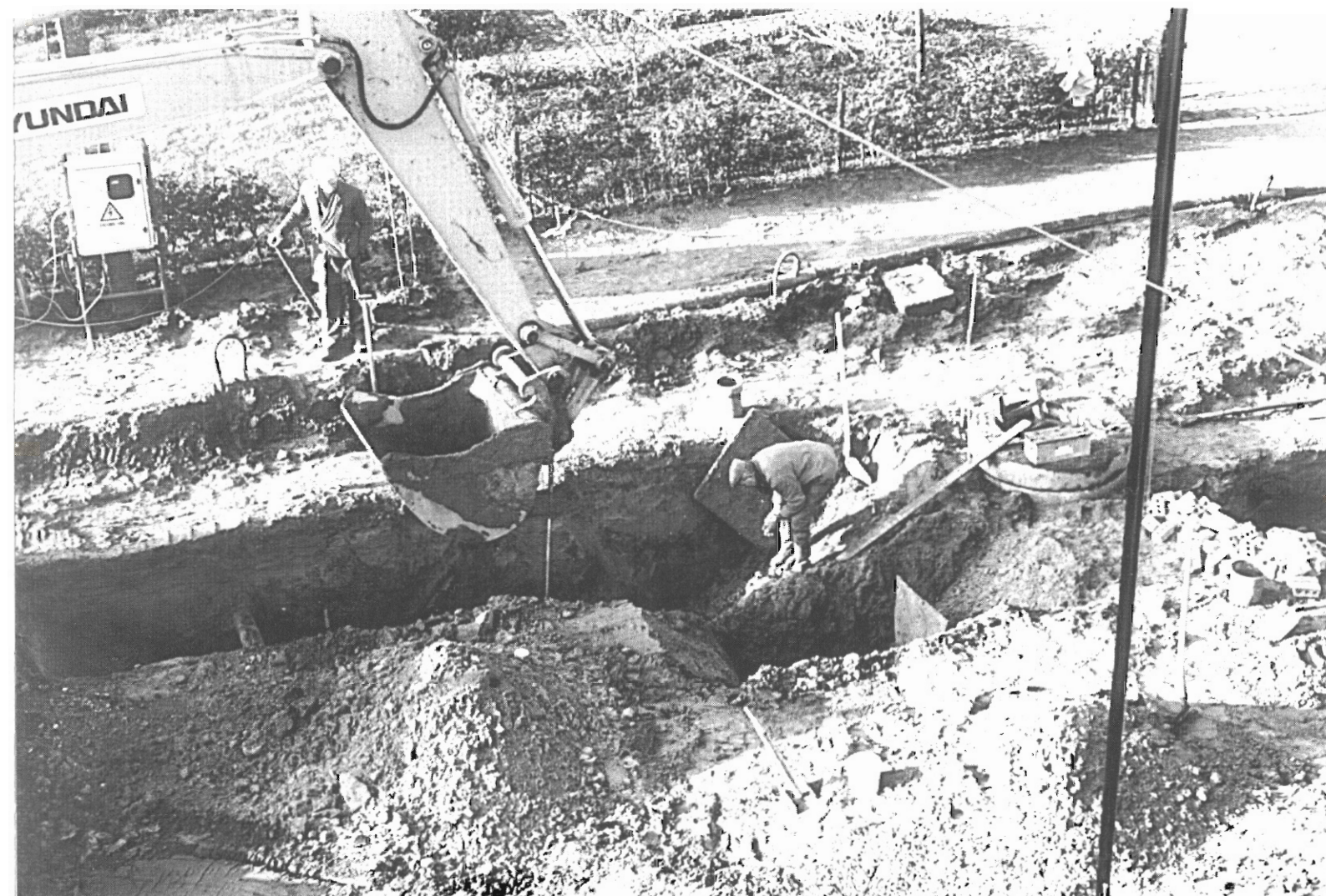


Tweemaandelijks mededelingsblad van de
v.z.w. MILLEGEMVRIENDEN

9e jaargang, nr.1
februari 1996

Verantw. uitgever: F.Schelfhout,
Herentalsebaan 85, 2520 RANST, tel. 03/353.17.70.
Bankrekening MILLEGEMVRIENDEN-Ranst: 733-1311310-94

Afgiftekantoor : 2520 RANST 1



Heel diep onder de Herentalsebaan

Over de nieuwe en oude Herentalsebaan . . .

Eindelijk was het dan zo ver : 'De Herentalsebaan zou dan toch vernieuwd worden !'. Lang beloofd en door sceptici bestempeld als niet meer voor deze eeuw. Doch, ja hoor, op 6 juni 1994 (de verjaardag van de echtgenote van Frans Schelfhout) schrijft het Gemeentebestuur een brief gericht "Aan de bewoners van de Herentalsebaan", hierin lezen we :

Ranst, Herentalsebaan, weg- en rioleringswerken : aanvang der werken

Geachte Mevrouw, Mijnheer,

Vanaf woensdag 15 juni e.k. zullen de voorbereidende werken voor de weg- en rioleringswerken in de Herentalsebaan starten.

De werken, welke enige hinder zullen veroorzaken, starten na het bouwverlof.

De uitvoeringstermijn bedraagt 150 werkdagen. Er mag dus verwacht worden dat de werken in het voorjaar van 1995 beëindigd zullen zijn. De duurtijd wordt wel onder voorbehoud medegedeeld. Deze kan variëren in tijd naargelang de weersomstandigheden e.d.

Tijdens de werken zullen we trachten de nodige omleidingen tot een minimum te beperken.

Deze werken omvatten riolering vanaf v.z.w. Leef tot aan de grens met Wommelgem. De rijweg wordt over het ganse traject verhard met klinkers. Tevens worden er verkeersremmers, een fietspad langs één zijde en een voetpad langs beide zijden aangelegd.

Het gemeentebestuur geeft er zich rekenschap van dat de inwoners hinder zullen ondervinden van de werken. Toch rekenen wij op uw medewerking.

De Millegemvrienden moesten even slikken toen de week vóór de Millegemfeesten van 1994 het gedeelte van de baan tussen de St.-Antoniusstraat en de kleuterschool was opgebroken, toch werden de feesten een succes. Ieder kwam wel eens aan de beurt om de auto voor enkele nachten ergens buiten te laten slapen wegens het onbereikbaar zijn van de oprit en bij momenten werden ook "botten" (dat zijn rubberlaarzen) bovengehaald om min of meer droog aan de woning te geraken.

Er deed zich ook een merkwaardig verschijnsel voor. Buren die zelden buitenkomen konden hun nieuwsgierigheid niet bedwingen en volgden dagelijks de "attractie" die hen werd aangeboden door de "mannen van de Clissen". Er zijn nogal wat verhalen rondgegaan over de Clissen en naargelang die via-via werden doorverteld ontstonden weer nieuwe versies. Het spektakel is thans voorbij en de mensen blijven weer binnen. Zo gaat dat.

Vijfendertig jaar geleden

Die nog lang zullen leven kunnen later aan hun kinderen vertellen dat zij de "oude asfalt-baan met de vele putten en de open grachten" nog gekend hebben. Nochtans werd dit vijfendertig jaar geleden een spectaculaire verbetering genoemd, want op 24 juni 1959 schreef het gemeentebestuur eveneens een brief aan de bewoners van de Herentalsebaan (gedeelte vanaf Stenenkruis tot Sint-Antoniusstraat) en daarin stond :

Mevrouw, Mijnheer,

Bij Koninklijk Besluit van 21 maart 1957 werd het rooilijnplan van de Herentalsebaan goedgekeurd.

Er werd terecht geklaagd over de slechte toestand van het wegdek. In de zomer was het stofferig en in de winter was het nat en was alle onderhoud van korte duur.

Wij zijn thans in de mogelijkheid daaraan verbetering te brengen.

Het gemeentebestuur zou nog deze zomer tot verbetering van de weg kunnen overgaan



Uittreksel uit de 'Kabinetskaart van de Oostenrijkse Nederlanden' vervaardigd door graaf de Ferraris tussen 1771 en 1778.

Voor Millegem is afzonderlijk 'Gruenebroeck' vermeld. Bemerkt het beboste gedeelte tussen de Broederloze straat en de hoeve De Ridder. Er is geen verbindingsweg tussen Ranst-dorp en Millegem, wel is er een voetweg vanaf het kruispunt Profeetstraat-Kriekenstraat - dwars door de velden - tot in de Groenenbroeckstraat bijna aan de hoeve Beullens. Recht over de kerk van Millegem staat slechts één kleine hoeve en aan het kruispunt St.-Antoniusstraat met Herentalsebaan staat de herberg 'De boere tang'. Tussen de Cijnshoeve en het dorp ziet men langs de huidige Kriekenstraat de vrij belangrijke hoeve Notelteirs. Opvallend is de toen reeds bestaande 'Ster' in het domein Zevenbergen. Doggenhout is nog aangegeven als 'Kruykenborgh'. De nummers geven de parochies aan waartoe de gehuchten behoren : 63 = Wommelgem, 64 = Vremde, 66 = Ranst, 71 = Brochem.

" Het College van Burgemeester en Schepenen, gezien de zitting van den Gemeenteraad van 30 October l.l. waarbij er beslist is dat de gemeente een Auto Camion zou aankopen voor het vervoer van materialen voor het opmaken van landbouwwegen en steenwegen. Den Heer Schepen Baelemans gelast geweest zijnde een occasie auto aan te koop voor een maximum prijs van 15.000 frs, neemt het College het voorstel aan van den Heer Schepen een occasie Auto mark Chevrolet aan te koop voor de som van Frs 13.000 van de Garage Guy te Lier.

De eerste werken die met den wagen zullen uitgevoerd worden zullen zijn :

1°) opruimen van den bouwafval der afgebroken jongensschool en opmaken met dit materiaal van den Processieweg

2°) opmaken van de Schavyckstraat en der Steenenkruisstraat."

De landbouwwegen blijven een zorg, doch men kan steenslag kopen afkomstig van de spoorwegen, dus doen maar zegt het schepencollege op 2 mei 1936 : " Gezien den slechten staat van zekere landbouwwegen. Kennisnemende van het schrijven van het Beheer der Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen waarbij men ons bericht dat het mogelijk zou zijn een deel steenslag te bekomen van vernieuwde baanvakken. Gezien dit materieel uiterst geschikt is voor het opmaken van aardewegen beslist het College 500 M3 steenslag te bestellen aan de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen." Er komt toch lakenis op Millegem, want op 10 juli 1937 beslist het college : " den weg gaande van het Steenkruis naar het gehucht Milleghem met balast te beladen. Deze zal genomen worden van den voorraad zich bevindende aan de lossingsplaats van den steenweg van Oelegem."

Die van Vremde schijnen een beetje jaloers te zijn op onze camion, doch ze krijgen hem niet... maar ons schepencollege toont op 20 januari 1938 haar goed hart : " Gezien de aanvraag van het Gemeentebestuur van Vremde waarbij ons aanzoekt wordt de Autokamion der gemeente te mogen gebruiken voor vervoer van steengruis voor het opmaken der Broederloozestraat die de grens uitmaakt tusschen de Gemeente Ranst en Vremde. Gezien het ons onmogelijk is den Autokamion te missen, beslist het College tusschen te komen in de vervoerkosten voor de helft."

De afwatering langs de Herentalsebaan en de Kerkstraat (de latere St.-Antoniusstraat) laat te wensen over, ze spreken er zelfs over in de schepencollege zitting van 4 maart 1938 :

" Gezien de slechte afwatering der Herenthalschestraat en Kerkstraat beslist het College dat de afwateringsgrachten zouden gegraven worden ten einde de afloop der waters te regelen. Dit gedeeltelijk langs de Kerkstraat en in de Herenthalschestraat."

Vergaderd van 14 juni 1939 beslist het College " electricie uitbreidingen te doen in St.-Antoniusstraat, Kerkstraat, Herenthalschestraat, Groenenbroeck tot hoeve Beullens en Profeetstraat." (2) Hoewel het college op 30 augustus 1939 nog een aankoop had beslist van 100 m2 kassei, wordt er blijkbaar in de gemeenteraad op 4 oktober 1939 aangevoeld dat er moeilijke tijden op komst zijn : " Overwegende dat het noodwendig is de landbouwwegen der gemeente te onderhouden of deze te verbeteren wordt een voorstel gedaan eene hoeveelheid grint aan te koop. De Raad beslist echter, gezien de tijdsomstandigheden dezen aankoop van grint uit te stellen ". Toch beslist de gemeenteraad op 24 november 1939 een aankoop te doen van 60 ton steenslag (4/6 cm.) bij de 'Société du Comptoir du Porphyre' te Brussel.

(2) Vóór de oorlog waren de benamingen van de straten op Millegem verschillend van nu : De **St.-Antoniusstraat** begon aan het Steenkruis en liep tot aan het kruispunt van de huidige St.-Antoniusstraat. De **Kerkstraat** was de huidige St.-Antoniusstraat tot aan Millegemkerk. De **Herenthalschestraat** begon aan de huidige St.-Antoniusstraat en liep tot aan de Liersesteenweg

bestaande uit : rechttrekking en verbreding van de baan, een degelijke verharding met twee baangrachten.

Van vele eigenaars dient een stuk grond ingelijfd te worden. Wij zullen binnenkort elke eigenaar waarvan de grond dient ingenomen, afzonderlijk verwittigen.

Wij hopen dat U zult medewerken om dit ontwerp te kunnen uitvoeren; Uw eigendom zal daardoor een aanzienlijke meerwaarde verkrijgen.

Op 12 september 1959 schreef het gemeentebestuur weerom een brief aan de bewoners van de Herentalsebaan met de mededeling : " Deze werken werden thans goedgekeurd door de hogere overheid. De aannemer zal met de uitvoering beginnen op woensdag 16 september 1959." (Nou zeg, 16 september, dat is de verjaardag van Frans Schelfhout). En jawel, "Clissen" was de aannemer. In de geschiedenis van de Herentalsebaan zal later gesproken worden over de regering van Clissen I en die van Clissen II.

Stofferig in de zomer en nat in de winter.

Wanneer Burgemeester Pittoors in 1959 de toestand van de Herentalsebaan beschrijft moeten we ons daar wel bij voorstellen dat er toen zelden een auto door de straat kwam. En om eerlijk te zijn moeten we toegeven dat een paard met kar eigenlijk minder last heeft van stof en slijk dan het met een auto het geval is.

René Van Berchem, een frans sprekende Zwitser, publiceert in 1971 te Geneve een boek over de oude grondverdelingen te Ranst. Op vroegere bezoeken (waarschijnlijk vóór 1958) gebaseerd beschrijft hij (blz. 119) de Herentalsebaan : " In het net van lokale wegen die thans de gemeente Ranst bedienen, heeft de **Herenthalsche baen** zijn bestemming van doorgangsweg verloren. De bescheiden weg van het Steenkruis naar het kruispunt van de Boerentang, wordt vanaf daar nog slechts een spoor van wat eens een weg was."

Op het Schawijk moeten ze het nog stellen zonder asfalt, maar

Ze krijgen daar wel een Snelheidsbeperking, want op 2 september 1950 zegt de gemeenteraad : " Overwegende dat de Schawijkstraat van lokaal belang is en in een bos uitloopt, en dat ze op sommige plaatsen een breedte heeft van minder dan 5 meter; Overwegende dat de Schawijkstraat bedekt is met steenslag en dat bij droog weer een stofwolk opwaait en dat in de winter de bedekking uiteengereden worden wanneer voertuigen met een hoge snelheid over de weg rijden. Besluit : De maximum snelheid der voertuigen in de Schawijkstraat wordt gebracht op 30 Km. per uur."

Het elektriciteitsnet en de openbare verlichting.

We vonden het een doodgewone zaak dat, bij het vernieuwen van de Herentalsebaan, de verlichting vernieuwd werd en de leidingen onder de grond verdwenen. Netjes, maar het is ooit wel anders geweest op Millegem. De gemeenteraad bespreekt op 19 januari 1948 een uitbreiding van het Elektriciteitsnet op de Herentalsebaan : " Overwegende dat deze netsuitbreiding nodig is om aan de heren Dillen en Wouters de mogelijkheid te bieden hun woningen bij het electriciteitsnet aan te sluiten en hun bedrijf te elektrificeren; Overwegende dat de kosten volgens het bestek 6.114,01 fr. bedragen;

Besluit : Zich akkoord te verklaren met de uitvoering der uitbreiding ... De kosten dezer aansluiting die geraamd worden op fr. 6.114,01 ten laste van de gemeente te nemen."

De hoeve van Petrus Josephus Dillen (° 1898) is het huidige huis nummer 146 en Josephus Hubertus Wouters (° 1874), jachtwachter, woonde in nummer 110, Wouters verhuisde in 1962 naar Schoten. Vanaf het Steenkruis tot aan de eikenboom aan de hoek van de Groenenbroekstraat waren dit de twee enige huizen langs die kant.

Ze zitten niet stil op het gemeentehuis in de Kloosterstraat en de raad buigt zich op 10 december 1948 over de uitbreiding van het elektriciteitsnet op het gehucht "Millegem" : *"Overwegende dat deze uitbreiding volgens het bestek de som van circa 241.250 fr zou kosten. Kapitaal dat door de gemeente dient voorgeschoten te worden. Overwegende dat deze uitbreiding dringend nodig is daar de straten reeds fel bebouwd zijn en er verschillende bedrijven bestaan waarvoor de electriciteit onontbeerlijk is.*

Besluit : Het ontwerp der electriciteitsuitbreiding op het gehucht "Millegem" goed te keuren zoals voorgesteld werd door de electriciteitsmaatschappij der Schelde. Een toelage op deze werken zal gevraagd worden aan het Ministerie van landbouw."

De aandachtige lezer zal reeds gemerkt hebben dat een gemeenteraad, "gezien dit en dat", meestal bezig is met "overwegen", "besluiten" en af en toe "goed te keuren". Zo komt ook op 6 mei 1950 de **openbare verlichting** voor Millegem ter sprake : *" Gezien het ontwerp van 24.3.1950 nr 825.107. 61/L opgemaakt door de electriciteitsmaatschappij der Schelde te Antwerpen betreffende het aanbrengen van electricische openbare verlichting in de Profeetstraat op de kruising van de Herentalsebaan en de St Antoniusstraat en op het begin van de Veldweg of 5 lichtpunten zoals aangeduid op bijgaand plan, en dat deze lichtpunten aangebracht worden in de gekleurde strook,*

Gezien het ontwerp van 24.3.1950 n° 806 106 61/L opgemaakt door de electriciteitsmaatschappij der Schelde te Antwerpen betreffende het aanbrengen van één lichtpunt der electricische openbare verlichting aan de hoek van het Stenenkruis en de Herentalsebaan en dat dit lichtpunt aangebracht wordt in de niet gekleurde strook,

Overwegende dat de werken dezer openbare verlichting respectievelijk geschat worden op Fr. 16.900,- verhoogd met 5 % voor studiekosten voor de werken in de gekleurde strook en Fr. 4000 tusschenkomst voor de werken in de niet gekleurde strook,

Overwegende dat deze punten niet gevoed worden door de gasleiding en er verschillende woningen gebouwd werden en dat het noodzakelijk is er een verlichting aan te brengen,

Gezien art. 2, par 1 2° van het besluit van de Regent van 2.7.1949 betreffende de staatstusschenkomst voor het uitvoeren der werken;

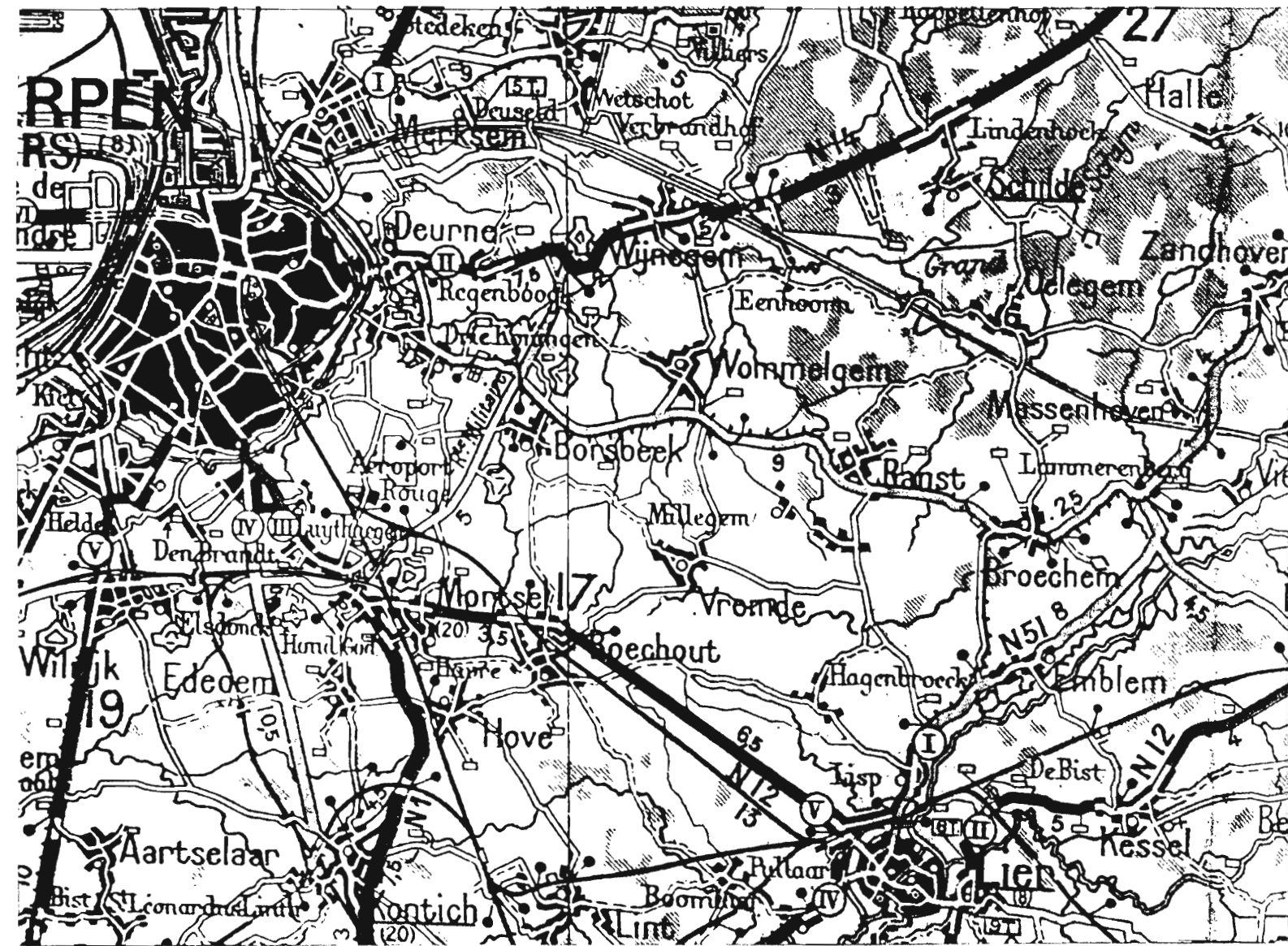
Besluit : De ontwerpen betreffende de openbare verlichting in de Profeetstraat, Herentalsebaan, Veldweg en Stenenkruis worden goedgekeurd."

Vlak na de oorlog, op 13 september 1945, werd een elektriciteitsuitbreiding goedgekeurd *"in de Herenthalschebaan uitgaande van den steenweg Ranst-Lier tot het huis Herenthalschebaan n° 17 (Weduwe Liekens)"* en op 5 november 1945 wordt aangedrongen bij de Elektriciteitsmaatschappij om uitbreiding van het net *"in de Herenthalschebaan de bedeling der huizen, n° 16 (Van de Weerd Louis), n° 18 (Gestels Jos), n° 25 (Oris Leopold), n° 27 (Van Eester August), n° 29 (Caes Constant), n° 31 (Leysen Louis) en n° 33 (Rombouts Henri)"*

Deze elektriciteitsverdeling en openbare verlichting heeft het dus 50 jaar uitgehouden.

Hoe zag er dan de "beste-baan" in Ranst uit, vijftig jaar geleden ?

We bedoelen hiermee de baan die in Deurne begint en daar "Herentalsebaan" heet en door Borsbeek en Wommelgem loopt met dezelfde naam, doch in Ranst "Kromstraat" heet omdat de bananen... juist ! Voor de jongere lezers moeten we er bijvertellen dat de huidige Kempenlaan toen nog niet bestond, de Herentalsebaan boog aan Wommelgem-statie af naar de Drijmasten toe en kronkelde dan door Ranst richting Broechem. Naast deze baan die uit een smalle kasseiweg bestond lag het spoor van de tramlijn 42 der buurtspoorwegen. Er werd vijftig jaar geleden ook reeds geklaagd over deze weg, maar het is een staatsbaan (officieel : Borgerhout-Nijlen). En in welke staat leven wij in godsnaam ? Ons gemeentebestuur kan de



Uittreksel uit een 'Mechelin'-kaart uitgave 1945: Men ziet dat de Herentalsebaan bij haar vertrek aan de Lierse steenweg met een dubbele lijn is getekend tot aan de beek die de baan oversteekt, dan is er slechts een enkele lijn tot aan de Drijmasten. Men geeft een klein stukje baan vanaf de Herentalsebaan tot Millegem kerk en dan valt men in het onbekende. Naast de Kromstraat is de spoorlijn van de tram nog aangeduid.

zoekschrift voor het bekomen der electricke bedeling dat zij de aansluiting kunnen bekomen op voorwaarde een verbruik te waarborgen gedurende 5 jaren van 5 kilowatt per loopende meter laagspanning. "

Voor de verbetering de landbouwwegen had men vroeger wel andere normen dan thans, dit leert ons de raadszitting van 11 maart 1933 : *" Gezien de aanvragen van de Heeren Donckers en Fabry waarbij deze verzoeken verbeteringswerken uit te voeren in den Steenenkruisweg en Schavyckstraat wordt er beslist dat zoodra wij zullen in bezit komen van ballast deze gedeeltelijk zal gebruikt worden tot het opvullen der sporen in deze wegen."* Dit betekent niet dat er nu onmiddellijk begonnen wordt, maar toch 'is men er mee bezig', want op 30 oktober 1934 beslist de gemeenteraad zich te moderniseren : *" Voor het sluiten der zitting beslist de Raad een Auto-Camion aan te koopen voor vervoer van materialen tot opmaken der landbouwwegen. Den Heer Schepen Baelemans wordt gelast een Occasie-Camion aan te koopen."* En schepen Baelemans heeft er werk van gemaakt, want op de vergadering van het schepencollege van 15 november 1934 is er reeds een keuze gemaakt :

" Gezien dat de Lierschestraat, verlenging der Lievevrouwestraat (bijzonderste straat der gemeente) nog niet bekasseid is. Dat deze straat zich in buitengewonen slechten toestand bevindt, zoo danig dat des winters met voertuig het verkeer onmogelijk is. Het beheer van Bruggen en wegen de noodwendigheid van de bekasseiding inziende ons kosteloos de noodige kassei heeft afgestaan. Dat de Lierschestraat ook rechtstreeks verbinding geeft met de Staatsbaan, zeer bebouwd is en aangelegd op eene breedte van 12 meters.

Besluit : Aan de Bestendige Deputatie de machtiging te vragen de Lierschestraat te mogen bekasseien volgens bijgaand plan en aan de voorwaarden van het aangehecht lastboek en tot bekostiging der uit te voeren werken de noodige kredieten in de begroting van 1921 te mogen voorzien. Alsook te verzoeken het Staatsbestuur en de Provincie de noodige toelage te willen verleen.

Kassei heeft men kosteloos gekregen, als de staat en provincie nu nog met subsidies over de brug komen, komt het "in de sjacoche". Dat was vijftien jaar geleden, 'geschiedenis herhaald zich' wordt gezegd. Twee jaar later denkt men ook een beetje aan Millegem, want het gemeenteraadsverslag van 28 januari 1923 leert ons :

" Overwegende den slechten toestand van den weg gaande van de hoeve Florent Van de Velde tot aan landbouwer Liekens. Daar de gemeente nog over eene partij uitschot kassei beschikt zal deze gebruikt worden voor dit slechte gedeelte van het Schaapvonderd te bekasseien. De landbouwers uit het Schaapvonderd zullen het vervoer van den kassei verrichten.

Merkwaardig is dat dit stukje kassei dat als een soort appendix (je weet wel : dat stukje dat men bij mensen al eens durft afsnijden) aan de Lierssteenweg hangt een zekere voorkeursbehandeling krijgt, zij het dan met uitschot kassei. Een Michelin kaart uitgegeven in 1945 laat dit fameuze stuk kassei tot aan de hoeve Liekens zien met dubbele lijn.

Ook de Profeetstraat krijgt in 1926 een stukje 'infrastructuur'. Is er misschien iemand, tijdens de jaarlijkse Half-oogst-processie van het Dorp naar Millegem, in de gracht gesukkeld ? We weten het niet, maar het raadsverslag van 14 september vermeld : " De afwaterings gracht der riolen in de Profeetstraat zal overwelfd worden met betonnen buizen dit van den eigendom van den Heer Schutyzer tot aan de weide van Alfons Stuyck ". (1)

Waarschijnlijk is er met het voornemen van 1923, om een stuk kassei op de Herenthalsebaan te leggen, iets mis gelopen, want op 10 mei 1928 'buigt' de gemeenteraad zich over het probleem en " beslist dat het deel van de Herenthalsebaan gaande van de hoeve Van de Velde tot aan de plaats waar deze baan onlangs bekiezeld is zal bekasseid worden. De landbouwers zullen op een oogenblik dat de veldarbeid niet te druk is aanzoekt worden de noodige zavel aan te voeren voor de bedding.

Het werk zal uitgevoerd worden voor den toekomenden winter. De steenwegen naar het Laar en Millegem zullen insgelijks opgehaald en bijgewerkt worden "

Stilaan komt er ook elektriciteitsbedeling buiten het dorp, we lezen in het raadsverslag van 19 februari 1931 : " Betrekkelijk de aanvraag ingediend door landbouwer Alfons Stuyck ten einde bedeed te worden van electriciteit, zal een verzoek gericht worden aan de 'Société d'Electricité de l'Escaut' om bij uitzonderings geval als voorwaarde voor aansluiting te bepalen dat Stuyck Alfons voor het verbruik van electriciteit zou aangesloten worden aan de lijn die de dorpskom bedeed mits een verbruik te waarborgen van een kilowatt gedurende 5 jaar per loopende meter laagspanning." Deze regeling geldt ook voor de bewoners van het Stenen Kruis : " Aan de inwoners van Steenenkruis zal als antwoord gegeven worden op hun ver-

(1) Josephus "Alphonsus" Stuyck (° Ranst 1874, + Ranst 1952), landbouwer, gehuwd met Anna Maria Dens. Komt in 1902 vanuit Broechem naar Ranst, Kromstraat 40. De gronden van zijn hoeve grenzen aan de Profeetstraat.

ellende ook niet langer aanzien en stuurt op 3 december 1949 – in samenwerking met de gemeenten Wommelgem, Broechem, Viersel, Massenhoven en Zandhoven – een motie naar zijne Excellentie de Minister van Openbare Werken :

" Excellentie,

Door het koninklijk besluit van 12 januari 1933, hetzij voor 17 jaren, werd een lijnrichtingsplan goedgekeurd voor de baan Borgerhout-Nijlen. In uitvoering van dit plan werd de baan voor enkele jaren verrecht en vernieuwd tot aan de tramstation te Wommelgem. Het nieuwe gedeelte alhoewel niet op volledige breedte aangelegd stelt een grote verbetering daar.

Thans veroorloven wij ons uwe welwillende aandacht te trekken op de erbarmelijke toestand waarin het overblijvende gedeelte zich bevindt. In deze baan volgt de ene bocht onmiddellijk op de andere en de steenweg te smal voor het drukke verkeer laat veel te wensen, zodanig dat het autoverkeer er in hoge mate door gehinderd wordt; een personenwagen kan er praktisch een traagrijdenden camion niet voorsteken. Veel autovoerders die uit de Kempen komen verkiezen dan ook de langere weg over Lier om Antwerpen te bereiken. Voor de voetgangers en wielrijders is het echter nog slechter gesteld, zij hebben aan hun beschikking slechts een kleine smalle weg en moeten de steenweg gebruiken om te wisselen, op gevaar af door een auto te worden aangereden.

Dat er niet meer ongelukken gebeuren op deze baan is naar onze mening te danken aan het feit dat de autovoerders geen grote snelheid kunnen nemen en de andere weggebruikers, bewust van het groot gevaar dat ze lopen, uiterst voorzichtig zijn.

Zulke toestanden zijn naar onze mening niet meer duldbaar op staatsbanen, die naar een grootstad als Antwerpen leiden, en een verbetering dringt zich op.

De aan te leggen baan, die op een grote lengte dwars door de velden zal lopen om de bestaande bochten te vermijden zal weinig of geen onteigening van gebouwen vergen. Zij zou voor de aanpalende gemeenten en ook voor de gemeenten hogerop gelegen van zeer groot nut zijn en het verkeer met Antwerpen veel verbeteren en verkorten.

Ook de stad Lier met haar smalle straten zou er veel baat bij vinden, vermits een deel van het al te drukke verkeer langs de nieuwe baan zou afgeleid worden.

Gezien deze voordelen en de thans bestaande toestanden, heeft de gemeenteraad besloten uwe Excellentie dringend te verzoeken de verbetering der staatsbaan Borgerhout-Nijlen op te nemen in de werken die de Staat zal uitvoeren om de werkloosheid te bestrijden.

Wij hopen dat Ued. moge behagen een gunstig gevolg te geven aan dit verzoek en bidden U de verzekering onzer eerbiedige gevoelens te aanvaarden."

Het heeft nog wel tot het begin van de jaren zestig geduurd, nadat de sporen van de buurttram waren opgebroken, dat men de doorsteek (verkorting) heeft aangelegd tussen Wommelgemstation en de bocht aan de huidige supermarkt. Bij deze gelegenheid werd ook de wegbedding van het oude gedeelte lopende langs de Driemasten verbreed en werd het geheel voorzien van een asfaltbedekking die nog onlangs is hersteld. De tweede rechtstrekkende die voorzien was achter Ordal door en uitkomende in de Doggenhoutstraat is er evenwel niet gekomen.

En tijdens de oorlog 1940-45 ?

Toen had men wel andere katten te geselen en bovendien hadden de Duitsers liever dat het hier 's avonds lekker donker bleef om aan overvliegers geen aanduiding te geven. En toch – nadat de gemeenteraad in 1941 is opgeschort tot het einde van de oorlog – zien we dat in de vergadering van het schepencollege van 13 maart 1943 het probleem van de elektriciteitsuitbreiding ter sprake komt :

"Het College beraadslagende ... Neemt kennis van de twee kennisgevingen der Société d'Electricité de l'Escaut dd. 23-2-43 waarin het College van Burgemeester en Schepenen der gemeente Ranst in kennis gesteld wordt van twee uitbreidingen van het laagspanningsnet te

Ranst, namelijk 395 m in de Herentalschebaan, waarvan de kosten 12.705 frank beloopt, en welke uitbreiding ten voordeele zou zijn van

1) Pittoors Jozef Herentalschebaan 3 en Jennes Jaak Herentalschebaan 6; uitbreiding voor licht en kracht, en

2) 555 m. in de Veldweg, waarvan de kosten 9.635 fr. beloopt en welke uitbreiding enkel voor licht zou ten goede komen aan Geluykens, Celis, Van Landuyt, Van Eester, Janssens, Bos, Van den Wyngaert, Geluykens en Crauwels respectievelijk wonende in de Veldweg n° 8, 5, 10, 12, 14, 18, 20, 7 en 9.

Het College overwegende dat gezien de uitbreiding in den Veldweg ten goede komt aan negen gezinnen en de uitbreiding in de Herentalschebaan enkel aan twee gezinnen ten goede komt, en meer financiële lasten zou meebrengen voor de gemeente dan de uitbreiding in de Veldweg.

Beslist : 1. Hare toestemming te geven voor de uitbreiding in de Veldweg.

2. Met de uitbreiding in de Herentalschebaan te wachten totdat de overige bewoners der Herentalschebaan, insgelijks zou kunnen voldoening gegeven worden aan de vraag tot aansluiting."

Op de vergadering van het schepencollege op 6 april 1943 "wordt lezing gegeven van het schrijven van der Société d'Electricité de l'Escaut, te Antwerpen dd. 27 Maart 1943, waarin deze maatschappij te kennen geeft dat het haar, gezien de groote moeilijkheden welke zij hebben om hun te bevoorraden in alle soorten materialen, inzonderheid koper, het hen bezwaarlijk valt, voor het oogenblik, de gevraagde netsuitbreidingen in de Herentalschebaan, Groenenbroek en St. Antoniusstraat uit te voeren (+- 400 m). De uitbreidingen in de Herentalschebaan voor de heeren Pittoors en Jennes van 395 m. en welke practisch buiten de gekleurde zone valt, en waarvoor de gemeente geen geldelijke tusschenkomst te storten heeft, zullen uitgevoerd worden." Het koper is schaars en er moeten nog zoveel kogels en obussen gemaakt worden voor het geval dat 'de Engelsen er zouden aan denken om naar hier te komen', da's oorlog nietwaar. Er wordt zelfs, op 25 mei 1943, in het gemeentehuis van Ranst een "gewapenden diefstal der rantsoenzegels gepleegd in vollen dag, terwijl bijna al het personeel aan het werk was". 'Straffen toebak' zeg en die was toen ook schaars.

Op 6 september 1943 stelt de heer Burgemeester het College in kennis dat hij 'een mondelings onderhoud' heeft gehad met een afgevaardigde der Electriciteitsmaatschappij van de Schelde, te Antwerpen, aangaande de uitbreiding van het laagspanningsnet van uit de Kriekenstraat, langs de Profeetstraat, St. Antoniusstraat, Herentalschebaan en Groenenbroekstraat.

Het College beslist deze uitbreiding te laten geschieden als vallende binnen de gekleurde zone en insgelijks een drietal aansluitingen door inwoners der gemeente Vremde toe te laten, als tegenprestatie voor de aansluitingen van de heeren Michiels en Mertens Groenenbroekstraat, aan het net der gemeente Vremde.

Er zal echter alvorens met de werken te beginnen een beschrijving der uit te voeren werken en een prijsopgave aan de maatschappij gevraagd worden".

Wij zien hier dat het gemeentebestuur van Ranst goed schijnt overeen te komen met het bestuur van Vremde, dat hoort zo.

Koken en ook elektriek leggen kost geld en waar geen 'koper' beschikbaar is kan men het voorlopig stellen met 'gegalvaniseerde ijzerdraad' om den elektriek naar Millegem te brengen. Dat verneemt het schepencollege op 26 oktober 1943 als het kennis neemt van "het schrijven dd. 15 October 1943 der Electriciteitsmaatschappij van de Schelde waarbij gemeld wordt dat de netsuitbreiding in de Herentalschebaan en omliggende volgens het bijgevoegd plan, een gemeentelijke tusschenkomst vergt welke geraamd wordt op 76.190 fr en verders :

1) dat de uitbreiding voorzien wordt over een afstand van ± 1885 meter; het oud net tevens over 1.000 m. dient verzwaaard te worden om de uitbreiding mogelijk te maken, en de

uitbreidingslijn slechts uit twee draden zal bestaan, alleenlijk voor de verlichting

2) dat de maatschappij zich steeds het recht voorbehoudt deze uitbreiding aan te sluiten op het net gevoed door de verdeelingspost n° 2 (Schawyck) waarvoor de gemeente geldelijk niet tusschengekomen is.

3) de uitbreiding gedeeltelijk zal uitgevoerd worden in gegalvaniseerden ijzerdraad, welke later zal dienen vervangen te worden door koperdraad, welke kosten insgelijks ten laste der gemeente zullen vallen".

Het college vindt in dit schrijven sommige punten te algemeen behandeld en vreest dat er aldus later moeilijkheden voor de gemeente zouden kunnen zijn. Zij vragen dus naderen uitleg en in zitting van 23 november 1943 neemt het College kennis van het antwoord van de maatschappij. Dit schrijven geeft voldoening en het College besluit : "Toe te stemmen in de uitbreiding van het laagspanningsnet in de Herentalschebaan en omliggende straten, zoals aangeduid op het plan gevoegd bij het schrijven der Electriciteitsmaatschappij der Schelde dd. 10-11-1943 voormeld, en onder de voorwaarden en modaliteiten vermeld in gezegd schrijven".

Ons bestuur probeert ook nog een toelage te bekomen, op 28 december 1943 vergaderen zij op het gemeentehuis en : "Het College neemt kennis van het schrijven dd. 24 december 1943 waarin gemeld wordt dat in princip 30 % als toelage kan verleend worden voor uitbreidingen van electriciteitsnetten in landbouwwijken der gemeente, doch dat in de huidige omstandigheden de uitvoering van dergelijke werken niet zal worden toegelaten.

Het College besluit diensvolgens de uitbreiding op het gehucht "Millegem" door te voeren, zonder toelagen".

We zeggen 'Bravo' tegen het schepencollege : ze laten Millegem niet in de steek. Of er nu in het laatste oorlogsjaar (1944) ook daadwerkelijk nog nieuwe leidingen zijn gelegd hebben we nog niet kunnen achterhalen.

Wat gebeurde er vóór de oorlog 1940-45 ?

De huidige Herentalsebaan was toen als *landbouwweg* gerangschikt en vermeld in het atlas der buurtwegen (opgesteld in 1844) weg nr. 7 : Herentalschebaan, "*Chemin du hameau de steene kruis à l'endroit dit de Vluist*" met een lengte van 2.795 m en een breedte van 6 m.

Ook landbouwwegen vragen onderhoud en kort na de eerste wereldoorlog, in de gemeenteraadszitting van 6 oktober 1920, noteert men : "Overwegende dat de landbouwwegen der gemeente zich in zeer slechten staat van onderhoud bevinden, daar het sedert 1914 niet meer mogelijk geweest is deze met kiezel te beladen. Dat het noodzakelijk is zonder verder uitstel tot het opmaken dezer wegen over te gaan ten einde te beletten dat ze tot een volkomen staat van verval geraken.

Besluit : De landbouwwegen der gemeente n° 8, 2 deel en n° 7 deel en dezes zoomwegen volkomen te herstellen en de bestendige Deputatie en het Staatsbestuur te verzoeken eene toelage te willen verlenen in de buitengewone uitgaven welke deze herstellingswerken zullen vergen".

"Ze" krijgen dus kiezel op de Herentalsebaan, als men tenmiste een toelage bekomt van de hogere overheid, maar in de Lierschestraat komen kasseien, een luxe voor die tijd. Voor beter begrip vertellen we hier dat de **Liersestraat** de huidige Veldstraat is en toen de verbindingsweg tussen Ranst-dorp en Lier vormde. De huidige Ranstsesteenweg, die vóór de fusie Liersesteenweg heette, bestond in 1920 nog niet. In dezelfde raadszitting van 6 oktober 1920 bespreekt met ook de bekasseiing van deze Lierschestraat :