

## Ferraris: de Ferrari onder de atlasen

### Deel 2. Buggenhout en Opdorp op de Ferrariskaart

*De grote atlas van Ferraris*, Lannoo/Nationaal Geografisch Instituut/Koninklijke Bibliotheek van België, 2009, 608 blz., 150 euro.

Jos Martens & Ludo Cosijns

Het eerste deel van dit artikel, over de Kabinetskaart van de Oostenrijkse Nederlanden en haar wordingsgeschiedenis, vind je op deze site eveneens als PDF onder "[De Ferrariskaart van 1777](#)"

Dit artikel is eerst gepubliceerd in *Ter Palen*, jrg. 33/4, december 2009.

In 1969 kwamen we in Buggenhout wonen, in de **Beukenstraat**, recht tegenover waar later de kartonfabriek zou komen. Zoals ik gewend was, kocht ik onmiddellijk een stafkaart van de streek, op schaal 1:15.000 (sectie 23/1-2 Dendermonde-Puurs, uitgave Militair Geografisch Instituut 1965) en kort daarna twee **Ferrariskaarten**, (*Dendermonde* en *Willebroeck*), uitgegeven door Pro Civitate (Gemeentekrediet van België) op schaal (ongeveer) **1:25.000** (1cm op de kaart is **250 m** in werkelijkheid). Twee kaarten, omdat Buggenhout -zoals meestal het geval- net op de grens van de twee kaarten lag! Enige tijd later kwam daar nog een vrij recente kadasterkaart bij uit het Rijksarchief Beveren-Waas, op korte afstand gevolgd door kopies uit het **kaartenboek van 1690**, waarvan ik details later kon controleren op het origineel.

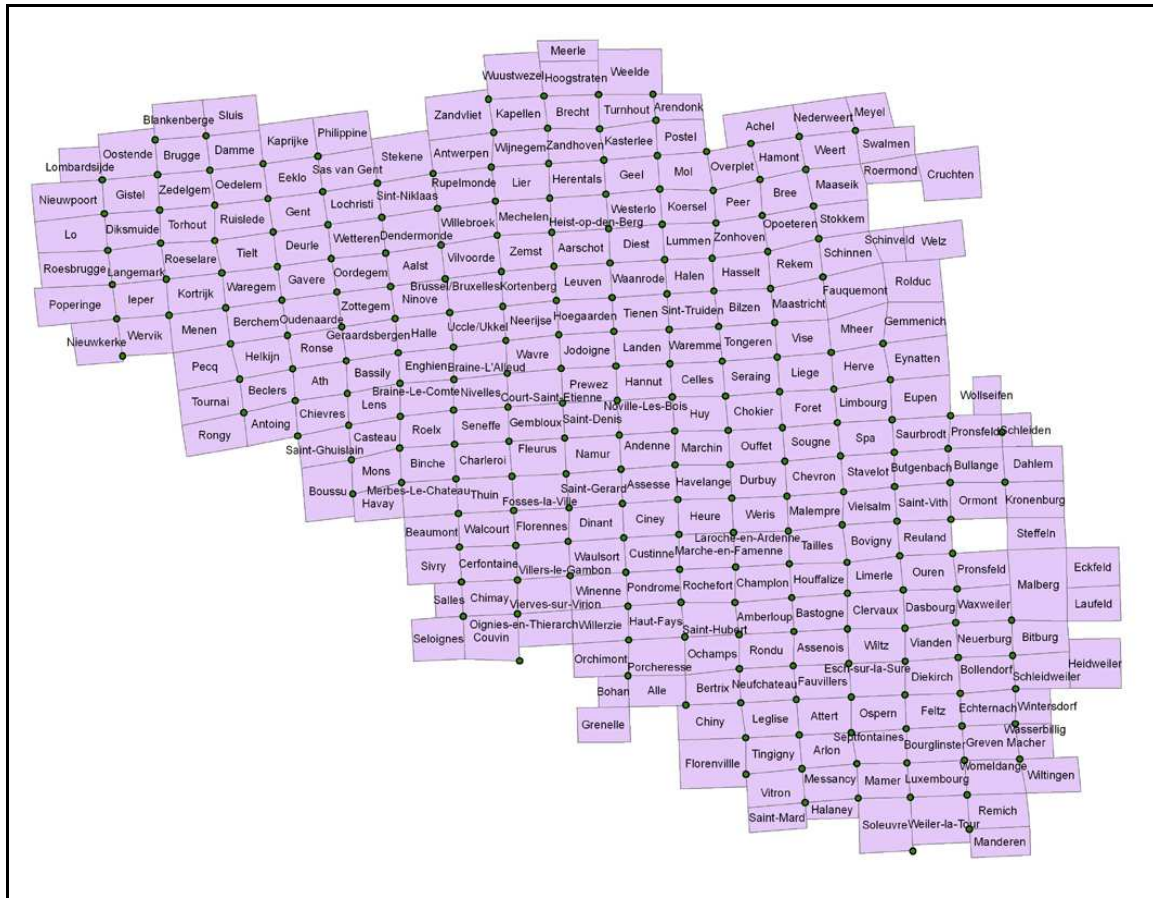
Het jaar daarop startte er een hogere cyclus algemeen secundair onderwijs in het **St.-Michielscollege** Buggenhout (na de fusie in **1985** het gemengde **St.-Vincentiuscollege**). Ik kreeg er een bescheiden opdracht van drie lessen, geschiedenis en aardrijkskunde. Die opdracht werd twee jaar later een volledige lestaak: geschiedenis, Nederlands, aardrijkskunde en esthetica. Ik zou er 29 jaar blijven, tot 1999, met één jaar onderbreking voor een detachering aan de UFSIA (nu Universiteit Antwerpen) en enkele deeltijdse uitstappen als docent naar regentaten (hogescholen lerarenopleiding).

Jarenlang heb ik mijn Ferrariskaarten gebruikt in lessen aardrijkskunde en/of geschiedenis en in diverse artikels.

### Geodetische triangulatie & internet

Toen ik in 1970 als wetenschappelijk medewerker op het Rijksarchief in Beveren-Waas werkte, schoven we op een rustige dag alle tafels in het leeszaaltje tegen elkaar. Zo konden we de Pro Civitate Ferrariskaarten van het archief boven de mijne leggen, waardoor we een oppervlakte dekten van Aalst-Vilvoorde tot aan de kust en Nederland. Het viel op dat de kaarten scheef trokken, met een westelijke afwijking die groter werd naar het noorden. Wat was er gebeurd? Hoewel elke deelkaart nauwkeurig de gemeten oppervlakte weergaf, ontbrak voor het geheel een nauwkeurige **geodetische triangulatie**. Dit wil zeggen dat op bepaalde opval-

lende punten een correctie wordt aangebracht voor de exacte coördinaten op de aardbol. Een kaart is immers de weergave op een plat vlak van een bolvormig oppervlak. Op de staffkaart van 1965 is zowel de kerktoeren van **Buggenhout** als die van **Opdorp** zo'n lokaliseringspunt. Tegenwoordig wordt voor de geodetische triangulatie gebruik gemaakt van satellieten.



*De noord-west afwijking van de Ferrariskaarten, vergeleken met de huidige topografische kaarten van het Nationaal Geografisch Instituut van België*

Vermits de nieuwe digitale uitgave het origineel volgt, ligt Buggenhout andermaal op twee kaarten: krt 58 **Dendermonde** en krt 74 **Willebroeck**. Eigenlijk op vier: vanaf Opstal naar het zuiden heb je ook nog het bovenste stuk van de kaarten 59 **Aalst** en 75 **Vilvoorde** nodig. Maar die twee laatste hebben we bij de bespreking verder niet betrokken, omdat Buggenhout-bos haast alle verdere oppervlakte van de gemeente in beslag neemt en er nauwelijks een huis op te vinden is.

Vergeleken met de oude offsetkaarten van Pro Civitate zijn de kaarten in de huidige digitale uitgave ongelooflijk scherp en duidelijk. Voor een detailstudie en dito analyse heb ik desondanks regelmatig de publicatie op internet gebruikt. (De hele Ferrariskaart is namelijk sinds enkele maanden beschikbaar op het internet.) **Want 1:20.000 betekent toch nog een reductie van bijna 50%** tegenover schaal 1:11.520 van het origineel. **Voordeel:** je kunt bijna onbeperkt inzoomen op schermgrootte. Zelfs op nauwelijks 50% vergroting (ongeveer de schaal van de gedrukte kaarten) zijn op scherm veel duidelijker alle details te onderscheiden. Het kost wel even wat moeite voor je de nodige handigheid hebt verworven. Ik had dan ook permanent een van de twee kaarten voor Buggenhout open staan (1). Alleen zo kon ik bepalen of de molens van Buggenhout in hout dan wel in steen waren (dat was in de gedrukte atlas zelfs met het

vergrootglas niet duidelijk te onderscheiden), of er onder de grensstippellijnen langsheen de Vondelbeek (of Klaverbeek?) die de grens vormde tussen Opdorp en St.-Amands toch een weg kronkelt, een soort voorloper van de Provinciale Baan. (Waarschijnlijk niet, want de 'Grand Chemin de Dendermonde' loopt meer naar het noorden, vanuit de *Cuytelghem Straete* (Kuitegemstraat) via het centrum van St.-Amands.) En waren de met twee rijen bomen omzoomde hoofdwegen al dan niet verhard? Als de tekenaars hun symbolen correct hebben gebruikt was er noch in Buggenhout, noch in Opdorp of St.-Amands ook maar één weg of straat verhard, wat hier betekent: gekasseid (aangeduid als *Chaussée*). Ongetwijfeld zullen het geen zandstraten geweest zijn, maar kiezelwegen. Net in deze periode begon het Oostenrijks bewind op grote schaal kasseiwegen aan te leggen.

Voor de bespreking heb ik me beperkt tot de gemeenten waar ik gewoond heb tussen 1969 en 2006: **Buggenhout, Opdorp en St.-Amands**.

## Feodale grenzen

**H**et eerste wat opvalt en wat je niet verwachtte, is het belang dat gehecht wordt aan de eeuwenoude feodale grenzen: tussen **Vlaanderen** (*Seigneurie de Dendermonde*) en **Brabant** (*Duché de Brabant*). De westgrens ligt op de huidige **Mandekensstraat** (krt 74). Opdorp en St.-Amands zijn beide aangeduid als *Franchise* (vrijheerlijkheid), beide behorende tot Vlaanderen (*Flandre*). Beide dorpen én Buggenhout hadden gemeenschappelijke heren gedurende eeuwen, o.a. de familie **de Bournonville** (vandaar de leeuw ook in het wapenschild van St.-Amands). Het begrip vrijheerlijkheid had in de 18<sup>de</sup> eeuw heel veel aan betekenis ingeboet, maar de heren hielden niettemin zeer sterk aan hun juridische prerogatieven.

Even opfrissen (uit de website van Ter Palen): *nu ligt Buggenhout in Oost-Vlaanderen, maar ze paalt aan de provincies Antwerpen en Brabant. Ook vroeger was ze een "grensgeval". Buggenhout vormde niet alleen de verste uithoek van het (Brabantse) land van Grimbergen. Met ons dorp dreef het hertogdom Brabant ook een strategische wig in het graafschap Vlaanderen waartoe Opwijk, Lebbeke, Baasrode, Sint-Amands en Opdorp behoorden.*

*Ook Opdorp was een "grensgeval". Sinds 1258 een vrijheerlijkheid bleef onze fusiegemeente administratief via het 'Land van Bornem' tot het 'Land van Dendermonde' en zo tot het graafschap Vlaanderen behoren. Opdorp werd via Buggenhout, Malderen en Lippelo als het ware omsloten door het hertogdom Brabant. De naam 'Vekenstraat' (veken = balie of afsluiting) dateert dan ook nog uit de tijd toen men via deze oude straat het dorp en het graafschap Vlaanderen kon bereiken of verlaten.*

Een tweede punt, dat me in 1969 reeds verbaasde, is de zeer grote eeuwenoude continuïteit, niet alleen van de gemeentegrenzen maar ook van het wegennet. Dit treft je als je de kadastraalkaart en de stafkaart van 1965 legt naast de Ferrariskaart en de nog oudere landmeterkaarten. De enige cruciale wijzigingen zijn veroorzaakt door het doortrekken van de **Provincialebaan** (in 1829) en die van **de spoorlijn Mechelen - Dendermonde**. (Dit laatste gebeurde in 1837 reeds. Ter herinnering de eerste trein liep in België slechts twee jaar vroeger, van Mechelen naar Brussel.)

Soms had dat eigenaardige consequenties. Mijn buurman in de Beukenstraat was een bejaarde man, die de Eerste Wereldoorlog nog had meegemaakt. Dicht bij onze huizen lag aan de rech-



terkant (gezien richting Mandekensstraat) een veldweg tussen twee velden, die verderop overging in een verharde straat en naar de oude molen kronkelde (Nu Paardenkerkhof, vroeger Berrekenstraat). Op de Ferrariskaart was dit een belangrijke weg, omzoomd door een dubbele rij bomen.

*“Die bomen heb ik nooit geweten,”* zei hij. *“Maar de rest klopt. Dat verklaart ook waarom de Duitse Uhlanen (lansiers, lichte cavalerie, verkenners, gevreesd omwille van hun wreedheid) in augustus 1914 langs deze weg naar de Beukenstraat en zo richting Dendermonde kwamen rijden en niet langs de spoorweg. Het wegeltje was toen ook heel wat breder. Maar je kent de boeren: elk jaar ploegen ze één voor verder, en zo is het versmald tot zijn huidige onaanzienlijke uitzicht.”* Met de komst van de nieuwe Provincialebaan (1828) moesten de vroeger druk bereden wegen als (de oude) Vitsstraat, Schriekstraat en Berrekenstraat veel aan betekenis inboeten.

Op de Ferrariskaart ontbreekt het kapelletje op de tweesprong naar het Genthof (en tegenwoordig het industrieterrein). Voor het merendeel ontbreken helaas de straatnamen en de namen van de beken. Wel is voor die laatste de stroomrichting aangeduid door een pijl.



*De Opdorpse/Buggenhoutse beek: grens tussen Brabant en Vlaanderen*

De grens **Opdorp - Buggenhout** wordt op de kaart gevormd door een naamloze beek, volgens de stafkaart van 1965 is dit de **Klaverbeek** of Opdorpse beek, die uitloopt in **Vondelbeek**, met stroomrichting noord. Ze vormt tevens de grens tussen het graafschap Vlaanderen en het hertogdom Brabant. Je kon oversteken via een houten brug, die er tot in recente tijden zou gelegen hebben. De **Vitsstraat** was toen nog niet de verbindingsweg met Opdorp, maar met Malderen. Naar Opdorp moest je via een aftakking (de huidige Beekstraat, die je via Brusselmannsstraat en het Vestjen naar de Dries voerde. Te voet kon je via een veldweg over een

gammel bruggetje rechtstreeks naar de dorpskern. Bij de **fusie** tussen Buggenhout en Opdorp in **1965** werd dit veldweggetje het tracé voor de rechtstreekse weg naar de Dries, de huidige Vitsstraat.

Naar **St.-Amands** toont de kaart verschillende toegangswegen:

- via **Auwenbriel**, uiteraard de Oude Briel, over een (niet verharde) weg met bomen, kronkelend langsheen de Schelde.
- via huidige Damstraat eveneens een niet verharde weg met bomen, langsheen het **Château d'Opdorp** (het huidige heemkundige museum), een flink waterkasteel bereikbaar langs de nog bestaande toegangsdreef vanuit de Vekenstraat. Over de (niet met name genoemde) Vondelbeek lag een stenen brug, tevens de grens met St.-Amands.
- een derde weg, evenwaardig aan de twee andere en eveneens omzoomd met bomen, liep van de Vekenstraat naar de Larendries. Het is de **Muldersweg**.

In 1970 stond hier een antieke wegwijzer op de Provinciale Baan die ondertussen helaas verdwenen is. Het baantje stond op de stafkaart 1965 geboekt als veldweg, gedeeltelijk met kiezel verhard. Op basis van de Ferrariskaart ging ik op een paar plaatsen de bovenlaag weg-schrapen en vond onder de bovenlaag kasseien. Naarmate in de volgende jaren meer en meer zware tractoren over het wegeltje denderden, kwamen de kasseien meer en meer bloot. In het verleden was het wegje dus inderdaad belangrijker geweest.



Deze zijweg van de **Vekenstraat** behoort tot de oudste straten van Opdorp. Het was eeuwen geleden reeds een straat die de Vekenstraat in nagenoeg rechte lijn verbond met Larendries. Mogelijk was het eens de voornaamste verbindingsweg tussen Opdorp en Sint-Amands. Daarin kwam pas midden vorige eeuw verandering. Op 20 mei **1849** vergaderden immers de burgemeesters en schepenen van Steenhuffel, Malderen, Opdorp en Sint-Amands. Ze kwamen tot overeenstemming om de weg van Steenhuffel-dorp tot de provinciale steenweg te kasseien. Iedere betrokken gemeente zou haar deel van het werk bekostigen. Toen werd natuurlijk ook gekozen om de weg van de Opdorpsse Dries tot Den Haan van een degelijk wegdek te voorzien. Het gevolg was dat de weg van de Vekenstraat naar Sint-Amands in onbruik raakte ; althans het gedeelte tot de provinciale steenweg. Vanaf dit kruispunt (aan de latere drankgelegenheid Rozenhof, nu afgebroken) tot Larendries mocht de weg op verdere overheidshulp blijven rekenen om een volwaardige straat te worden.



Wat nu de naam betreft, vonden we in het *twintigste penningcohier van Opdorp (1572)* tal van vermeldingen in de aard van een oude *bunder lants gelegen op de beke in de muelderstrate*, en op een kaart van Sint-Amands uit **1785** werd het verlengde van de straat aangeduid met *Mulderstraet*. Een taal evolueert echter en midden vorige eeuw werd het in de wegenatlas van Opdorp *Molderstraat*. Die vorm of schrijfwijze bleef ook nog behouden op het kadasterplan van 1978. Op het grondgebied van Sint-Amands is de straat in onze dagen officieel bekend als *Maalderstraat*.

Hieruit blijkt duidelijk dat het ooit één straat is geweest, die in beide dorpen werd genoemd naar een molenaar of *maalder*, waar men zich voor de schrijfwijze van de naam soms liet leiden door het ter plaatse gebruikte dialect. Mulder is overigens de vroegere naam voor maalder, waaruit ooit de familienamen De Mulder, Van Mulders en dergelijke ontstonden.

## Ha. Gehuchten en parochies

Op de Ferrariskaart vind je een aantal keren de aanduiding *Ha*, gevolgd door een naam in grote letters.

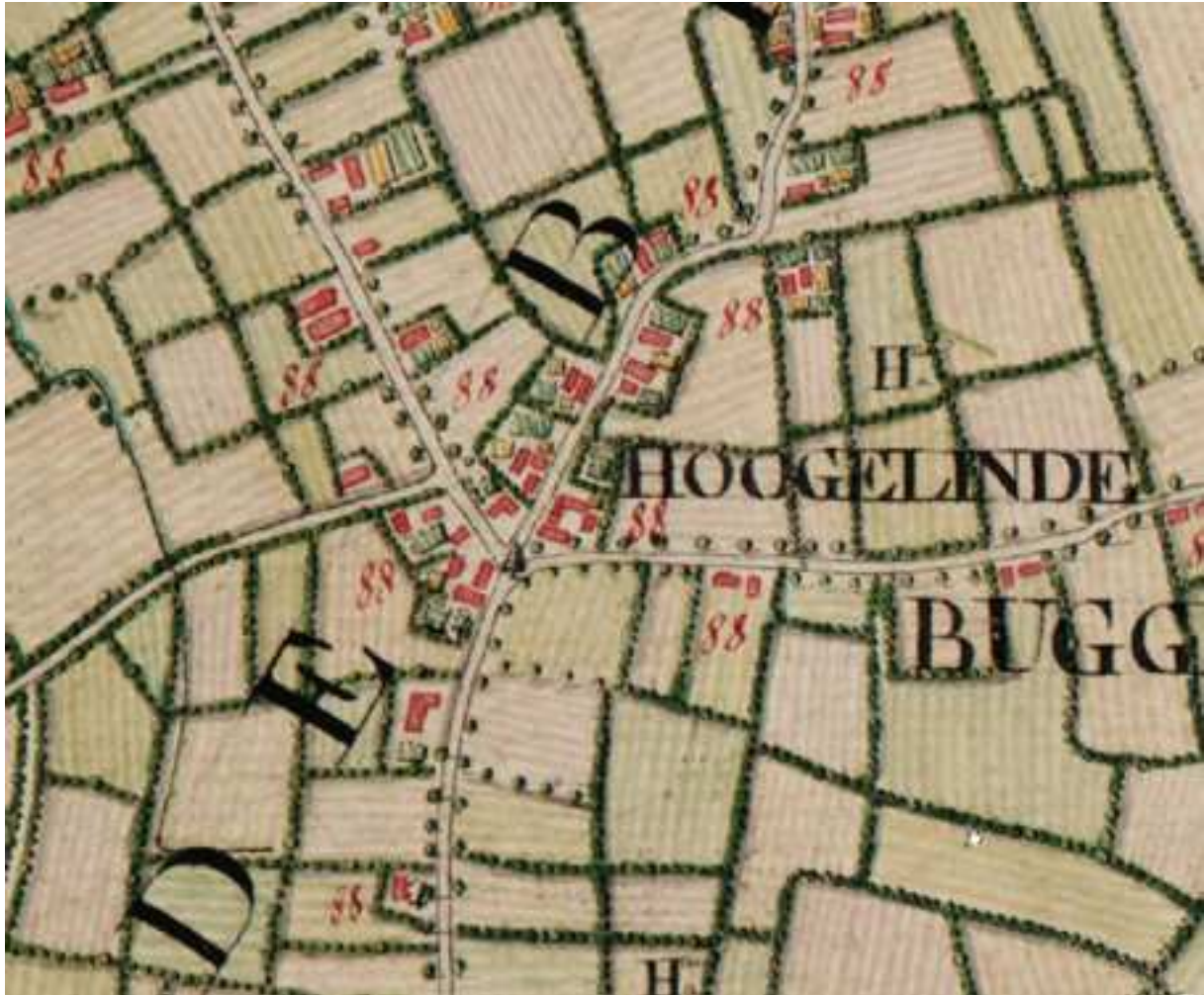
*Ha = hameau = gehucht*



Te beginnen tegen de grens met Vlaanderen, de huidige Mandekensstraat, krijg je *hameau Buggenstraet*, natuurlijk de huidige Beukenstraat. Andere benamingen waren niet zo dadelijk thuis te wijzen.

*Hameau Kaengher*t = Koude Haard, *hameau Nevel* = De Heuvel.

Zo vind je ook *Cappel van Vijfelt*, natuurlijk het hedendaagse Weiveld. Wat is hier gebeurd? Ongetwijfeld hebben de landmeters plaatselijke inwoners geraadpleegd, die in hun dialect antwoordden!



*Hameau Hoogelinde* en die hoge lindeboom is prominent aanwezig in het midden van een driesprong, zoals je hierboven duidelijk kunt zien.

*Hameau Auwenbriel*: met de Oude Briel (2) dreef Buggenhout dus een strategische wig in Vlaanderen. Voor de scheepswerf hier werd in de 13<sup>de</sup> eeuw een oorlog gevoerd tussen de **Berthouts** van Grimbergen en de **graven van Vlaanderen**, als heren van **Dendermonde**. De scheepswerf bestond nog in 1969, maar geen idee of ze toen nog actief was. Het belang van de haven op de Briel verminderde sterk na de openstelling van het kanaal Brussel naar de Ruppel in 1561 zodat hier de werkgelegenheid in de komende eeuwen sterk terugliep. De Briel sloiep in en richtte zich eerder op plaatselijke overslag. Na de Eerste Wereldoorlog kwam er weer hoop met de komst van eerst een kaarsenfabriek en later Otto De Maeyer met een kaatoenververij. De families Engelen en Van Landeghem boden werk met een nieuwe scheepswerf voor binnenschepen, maar in de jaren 1970 noopten buitenlandse concurrentie en steeds hogere eisen tot sluiting. Toch blijkt de Briel in deze jaren 1770 nog altijd dichter bevolkt dan Buggenhout-centrum (zie hiervoor het laatste kaartfragment, p. 13).



Als tegengewicht voor de Brabantse haven op de Briel werd aan de Vlaamse kant in Baasrode op de *Nieuwen Briel* ook een werf opgericht, of een bestaande werf uitgebreid. Naar alle waarschijnlijkheid zijn op die twee werven de schepen gebouwd voor de strijd tegen de Turken, waarvoor Karel V in de 16<sup>de</sup> eeuw toestemming verleende om bomen te rooien in Baasrode en Buggenhout. Toen ik dit in 1970 vertelde aan Gustaaf Asaert, conservator rijksarchief Beveren en expert vroegste geschiedenis van Antwerpen, ging hem een licht op: *“Nu begrijp ik waarom er kort voor en na 1500 zoveel mensen uit Baasrode inweken in Antwerpen! Zij hebben daar ongetwijfeld de scheepsbouw op gang getrokken; via de Schelde konden ze ook gemakkelijk op de getijdenstroming in de havenstad geraken (3).”* In ieder geval: de werven zijn evenzeer verleden tijd als die in Temse. Gelukkig bewaart het *scheepvaartmuseum* in Baasrode nog wat van dit erfgoed voor de toekomstige generaties.



Het meest zuidelijke toponiem op kaart 58 (Dendermonde) is *Opstaelt* zonder de toevoeging *hameau*. Opstal wordt dus klaarblijkelijk beschouwd als een afzonderlijke entiteit, hoewel behorende tot parochie 88, Buggenhout. Het zal nog tot het begin van de jaren 1900 duren dat Opstal na heel wat vergeefse pogingen kan uitgroeien tot een zelfstandige parochie met eigen kerk, pastorie, eigen scholen en eigen kerkhof (4).





Op het gebied van Buggenhout vind je twee houten molens: de *Moulin de Buggenhout*, vrij ver buiten de dorpskern, in het zuiden tegen de grens met Vlaanderen, kort boven *Opstaelt*. (We kennen hem als de Heidemolen, de naam leeft nog voort in het rusthuis de *Heymeulen*). Een tweede molen ligt meer naar het noordoosten, is onder meer bereikbaar vanuit de Beukenstraat, bij de **B** van BraBant. Op de stafkaart 1965 is ze aangeduid als *Weiveldmolen*, oude molen (5). In Opdorp wordt de houten molen getekend aan de *Ruinenberg*. Nu zijn de sporen ervan uitgewist, behalve in de naam van de straat: *Houtenmolenstraat*.

Opvallend op heel de Ferrariskaart is de zorg waarmee de **parochies** afgebakend zijn. Elke parochiekerk krijgt een nummer, dat herhaald wordt bij de afzonderlijke stenen huizen. Opdorp draagt nummer 89, Buggenhout 88.

De **kerk van Opdorp** is er al (zij draagt het immers het jaartal **1732**) met het kerkhof errond. Vermits in steden aangeduid is als er geen graven meer om de kerk liggen, betekent dit hoogstwaarschijnlijk toch dat zowel in Opdorp als Buggenhout effectief nog begraven werd bij de kerk, ondanks de edicten van de Oostenrijkse keizers sinds bijna een eeuw. Dit is te meer waarschijnlijk daar er geen afzonderlijk kerkhof ingetekend is, elders op het grondgebied van de twee parochies.

De befaamde Opdorps **Dries** is in twee gesplitst door een breed getekende weg, waardoor het driehoekig karakter niet zo duidelijk tot uiting komt. Op de linkervleugel van de dries: twee kleine ronde vijvers. Drinkplaatsen voor het vee? De oriëntatie van de Vekenstraat lijkt me op deze plaats ook niet volkomen correct. Tot in de jaren 1950 bestonden deze vijvers ter hoogte van de **Madelon**, gebruikt als drinkplaatsen voor het vee, maar ook als reservewaterputten voor de brandweer. Ze waren verbonden door rioleringen. Bij droogte uitgelezen speelplaatsen voor de jeugd.



### Perfect of toch niet?

**T**oen ik in 1969 met mijn bejaarde buurman de Pro Civitate Ferrariskaart vergeleek met de recente kadaster- en stafkaart, stootten we op enkele details die volgens hem niet konden kloppen. Elk afzonderlijk huis staat erop. (Niet in de dorpskern of in stedelijke centra als Dendermonde of Gent, natuurlijk.) Maar in de Beukenstraat, linkerkant richting Mandekensstraat stonden een aantal huizen annex moestuinen ingetekend die daar nooit geweest zijn, terwijl een paar opvallende percelen ontbraken. Achteraf gezien moet dat te wijten zijn aan het feit dat enkele van de klad-*planchetten* vermoedelijk fout geassembleerd zijn op de hoofdkaart. Dat is wel meer gebeurd. Uit een vergelijking tussen de geometrie van de 1:40 000 topografische kaarten en het exemplaar van de Kabinetskaart uit de Koninklijke Bibliotheek Albert I, blijkt dat er naast de globale vervorming door de geodetische triangulatie ook belangrijke lokale afwijkingen zijn. Die zijn van diverse aard: oriëntatievervormingen van het wegennet en hydrografisch net, oppervlaktevervormingen, foutieve tracés, overdreven schematisering, zones met een fantasierijke invulling. Dit laatste is merkwaardig genoeg bijna steeds gebeurd op de scheiding van twee kaartbladen zoals effectief het geval is voor Buggenhout, Opdorp en St.-Amands. Het is sterk afhankelijk van de ene streek tot de andere en is, zoals we al dachten, waarschijnlijk gebonden aan de variabele kwaliteit van de compilatiedocumenten waarover de cartografen konden beschikken, alsook de verschillende kwaliteit van de cartografen op het terrein (6).



## Bos en Boskapel

Het indrukwekkende **Buggenhoutbos** is natuurlijk prominent aanwezig. Alle wegen door het bos zijn nauwkeurig aangeduid. Dit is immers in de allereerste plaats een **militaire kaart**. Het woud vormde geen hinderpaal voor troepenverplaatsingen. Tussen de beukenbomen, haast zonder ondergroei, kon een hele legercolonne zonder problemen wegvloeien als water doorheen tralies. Om dezelfde redenen zou Wellington in 1814, een jaar voor de slag bij Waterloo, de Engelse posities uitkiezen pal voor een bos, waar zijn collega's dachten dat dit een terugtocht onmogelijk maakte (7).

Recht boven het bos is iets als een cirkelvormige waterburcht met dubbele gracht afgebeeld, met een toegang vanaf de Kasteelstraat, helaas zonder bijschrift. Dit is het befaamde **jachtkasteel van Buggenhout**, waar eertijds **Jan de Rijke** (waarschijnlijk) resideerde, dat in de tijd van Ferraris echter danig in verval was.



Bovenaan in het bos (op de kaart hierboven in de rechter benedenhoek) is een **staande wip** voor schutterij, in een vrijgemaakt rechthoekig stuk land, omgeven door een haag. Nu vind je daar het Lentepark.

Daaronder, aan de overzijde van de weg ligt natuurlijk de **Bosch Cappel** (Niet meer zichtbaar op dit kaartfragment). Die bezorgde me in 1969 mijn eerste ervaring met het verleden van Buggenhout. Op een communiefeest moest een van de aanwezige jongens aantreden als misdienaar bij **Bosbegankenis** voor een dienst die tot mijn verbazing gecelebreerd werd door mgr. Schelfhout (notoir Buggenhoutenaar). Toen hoorde ik voor het eerst over **jonker Jan de Rijke en zijn everzwijn**. Dat is me sindsdien blijven fascineren.



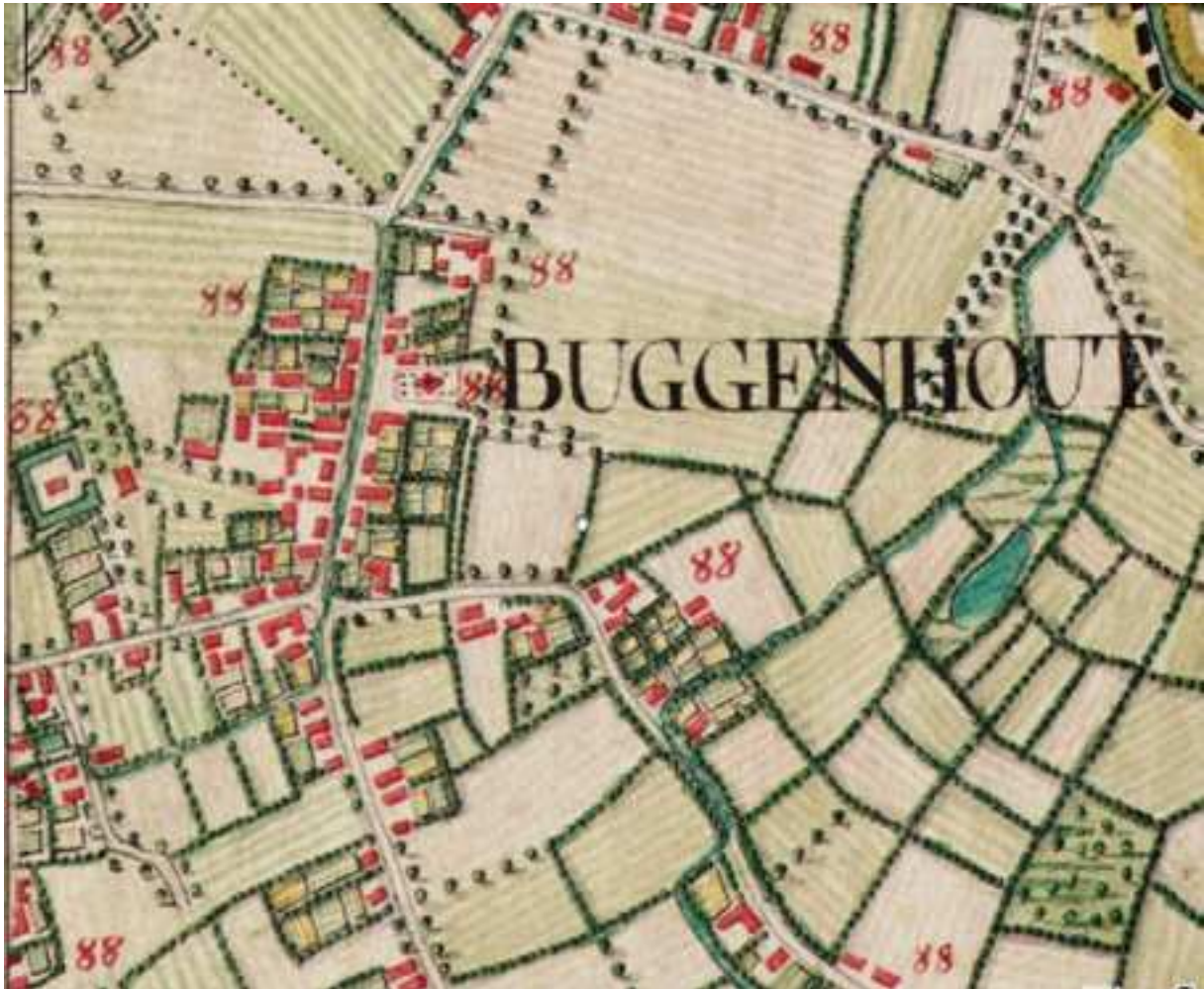
Enkele jaren later ontmoette ik toevallig professor C. **De Paepe**, die even toevallig op de brieven van **Joos de Rijcke** was gestoten. En die Joos bleek de kleinzoon te zijn van jonker Jan, die ons jaarlijks een dag vakantie opleverde!

In 2004 werd herdacht dat **Jan de Rijcke** 500 jaar vroeger onzacht op een everzwijn was gebotst dat zich niet hield aan de verkeersreglementen. Iedereen herinnert zich nog de spectaculaire en bijna miraculeuze heropvoering aan de Boskapel van het massaspel van **Paul Koeck** bij die gelegenheid. (*De regen stopte net bij het begin van de voorstelling. Maar daarover lees je alles in het boek van de heemkring over de Boskapel (8).*)

Net zo herinnert iedereen boven de 12 jaar zich de eerste opvoering van het spel in 1998, voor het gemeentehuis. Toen werd gevierd dat **Joos de Rijcke** 500 jaar tevoren geboren werd in Mechelen. In Ecuador is hij een nationale held onder zijn Spaanse naam **Jodoco Rique**, met standbeeld voor de kathedraal van **Quito** en een plaats in de schoolboekjes van het lager onderwijs, in eigen land blijft hij buiten Buggenhout een illustere onbekende. Hij was de eerste inwoner van de Nederlanden die als franciscaans missionaris arriveerde in Quito, dag op dag een jaar na de verovering van de stad door de wrede Spaanse *conquistador* Sebastian de Benalcazar, een luitenant van Pizarro. Van hieruit schreef hij reeds aanvang 1536 het eerste en oudste bewaarde Nederlandse reisverslag over *Tawantinsuyu*, het pas veroverde **Incarijk**, naar zijn familie. In het collectieve geheugen van de Ecuadoranen blijft hij voortleven als de man die voor het eerst graan invoerde in de Nieuwe Wereld, nieuwe landbouwmethodes introduceerde en zijn hele lange leven in de bres sprong voor de rechten van de inheemse bevolking. In zijn leven speelde het Lot -of het toeval- een grote rol. En na zijn dood eveneens. De Leuvense hoogleraar Spaanse literatuur C. De Paepe, die op zoek was naar literaire sporen van twee eeuwen Spaanse bezetting in onze streken, ontdekte in de jaren zeventig over de Rijcke een heel dossier, waarvan men dacht dat het vernietigd was bij de beruchte brand van de Leuvense bibliotheek, in augustus 1914 door de Duitsers aangestoken. Een zeldzaam voorbeeld van historisch *serendipisme*!

*serendipisme* of *serendipiteit*: terwijl men op zoek is naar iets, onbedoeld iets totaal anders vinden. Genoemd naar het sprookje *De drie prinses van Serendip*.

In juli 2000 werd voor Joos de Rijcke in Gent een fraaie bronzen gedenkplaat onthuld die op 2 maart 2002 een plaats kreeg naast die van zijn ordebroeder **Pedro de Gante** aan de gevel van het pas gerestaureerde justitiepaleis. Met de hulp van onder meer mensen van Ter Palen heeft het **St.-Vincentiuscollege** in 1998 een project annex website opgezet rond Joos de Rijcke. Die werd in 2000 bekroond met de Prijs van de Vlaamse minister van Onderwijs en Vorming en tot op vandaag gebruikt en aangevuld door verschillende scholen (9). En regelmatig geraadpleegd vanuit Ecuador.



*Buggenhout-centrum. Uiterst links herken je de omwalde Cruysveltstede, links naast het woord "Buggenhout", de kerk met omheind kerkhof.*

## NOTEN

1. De meest gebruiksvriendelijke versie is die van de Koninkl Bibliotheek van België.  
[http://belgica.kbr.be/nl/coll/cp/cpFerraris\\_nl.html](http://belgica.kbr.be/nl/coll/cp/cpFerraris_nl.html)
2. P. Servaes, in *Den Auwen Briel, bakermat van Buggenhout?*, Ter Palen 1979, p. 29 e.v.
3. Asaert, G., *Westeuropese scheepvaart in de middeleeuwen*, Bussum, De Boer maritiem, 1974.
4. De geschiedenis van de parochie Opstal kwam aan bod in het boek van Steve De Maeyer, *In geloof verbonden*, uitgave in eigen beheer, Buggenhout 2005

5. Over de Weiveldmolen: Antoon Buys in tijdschrift *Ter Palen*, 30<sup>ste</sup> jg. nr. 1, p. 1- 7
6. Bracke, W., *Inleiding* (Nederlands en Frans), in: De grote atlas van Ferraris, Lan-  
noo/Nationaal Geografisch Instituut/ Koninklijke Bibliotheek van België, 2009, p. 5-20.
7. Hierop kunnen we niet in detail ingaan. Meer vind je in de bespreking van de gelijknamig  
film op de website van de Vlaamse Vereniging Leraren geschiedenis:  
<http://www.vvlg.be/VVLG/Waterloo.html>
8. Bruyland, J., Cosijns, L. e.a., *De Boskapel van Buggenhout. Historie - Religie - Inspiratie*,  
Buggenhout, 2007.
9. Website Joos de Rijcke: <http://users.telenet.be/joosdr/>

Buggenhout/Hasselt, Driekoningen 2010