

Zachte wegen

Binnen ...

De grens tussen een weg en zijn omgeving was in de 19de eeuw nog vaag te noemen. Dit geldt voor wegen zowel binnen als buiten de bebouwde kom. Voetpaden naar de kerk, de molen en de dorpschool waren aan de dorpingen maar al te bekend maar voor vreemdelingen nauwelijks zichtbaar. In de onmiddellijke omgeving van het dorp was er een ware wildgroei van allerlei (soorten) voetpaden, die van de ene op de andere dag konden ontstaan. Voetpaden doorkruisten de akkers in alle richtingen. Werd er hier of daar een nieuwe hoef of arbeiderswoning opgericht, dan zochten de boeren dadelijk een pad over andermans land om langs de kortste weg, zo gericht mogelijk, de kerk of een andere plek in het dorp te bereiken. Hiermee werd de route vaak slechts enkele meters bekort. Deze wildgroei van paden was moeilijk te beteugelen: 'Menigmalen beproefden eigenaren paden, die slechts treden bekortten, te vergeefs te doen verdwijnen. Om 'gerigt' (langs den kortsten weg) te loopen, gaat het pad dwars door graanakkers enz., en niet dan met veel moeite belet men het vormen van nieuwe paden.' Aldus de landbouwkundige Willem van Iterson

(1838-1897) in 'Schets van de landhuishouding der Meijerij. Herinneringen', uit 1868.

... en buiten de bebouwde kom

Dan bestond ook nog het fenomeen kerkwegen of kerkpaden. Een kerkpad was een pad dat bijvoorbeeld een landgoed met zijn 'eigen' kerk (die in het dichtstbijzijnde dorp) verbond. Ook buiten de dorpen was het slecht gesteld met de wegen. Na de Romeinse Tijd was het stelsel van verharde wegen in onbruik geraakt. Het weggennet onderging sindsdien weliswaar een uitbreiding, maar de wegen waren niet meer dan onverharde banen in het landschap, die soms een ongekende breedte konden aannemen. Waar de grondsoort minder stevig was, ontstonden diepe sporen, die de weg uitholden, waardoor die op den duur onbegaanbaar werd. Een zwaar beladen kar, voortgetrokken door meerdere ossen of paarden, ploegde het wegdek helemaal om. De voerlieden probeerden hun wagens zo goed mogelijk over het eenmaal ingereden spoor te mennen. Soms loste men het probleem op eenvoudige wijze op door naast het oude spoor een nieuw te forceren. Op deze wijze ontstonden brede zones van naast elkaar

◀ (b) Zicht op Rosmalen, aquarel, zonder vermelding van maker en datum; (o) 'Gezicht op de Kromvoortsche hoeven', A. Frensen, olieverf, zonder datum.



liggende banen met soms diepe karrensporen. Het zal geen verbazing wekken dat juist op het Brabantse zand de wegen in erbarmelijke staat verkeerden. Bij droog weer waren de zandwegen mul en stoffig, zodat de ossen voor de ossenkar zich er doorheen moesten ploegen. Over de moeizame voortgang van de ossen in dergelijk terrein dichtte jonkheer Johan Roëll (1906-2000) in bijna het zelfde tempo: 'Zoover de blik reikt, strekt de hei zich uit / Aan d'eene zij begrensd door denneboomen / Wier donkergroen de tint hel uit doet komen / Van 't rossig bruin van 't bloeiend heidekruid / Slechts langzaam nadert ginds een lange rij / Van karren, gansch met plaggen volgeladen / 't Valt d'ossen zwaar, door 't mulle zand te waden / Van 't karspoor, dat zich slingert door de hei.' In natte periodes werden de zandwegen modderbanen, die ook al niet bevorderlijk waren voor een snelle voortgang. Om te beletten dat het verkeer de wegen helemaal stuk zou rijden, werden op de wegen hinderpalen geplaatst, die in het voorjaar weer werden weggehaald. Tot die tijd was de weg daardoor enkel toegankelijk voor ruiters en voetgangers.

Het transport ...

Zoals het onderhoud van de dijken bij de 'ingelanden' lag, berustte het onderhoud van de wegen sinds eeuwen bij de aanwonenden. Dat waren in de meeste gevallen boeren die langs de weg land hadden. Op talloze plaatsen richtten zij hekken op, waar soms tol werd geheven. Dit veroorzaakte vertraging. Het personenverkeer over de land- wegen was voor de betrokkenen geen pretje. Deze

vorm van verkeer werd sinds de 16de eeuw geregeld door de postwagen, vanaf de 18de eeuw diligence genoemd. Dilligences reden tussen de provinciehoofdsteden en staken ook de landsgrens over. Het voordeel van de diligence boven de trekschuit was dat zij sneller was, het nadeel dat zij weinig reiscomfort bood. De reizigers werden flink door elkaar geschud. Het internationale wegtransport werd verzorgd door vrachtwagens van bijzonder grote afmetingen, zogenaamde Hessenwagens. Deze werden voortgetrokken door vijf of meer hengsten en brachten goederen uit Centraal Europa en Italië door Duitsland naar Amsterdam, Antwerpen of Zwolle. Zij reden over speciale wegen, de Hessenwegen, waarvan een niet onbelangrijk deel door Brabant liep.

... ging traag:

Het landbouwverkeer ging een stuk primitiever in zijn werk. De vroeg-19de-eeuwse boerenwagens waren relatief klein en zwaar. Verharde wegen zouden grote en lichte wagens bevoorrecht hebben, die sneller zouden zijn geweest en meer lading hadden kunnen vervoeren. Of men was zich van deze nadelen niet bewust, óf men hechtte er niet zoveel waarde aan. Feit is dat de slechte wegen op het platteland zelden een punt van kritiek vormden, er werd bijna nooit over geklaagd. Zou het kunnen dat de plattelander fysieke last, vertraging en isolement aanvaardde? Deze vraag is moeilijk te beantwoorden, maar het lijkt er wel op dat de plattelander zich lange tijd behaaglijk heeft gevoeld bij een leven dat een veel langzamer tempo



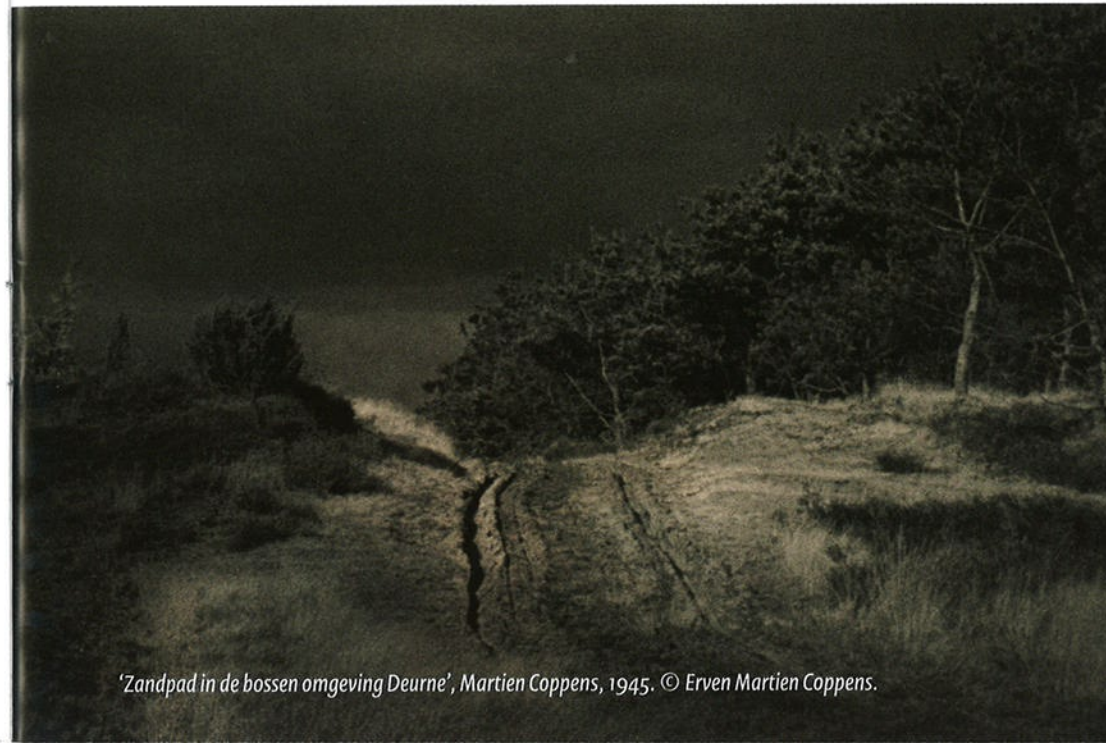
(b) Weg door Tilburg, een aquarel van Wicart, eind 18de eeuw; (o) een kampement tussen Alphen en Baarle, een aquarel van Paula Sloet tot Everlo, naar Gevers van Endegeest, 1831.

kende dan ons moderne leven. Men vond het aangenaam op een traag voortgaande kar te zitten en het trekdier slechts het hoogstnoodzakelijke 'hot' of 'haar' toe te voegen. Wanneer mogelijk liet men zelfs deze woorden weg: 'Een boer die uit de Peel turf in 's Bosch gebragt heeft, rijdt 's avonds uit de stad, en legt zich op zijne kar te slaapen, verlatende zich op het geheugen van zijn paard, 't welk 's nagts, eenen weg van 10 of 12 uren, voorheen nu en dan betreedt, mits dat de hekkens der wegen, gelijk 's winters gebeurt, weggenoomen zijn, weet te vinden, en zijnen bezitter, zonder bestierd te worden, tot voor de deur zijner wooninge brengt. Weinig gebruikt men daar teugels om die dieren te regeren: twee woorden, hot en haar, welke alle paarden van die landstreek verstaan, doen hun eenen weg ter regter of linker hand inslaan.' Aldus de in

zijn tijd veelgelezen schrijver-theoloog Johannes Flotentius Martinet (1729-1795) in 'Verhandelingen en waarnemingen over den natuurlijke historie, meerendeels van ons vaderland', uit 1795.

... so what?

Zelfs het **tijdsbegrip** was vaag. De veranderlijke toestand van de wegen bracht met zich mee dat de aanduiding van de tijd die men kwijt was met het afleggen van afstanden, eveneens veranderlijk was. Men mat afstanden in uren gaans, maar vergat daarbij dat ieders tempo natuurlijk wel anders was en dat onder bepaalde omstandigheden en in sommige tijden van het jaar de wegen dermate onbegaanbaar waren, dat de 'algemene' tijdsaanduiding niet meer opging. Deze vaagheid gold voor zowel land- als waterwegen.



'Zandpad in de bossen omgeving Deurne', Martien Coppens, 1945. © Erven Martien Coppens.



- ◀ (b) De Pettelaarse Weg was een van de eerste verharde wegen in Brabant, zonder datum; (o) De hoofdweg door Oosterhout was eind 18de eeuw nog onverhard.

Harde wegen

De totale lengte aan bestrate wegen in Noord-Brabant was in 1796 uiterst gering. Straatwegen voerden van Effen via Breda naar Terheijden, van Den Bosch naar Eindhoven, tot iets voorbij Boxtel, en van Eindhoven naar Stratum. Verder lag nog een stukje straatweg in de Langstraat. Daarmee hield het op. Anno 1845 was men met het bestraten al flink opgeschoten. Bestratingen werden uitgevoerd in klinkers (gebakken stenen) of keien (harde uit natuursteen gehouwen stenen of in het veld gevonden keien). Het ging om zes trajecten: één van Bergen op Zoom via Breda, Tilburg, Den Bosch en Grave naar Nijmegen; één van Ginneken via Breda naar Moerdijk; één van Antwerpen via Breda, Geertruidenberg en Sleuijk naar Gorcum; één van Maastricht via Eindhoven en Boxtel naar Den Bosch; één van Den Bosch via Veghel naar Gemert; en één van Den Bosch naar Heusden. We moeten ons van die wegen niet teveel voorstellen. Het reizen per diligence werd er niet veel comfortabeler op, als we tenminste

het reisjournaal van Christiaan Hendrik Clemens uit 1840 moeten geloven: 'Erbarmt u over den reiziger, die van Nijmegen naar het stadje Grave moet! Ik wist wel dat er slechte wegen in Steenachtig Arabië gevonden worden; moerassen en kuilen in nog weinig bevolkte oorden van Amerika, maar in ons land, in onze eeuw, had ik volstrekt niet gedacht zulke afschuwelijke afgronden, niet aan maar in eenen publieke weg, die dagelijks door honderden rijtuigen betreden wordt, te zullen ontmoeten. Ik zit liever met mijn schip in de Spaansche zee, dan in eene diligence op zulk een weg!' In 1874 telde onze provincie al 1615 km aan 'kunstwegen': 259 km in beheer bij het Rijk, 771 km bij de Provincie, 397 km bij gemeentes, 153 km bij polderbesturen en 35 km bij particulieren. Deze oudste verharde wegen volgden meestal nog de tracés van de oudere zachte wegen, vooral in en bij steden en dorpen.

Willem Iven en zijn ode aan het zandpad (1973/'74)



En waar zulke fraaie
knotberken à la Vincent
van Gogh? Nard Vogels,
eind jaren '30.

Zacht gaat boven hard

We schuiven 100 jaar op in de tijd en komen uit bij de natuurbeschermers en dialectkunstenaar, zowel in woord als geschrift, Willem Iven (1933-2009). Hij was de eerste en waarschijnlijk ook laatste die zich waagde aan een grondige analyse van de ecologie van zandpaden en hun flankerende stroken. Eerst deed hij dat in een artikel, 'Landwegjes:

betekenis voor landschap & milieu', geplaatst in 'Brabantia' in 1973, een jaar later in zijn belangrijkste werk, 'Lind, dè is de sgonste plats. Natuur en landschap van Leende, een Oost-Brabants dorp'. 'In dit verhaal', zo begint Iven zijn relaas, 'zal worden getracht de belangrĳkheid voor landschap en milieu te schetsen van de eenvoudige onverharde landwegjes door



Waar vind je nog zulke fraai vormgegeven hooioppers?
Nard Vogels, eind jaren '30.



akkers, weiden en hooilanden, dikwijls niet meer dan grazige karresporen, maar ook op veel plaatsen nog overweldigend rijk met houtsoorten en vele tientallen soorten kostbare bermplanten begroeid. De bermen van verharde wegjes en wegen hebben een veel geringere milieuwaarde dan die van onverharde wegen.'

Ze hebben zichzelf gemaakt

Oude wegen zijn volgens Iven organisch ontstaan, zeg maar 'procesmatig'. 'In de loop der tijd werden ze langer of korter, breder of smaller. Ze konden zich verplaatsen als het oude spoor te mul of modderig werd. Het waren eigenlijk flexibele routes, zeker in

tegenstelling tot de vaste banen van tegenwoordig. Het woord 'weg' komt van 'bewegen' en ook 'wagen' is ervan afgeleid. Zo hangen ook 'way' en 'wagon' in het Engels en 'voie' en 'voiture' in het Frans met elkaar samen. Nieuwe wegen daarentegen groeien niet maar worden gemaakt. En dat doorgaans in een hoog tempo en altijd met hard en dicht materiaal (meestal asfalt). Ze volgen door planologen uitgedachte rechte tracés, terwijl oude wegen zich voegden in het landschap. Hun meestal bochtige verloop werd bepaald door hoge zandruggen, voordren in beken en rivieren en door de ligging van beken, moerassen, meren en venen.'

▲ 'Zicht op de Bakelse heikant', Martien Coppens, 1945. © Erven Martien Coppens.



Linten in het landschap

Iven schatte de inheemse Nederlandse flora op 1200 soorten en het aantal op en langs wegen op 460, wat ruim 40% is van de landplanten. Van die 'wegplanten' schatte hij er 25 als uiterst zeldzaam, 55 als zeldzaam en 60 als vrij zeldzaam. 'Herhaaldelijk blijkt bij inventarisatie en evaluatie van gebieden dat de biologische waarde van vervlakte agrarische landschappen nog slechts te danken is aan de overgebleven landwegjes. Zachte wegskes zijn refugia (toevluchtsoorden) voor wilde soorten, waarmee mensen bovendien vrij gemakkelijk in contact kunnen komen.' Zo kende hij een onverhard wegje bij Someren waar de ook toen al

uiterst zeldzame kranskarwij stond, in gezelschap van veldrus, melkeppe, tormentil en gevlekte orchis. 'Buiten de wegjes is op veel plaatsen en over enorme oppervlakten de soortenvoorraad beperkt tot slechts enkele cultuurgrassen en algemeen voorkomende onkruiden.' Als kenmerkend voor zandpaden en hun bermen noemt Iven allereerst tredplanten, zoals grote weegbree, zilverschoon, varkensgras en schijfkamille. De soorten van deze weegbreeorde zijn gebonden aan instabiele milieus en komen voor op (over)betreden plaatsen en waar de bodem is gestoord, bijna overal dus.

▲ 'Boerderij van Grard van Kaathoven op 't Hofte Lieshout', Martien Coppens, 1927. © Erven Martien Coppens.

HAAG
KAPPENBERM
MAAIEN
PLAGGEN
BEWEIDENKARRESPOOR
BERIJDEN
BETREDENBERM
MAAIEN
PLAGGEN
BEWEIDEN

GREPPEL

HOUTWAL
KAPPEN

Fijn gaat boven grof

'Voor deze vegetaties hoeven we dus geen pleidooi te houden', vervolgt Iven. 'De rijkste flora en fauna treffen we aan waar het milieu gevarieerd is en waar het 'gebruik' een constante vertoont in de tijd. Van groot belang daarbij is het type grens tussen de verschillende terreintypes. Heb je te maken met een limes divergens of zachte grens (i.t.t. de limes convergens of harde grens) dan heb je een grotere rijkdom aan soorten. Op zeer korte afstanden doen zich in de breedterichting allerlei overgangen voor, waarvan de voornaamste de berijdings- en betredingsgradiënt is. De hoogste betredingsintensiteit, gepaard met de grootste mate van verdichting, ligt op het midden van de weg, dat dikwijls ook het hoogst is. Daar groeien bovengenoemde tredplanten. Naar de wegkanten en de bermen toe neemt het effect van bodemverdichting af. De wegkanten werden slechts gebruikt door de

voerman, voortgedreven vee en bij het passeren ook wel eens een kar. De berijdingsgradiënt viel gewoonlijk samen met een bemestingsgradiënt, door tijdens het transport verloren mest, kaf, stro, hooi, zand, kalk, leem en turf en door uitwerpselen van trekdieren en vee. Door het plaatselijk winnen van maaisel en plaggen werden de bermerl plaatselijk juist weer voedselarm (maar daardoor juist rijker aan soorten). Langs veel landwegjes groeit hout en daardoor zijn er ook warmte- en windgradiënten. Als het nodig was werden modderige plekken en diepe wielsporen met in de berm gestoken plaggen aangevuld. Mulle plekken werden met maaisel of erpelloorf belegd. Op en langs ruige wegjes werd strouwsel gekrabbd; het struikhout werd afgezet, tot mutserd gebonden en naar huis gebracht. In de beekdalen werden langs de wegjes populieren gepoot, mooie jonge essen en eiken in het struikhout werden gespaard en konden



Noordbrabantsch Dorpsleven



Noordbrabantsch Dorpsleven

▲ Ansichtkaarten uit het begin van de 20ste eeuw die het 'Noordbrabantsch Dorpsleven' tonen. Koeien werden aan het einde van de dag uitgelaten om wat te vreten in de berm.



◀ De in het beekdal doodlopende zandpaden waren het rijkst aan natuur, Noud Aartsen, jaren '70.

tot grote bomen uitgroeien, andere werden geknot. In de lengterichting van landwegjes treedt weer divergentie op waar de berijding en betreding afneemt (dichter bij een dorp is intensiever verkeer dan verder daarvandaan). Het interessantst zijn daarom de in stuifzanden, heiden, hooilanden of tegen een beekje doodlopende wegjes.'

Het beheer: maatwerk

Iven doet ook aanbevelingen voor het beheer van zandwegen en hun kanten. 'Meer variatie kan worden verkregen door het hier en daar - vooral niet overal - aanplanten of spontaan laten verschijnen van zo natuurlijk mogelijke houtbegroeiingen van ten minste enkele meters breed, maar niet overal even breed en even hoog.' Het inzaaien van nieuwe bermen acht Iven totaal overbodig. 'Uit waarnemingen blijkt dat in het algemeen ook zonder inzaaien na enige tijd een voor wegenbouwers aanvaardbaar plantendek

ontstaat. Alleen waar sterke erosie te verwachten is, heeft het zin snelgroeende eenjarige soorten in te zaaien. Maar ook ruige stapelzoden kunnen erosie tegengaan.' Hij raadt het gebruik van de wegschaaf, afbranden van wegkanten, meer dan één keer per jaar maaien en het laten liggen van maaisel sterk af: 'Het milieu wordt er voedselrijker door en nitrofiële soorten (brandnetels, bepaalde grassen) krijgen dan de overhand, waartegen gevoeliger soorten niet zijn opgewassen.' Verder behoren tot een wegbeheer, gericht op behoud en vergroting van biologische waarden: hier en daar plaggen, periodiek afzetten van houtgewas, knotten van knobomen en plaatselijk beweiden.

Toen vijf voor twaalf, nu half één

Het is schrijnend om te merken dat ook 45 jaar geleden al - tevergeefs - een oproep werd gedaan om de laatste landwegen te behoe-

den voor de ondergang: 'Het is dringend noodzakelijk stappen te ondernemen voor het behouden van de laatste onverharde wegjes.' Er werd niet naar hem geluisterd en hun totale lengte is tot de dag van vandaag blijven afnemen. De op snelheid en 'efficiëntie' beluste maatschappij is in haar eigen voortreffelijkheid blijven geloven. In de jaren '70 verloren we in Nederland al ± 1.000 km aan landwegen per jaar door verharding of door ze, in ruilverkavelingsverband, toe te voegen aan cultuurgrond. Tegelijkertijd werd de aanleg van verharde landbouwwegen gepromoot. Zo sprak de Centrale Cultuurtechnische Commissie zich in 1969 uit voor de komst van 3.200 km van zulke wegen alleen al

in Brabant. 'Dat is allemaal zeer te betreuren want ook nu nog hebben de onverharde landwegjes een grote landschappelijke, cultuurhistorische en ecologische waarde.' Iven roept op tot planologische maatregelen (bestemmingsplannen buitengebied), het niet verlenen van overheidssubsidies voor verharding, het aankopen door natuurbeschermingsorganisaties en het instellen van landschapsparken. 'Voor gederfde inkomsten zouden boeren schadeloos moeten worden gesteld, terwijl ze tevens, tegen een redelijke vergoeding, ingeschakeld zouden kunnen worden bij het wegjesbeheer'. Iven was een roepende in de woestijn, die er in het buitengebied helaas ook gekomen is.



Groeten uit Luykegestel.

▲ De karren hielden het midden, voetgangers zochten de begaanbare zijpaden op, Jan Bijnen, 1905.