

STRATEN, STEGEN, BANEN, WEGEN, DIJK EN PAD. WAT ZIJN DAT?

G. Beex

Al deze namen hebben betrekking op het verkeer, dat zich over korte of lange afstand verplaatst. De bovengenoemde namen van deze verkeersstroken hadden oorspronkelijk een aparte betekenis. In veel gevallen is dit kenmerk echter geëvolueerd tot een heel andere inhoud. Laten we beginnen met de eerste naam.

Straten

Een straat wordt meestal omschreven als een verharde weg of wat mooier als „*geplaveide weg*”. Deze verharding is echter een eindfase. De meeste straten waren tot voor kort gewone zandwegen. In mijn geboortedorp Hoogeloon waren er, tot de ruilverkaveling in de zestiger jaren, veel onverharde wegen met namen als de Akkerstraat, de Groenstraat, de Heistraat, het Kinkestraatje en het Doollandstraatje. Daarbij heb ik de Zandstraat nog niet genoemd en die naam heeft kennelijk niets te maken met een verharde weg. Sommige van die straten worden al in laat-middeleeuwse akten genoemd.

Een der eerste (met grind) verharde wegen in Noord-Brabant werd in de tweede helft van de 18de eeuw aangelegd tussen 's-Hertogenbosch en Best. De verdere verharding (naar Luik) had pas in het begin van de vorige eeuw plaats.

Wat later kwamen er provinciale wegen, eveneens met grindverharding. Daarna pas werden er verharde gemeentewegen aangelegd tussen de voornaamste dorpen. Sommige dorpen moesten wachten tot de dertiger jaren van deze eeuw en enkele zelfs tot na de laatste wereldoorlog. De ruilverkaveling heeft dit verder voltooid.

De naam „*straat*” is dus niet gegeven aan een verharde weg, maar moet een andere betekenis hebben gehad. Bij het zoeken naar bijzondere kenmerken van deze straten viel mij op, dat ze oorspronkelijk allemaal „*recht*” zijn geweest. De meeste woorden, die met „*str*” beginnen, gevolgd door een lange klinker, duiden op iets, dat „*recht*” is zoals straal, streep, striem en strook. Ik denk dan ook, dat het Engelse „*street*” (straat) een ontwikkeling is uit „*straight*”, wat „*recht*” betekent. Een straat zal dus gewoon een recht stuk weg zijn geweest.

Pas met de groei van de steden gaat het woord straat een heel andere betekenis krijgen. De verharding van de stadswegen was een eerste ontwikkeling tot „*de geplaveide weg*”. Maar de inhoudsverandering ging nog veel verder, toen die stadsstraten een gesloten wand van vóórmuren

kregen. Blijkbaar gaf die doorlopende wand een zodanig degelijk huiselijk gevoel, dat men voortaan „in” een straat woonde terwijl in de meeste dorpen het huis of boerderij nog „aan” of „neffen” de zandstraat lag. Zelfs de huizen pasten zich aan. Op een Kempisch dorp langs de zandstraat lagen de meeste boerderijen met de „vóórkant” aan de weg, dus met voordeur, staldeur en schuurdeur. Met gevel bedoelde men op een dorp de korte zijwand waaraan de „goeikamer” en de opkamer met daaronder de kelder grensden.

Deze korte gevel kreeg in de stad de naam van „voorgevel”. Omdat de grond langs de straat erg duur was, bouwde men met de korte gevel langs de weg. De rest werd, in de oorspronkelijke „hof”, in de diepte uitgebouwd.

Steeg

Een zelfde inhoudsverandering als de straat heeft ook de steeg doorgemaakt. Oorspronkelijk was de steeg een smal karrespoor, dat een dwarsverbinding vormde tussen twee doorgaande wegen. Dus een soort doorsteek waarmee men de tussenliggende akkers kon bereiken.

In St. Oedenrode bestaan nog (tot de ruilverkaveling?) drie van deze dwarsverbindingen met de naam van eerste, tweede en achterste steeg. Het zijn gewone karresporen tussen de Everse Straat en het Everse Akkerpad. Ook in de omgeving van Waalwijk komen nog enkele van deze stegen voor, die in het open veld liggen (of lagen).

De stegen waren smaller dan de straten, waar twee wagens of karren elkaar gemakkelijk konden passeren. Wanneer in een steeg twee karren uit tegengestelde richting kwamen, dan moest één van beide uitwijken in een „slip”. Dat was een inrit naar de naast gelegen akker. Als een dergelijke slip met een hek was afgesloten, dan werd dat ook wel een „endegat” of „eindegat” genoemd (J. Timmers, 1985). In een stad waren er oorspronkelijk ook dergelijke dwarsverbindingen tussen de hoofdwegen of singels. Dat zullen eerst ook gewone karresporen zijn geweest om de tussenliggende akkers te bereiken. Met het duurder worden van de stadsgrond werden ook deze smalle doorgangen volgebouwd met aaneengesloten gevels. Uiteindelijk werden ook de akkers naast deze stegen voor woningbouw benut. Vanuit de slip bouwde men de akkers vol, zodat er een doorlopende straat ontstond en de slip in een slop veranderde.

In de vestingsteden moest de toenemende bevolking worden opgevangen binnen de muren en vestinggrachten. Als alles volgebouwd was moest men het in de hoogte zoeken, dus met één of meer bouwlagen boven de bestaande huizen. Merkwaardig genoeg werden deze „verhogingen” met de naam „verdieping” aangeduid. Pas dan kreeg de steeg of een slop de huidige betekenis van een smal somber straatje.

Nog smaller dan een steeg was een „steg”, een smal voetpad dat slechts voor vervoer per kruiwagen geschikt was. Bij eigenzinnige „tegenliggers” zal er heel wat „gesteggeld” zijn om de voorrang.

Banen en Wegen

Over de betekenis van de naam „Wegen” kunnen we kort zijn. Het zijn verkeersstroken waarover zich een wagen kon voortbewegen. Dat kon een karrespoor zijn, een straat of een baan over grotere afstanden. Smalle paden kwamen dus niet in aanmerking voor de naam „Weg”.

Banen waren wel iets apart. Vroeger werd mij wijs gemaakt dat die heerbanen waren aangelegd voor het leger (het „heer” naar het duitse „Das Heer”, wat leger betekent). Inderdaad werden die banen wel eens door het

leger gebruikt, maar ze waren vooral van belang voor het gewone vervoer over grote afstand.

De naam „heer” van heerbaan slaat op de eigenaar van deze banen en dat was de heer (keizer, koning of hertog) van het land. Voor onze provincie waren dat in de Late Middeleeuwen de Brabantse Hertogen. Die heerbanen waren dus „Rijkswegen”. Ze lagen op de heide, die eigendom was van de hertog en kwamen niet dóór de steden en dorpen. Net als de moderne autobanen liepen ze meestal met een boog om de bevolkingscentra heen. De naam „baan” betekent gewoon een gebaande weg over de heide, die min of meer geëgaliseerd was en van hinderlijke obstakels ontdaan. Deze banen waren aangelegd over de hoge zandruggen, dus over de droogste gedeelten. In principe waren de banen recht, tenminste als men ze over grote afstanden volgt. Wel werden laagtes in het terrein zoveel mogelijk vermeden, dus men ging er met een boog om heen. De banen hadden oorspronkelijk geen berm sloten, zodat men op slechte stukken gemakkelijk „het spoor kon verzetten”.

Rivierovergangen werden zoveel mogelijk vermeden, maar als het niet anders kon, dan werd op een gunstige plaats een voord (doorwaadbare plaats) opgezocht. In sommige gevallen werd in de rivierbedding een verharding aangebracht (steenvoord).

Met de komst van de watermolens kon men gebruik maken van de brede dam, die dwars door het rivierdal was gelegd om aldus een stuwmeer (de vloed) te vormen. Een sluis in die dam voerde het water naar het waterrad van de molen. Over die sluis werd dan een brug gebouwd zo dat het graan van weerszijden naar de molen gebracht kon worden. Voor de grote banen was dit een uitkomst, want met een voord bleef het altijd aanmodderen. Van de grote postbaan tussen 's-Hertogenbosch en Luik, die bij Steensel het riviertje de Run passeerde over de Steenvoord, is de spreuk bekend: „Tussen Luik en de Bossche Poort geen rotter oord dan de Steenvoord”. Ook hier bracht een watermolen de oplossing.

De bomen markeren de voormalige route...





Voor het bouwen van een watermolen had men een vergunning nodig van de Brabantse hertogen en die vergunning werd meestal gegeven aan een abdijs waarvan hij de voogd was. Ook hier bleef de hertog dus baas van de heerbaan. Als eigenaar van die banen kreeg hij ook inkomsten, want op veel plaatsen moest tol betaald worden. Die tolhuizen waren meestal gecombineerd met herbergen, waar de voerlieden en hun paarden de honger konden stillen en de dorst lessen. Ze konden er ook overnachten en eventueel van paarden verwisselen. De herbergen, die meestal op een kruispunt van banen lagen, waren dikwijls gecombineerd met een boerderij en daarvoor kon de abdijs van de hertog een vergunning krijgen om een stuk heide te ontginnen, waardoor het bedrijf meer rendabel werd. Deze baan-herbergen zijn tot in de eerste helft van de vorige eeuw blijven bestaan en zijn pas tot verval gekomen, toen in de vorige eeuw talrijke met grind verharde nieuwe rijkswegen en provinciale wegen werden aangelegd. De nieuwe wegen liepen recht van stadskern naar stadskern en van dorpsstoren naar dorpsstoren. De herbergen langs de oude banen konden nog enkele jaren bestaan omdat veel voerlieden aan die oude haltes gehecht waren (klantenbinding), maar ook wel omdat de tol, „barrier” op de nieuwe wegen hoger was. Op den duur werden de nieuwe wegen echter meer gebruikt. De herbergen langs de oude banen verloren hun klanten en degradeerden tot „hut” (Hut van Mie Peels, Steenselse Hut en veel andere „hutten”). Ook de kleinere banen kwamen tot verval, toen de gemeente verharde wegen ging aanleggen. De provinciale wegen zigzagden al van dorp naar dorp, maar de gemeentewegen kronkelden van boerderij naar boerderij, waardoor de merkwaardigste meanders in het wegenpatroon ontstonden.

Wie meer wil weten over het verloop en de economische en militaire betekenis van deze banen verwijs ik naar jaargang 1988, nr. 4 van het tijdschrift Brabants Heem, waarin verscheidene specialisten, met talrijke gegevens en veel literatuurvermeldingen, belangrijk materiaal aandragen voor verdere bestudering. Voor het verloop van die banen kan men wat gegevens vinden in onderstaande literatuurlijst.

Dijken

De naam dijk is het meest bekend als waterkering langs de zee, langs rivieren en rond polders. Dit soort dijk ligt uiteraard in lage gebieden, die met overstroming bedreigd worden. Op de hoge Kempische zandgronden zou men dus geen dijken verwachten.

Toch vindt men ook hier talrijke dijknamen. Het zijn meestal rechte verbindingswegen tussen twee dorpen. De meeste van deze dijken dateren uit de vorige eeuw. Ze zijn een gevolg van de Franse overheersing tijdens Napoleon. Deze prefereerde net als de Romeinen rechte wegen. Ook het kadaster is volgens zijn principes uitgevoerd. De landmeters hielden ook van rechte lijnen. In de oude akkergebieden en dorpskernen was dat moeilijk, maar op de heide konden ze hun lineals naar hartelust gebruiken vooral in het midden van de vorige eeuw, toen de heide onder de aangrenzende gemeenten werd verdeeld. De oude kronkelende banen over de heide werden rechtgetrokken, soms dwars door een ven waar dan een verhoogde „dijk” werd opgeworpen.

Omdat die oude banen over de heide en dus óm het dorp heen liepen, waren de meeste gemeentebesturen van mening, dat die verkeerswegen dóór het dorp moesten lopen. De dijk over de heide werd op de kaart uitgezet langs een lineaal vanaf de laatste boerderij naar de eerste boerderij van het volgende dorp of langs een lijn waarbij de landmeters de dorpstoren als baken konden gebruiken. De dijken waren dus recht en opgehoogd met zand uit de sloten langs de wegberm. Oorspronkelijk waren zij nog niet verhard. Bij het passeren van een ven waren die sloten meestal erg breed en diep. Het zandtransport werd hiermee zoveel mogelijk beperkt. Bij de overgang van een riviertje moest een duiker of brug worden gebouwd. Soms werd al een stenen boogbrug gemetseld over een riviertje, dat veel water transporteerde. Deze dijken van dorp naar dorp hebben er toe bijgedragen dat veel van de oude banen buiten gebruik raakten en de herbergen tot verval kwamen. Deze dijken tussen de dorpen zijn dus vooral in de vorige eeuw ontstaan maar al eerder hadden enkele abdijen reeds korte dijken aangelegd vanaf hun ontginningsboerderijen naar hun akkers als daar een laag gedeelte tussen lag. In veel dorpen is wel een „*Hoevendijk*” te vinden. Ook legden ze wel dijken aan tussen de kerk en afgelegen gehuchten om het kerkepad wat korter te maken of voor een betere bereikbaarheid van de tiendschuur. Een dijk op de hoge zandgronden heeft dus niet de betekenis van waterkering, maar is een opgehoogde en rechtgemaakte weg.

Paden

Paden zijn de oudste verkeersstroken die we kennen. Ze zijn vanzelf ontstaan door het herhaaldelijk betreden. Een pad heeft altijd iets met voeten of pootjes te maken. De naam is daarvan ook afgeleid. Vroegere pastoors zeiden wel eens dat ze „*per pedes apostolorum*” waren gekomen (met de voeten van de apostelen).

Een pad is dus alleen bestemd voor gebruik te voet of per poot. Er zijn voetpaden, ruiterspaden, hazenspaden en vele andere. Een fietspad is een twijfelachtig geval, al worden de voeten nog wel gebruikt voor de voortbeweging. Een brommer zou niet op een pad moeten komen. Paden zijn altijd op een doel gericht en zoeken de kortst mogelijke koers naar dit doel. De meest bekende paden zijn het kerkepad en het schoolpad. Soms liep een pad dwars of schuin over een aantal akkers en elk jaar werd het eens of tweemaal omgeploegd, maar het herstelde zich direct omdat de wandelaars dezelfde koers beleven volgen. Voor voetgangers was dat geen

bezwaar, maar toen ook de fietsers van deze voetpaden gebruik gingen maken leverde dit ploegen wel een schokkende ervaring op, die pas na enkele weken weer was glad gestreken.

Het meest voorkomende, mooiste en merkwaardigste pad was „den” hofpad. Dus niet het onzijdige „het” hofpad, maar het mannelijke „den” hofpad, terwijl het pad juist de vrouwelijke ambities verwezenlijkte. Den hofpad werd regelmatig beschoffeld en beharkt. „Hij” was een meter breed en had daarnaast twee stroken, die gereserveerd waren voor allerlei bloemen, zoals *theebluumkes*, *snoffeltjes*, *lievermennekes*, *asters* en *daliasse*”. Meer naar achteren waren er bessenstruiken (zwarte, witte en rooie) en „*knoeselbossen*”. Aan weerszijden van al dat moois lag de moestuin, waar allerlei groenten werden gekweekt.

Het meest gebruikte pad werd al vroeg verhard. Het liep van de achterdeur naar de drinkwaterput en op afgelegen dorpen en gehuchten was dit vaak het enige (met plavuizen) „*geplaveide*” weggetje.

Literatuur:

J. Timmers, Over de Ynde, *Brabants Heem*, 1985, p. 80-85.

Hezemans, H., De Posthoorn bij Rucphen, *Brabants Heem*, 1956, p. 33-42 en p. 54-66.

Overvoorde, J.C., Geschiedenis van het postwezen in Nederland vóór 1705 met de voornaamste verbindingen met het buitenland, Leiden, 1902.

Wijst, M.A. van der, Situering van de Rijkstollen op de wegen Breda-Tholen en Breda-Grave in 1825, *Brabants Heem*, 1973, p. 83-84.

Leenders, K.A.H.W., Het gebruik van oud Kaartmateriaal, *Brabants Heem*, 1988, 4, p. 51-64.

Kuyer, Chr. A.M., Drie eeuwen Kartografische Geschiedenis van Brabant, *Brabants Heem*, 1988, 4, p. 67-180.

Haegen, H. v.d. en L. Vanneste, De Kempen van Weleer in Kaart, *Brabants Heem*, 1988, 4, p. 181-200.