



Eén en al bocht

Wegen en paden tussen Boekent, Milschot en Tereyken

Jan Timmers

Wegen en paden vormen voor een belangrijk deel de structuur van een nederzetting en het landschap daarom heen. Uiteraard zijn daarbij niet alle wegen of paden even belangrijk. Als het ene uiterste kennen we de verbindingswegen tussen de dorpen en gehuchten. Met een modern begrip zouden we dat nu de hoofdwegenstructuur noemen. Het andere uiterste wordt gevormd door de smalle voetpaden, die over de akkers lopen en zich daarbij niet houden aan de bestaande perceelsgrenzen, maar daar dwars overheen lopen.

Toch kunnen wegen en paden niet zo eenvoudig worden onderverdeeld in de twee genoemde uitersten. We moeten ons realiseren dat vroeger het meeste verkeer gewone voetgangers betrof. Een verbindingsweg hoeft dan ook niet altijd erg breed te zijn. Dwars door het gebied van Boekent, Milschot en Tereyken loopt de zogenaamde Helmondse Pad. Het was de oude verbinding tussen Gemert en Helmond. Op de kadastraalkaart van 1830 wordt deze verbinding-

weg echter aangegeven als een voetpad, dat dwars over een stuk akker van de Armenhoeve liep. Daarnaast bestond er een fijnmazig net van karrewegen en stegen, dat nodig was om alle afzonderlijke percelen met een kar te kunnen bereiken. Deze stegen waren binnen de wegenstructuur het minst belangrijk, maar waren nog altijd breder dan de smalle voetpaden. In de oude naamgeving blijkt de grote diversiteit. We komen tegen paden, weggen, straeten, dijcken en steghen. Een pad staat doorgaans voor een voetpad. Een steeg is in het algemeen een smalle weg, die breed genoeg was voor een kar. Een dijk is in het algemeen een verbindingsweg, die opgehoogd is, waardoor de kans op wateroverlast kleiner is en waardoor de kwaliteit wordt verhoogd. De begrippen straat en weg lijken veel op elkaar, hoewel een straat in het algemeen beter van kwaliteit is dan zomaar een gewone weg. De namen worden soms door elkaar heen gebruikt. In plaats van Den Mortelschen Weghe komt ook de bena-

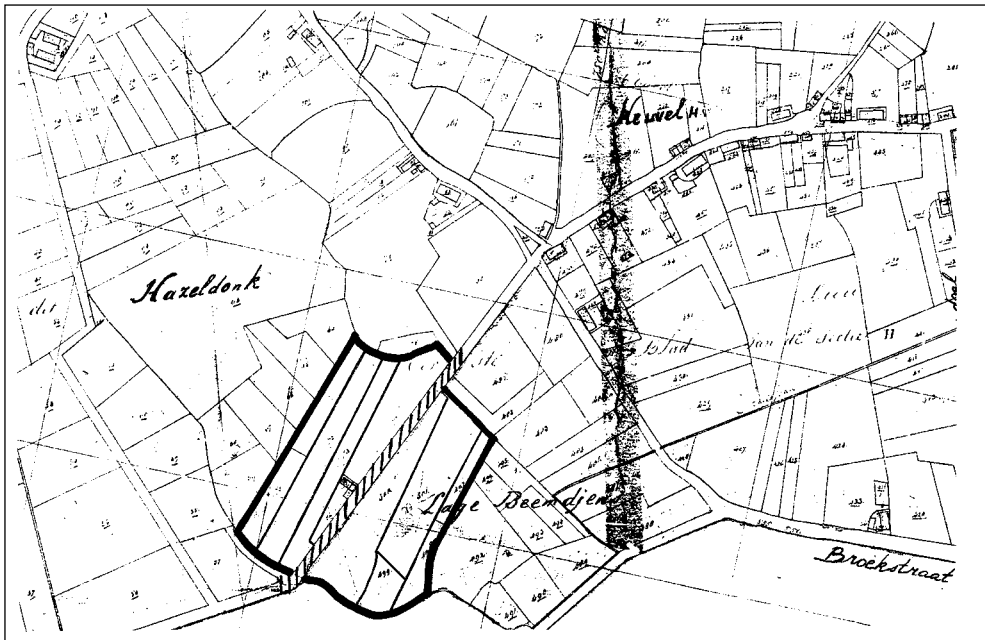
ming Den Mortelschen Straet voor. De Bakelse Dijk komt ook voor onder de naam De Bakelsche Weghe en zelfs De Helmondse Pad wordt soms genoemd: Den Helmondse Weghe.

De breedte van wegen en paden

Heel zelden vinden we in archiefstukken iets vermeld over de breedte van wegen en paden. In 1462 werden de bewoners

van de Bodem van Elde geconfronteerd met een aantal bepalingen over de breedte van wegen en paden. Een voetpad moest minimaal 4 voet (ca 1,20 m) breed zijn. Een weg waarover met een kar 'gevaren' moest kunnen worden moest minimaal 12 voet (ca 3,50 m) breed zijn. Een weg waarvoor een hek gehangen werd moest 16 voet (ca 4,50 m) zijn en de breedste weg was een zogenaamde heerweg van 40 voet (ca 11,50 m).¹ In de publicaties van de provincie over het poot- en plantrecht van 1820 en

De dik omlinjde groep percelen wordt schuin doorsneden door de Beeksedijk. Het is daarom duidelijk dat het gearceerde deel van de Beeksedijk later is aangelegd dan de groep percelen. In het begin van de 18de eeuw wordt dit stuk weg nog de Nieuwe Dijk genoemd.



1848 lezen we ook iets over de breedte van de wegen. Men werd, gezien het tekort aan hout, aangespoord om bomen en struiken langs de wegen te planten, maar een minimale breedte moest natuurlijk open blijven. Voor een voetpad was dat in 1820 7 à 8 voet (ca 2,00 - 2,20 m) en in 1848 was dat 2,20 - 2,50 m. het onbeplante deel van een weg moest in 1820 minimaal 30 voet zijn (ca 8,50 m) en in 1848 bedroeg dat 9,40 m.

We constateren dat de voorgeschreven breedte van zowel wegen als paden in de loop van de tijd is toegenomen. De huidige voorgeschreven breedte van wegen is nog weer aanzienlijk groter.

Straatnaamgeving

De huidige straatnaamgeving is veelal kunstmatig. Er wordt gezocht naar geschikte namen voor alle wegen binnen een plaats of gemeente. Het doel is om eenduidig vast te kunnen leggen waar iemand woont. Dit soort straatnaamgeving bestaat nog niet zolang. In elk dorp kende iedereen elkaar en wist men waar elke dorpsgenoot woonde. Een nadere aanduiding was daarvoor niet nodig. De straatnaamgeving had geen functie om aan te geven waar iemand woonde, maar was puur gericht

op de straat of weg zelf, om aan te duiden welke straat of weg men bedoelde. Alleen de belangrijkste wegen hadden op deze manier een naam gekregen.

Voor het fijne net van paden en stegen had men doorgaans geen namen.

Een aantal moderne straatnamen zijn ontleend aan namen, waarmee oorspronkelijk een bepaald gebied werd aangeduid. Al in de middeleeuwen komen voor: Boekent, Milschot, Tereyken, Groenendaal, Kranebraken, Kerkstap en Dribbelei als gebiedsnamen, waarvan pas later straatnamen zijn gemaakt.

De oudste echte straatnamen in het gebied worden al vermeld in 1326.

Andere straatnamen komen al in de oudste schepenregisters voor. In onderstaand lijstje zijn de oudste vermeldingen van straatnamen opgenomen.

1326 Oudestraat

1326 Oude Bakelseweg

1482 Mortelse straet

1483 Boekentse straet

1498 Rulsestraat

1499 Schenckstraet (de voormalige Dribbelheidseweg bij Boekent) vóór 1500 D'aalhorststeeg

1500 Hogeweg (is dezelfde als Oude Bakelsedijk)

1501 Helmondse weg

1529 Dijkstraet (de oude weg naar

Beek en Donk)
1536 Mortelse Stap of Kerkstap
1538 Cromstraet
1553 Zandstraat
1555 Mortelse Payen
1575 Broekstraet

Het tracé van wegen en paden

De plaats waar een weg of pad loopt verandert in de loop van de eeuwen slechts in uitzonderlijke gevallen. Verandering in het verloop had meestal als gevolg dat ook sloten en perceelsgrenzen moesten worden gewijzigd. Voor dergelijke grote ingrepen in het

landschap moest een heel goede reden aanwezig zijn. Meestal treffen we zo iets alleen aan bij doorgaande wegen. In de loop van de 18^{de} eeuw is bijvoorbeeld de Beeksedijk aangelegd. De nieuwe weg ging dwars door een aantal percelen lopen. Op de oude kadasterkaarten is dat nog duidelijk herkenbaar.

Bovendien komen we in de schepenprotocollen de vermelding tegen van 'de weg, waarlangs men naar Beek placht te gaan', waarmee de op dat moment verouderde route werd bedoeld. Hoe deze oude route precies verliep is nog niet achterhaald.

Van meer recente datum is de wijziging van het tracé van de weg naar Bakel.

Het gedeelte van de Oude Bakelsedijk vanaf Milschot richting Hogen Aarle. Bij dit gedeelte van het monumentale wegtracé is inmiddels een bord 'doodlopende weg' geplaatst. Iets verderop ligt een slagboom over de weg.





De Helmondse Pad. Van oorsprong een voetpad richting Helmond. Nu één van de weinige zandwegen die al vanaf de middeleeuwen in gebruik zijn. Links de houtwal die de begrenzing vormt van de akkers van de middeleeuwse hoeve Nieuwenhuizen. Op de achtergrond begroeiing rond de huizen op Tereyken.

Het gedeelte ten zuiden van De Mortel kwam pas in 1881 tot stand op het moment dat de weg werd verhard.² Ook het verloop van de huidige straten Milschot, Tereyken en Daalhorst kwam pas tot stand bij de verharding van die wegen. Het tracé werd overigens bij die verharding alleen plaatselijk aangepast. Hier en daar werden wat bochten afgesneden. De meest ingrijpende wijzigingen in het patroon van wegen en paden werd doorgevoerd tijdens de ruilverkaveling. Veel lokale paden en stegen verdwenen daarbij. Alleen de doorgaande wegen bleven intact en de lokale wegen die niet verdwenen werden veelal doodlopend.

Het samenstellen van de kaart

Om het verloop van de oude wegen en paden zo volledig mogelijk in beeld te brengen is gebruik gemaakt van een aantal oude kaarten. Op de eerste plaats zijn dat de oudste kadastrale kaarten. De meeste wegen en paden komen hier op voor. Sommige paden en stegen lopen echter over particuliere eigendommen. Het verloop van een dergelijke steeg komt op de kadastrale kaarten veelal niet voor. Immers de kadastrale kaarten geven alleen de eigendoms grenzen weer. Paden over particuliere

gronden en ook wegen en stegen over heidevelden en dergelijke komen op de oudste topografische kaarten wel voor. Door deze gegevens te combineren op één kaart ontstaat een volledig beeld van alle aanwezige paden, stegen, wegen en straten. Het grondbezit was in het algemeen erg versnipperd en verdeeld in kleine percelen. Om al deze percelen te kunnen bereiken was een zeer fijnmazig net van stegen en paden nodig. Opvallend is dat de meeste stegen niet doodliepen op een bepaald perceel, maar meestal weer aansloten op een andere steeg. Zo kon men op

Vanaf de Helmondse Pad liep een zandweg naar de oude hoeve Milschot. Ter hoogte van de Kwaai Mortel resteren nog de bomen aan weerszijden van dit pad. Midden erop is een picknicktafel geplaatst.



diverse manieren een gebied doorkruisen en hoefde men nooit lange omwegen te maken. Alleen in de directe nabijheid van de grotere waterlopen is het wegenpatroon vaak wat ruimer. Het aantal plaatsen waar een waterloop overgestoken kon worden was beperkt en het aanleggen van bruggen en duikers vaak te kostbaar. De Snelle Loop wordt op slechts drie plaatsen overgestoken en ook het aantal plaatsen waar de Leygraaf wordt overgestoken is beperkt. Het is mogelijk dat in het verleden nog meer wegen en paden voorkwamen dan nu op de kaart staan aangegeven. In feite is de toestand van omstreeks 1830 weergegeven, zoals die op de kadastrakaarten en de topografische kaarten voorkwam. Het is mogelijk dat niet alle paden op die kaarten werden ingetekend. In de Gemertse schepenprotocollen worden eeuwenlang nagenoeg alle grondtransacties in Gemert opgenomen. Het is gebruikelijk om de percelen aan te duiden o.a. door het vermelden van de zogenaamde belendingen. Dat zijn de percelen, wegen en waterlopen die aan het betreffende perceel grenzen. In die protocollen worden als belending soms paden genoemd die op de kaart niet zijn ingetekend.

Reconstructie van oude wegen

en paden

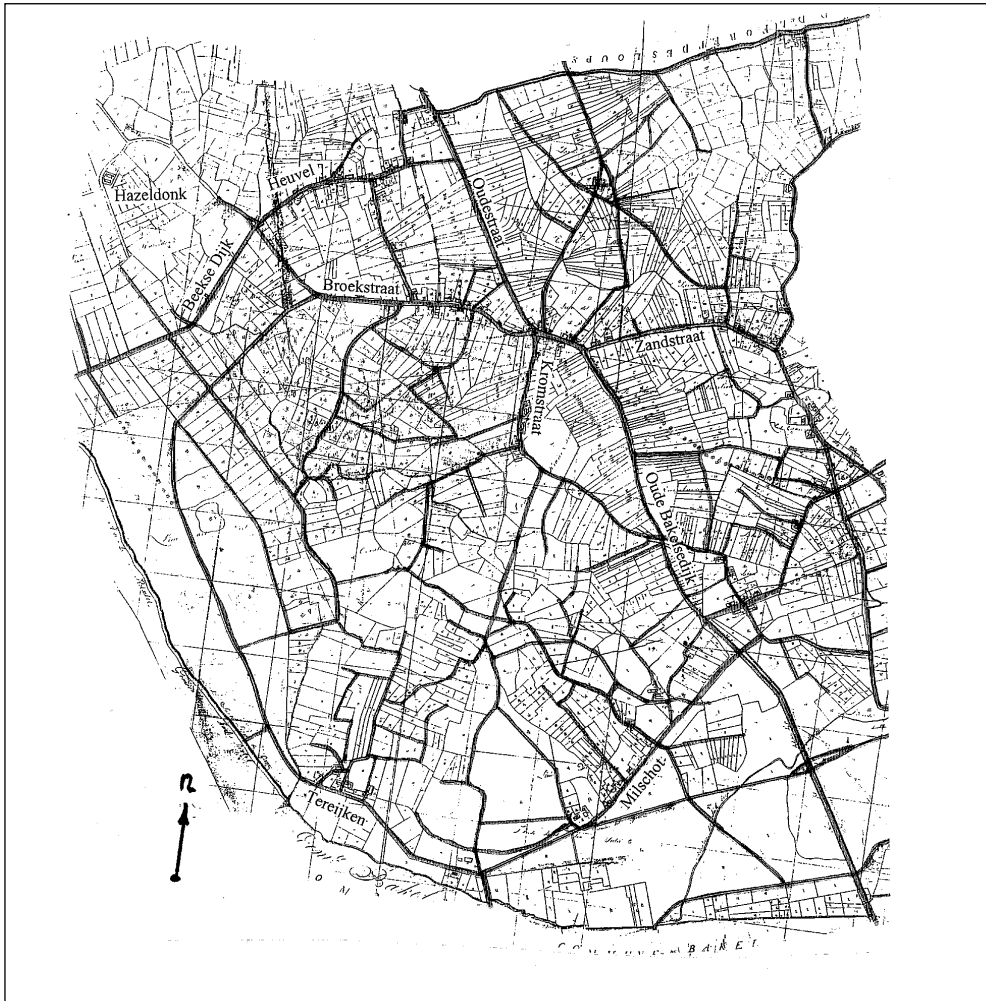
Het patroon van wegen en paden bepaalt voor het belangrijkste deel de structuur en daarmee de identiteit van een gebied. Tijdens de ruilverkaveling in de jaren 80 zijn de meeste kleine stegen en paden verdwenen. In veel gevallen is gelukkig de hoofdwegenstructuur ongewijzigd gebleven. In het gebied rond Boekent is dat ook grotendeels zo. Een paar wegen, die historisch gezien zeker tot de hoofdwegenstructuur behoorde heeft helaas de ruilverkaveling niet overleefd. Het gaat hierbij om het verlengde van de Kromstraat, die de begrenzing vormde van het akkercomplex De Kranebraken en ter hoogte van de kruising met de Leygraaf aansloot op de Oude Bakelsedijk. Ook het verlengde van de Kranebrakenseweg, die eveneens op het zelfde punt aansloot op de Oude Bakelsedijk is verdwenen. Ook na de ruilverkaveling zijn de ontwikkelingen doorgegaan. De Oude Bakelsedijk tussen de Ren en Hogen Aarle is inmiddels afgesloten en gemarkeerd met een bord "doodlopende weg". Bij de aanleg van de Zuid-Om zijn de voormalige Schenkstraat (de verbindingsweg tussen Boekent en Berglaren) en De Mortelse Pey onderbroken. Van beide wegen bestaan nog doodlopende stukken die het grote gevaar lopen te verdwijnen,

maar die oorspronkelijk tot de hoofdwegenstructuur van het gebied behoorden. Het zijn allen monumentale wegtracés, die het verdienen behouden te blijven, cq te worden gereconstrueerd.

In de ontwikkelingen van de laatste tijd van het buitengebied lijkt een kentering te komen en komen er steeds meer stemmen op om dat gebied meer toegankelijk te maken middels fiets- en wandelpaden. Op zichzelf is dat een positieve ontwikkeling. Gezien de cultuurhistorische waarden van het buitengebied verdient het hierbij aanbeveling om bij de aanleg van nieuwe fiets- en wandelpaden aan te sluiten bij de situatie van voor de ruilverkaveling. Niet zomaar nieuwe paden, maar paden aanleggen op tracés van de oude wegen en paden verdient verreweg de voorkeur. Herstel van in ieder geval de oude hoofdwegenstructuur wordt hierdoor mogelijk. Waar een wil is, is een weg.

Noten:

- 1 Henk Beijers en Geert-Jan van Bussel, Van d'n Aabeemd tot de Zwijnsput, toponiemen in de cijnskring Helmond vóór 1500 in naamkundig en nederzettingshistorisch perspectief; Helmond 1996, blz 217.
- 2 Anny van de Kimmenade-Beekmans, Weg Gemert-Bakel: Verhard in 1881, Gemerts Heem 1997, nr 1, blz 33.



Het oude netwerk van wegen en paden in het gebied van Boekent, Milshot en Tereijken. De ondergrond van de kaart is de kadastrerkaart van 1832. Het patroon van wegen en paden is gereconstrueerd aan de hand van dezelfde kadastrerkaart en oude topografische kaarten.