

WEGONDERHOUD IN BORNE ROND 1800.

De naam van Nederland in de periode van 1794 tot 1813 was de Bataafse republiek der Verenigde Nederlanden. De Fransen hadden het Nederlandse volk bevrijd van het juk van de adel. In hun eigen land was dit al in 1789 gedaan. Frankrijk had in 1794 aan stadhouder Willem V de oorlog verklaard. Omdat Willem V ook stadhouder van Overijssel was, raakte Overijssel dus ook in oorlog met Frankrijk. Frankrijk wilde ons bevrijden van de tirannie van de Prins van Oranje en ook hier "Vrijheid, Gelijkheid en Broederschap" brengen. Diverse vreemde troepen, Engelse, Hannoverse en Hessische, trokken door Overijssel om de Fransen tegen te houden, hetgeen dus niet lukte. In 1795 werden provisionele (=voorlopige) regeringen gevormd. De voorlopige Statenleden noemden zich provisionele representanten van het volk. Overijssel werd toen bestuurd door het "Departementaalbestuur van den ouden IJssel". In 1810 werd heel Nederland bij Frankrijk ingelijfd, waarbij de Fransen een aantal zaken naar hun bestel ook hier invoerden: de dienstplicht, een ander rechterlijk bestel, de Burgerlijke Stand, betere (rechtere) wegverbindingen. In 1811 werden de richteramten opgeheven en ontstonden de "mairies" die vanaf 1813 de burgerlijke gemeentes vormden.

De wegen voor 1800

De Romeinen hadden heirwegen aangelegd om hun legers te kunnen verplaatsen. De latere heersers, Koning Clovis, Keizer Karel de Grote, de bisschoppen van Utrecht, Keizer Karel V, Philips II en sinds 1581 de Staten, gebruikten waarschijnlijk allen, deze wegen voor hetzelfde doel. Handelsproducten zullen ook over deze wegen vervoerd zijn. Moeilijk is na te gaan welke wegen vanuit deze vroege middeleeuwen tot op heden zijn blijven bestaan. De wegen op de bijgaande kaart geven ons een beeld van de loop van de toenmalige verbindingen tussen de diverse steden, dorpen en buurtschappen.

De vroegere bisschoppen van Utrecht, die hier in Twente de kerkelijke en wereldlijke macht uitoefenden, hadden ook het recht van tolheffing op de wegen. Uit de tolopbrengst werden mensen betaald die bescherming dienden te bieden aan de reizende koopman. De tol werd geheven over de vervoerde goederen, dus niet over het gebruik van de weg. Het onderhoud van de wegen was een taak der plaatselijke plattelandbewoners. Tijdens en na de Franse tijd kwam daarin verandering. Over hoe dat in de omgeving van Borne in zijn werk is gegaan, leest u in dit artikel.

Het tegelijkertijd veranderen van veel zaken die al eeuwen op een bepaalde manier waren geregeld (en nog wel door vreemden) bleek erg moeilijk. De medewerking van de burgers was niet erg

hervormingen die het nodige geld kostte en waaraan zij dienden bij te dragen. Nu er vrijheid door de Fransen werd gebracht, keken de Nederlanders daar zeer argwanend tegenaan, want wie garandeerde hen dat de nieuwe toestand zo zou blijven en de adel niet weer zou "opstaan".

Door de Fransen ingevoerde veranderingen waaraan het volk niet van harte meewerkte, zien we onder andere in het onderstaande verhaal over wegonderhoud.

Uit een aantal besluiten op "holtinks" (= markevergaderingen) van de marke Zenderen en Bornerbroek heb ik er twee gelicht die over de wegen in en rond Borne handelen. Het gericht Borne bestond uit het dorp Borne, de marke Zenderen en Bornerbroek en de marke Hertme. Wat de goedsheren van de marke Zenderen en Bornerbroek d.w.z. diegenen die een stem, door hun bezit van eigendom in de marke hadden, op deze vergaderingen besloten hadden, werd in het markeboek opgetekend en middels pamfletten opgehangen. Voor de ongeletterden werden deze beslissingen na de kerkdienst bij "kerkensproake" aan het volk medegedeeld. De toehoorders hadden de plicht deze boodschappen aan anderen door te geven.

Verskil tussen dorp en platteland

Het dorp Borne had zijn eigen bestuurders bestaande uit: de richter, de onderrichter en zijn "setters". Dit bestuur had zijn eigen bevoegdheden en plichten, evenals dat van de marke. Alle grondbezit in het dorp was in handen van particulieren. Gemeenschappelijke grond in dorpen en steden was onbekend. De grond bij de erven (in de marke) was eigendom van de boer zelf of de goedsheer (de eigenaar van de grond), terwijl de rest van de grond gemeenschappelijk bezit van de marke was. De markebewoners gebruikten zowel de gecultiveerde als de nog woeste gronden voor het uitoefenen van hun beroep. Moesten ze daarom ook de wegen onderhouden? De dorpsbewoners gebruikten evenals anderen (de markebewoners) hun wegen in het dorp en de wegen op het platteland. Het onderhoud in de dorpen werd betaald uit de belastingen die hiervoor werden geheven. Dit onderhoudswerk werd uitbesteed en niet door de dorpsbewoners zelf verricht, dus dit was anders geregeld dan het onderhoud van de wegen op het platteland. De markebewoners moesten n.l. wel lijfelijk (met hun paarden en karren en zonder dat ze daarvoor werden betaald) hun wegen in de marke onderhouden. Belastingen die de plattelandsbewoners dienden op te brengen werden niet voor het wegenonderhoud in de marke gebruikt, die van de dorpsbewoners wel. Dit verschil nu stak de markebewoners.

Voor de Franse tijd was over dit onderhoud nooit "opstand" geweest en werd het verschil in financiering van het onderhoud gelaten aanvaard. De landrentmeester van Twente had de supervisie over de wegen in Twente. Dit nu had hij weer uitbesteed aan de markerichter in elke marke. In het voor- en najaar (maart en september) diende deze de wegen te inspecteren. Als er reparaties dienden plaats te vinden, werd het markebestuur

hiervan op de hoogte gesteld, waarna de betreffende wegen "opgemaakt" moesten worden. Hiervoor diende de boerrichter op bepaalde dagen en tijden, met het opgegeven aantal boeren, paarden en karren, zich ter plekke teervoegen om de wegen te egaliseren. Artikel 33 van een reglement uit 1777 geeft aan hoe die wegen er uit dienden te zien: *De weg moet in het midden iets hoger liggen in verband met de afwatering en aan een kant een sloot. De benodigde zandgrond moet van de naastgelegen gronden worden betrokken. De wegen moeten minstens 24 voeten (= 7,20 m) breed zijn, inclusief bermen en parallel ermee mogen eiken, beuken, essen en dennen groeien. De markerichters hebben de zorg voor het regelmatig "inlijken". In de dorpen en steden moeten de goten die door de straten lopen behoorlijk met planken worden afgedekt ('t riool-wezen was nog niet bekend). In maart, april, september en oktober moet bij goed weer aan de wegen worden gewerkt van 9 - 12 uur en van 14 - 18 uur. H.J. Bos verwalter (= vervangend) landrentmeester van Twente, wonende te Oldenzaal, was in de tweede helft van de 18e eeuw tevens markerichter van Zenderen en Bornerbroek en had vanuit deze laatste functie ook de eindcontrole op de doorgaande wegen in deze marke. Deze controles zijn te vinden in zijn nagelaten dagboek (Lit. 1). In de Franse tijd nu werden de burgers (en de boeren) mondiger en uitten dat door bij geschillen een advocaat te benaderen. Burgers die het met vroegere besluiten (helemaal of gedeeltelijk) niet eens waren, richtten zich tot de advocatuur. De advocaten op hun beurt (zij waren na de ondergang van de adel in hoger aanzien gekomen) stonden de eenvoudige burgers graag bij om hun rechten te claimen.*

De wegen

De wegen, zowel op het platteland als in de steden en dorpen in Twente moeten ook nog rond 1800 in zeer slechte staat zijn geweest. Met bakstenen bestrate wegen waren er nagenoeg nog niet, zeker niet op het platteland. Mogelijk dat in de hoofdstraten in een stad op het middengedeelte van de weg een plaveisel lag van kleine veldkeitjes. Door verkeer ontstond slijtage, waardoor onderhoud diende plaats te vinden. Deze onderhoudsplicht, zoals reeds gezegd, was in dorpen en steden anders dan op het platteland. Door het heffen van belasting op woningen en bijbehorende grond betaalde een dorping mee aan het onderhoud van bruggen en wegen. In de marke werd door eigen mankracht het onderhoud gepleegd en als er geld voor b.v. brugmateriaal nodig was, werd dit uit de markekas betaald. De markekas werd gevuld uit geïnde boetes voor verschillende vergrijpen van de markebewoners b.v. het zonder toestemming ontginnen van markegrond (die later door middel van een boete tot eigendom werd) en het laten grazen van vee op de gemeenschappelijk gronden.

Verschillen die er altijd al waren geweest, werden nu, in de Franse tijd en erna, aangevochten en er werd geprobeerd ze in eigen voordeel (anders) uit te leggen of om te buigen.

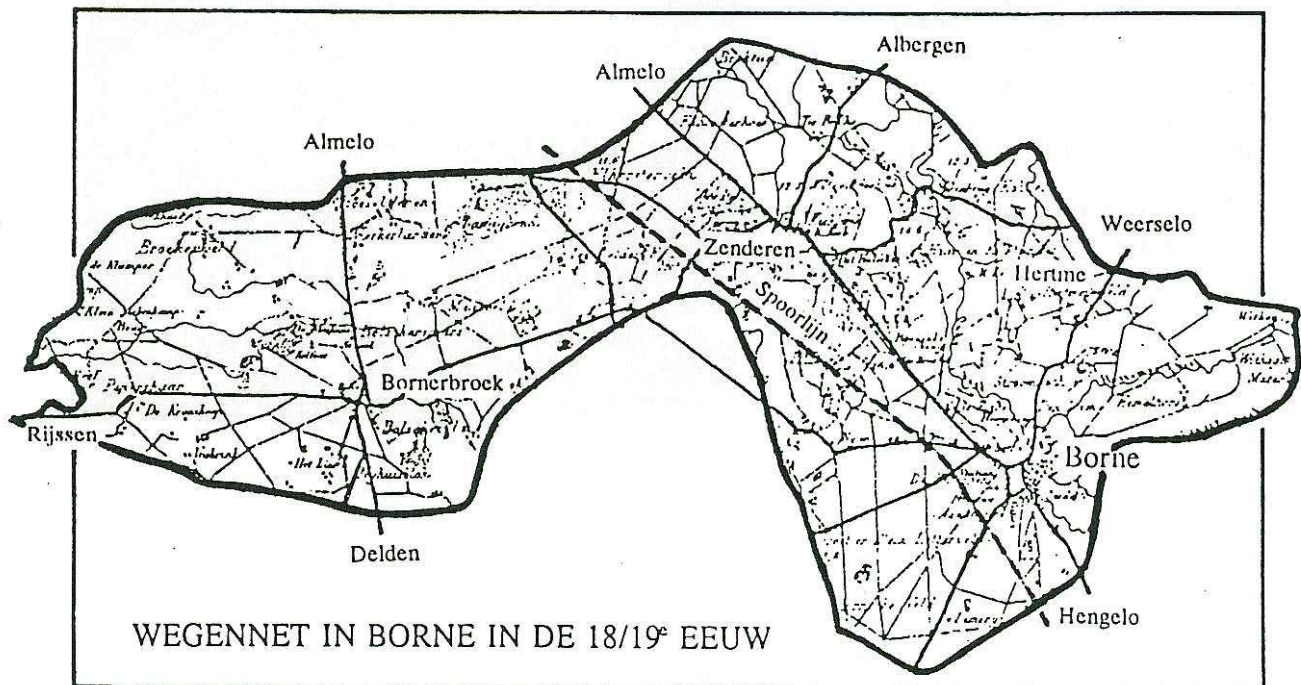
Voorbeeld van een veldkeienweg zoals die vroeger werden toegepast. Slechts een klein deel van de weg, een pad in het midden werd daarmee geplaveid.

Door de komst der Fransen werden dus veel zaken op de kop gezet. Ook de Twentenaren maakten gebruik van de nieuwe toestand en de aan hen geboden vrijheid b.v. door de advocatuur te raadplegen. Verschillen die er waren tussen, in dit geval, het dorp Borne en de Marke Zenderen en Bornerbroek, werden aangevochten.

G. Pennink (advocaat?) te Enschede schrijft op 18 november 1799 een brief aan het Departementaal bestuur van Overijssel (Lit. 2) waarin hij meedeelt dat de wegen op veel plaatsen in Twente in zeer slechte staat zijn en zulks voornamelijk omdat de sloten niet genoegzaam worden opgeruimd en ook de gaten niet genoeg worden aangevuld. Hij denkt dat de richters, wat de onderhoudsplicht van de boeren aangaat, teveel door de vingers zien. Laten we wel bedenken dat alle wegen zandwegen waren en door het verkeer van karren en wagens snel uitsleten. In de winter waren ze door mogelijk slechte weersgesteldheden, bijna onbegaanbaar. In warme zomers was dit ook het geval, maar dan door het mulle zand. Alleen in voor- en najaar waren ze redelijk te gebruiken. Onder andere waren de wegen van Borne naar Hengelo (= de Oude Hengelose weg, via "Klaas aan de brug" naar "Welberg" en daar de huidige Bornsestraat overstekend, via de Oosterbosweg en het Wilbert naar de Thiemsbrug in Hengelo) en de weg van Borne naar Delden (= de Oude Deldensestraat) in zulk eenen desolaten staat, dat men aldaar, zonder veel gevaar van ongeluk, niet kan passeren, en die niet anders dan door eene menigte takkebosschen er in te werpen passabel kan gemaakt worden. Zullende daarbij uitdrukkelijk moeten worden verboden, dat geene aarde van de weg of zoden van den oever daartoe worden gebruikt en geordonneerd om de takkebosschen met zand te bedekken. Pennink vraagt de richters de wegen binnen 14 dagen te controleren. Nalatigen dienen te worden beboet, waarbij niet naar de oude methode, dat een aantal boeren een bepaald stuk moet opmaken, dient te worden gekeken.



Iedere ingezetene moet hiervoor ingezet worden. Wat nu de oude methode was, valt op te maken uit een publikatie van 1799 waarin de Setters (de "gezeten" burgers en daarmee de dorpsbestuurders) van Borne: Abraham ten Kate, G. Meyling (onderrichter), Wessel Hofste, Jan Hemmeler, Steffen Neyenhuys, J.W. Meyer en Gerh. ten Have naar aanleiding van het bovenstaande een brief aan "den Burger Mr. J.W.Racer, provisioneel verwalter Drost van Twente" schrijven. Zij openen de brief met de aanhef "medeburger". Uit deze aanhef blijkt dat de gewone man de Franse leus "vrijheid, gelijkheid en broederschap" in praktijk brengt. Klaarblijkelijk voelen ze zich gelijk. Zij, burgers van Borne, zijn door de richter van Borne gelast de wegen in het dorp op te maken, waarvoor ook paarden en wagens nodig zijn. Dit nu is nieuw, want het onderhoud van de wegen in het dorp is altijd betaald uit de opbrengsten van de belastingen, en in opdracht en dus betaald, uitgevoerd.



De belangrijkste wegen in het Kerspel van Borne in het begin van de 19^e eeuw. In 1865 werd daaraan de spoorlijn Almelo-Salzbergen toegevoegd. Enkele doorgaande wegen kregen reeds een veldkeienbestrating, al was dat slechts in een smalle strook in het midden van de weg. Het geheel bestraten met klinkers stamt pas uit het einde van de 19^e en het begin van de 20^e eeuw.

Toen de richter dus opdracht gaf tot herstel, is dit door de inwoners vrijwillig(?) gebeurd, hoewel bepaalde delen door de boeren opgemaakt hadden moeten worden. Uit de dorpskas werden deze z.g. "spandiensten" betaald. Elke inwoner was betaling verplicht, zo stelt Racer, en hebben dat namelijk vanouds gedaan, waaruit herstel werd betaald. De dorpsbestuurders zagen de publikatie als een algemeen bevel, terwijl het de wetgever

onverschillig was wie het zou doen, als het maar gebeurde. Ze menen dan ook te moeten stellen en verzoeken dan ook, goed te keuren dat ze gewoon zoals ze gewend waren de straten, middels een jaarlijkse belasting, te blijven onderhouden. Wat er ook allemaal over het onderhoud gezegd zal zijn: de slechte wegen zijn toen zeker opgeknapt.

Tol

Een ander besluit van een holtink dat met de komst van de Fransen te maken heeft is uit 1807. Een holtink uit 1807 (Lit. 3) handelt over de tol die wordt geheven door "die van Borne". De goedsheren van Zenderen en Bornerbroek maken bezwaar dat Borne de "buitenmarksen" (dus mensen niet uit de marke Zenderen en Bornerbroek afkomstig) "tol-, vragt- en passagegeld" laten betalen, waarvoor ze toestemming van de Koning van Holland zouden hebben gekregen. Voor elk paard dat het dorp passeert moet nu een stuiver worden betaald, terwijl dat voorheen niet het geval was. De pachter van de tol (voor een vast bedrag per jaar werd de verwachte tolopbrengst verpacht) mocht dan dus geld vragen van de buitenmarksen. Omdat de dorpsbewoners altijd al uit eigen middelen (belasting door henzelf opgebracht) het onderhoud hadden betaald, mochten zij nu van de koning dus een kleine bijdrage heffen. De goedsheren van de marke zien hierin een ongelijke behandeling in vergelijking met de dorpsbewoners, omdat zij altijd met hun arbeid de wegen in de marke dienden te onderhouden. Er was dus een verandering opgetreden: voor 1799, de inwoners van het dorp betalen belasting en anderen (dorpsbewoners en ingehuurde boeren) voeren onderhoud en herstel uit tegen betaling. De markeboeren moeten de wegen en bruggen in de marke zelf onderhouden, eventueel met geld uit de markekas. Na 1799/1807: het dorp ontvangt weggeld of tol van anderen, waarmee (mede) de wegen in het dorp worden onderhouden. De marke daarentegen moet het onderhoud zelf blijven doen zonder dat ze een geldelijke vergoeding hiervoor ontvangt.

Hoe nu het verdere verloop na deze voorvallen is geweest betreffende het onderhoud der wegen is op het gemeentehuis van Borne in de diverse raadsbesluiten terug te vinden. Het onderhoud der wegen werd een zaak der gemeente. Op 6 augustus 1813 stuurt de "Sous Prefect" van het Arrondissement Almelo de onder dit Arrondissement ressorterende gemeentebesturen de opdracht zich te bezinnen over het onderhoud van de wegen in hun gemeente. Het Arrondissement stelt een oprichting van een fonds voor, waarin elke inwoner een geldbedrag dient te storten. Ook is het mogelijk met eigen lijf te werken of te komen helpen met paard en wagens (Lit. 4).

Het Provinciaal bestuur te Zwolle zendt in de maand september 1817 aan alle gemeentes een verzoek opgave te doen van alle hoofdwegen, buurtschapswegen, degene die het opzicht en het onderhoud hiervan heeft. Hetgeen voor de stad Oldenzaal heeft gegolden zal ook voor Borne en de andere Overijsselse gemeentes hebben gegolden (De auteur van dit artikel woont te Oldenzaal; red.). Het opzicht lag (voor Oldenzaal) bij de gemeente, het onderhoud van de wegen in de stad was voor de stadsbewo-

ners. De wegen in de buurtschappen (de Lutte, Berghuizen en Beuningen) door de buurtschappen, welke door tekens waren afgebakend (Lit. 5). De toenmalige zandwegen "versterkt" door takkebossen, zijn naderhand vervangen door macadamwegen" (zand met puin vermengd, o.a. kapotgeslagen veldkeien) die op hun beurt weer werden vervangen door wegen geplaveid met basaltblokken (kinderkoppen) en gebakken klinkers. Bij deze wegen werd niet de gehele wegbreedte bestraat, maar een beperkt gedeelte in het midden. Vijftigplussers onder ons kunnen zich deze straten en wegen in Borne nog herinneren. Menig Twentenaar die met de fiets, auto of bus de Grotestraat in Borne, in het niet zo heel verre verleden (en nu weer) neemt, zou zich door de aanwezigheid van veel "oneffenheden", in de tijd van toen kunnen wanen.

G.A.B. Nijhuis

Literatuur:

1. Oud Archief Oldenzaal OAG 357.
2. RAO Zwolle Staten Archief 3.1 /5824.
3. RAO Zwolle Staten Archief 3.1 /3864.
4. Archief Stad Oldenzaal AG 31.
5. Archief stad Oldenzaal AG 36.



ONZE OUDE STEFANUSKERK NADER BEKEKEN 3

(Be-)graven.

In de vorige twee afleveringen heb ik verteld over een aantal muurschilderingen. Deze keer wil ik samen met U de vloer van de kerk nader bekijken. Het zal U wel eens zijn opgevallen dat op het koor, wanneer U daar op de ongelijke stenen hebt gelopen, vroeger adellijke dames en heren werden bijgezet. Voordat we naar de vier priestergraven gaan kijken, eerst Uw aandacht voor bijgaande afbeelding van een chique begrafenis "bij toortslicht". In 1714, volgens een oud diaconieboek, werd Agnes van Coeverden, douarière (= adellijke weduwe) van Carel Otto Scheele, in deze kerk ook bij toortslicht bijgezet in het koor. Van een dergelijke begrafenis vond ik in het boek "Erfenis onzer voorouders" bijgaand plaatje dat de sfeer goed weergeeft. De opbrengst, na verkoop van het rouwlaken dat voor de bijzetting van genoemde douarière werd gebruikt, mocht later door de diaconie worden verdeeld onder negentien armen.

Maar nu gaan we toch door naar de vier priestergraven die ook in deze kerk te vinden zijn. Van twee van de vier voorgangers zijn de namen bekend. Van de graven van de twee onbekenden weten we alleen dat het priestergraven zijn.

- No. 1: Hierop staan, bovenaan, twee huismerken.
- No. 2: Hierop staat een gegraveerd leliekruis op een boog.
- No. 3: Van deze steen is bekend dat hij is gemaakt voor een in 1557 overleden Rooms-Katholieke priester en wel, Everhardus Mertens, Pastor hujus ecclesia (= van deze kerk).