

Langs dorpse wegen en straten

Jaap Grootenboer

Het Architectuurcentrum Twente organiseerde op 15 oktober 2009 in Borne een themabijeenkomst: *Het recht van de Rondweg*. Eén van de sprekers was Jaap Grootenboer. Hij belichtte de historie van het vervoer en de staat van de wegen in en rond Borne. Op verzoek van de redactie heeft Jaap zijn lezing ter beschikking gesteld voor publicatie in *Boorn & Boerschop*.



De oude weg van Borne naar Delden over het Bokdammerveld ¹

Inleiding

Het is niet de bedoeling, om platgetreden paden te bewandelen, om vooraf in stijl te blijven. Bijvoorbeeld: De oude, historische kruising in het oude deel van Borne is kalm en ongevaarlijk? Laten we zeggen, dat de Meijershof dat kruispunt heeft? Een weg vanuit het zuiden, vanuit Hengelo, via de Oude Hengeloseweg, over de Ennekerdijk naar Weerselo, want verder dachten de vroegere bewoners niet. Ze moesten in vroegere tijden immers alles lopen. De weg van west naar oost, was belangrijker en die geven we meer aandacht.

Over smalle paden lezen we wel in de kronieken uit de middeleeuwen, toen handelaars soms te voet, soms te paard langs landwegen hun weg moesten vinden. We lezen dan over eindeloze dagen van voortbewegen, van gevaren op de weg en van vrees voor allerlei struikrovers. Je ging in die tijd echt niet op pad zonder wapens. Belevissen in die tijd worden wel eens in geromantiseerde vorm meebeleefd bij het zien van films als "Robin Hood" en zijn trawanten, die op enge momenten als rijpe appels uit de bomen vallen om rare dingen uit te vreten met de passerende reizigers. De belangrijke handelsverbinding van west naar oost in de middeleeuwen liep van Amersfoort, over Deventer naar Duitsland. De handelaars passeerden dus Twente en Twente gold toen als een grote wildernis van heidevelden en moerassen. Tot rond 1650 volgde men nog steeds die smalle paden door de wildernis. Men probeerde zo snel mogelijk de toenmalige schaars bewoonde wereld te bereiken.

Door de wildernis

Wie de Hottinger kaart van ongeveer 1780 bekijkt, raakt wel overtuigd van de haast onmetelijke ruimte aan moeras en heide. Soms was er geen doorkomen aan. Niet door Twente. Niet door Oost Gelderland. Bijvoorbeeld: Prins Maurits, die in 1597 uit militaire overwegingen een eigen x-stedentocht organiseerde deed er vier dagen over om van Bredevoort naar Enschede te komen. Dan hebben we het over veertig kilometer. Dat is dus tien kilometer per dag. Nu was het veroveren van Enschede voor de prins een zacht gekookt eitje. Enschede had maar één kanon, al was het een hele grote! De wegen waren aan het eind van de achttiende eeuw nog niet veel veranderd.

Dat Twente als een wildernis werd beschouwd blijkt wel uit een uitspraak van de reiziger Gijsbert Karel van Hogendorp die in zijn reisverslag opmerkte: "De oppervlakte van Twente bestaat voor het grootste deel uit onafoogbare heidevelden". Zo schreef hij dat hij over deze zandwegen met zijn zware reiskoets met vier paarden had gereden: "gekrooijen en gehots!". Hij kon wel eens een beetje gelijk hebben gehad, wat rond 1800 was slechts 8% van de Twentse grond bouwland! In de zomer waren de smalle wegen vaak moeilijk begaanbaar door het droge en dus rulle zand. In de winter was het niet minder erg. Twente was en is natter dan men soms denkt. Het water van de Oldenzaalse Hoogte stroomde naar beneden en vulde het Looledal en het zo door de geologen genoemde "Hengelose bekken"; een gebied, globaal gesitueerd tussen

Borne en Hengelo kreeg veel water. In die vochtige winters stond in de marke Borne soms 320 ha grond onder water. Ter vergelijking: In Ambt Delden was dat zelfs 4.000 ha. {De boeren hadden er niet direct problemen mee: het terugtrekkende water liet altijd een laag vruchtbare klei achter}.

De scheepvaart

De eerste (handels)wegen waren vooral vaarwegen. Wegen van hier naar daar zijn niet alleen van belang voor de bewoners ter plaatse. Wegen zijn juist voor de economie van groot belang. Dat heeft te maken met afstand, afzet en levertijd. Vooral de productiegebieden, die hun waar willen afzetten in steden, waar de markten zijn, hebben belang bij een goede doorstroming van het {handels}verkeer. In Twente was de organisatie van wegverkeer secundair in de tijd van vóór de wegverharding. Vrachtvervoer geschiedde vooral via de scheepvaart.

Twente was werkelijk dooraderd van allerhande beken, maar niet elke beek was geschikt voor de handelsvaart. "De Bijenkorf" ligt dicht bij de straten Schoener en Aak, maar een schoener is een driemaster, die kon echt niet de Bornse beek bevaren en een aak kon er met geen mogelijkheid zijn draai vinden. Waarschijnlijk vond de toenmalige straatnamencommissie namen als pot en zomp niet fraai genoeg.

In het vroege voorjaar en de herfst stroomde er wel water in de beken. De Regge had soms zelfs een breedte van een kilometer. Water genoeg. In de eerder genoemde periode was er zelfs sprake van een levendige scheepvaart op de Loollee en de Bornse beek is daar dan weer een zijtak van. Hoewel er ook dan niet van een geregeld scheepvaartverkeer kan worden gesproken, was het varen, zelfs ook onder zeil, nog redelijk te doen. Vooral in de zeventiende eeuw, toen de fabricage en de handel in textiele goederen, onder andere vanuit Borne fors toenam, en de "import" van turf van Vriezenveen naar Borne aantrok, was redelijke scheepvaart van belang. Vooral in de achttiende eeuw stijgt de linnenproductie behoorlijk. Afhankelijk van het klimaat in de genoemde jaargetijden, was de afstand overbrugbaar en de levertijd in de hand gehouden.

Maar in de zomertijd! Dan regent het meestal minder hard. Dan leveren de vele stromen en stroompjes steeds minder water. Borne was met zijn beek en kleine haven aan de Marktstraat afhankelijk van de Loollee en de Loollee van de Regge. Men probeerde toch nog weg te komen met een reeks van sluisen en sluisjes en met het opwerpen van noodstuwdammen. Hoe dat in zijn werk ging? Stelt u zich voor: Acht tot tien mannen leggen een flinke dam in de rivier of de beek. De schippers zien het werk en weten drommels goed, dat het karwei wel anderhalve dag kan duren, tot de rivier achter de dam drie tot vier voet is gestegen. Dan werd de dam weer doorstoken en de schuiten dreven dan een eind met de stroom mee, waarna de hele procedure weer begon. De geoloog en dichter Staring stond er eens bij en keek ernaar! Geen wonder, dat onder die omstandigheden de reis van Almelo naar Zwolle veertien dagen kon duren. Bedenk daarbij, dat er tussen datzelfde traject ook nog veertien sluisen en sluisjes waren. Meestal was er in de buurt wel



Ondergelopen landerijen tussen Borne en Hengelo in de jaren '30

ergens een schippersherberg om het oponthoud wat op te vrolijken. Nog bekende namen van dergelijke herbergen zijn: Klaas aan de Brug, Binnen Gait, Schuylenburg, Houtman, Rappert en Carelshaven. Bij verschillende van die schippersherbergen stonden eenvoudige houten hijskranen om te laden en lossen. Dan waren er nog de sluisen! Sluisen waren er ook in Borne, één aan de noordzijde. Het viaduct over de toegangsweg naar de wijk Stroom Esch draagt niet voor niets de naam De Sluis. De sluis had een groot rad, waarmee de schuif kon worden opgetrokken. Luuk, de lantaarnopsteker zorgde voor het omhoogtrekken van de schuif. Ook bij Klaas aan de Brug was een dergelijk instrument. De wachttijd bij het stijgen van het water duurde een

poosje. Het zal wel gelijk zijn geweest als bij het opwerpen van de noodstuwdammen. Dan stijgt voor de schippers niet alleen het water, maar dan stijgt bij de schippers ook het adrenalinegehalte. Dat er onderling soms gewelddadige conflicten konden uitbreken bij de noodstuwdam en de sluis laat zich raden. Iedereen probeerde met de bootneus vooraan te komen om zo snel mogelijk mee te kunnen stromen met de rivier. Dan heeft het wachten in de kroeg van bijvoorbeeld Klaas aan de Brug ook zijn negatieve zijde. Een reeks borrels verhoogt de agressie of zo iets.

Wie het verslag uit 1800 van Goldberg, een soort minister van binnenlandse zaken ten tijde van de regering van na de revolutie van de patriotten, leest, komt tot de conclusie, dat het met de wegen, ook de waterwegen slecht gesteld bleef. Het was niet alleen de schuld van het klimaat, niet de schuld van weinig water in de zomer of ijsgang in de winter. De textielondernemingen lieten het vlas roten in het water en de overblijvende rommel werd niet weggehaald. Weelderige zomergroei van waterplanten zorgde voor weerstand. De leerlooier Gerrit Bootsman gebruikte de beek als afvoerkanal voor zijn rommel. Maar ook Spanjaard loosde op de Bornse beek.

De doorgestoken noodstuwdammen werden niet weggewerkt. De noodkreet van alle elf ondernemers in Borne was gelijk: haal als overheid {de overheid moest toen blijkbaar ook opdraven voor het oplossen van deels zelf veroorzaakte vertragingen} alle hindernissen weg te werken. Dit in 1800 geschreven document vermeldt ook de zeer gebrekkige verbinding met Hengelo.

Oldenzaal en Enschede waren ook niet per bootje bereikbaar. Gijsbert Karel van Hogendorp, die we al eerder hebben leren kennen, had bepaald geen hoge pet op van de politieke leiders van Twente. Hij probeerde als landsbestuurder de waterverbindingen te verbeteren ten behoeve van het waterverkeer, maar *“onkunde, onverstand, persoonlijke belangen hebben niet tot het gewenste resultaat geleid”*. Dan toch maar over de weg?

Het wegvervoer

De wegen, ook de doorgaande wegen hadden dus lange tijd voor het vervoer een secundaire functie. De spaarzame reizigers hadden, voor zover ze dit in geschrifte hebben achtergelaten, heel veel moeite met hun tocht naar Twente. In 1769 is er

nog sprake van een discussie tussen Borne en de marke Hasselo over de gang van zaken. Dat is te lezen in het markeboek Hasselo en wel op 22 mei 1769. Daarin meldt de markerichter, dat *“de weg tusschen Oldenzaal en Borne ofschoon en gemeene Heerenweg en postroute egter vooral des winters niet dan in het uiterste gevaar te passeeren is”*. Met deze herenweg wordt de Deurningerweg bedoeld. Zoals gezegd: de onverharde wegen speelden tot ongeveer 1850 een ondergeschikte rol.

Maar al die tijd bleef er toch vervoer per as bestaan. Beroemd waren de zo genoemde hessenwagens: kolossale karren, getrokken door vier of meer paarden. Menigmaal reden er wagens in colonne naar de provinciehoofdstad, om hun lading daar over te laden voor verder transport naar Amsterdam en verder. Ervaren karlieden voerden de wagens over de moeilijke wegen naar Zwolle. Het waren waarschijnlijk beroepskoetsiers. Zenderen telde 11 karlieden, evenals Oldenzaal. Maar Haaksbergen telde er nota bene 58! Maar het bleef behelpen! Willem de Clerq vertelde in 1812 over één van zijn belangrijke tochten naar Twente als secretaris van de Nederlandsche Handel-Maatschappij: *“Het terrein zelf is bewegelijk, dat men per wagen over de weg gaat en het water ziet klotsen in de sloot”*.

In 1813 ligt er een voorstel om de weg van Deventer naar de Duitse grens te verharderen. In de negentiende eeuw komt er een verandering. Het is vooral in dit geval de voortvarende aanpak van koning Willem I. Die had zijn vaderlijke beleid juist gericht op een snelle ontwikkeling van de vaderlandse economie. Vanaf die tijd begon men op provinciaal niveau met de verharding van de zeer belangrijke doorgaande wegen Zwolle –Heino – Raalte – Wierden en Almelo en verder {het is net of je in de trein zit en passerende stations opnoemt!} en de grote heerbaan Deventer – Holten – Markelo – Goor – Delden – Hengelo en verder. Ook langs 's heren wegen liep het niet allemaal vlot. Aan de wegen zijn hindernissen te merken. Dat waren de vele tollens. Tussen Zwolle en Almelo telde men er



Voormalig schipperscafé Klaas aan de brug. Op de voorgrond de brug over de Bornse beek

12 en tussen Deventer en Oldenzaal 11 stuks. En dan ook nog het nodige oponthoud bij de vele herbergen en uitspanningen onderweg. Willem de Clerq (*1795 - †1844) herinnert zich dat goed: *“Niets vermoeide me meer dan de manier van postillons om bij alle herbergen te stoppen en om hen van voldoening stralend gezicht te zien krijgen na een hoeveelheid brandewijn”*.



De weg van Zenderen naar Almelo voor 1905

De wegverharding en de wegverlegging in Borne vond in 1834 plaats. Dan wordt de oude kern van het dorp ontzet door de aanleg van het verharde deel vanaf het huidige Dorsetplein naar de aansluiting op de wegen naar Hengelo en Deurningen.

Met de verharding van de wegen begon tegelijkertijd ook de achteruitgang van de handelsscheepvaart. In 1886 was er in Borne al geen sprake meer van een geregistreerde scheepvaart. Tot 1896 voeren nog Vriezenveense schepen, geladen met turf, naar Borne en de kleine haven aan de Marktstraat en legde aan voor het schipperscafé 't Steertje van Wegter, die ook zijn eigen turfschuur kon vullen. Er moet nog ergens een vage herinnering zijn aan een schippersgilde: een rode pijpentest uit 1744. In 1898 was er geen vaart meer mogelijk en tot vandaag de dag stroomt er, als vanouds een zeer smalle Bornse beek onder het dorp door en bovengronds achter de tuinen van de Abraham ten Catestraat en zo als het hoort: in de zomer droog en in de winter met water gevuld. Het transport per as heeft vanaf die tijd het hele transportsysteem overgenomen.

In 1865 wordt de spoorlijn Almelo – Salzbergen geopend. Enkele jaren later volgt de aansluiting van deze spoorlijn met het spoorwegnet vanuit het zuiden. Daarmee is vooralsnog het hele transportprobleem opgelost. En enkele bedrijven uit Borne maken gebruik van deze nieuwe verbinding. Zij verplaatsen hun bedrijven naar Hengelo. Geheel volgens de regel: de infrastructuur bepaalt de vestiging van bedrijven. Het is niet anders.

Tenslotte

Van de onafzienbare heidevlakten is weinig over. De moerassen zijn, op een klein hoekje na, droog gelegd. Alle waterwegen zijn, mede dank zij het Waterschap Regge en Dinkel goed onder controle.

In verhouding zijn flinke delen van het Twentse land geasfalteerd. De A1 levert zo'n brede strook en ook hier gaat het om de infrastructuur en om werkgelegenheid te bevorderen. Zeggen ze.

Het wordt tijd om wat voorzichtiger te worden. Het is de vraag, of de veel geroemde retentiegebieden voldoende alternatieven bieden, om extra rust, ruimte en levenskracht te creëren. De boog kan niet altijd economisch gespannen zijn.

Gebruikte literatuur:

- 1 Fotograaf: A.B. ter Brake
De foto is gepubliceerd in: *Twente toen en nu, 1 Langs weg en vaart*. Zwolle 2009, uitgeverij Waanders.
- Beschrijving van de historisch-geografische en een inventarisatie van beeldbepalende panden in de gemeente Borne, Zwolle 1989;
 - Dr.E.J. Fischer – Fabrikeurs en fabrikanten, Utrecht 1981;
 - G.A.B. Nijhuis – De water- en wegverbinding via Woolde, in Oald Hengel, februari 1994;
 - Drs. G.J. Schutten – Varen waar geen water is, Hengelo 1981;
 - Th. Van Engelen en F.M.M. Hendrickx – Fabrieken en trafieken in het Departement van de Oude IJssel {De Goldberg enquette} 1800
 - Dr.A. Hulshof, Samenleving en onderwijs te Borne in de 19^e eeuw, Hengelo z.j.
 - J. Haverkate – *Twente toen en nu, 1 Langs weg en vaart*. Zwolle 2009, uitgeverij Waanders