

De handelsweg door Borne

Frans Claas

“Verwondering is het begin van alle wetenschap”, zo leerde ik van mijn gewaardeerde filosofieleraar Pater Martinianus bijna 45 jaar geleden al. Verwondering leidt tot nieuwsgierigheid en de drang naar (meer) kennis over het onderwerp van je verwondering.

Hoe waar deze stelling is werd ik me weer bewust toen mijn vrouw en ik enkele jaren geleden de Lange Afstandswandeling Marskramerpad (Nederlandse deel) / Töddenweg (Duitse deel) liepen, waarvan het traject Deventer – Osnabrück ook bekend staat als Handelsweg. Deze Handelsweg loopt ook door de gemeente Borne en dan vooral over rustige, rustieke weggetjes in het buitengebied. Daar begint de verwondering over het feit, dat zo’n, vroeger toch belangrijke weg, niet door het dorp liep, maar door het buitengebied. Dat roept vragen op over hoe de Handelsweg en in bredere zin de handelswegen ontstaan zijn, wie er gebruik van gemaakt hebben en waarom zo’n weg niet door het dorp liep. Dat zou je toch verwachten met het oog op het handelsdoel (waren aan de man brengen) en de mogelijkheden voor logies en overnachting.



De Hessenweg van Osnabrück naar Deventer.

Ten behoeve van de inzichtelijkheid heb ik er voor gekozen om het onderwerp onder te verdelen in twee artikelen, namelijk één over het ontstaan en de ontwikkeling van handelswegen en het tweede over de vraag wie er gebruik van hebben gemaakt. Het tweede artikel over de gebruikers van de handelswegen en met name de Tödden, de handelaren uit het naburige Duitsland, verschijnt in één van de volgende uitgaven van “Boorn & Boerschop”.

Het ontstaan van de handelswegen

Handel is van alle tijden. Al in de vroegste historie van de mens waren uitwisseling van goederen, waren en kennis onontbeerlijk om te bestaan. Reeds in de oertijd ontstonden door én voor deze uitwisseling sporen en paden, die op hun primitieve wijze de eerste “handelswegen” genoemd kunnen worden. Handel, in welke vorm dan ook, betekende tevens communicatie¹⁾, een elementaire voorwaarde voor ontwikkeling. Handel en communicatie, die in wezen dus twee kanten van dezelfde medaille zijn, hadden dan ook baat bij goede verbindingen.

De Romeinen hebben daarin pionierswerk verricht. Hoewel hun primaire doel natuurlijk was om hun legers zo snel mogelijk te kunnen verplaatsen, waren hun relatief goed aangelegde en onderhouden wegen ook van grote betekenis voor de handelsuitwisseling. Hun manier van wegebouw zette dan ook de maat voor latere wegebouw, die cruciaal zou blijken voor de ontwikkeling van de handel.

In De Lage Landen, in de Romeinse tijd een uitgestrekt, moerassig en ontoegankelijk gebied, legden de Romeinen een paar Limeswegen (grenswegen) aan; de belangrijkste lagen langs de Rijn en de Maas. Behalve dat deze wegen letterlijk uiteindelijk allemaal naar Rome liepen, verbonden zij voor die tijd belangrijke plaatsen met elkaar, zoals Tongeren, Maastricht en Nijmegen, maar ook Keulen, Xanten, Nijmegen, Utrecht en Leiden. Ideaal voor de handel in die tijd.

Een latere zeer belangrijke periode voor de handel is de Hanzetijd, die zo’n vijf eeuwen geduurd heeft, van midden 12^e eeuw tot midden 17^e eeuw. Het Hanzeverbond, een stedenverbond (in Overijssel b.v.

Wat zijn Limeswegen?

De Romeinse Tijd omvatte de periode van 50 v. Chr. – 400 na Chr. Een Limes was een Romeinse grens, die bestond uit een verdedigingslinie van forten (castella) en wachttorens. De meest noordelijke grens van het Romeinse Rijk liep min of meer langs de Rijn (toen Rhenus geheten) en eindigde bij Katwijk aan de Noordzee.

Langs de Limes liepen de zogenoemde Limeswegen, die noodzakelijk waren voor de legerverplaatsingen, het transport en de bevoorrading. Handelaars maakten graag gebruik van deze wegen, want naast het feit, dat ze goed onderhouden werden, stonden zij ook onder voortdurende militaire bescherming. Deze wegen waren dus relatief veilig over grote afstanden. Overigens gold dit ook voor andere belangrijke verbindingswegen in het Romeinse Rijk. Voor de handel dus het neusje van de zalm!

Kampen, Zwolle en Deventer) dat geheel Noord-Europa omvatte, kon bloeien door de verbeterde schepen en de natuurlijke waterwegen als de zeeën en rivieren. Alle belangrijke Hanzesteden lagen dan ook aan het water. Ook over land vond er vervoer plaats, maar gezien de slechte staat van de meeste wegen, ging de voorkeur uit naar vervoer over water.

In het Hanzesysteem kende men de zogeheten principaalsteden en bijsteden. In onze regio waren Deventer en Zutphen principaalsteden. Bijsteden van Deventer waren Almelo, Delden, Diepenheim, Goor, Oldenzaal, Ootmarsum, Rijssen en Hasselt. Bijsteden van Zutphen waren Doesburg, Doetinchem, Groenlo en Lochem. Voor een goed begrip van de ligging van de handelswegen in onze regio is het belangrijk om dit te weten, omdat de connectie tussen deze plaatsen van invloed was op de loop der handelswegen, met name van de Hessenwegen en hun aftakkingen.

De oude handelswegen zijn niet door een centrale overheid aangelegd²⁾, maar ontstaan door de behoefte en het gebruik ervan. Omdat veel land woest, moerassig of anderszins vrijwel onbegaanbaar was, bleven eenmaal ontstane wegen vaak eeuwenlang dezelfde loop hebben.

Een sprekend voorbeeld daarvan zijn de zogenaamde Hessenwegen. Deze wegen zijn vernoemd naar de Hessen, afkomstig uit Duitsland, die sedert vele eeuwen de vrachtvervoerders van Europa waren en deze wegen dus vele honderden jaren gebruikten. In de loop der tijd ontstond er op die manier een handelswegennet, waarvan de Hessenwegen de "hoofdwegen" waren. De meeste wegen liepen van Oost naar West.

De Hessen vervoerden grof aardewerk (zoals 'room-en bötterpötte'), glaswerk ('apothekersflesschen'),

De Hessen waren herkenbaar aan hun karakteristieke verschijning:

"Een Duitse pijp in de mond, hun verkleurde zwarte flaphoed op het hoofd, gekleed in een blauwe kiel (hessenkiel), hoge lederen rijgschoenen aan hun voeten waarvan de dubbele zolen met grote nagels (tatzen) beslagen waren en waarboven grijze linnen slobkousen³⁾".



Hanzestad Osnabrück

zwartzel ('tonnetjes zwart') en textiel, maar ook hout en huiden.

In de Middeleeuwen liepen de voor onze regio belangrijkste handelswegen als volgt:

- Bremen, Lingen, Nordhorn, Ootmarsum, Almelo, Deventer en verder naar Amsterdam
- Hannover, Osnabrück, Steinfurt, Oldenzaal, Delden, Goor, Deventer en door naar Amsterdam.
- Münster, Coesfeld, Vreden, Borculo, Zutphen en via Deventer door naar Amsterdam.

Deze belangrijke Hessenwegen hadden uiteraard ook weer hun vertakkingen en verbindingen. Een voor onze regio heel belangrijke aansluiting was de verbindingsweg van Münster naar Steinfurt, waardoor de handelsweg via Oldenzaal, Delden en Goor van nog grotere betekenis werd.

Bij Oldenzaal was er een aftakking van de hoofdroute, die voor Borne interessant is, namelijk de aftakking naar Almelo (en verder naar Deventer of Zwolle). Deze aftakking liep via Gammelke, Saasveld, Hertme, Weleveld en Zenderen naar Almelo.

Reeds in de Middeleeuwen was er dus een belangrijk handelswegenstelsel, dat ontwikkeld was door enerzijds de behoefte en noodzaak voor het drijven van handel en anderzijds door de landschappelijke (on-)mogelijkheden. Bij het woord "weg" moet er niet gedacht worden aan mooie geplaveide wegen, maar aan paden, die breed genoeg moesten zijn om de Hessenwagens over te laten rijden. De paden werden vaak kapot gereden door de zware wagens, waardoor ze vaak moeilijk begaanbaar waren. Er moesten dan ook flink wat paardenkrachten aan te pas komen om de meestal zwaar beladen wagens



Een Hessenwagen

voort te trekken. Een span met zes paarden was geen uitzondering⁴⁾.

De ontwikkeling van de handelswegen in de 19^e en begin 20^e eeuw

Het belang van goede doorgaande wegen werd al in de 17^e eeuw ingezien. De toenmalige wegen, die meestal onverhard waren, hadden veel te lijden van de zware Hessenkarren, maar ook van de weersomstandigheden. Regen, sneeuw en vorst maakten de wegen soms onbegaanbaar.

In de 17^e eeuw werd dan ook begonnen met de aanleg van trekvaarten, maar ook van zogenoemde trekwegen, die de toenmalige economische centra met elkaar verbonden.

Een belangrijke stap was de interprovinciale samenwerking ten behoeve van een uniforme asbreedte van de trekwegen, die in die eeuw zijn beslag kreeg. Holland, Utrecht, Gelderland, Overijssel, Drenthe, Groningen en Friesland kregen zo een uniforme breedte van het wagenspoor, die vastgesteld werd op 1,28 meter (later in Gelderland en Overijssel teruggebracht naar 1,21 meter).

Het internationale wegtransport hield zich overigens niet aan het Hollandse spoor, omdat de Hessenwagens heel grote afmetingen hadden. Zij hadden een spoorbreedte van 1,73 meter. Deze Hessenwagens werden vaak voortgetrokken door 5 of meer hengsten. Zij brachten goederen uit Centraal-Europa of Italië via Duitsland naar Nederland en België (m.n. Antwerpen). Omdat deze wagens niet over het Hollands spoor konden, bleven zij ook in die tijd en nog lang erna hun eigen wegen volgen.

Qua handelswegen waren er begin 19^e eeuw dus - buiten de waterwegen - de Hessenwegen en de trekwegen. Van deze laatste maakten vooral de post-

wagens⁵⁾ gebruik. Het postverkeer heeft er, meer nog dan de Hessenwegen, voor gezorgd, dat er in het begin van deze eeuw gesproken kon worden over een samenhangend verkeersnet in ons land. Uiteraard werd dit verkeersnet ook gebruikt voor personenvervoer.

In de Franse tijd (1795 – 1813) ontstond er iets van een beheersstructuur voor het wegennet. Tot 1795 waren er in De Nederlanden slechts een paar korte trajecten bestraat, waarvan er geen in onze regio lag. De Fransen, die al eeuwen de toonaangevende wegbestraters van Europa waren en het belang van goede wegen onderkenden⁶⁾, zijn begin 19^e eeuw begonnen met een voorzichtige classificatie van

wegen, waarbij het begrip 'rijksweg' ontstond. Na 1806 kregen steeds meer bestaande belangrijke wegen bestrating en in 1810 begon de aanleg van het rijkswegennet. Dit plan was gebaseerd op twee te onderscheiden wegen, namelijk de wegen van de 1^e klasse en de wegen van de 2^e klasse. De wegen der 1^e klasse waren de zogeheten rijkswegen, de wegen der 2^e klasse waren de provinciale wegen.

Aan het eind van de Franse tijd werd er nog één zogenoemde Route Impériale ontworpen, namelijk de weg Amsterdam-Deventer-Twente-Berlijn. Helaas voor Twente is de uitvoering pas veel later tot stand gekomen en moest Twente dus nog even geduld hebben alvorens er een verharde doorgaande weg zou komen. Dit werd gerealiseerd in 1828, toen de Rijksweg 1⁷⁾ van Amsterdam via Deventer, Hengelo naar Nordhorn (die dus in grote lijnen de oude handelsweg route volgde!) voltooid was.

Qua kanalen is te melden, dat in 1886 het kanaal Almelo – Nordhorn gereed kwam en het Twentekanaal in 1938 geopend werd, althans het gedeelte tussen Zutphen en Enschede. De aftakking naar Almelo liet toen nog 15 jaar op zich wachten; dat was pas in 1953 helemaal klaar.

Tussen 1800 en 1850 werd een dertigtal wetten en besluiten aangenomen, die duidelijkheid brachten over de zeggenschap en het onderhoud van de wegen⁸⁾ alsmede de financiering ervan. Langzamerhand verbeterde daardoor het wegensysteem en kreeg het vervoer per as een hogere status.

Dat verbetering van het wegensysteem van Overijssel

en dus ook Twente landelijk geen hoge prioriteit had, kwam vooral doordat de provincie relatief dunbevolkt was. In 1850 woonden er ongeveer 3 miljoen mensen in Nederland, waarvan het merendeel in Holland. Overijssel had in die tijd een bevolkingsdichtheid van gemiddeld 54 bewoners per vierkante kilometer. Bovendien waren de landsgrenzen tot 1839 vaak onduidelijk, hetgeen niet bevorderlijk was voor het onderhoud en aanleg van wegen, laat staan er kostbare bestrating op aan te brengen. Voor de Twentse grens tussen Duitsland en Nederland gold bovendien, dat deze door toentertijd zeer verlaten en woest land liep. Behoudens de paar Hessenwegen, waren er geen of nauwelijks andere wegen in het grensgebied. Het was zeer lang een vrijwel verlaten gebied.

Onder Koning Willem I werden in 1839 (na de Belgische Opstand en vervolgens de afscheiding van België en Luxemburg) de landsgrenzen vastgelegd. Op een paar kleine correcties in de loop der tijd na, komen zij overeen met onze huidige landsgrens. In het tijdperk tussen 1840 en 1914 werd de infrastructuur in het huidige Nederland stevig aangepakt. Vooral de spoor- en tramwegen, benevens de kanalen, werden flink uitgebreid. De eerste spoorweg stamt uit 1839, toen de lijn Haarlem – Amsterdam werd geopend. Twente kreeg zijn eerste spoorwegen tussen 1860 en 1876. Dat waren de lijn Zutphen – Hengelo – Oldenzaal en de aftakkingen hiervan vanuit Hengelo naar Almelo en Enschede. Pas na 1876 werd de lijn Deventer – Almelo aangelegd.

In de 19^e eeuw heeft de infrastructuur zich dus enorm verbeterd. De spoorwegen zorgden voor een grote stimulans in het handelsverkeer, zowel nationaal als internationaal. Het belang van goede verbindingen werd ingezien en de verantwoordelijkheden daarvoor geregeld. Ook de nieuwe wegen met hun bestratingen zorgden voor een positieve stimulans van de handel. Zij hadden niet alleen invloed op de hoeveelheid verkeer, maar vooral ook op de verschijningsvorm ervan; de traditionele open boerenwagens hadden afgedaan en de overdekte wagen, die de voerman en zijn lading tegen de weersomstandigheden beschermde, kwam in zwang.

De marskramer, die eeuwenlang de positie had van belangrijkste nieuwsbron van buiten, verloor deze positie; door de verbeterde infrastructuur kwam steeds meer informatie uit de steden naar het platteland. Andere visies en denkbeelden werden uitgewisseld, culturen veranderden, het gevoel van samenhang der verschillende gewesten nam toe.

Belangrijke handelswegen in Twente

Eeuwenlang speelde TUIANTI, het huidige Twente, geen rol van betekenis in de handel. Pas bij de opkomst van de Hanze begon daar langzaam ver-

andering in te komen. Dat is rond eind 12^e / begin 13^e eeuw. De tot grote bloei komende Hanzesteden, die zoals bekend vooral via het water bereikbaar waren, kregen steeds meer behoefte om ook via land met elkaar verbonden te zijn. In onze regio speelde dat b.v. voor de steden Deventer, Zutphen, Osnabrück en Münster.

Zo ontstonden vanaf de 12^e eeuw handelsroutes, die eeuwenlang zouden blijven bestaan. Door Twente liepen een viertal hoofdroutes, te weten :

- vanuit Duitsland via Ootmarsum en Almelo naar Deventer en verder.
- vanuit Duitsland via Oldenzaal, Hengelo, Delden, Goor naar Deventer e.v.
- vanuit Duitsland via Enschede, Boekelo, Beckum, Goor naar Deventer e.v.
- vanuit Duitsland via Wegdam (Hengevelde), Goor naar Deventer e.v.

Op deze vier hoofdroutes reden de zware hessenwagens, die vanwege hun spoorbreedte van 1,73 m. aangewezen waren op brede wegen (=paden). Daarnaast ontstonden er ook andere handelsroutes, waar wagens met een kleinere spoorbreedte over konden reizen. Dit waren belangrijke verbindingswegen.

Hier komt Borne ten tonele, want een drietal van deze verbindingswegen liepen door of vlak langs Borne. Het gaat om de volgende handelswegen :

- De verbindingsweg tussen Oldenzaal en Almelo liep via Gammelke, Saasveld, Hertme, Weleveld en Zenderen.
- De verbindingsweg tussen Ootmarsum en Delden / Goor liep via Saasveld en Borne.
- Last but not least liep de verbindingsweg van Enschede, Hengelo naar Almelo via Borne.

In Twente werden de hessenwegen en de andere belangrijke doorgaande wegen al rond 1600 'Postwegen' genoemd, omdat vanaf het begin van de 17^e eeuw het postvervoer steeds belangrijker werd.

Handelswegen in en rond Borne

De thans nog bestaande 'Oude Postweg' van Gammelke via Saasveld naar Hertme heeft niet voor niets die naam; het is een deel van het oude wegtraject van Oldenzaal naar Almelo. Via Weleveld (waar een tolplaats was) liep de weg naar Zenderen en van daaruit naar Almelo.

Het traject van de weg Ootmarsum – Delden liep tussen Saasveld en Borne ongeveer waar nu de Weerselostraat loopt. In Borne liep het traject langs de Hof te Borne via de Ennekerdijk, langs het Erve Wensink en vervolgens via Buren (erve Groot Buren) regelrecht naar kasteel Twickel.

De postweg van Enschede, Hengelo naar Almelo naderde Borne via de Wegtersweg, waar men via een tol de Marke Senderen, waar Borne toe be-

hoorde, binnenkwam. De naam Wegtersweg (wegter = wachter) duidt erop, dat er een tolplaats was.

Vervolgens liep het traject over de Weelenbrug, boog dan af naar rechts en liep vervolgens langs wat nu het Welemanserf heet naar de Ennekerdijk. Van daaruit ging de weg verder via de Brinkstraat en de Markt de Oude Almelseweg in en bij wat nu Café Platenkamp heet richting Zenderen en verder.

Mevrouw Van Harten – Fransen beschrijft dit traject vanaf de Oude Almelseweg als volgt⁸⁾:

“De Oude Almelseweg kwam uit bij het Erve Wissink. Voorlangs dit erf liep de weg via de Oude Borneweg en loopt vervolgens links langs Erve Hilbert en rechts langs het Erve Esscher tot de kruising met de Hertmerweg. Daar ging de weg rechtdoor, achter het Carmelklooster, langs de zogenaamde Koekendijk. Deze mondde uit achter hotel “t Loar”. Dan even langs de Almelsestraat en afbuigend bij het Erve Koekenberg richting Almelo”.

Tot slot

Geconcludeerd kan worden, dat de meest belangrijke handelsroutes ten zuiden (Oldenzaal, Hengelo, Delden, Goor) en ten noorden (Ootmarsum, Almelo, Rijssen) van Borne liepen, maar dat er wel een paar belangrijke verbindingswegen via Borne liepen. Borne speelde in de nationale en internationale handel derhalve een zeer bescheiden rol, maar in regionaal opzicht was het wel een belangrijke speler in het veld.

Vanaf 1 januari 1809 liep er b.v. door Borne een georganiseerde postdienst op de route Almelo, Borne, Hengelo, Enschede.

Een aantal jaren later kwam er ook een rechtstreekse postdienst naar Delden (Traject Almelo, Borne, Delden).

Noten

1. Beide termen worden hier benoemd, omdat zij onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. Uitwisseling van kennis, vaardigheden, ontwikkelingen, verhalen, nieuwtjes e.d. zijn essentieel voor elke vorm van ontwikkeling en dus ook voor de ontwikkeling van de handel. Eeuwenlang hadden de trekkende handelaren (denk b.v. aan de rondreizende marskramers) een zeer belangrijke rol in deze uitwisseling. Zij waren vaak de belangrijkste nieuwsbron van buiten.
2. Daar kwam pas verandering in tijdens de Franse tijd.

3. Het is niet precies bekend vanaf welke tijd zij zich uitdosten, maar de karakteristieke stijl bleef bestaan tot het einde van de 19^e eeuw.
4. Overigens moeten we niet vergeten, dat ook waterwegen belangrijke “handelswegen waren”. In het bestek van dit artikel laat ik die echter buiten beschouwing, omdat zij een apart thema vormen. Dat wil niet zeggen dat ze minder belangrijk waren, integendeel zelfs.
5. In de 18^e eeuw diligence genoemd, afgeleid van “diligentia” dat voortvarendheid en vlijt betekent.
6. Denk aan de Routes Impériale oftewel Napoleonswegen.
7. In de 20^e eeuw werd de toen aangelegde autosnelweg Amsterdam - Oldenzaal de A1.
8. Rijkswegen onder verantwoordelijkheid van het rijk, provinciale wegen onder de provincie en gemeentewegen onder de gemeente.
9. Geciteerd uit haar boekje “Landweren, borgen en postwegen”.

Bronnen

- Bos “Atlas van de geschiedenis van Nederland”, uitgegeven door Noordhoff Atlas Producties Groningen.
- Eijnck, A.; Mertens-Westphalen, H.; Kaiser, H.; Saaltink, H.W.; Schonewille, P (eindredactie) “Werken over de grens, 350 jaar geld verdienen in het buitenland”. Uitgegeven in 1993 door het Drents Museum te Assen, Museumdorf Cloppenburg. *Nieder-sächsischen Freilicht-museum*, Westfries Museum Hoorn en het Emslandmuseum in Lingen.
- Harten-Fransen, M.G.E. van “Landweren, Borgen en Postwegen” (Borne 1990)
- Ligtenberg, A. en Spit, N. “Hanze, Tol en Handelswegen”, uitgegeven door Vereniging Het Museum te Winterswijk, het GOLS-station te Winterswijk en Historische Kring Haaksbergen in 2010.
- Molkenboer, J.H. “De Tödden, grondleggers van verschillende textielhandelshuizen en modemagazijnen”. Een artikel uit de Textielhistorische Bijdragen van het Historisch Centrum Overijssel.
- Moormann, J.G.M. Artikel over de kramertaal uit het boek “De geheimtalen”, uitgegeven onder editie van Noline van der Sijs in 2002.
- Scheele, P. “Kroniek van de familie Scheele”, Maas-tricht 2010
- Woud, A. van der “Het lege land. *De ruimtelijke Orde van Nederland 1798-1848*”, uitgegeven door Olympus in november 2010
- www.grensbelevenis.nl
- www.handelsweg.com