

NEDERWEERTS VERLEDEN

RUBRIEK VAN DE HEEMKUNDEVERENIGING NEDERWEERT
 onder redactie van huub janssen en alfons bruekers

AFLEVERING 21

SHO **W**eerterland

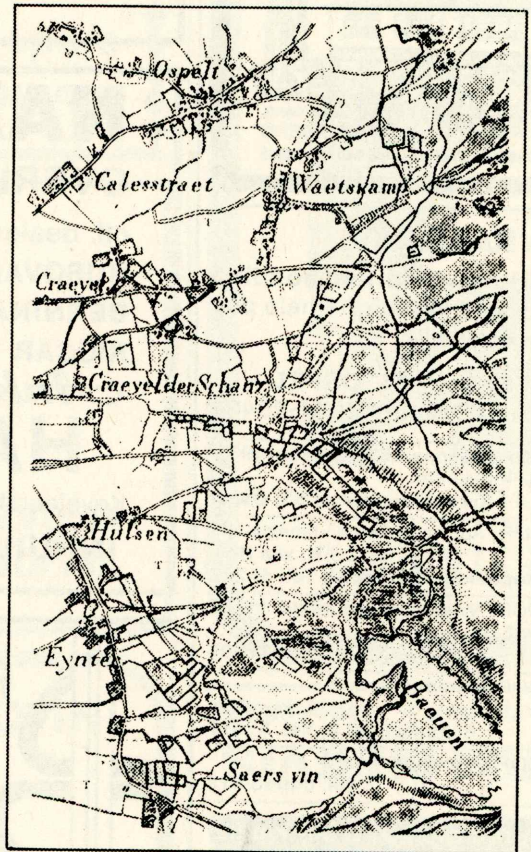
EEN ZEVENTIENDE-EEUWS VERKEERSREGLEMENT UIT NEDERWEERT.

Onze gemeente kent een zeer dicht wegennet. Hoewel er natuurlijk in de laatste decennia veel nieuwe wegen zijn aangelegd kan men zeggen dat de wegen die zo vlak voor het uitbreken van de oorlog al bestonden, vaak op een eeuwenlange ouderdom kunnen bogen. Zelfs de Nieuwstraat op Ospel is, in tegenstelling tot wat de naam doet vermoeden, minstens drie eeuwen oud.

In het prille begin van Nederweert als dorp was er vermoedelijk niet veel meer dan een lange noord-zuidverbinding tussen de Meierij enerzijds en het Maasland anderzijds. Ergens langs die weg vestigden zich de eerste permanente bewoners en ontstond het dorp. Naarmate meer en meer woeste gronden in cultuur werden gebracht en er ook gehuchten begonnen te groeien, zal het aantal wegen allengs zijn uitgebreid. Hoe dan ook, tegen het einde van de middeleeuwen lag (althans in de ontgonnen gebieden) het verkavelingspatroon, en daarmee ook het wegennet, in essentie muurvast verankerd in het landschap.

Vaarleisen

In verreweg de meeste gevallen kan men niet echt spreken over het *aanleggen* van wegen. Wegen ontstonden als vanzelf doordat meerdere personen van hetzelfde paadje door de heide gebruik gingen maken, later gevolgd door de voerlui die met hun karren in het natte seizoen diepe *vaarleisen* deden ontstaan. Bij het bepalen van de richting kon men zich meestal niet laten leiden door het principe van de kortste verbinding tussen twee punten, maar waren het allerlei natuurlijke factoren zoals vennen, waterplassen, zandverstuivingen en moerassen die het tracé van de weg bepalen.



Ospel en Eind omstreeks 1809. Links het ontgonnen cultuurland, rechts de woeste gronden. Duidelijk zichtbaar is hoe de wegen in de heide uitwaaiëren.

vloedden.

Was een weg na verloop van vele jaren eenmaal ingesnoerd in een dicht verkavelingspatroon, dan veranderde de ligging niet gauw. Immers, wanneer dat wel gebeurde (al dan niet opzettelijk), dan was er altijd wel sprake van een of andere benadeelde partij die natuurlijk van zich liet horen. Talrijk zijn dan ook de archiefstukken waarin we kunnen lezen hoe geschillen over het verleggen of omploegen van wegen werden uitgevochten tot voor de rechtbank.

Totaal anders was de situatie in de heide en de woeste gronden, de zogenaamde *gemeynt*. Die gemeenschappelijke gronden waren niet ontgonnen en konden door iedereen vrij gebruikt worden. Dat was wettelijk zo geregeld dus binnen de gemeentegrenzen konden nooit geschillen ontstaan over eigendomskwesities etc. (buiten die grenzen overigens wel, want herhaaldelijk betwistten buurgemeenten elkaar het gebruik van de *gemeynt*). Deze situatie had ook zijn invloed op het wegnen. Gezien vanuit de bewoonde wereld richting heide, zien we dat de wegen zich vrij snel vertakten in een uitwaaierende bundel karresporen. Het lijkt er op alsof iedere bestemming zijn eigen verbindingsweg heeft. Was een bepaalde weg door intensief gebruik niet meer begaanbaar? Geen nood, de heide was toch groot genoeg en perceelsgrenzen lagen er niet, dus in het vervolg verschoof de weg een paar meter opzij. Het verleggen van zo'n spoor was een kleine moeite en kostte bovendien veel minder dan het herstel van een bestaande weg. Geld voor het onderhoud van wegen besteedde men liever aan de - veelal onverharde - wegen in de dorpskern.

Weer anders was het in de Peel, tenminste in die delen waar turf werd gestoken. Die Peel was weliswaar woeste grond maar was toch intensief verkaveld. Bijna ieder huishouden had daar zijn eigen peelveldje aan de zus-of-zoveelste baan waar men voor eigen gebruik aan brandstof kon komen. In hun enthousiasme gingen sommigen wel eens zover dat ze zelfs delen van de peelbanen gingen afgraven. Dat gaf natuurlijk weer moeilijkheden met zij die de betreffende baan nodig hadden om hun eigen veldje te bereiken. Vandaar dat in de Peel nauwkeurige voorschriften omtrent de breedte van wegen en de beboeting van overtredingen werden gehanteerd.

Zo'n geschil over een weg deed zich voor in 1696. Er liep toendertijd een weg naar de Peel, de *Luytwegh* genaamd. Op een gegeven moment was die weg weg: twee Nederweerder boeren, Lambert Hillen en Peter Ketelaers, hadden hem omgeploegd en bij hun akkergrond gevoegd. Zij werden daar voor op de vingers getikt door de schout Langdurige en kostbare processen volgden zonder dat men tot een vergelijk kon komen.

Op 30 augustus van dat jaar verschenen alle partijen voor de schepensbank van Nederweert om de zaak in der minne te schikken. De beide boeren zouden de weg in de oude toestand terugbrengen tot een breedte van acht voet. Iedereen die van de weg gebruik wilde maken om zijn eigendommen te bereiken, kreeg het volste recht om dat te doen. Uitgehouden werd wel, dat karren elkaar niet zouden mogen passeren op de *Luytwegh*, om beschadiging van de wegbermen en het akkergewas te voorkomen. Om een en ander in goede banen te leiden, werden enkele verkeersregels opgesteld:

Een geladen kar heeft voorrang op een lege kar. Een lege kar kan verplicht worden om een omweg te maken wanneer zich een geladen kar op de weg bevindt. Overtreding van deze regel zal worden beboet met een dukaat (zilveren munt ter waarde van drie gulden). Een voerman die met een geladen kar de weg wil inslaan, moet vantevoren een waarschuwingsteken geven door met zijn geiselke (paardzweep) te klappen om zo zijn aanwezigheid aan andere weggebruikers kenbaar te maken. Verder werd Michiel Herdircx bereid gevonden om één roede (ruim 21 m²) van zijn erf beschikbaar te stellen om de *Luytwegh* recht te kunnen trekken. Tenslotte werden Hillen en Ketelaers gesommeerd om de proceskosten, zijnde 9 pattacons (36 gulden) te voldoen. Nadat de tekst ervan maar liefst tweemaal was voorgelezen aan de aanwezigen, kreeg secretaris Bartels de opdracht om een copie van de overeenkomst tot een eeuwige memorie in het archief te bewaren. En dat lukte, want bijna driehonderd jaar na dato treffen wij dit merkwaardige verkeersreglement nog steeds aan in het archief van de Nederweerder schepensbank.

Alfons Bruekers.

(nadruk verboden).