

*J. Bots en H. Melotte,
Van Wedert tot
Valkenswaard,
Valkenswaard 1977*

De Tongelreep

Heel wat minder ingrijpend dan de Dommel, was de invloed van de Tongelreep op het landschap van Valkenswaard. Was de invloed, want de Tongelreep zoals onze voorouders haar kenden, bestaat niet meer.

Sinds haar loop in de 19e eeuw op een enkele kronkel na werd gekanaliseerd, bleef nauwelijks iets bewaard van de prachtige natuur waardoor dit zijriviertje van de Dommel eens haar weg vond. Toen in 1809 de landdrost van Brabant onze gemeente voorstelde de broeklanden langs de Tongelreep ter bevordering van de landbouw te verbeteren, liet het Valkenswaardse gemeentebestuur dan ook weten:

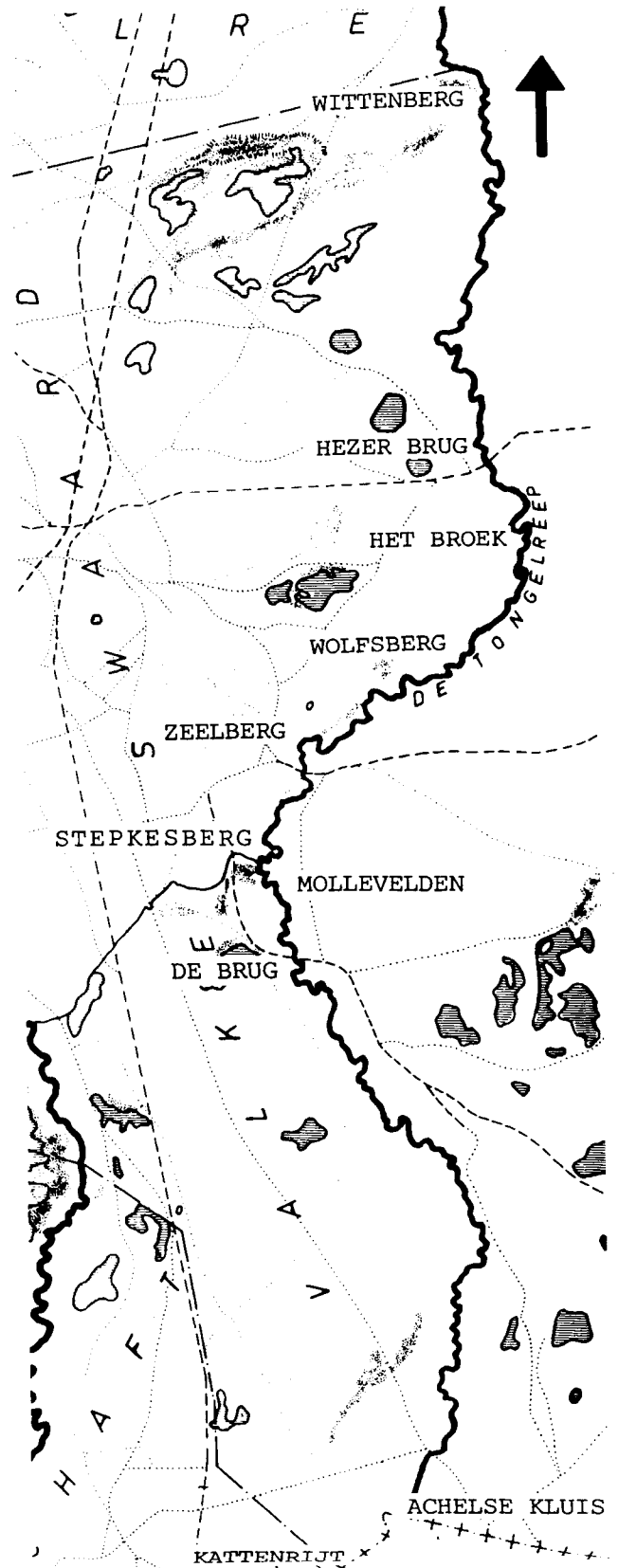
''Dat het Broek dezer Gemeente, het welk zig van de Jurisdictie van Aalst tot aan de Hermitage van Achel uijtstrekt, en door de Rivier de Tongreep van Heeze en Leende wordt gescheiden, bestaat in dusdanige drassigen moerasgronden, dat men het ten allen teide voor onmogelijk heeft gehouden iets tot verbetering van hetzelfde te kunnen daarstellen''. Verder antwoordde ons college met de vermelding, dat zij enkele jaren geleden de Tongelreep heeft laten verbreden en uitdiepen om de laaggelegen gronden naast haar westoever beter te kunnen ontwateren. Ondanks het feit dat dat grapje maar liefst 800 gulden gekost had, liep het uit op een fiasco ''omdat de bedding van den Tongreep gelijk lag met het broekland''.

Hieruit blijkt dus duidelijk, dat het westelijk beekdal van dit riviertje erg laag lag en dat die gronden nimmer werden ontgonnen ten behoeve van de landbouw. We kunnen aannemen dat dit gebied reeds van de aanvang af door de mens onberoerd gelaten is.

Wat ons gemeentebestuur in 1809 niet vermeldt, is het feit, dat deze bijna 10 km lange strook aan de westoever der Tongelreep, in het midden onderbroken werd door een tweetal zandverstuivingsruggen. We leerden de hoogste gedeelten daarvan reeds kennen: de Wolfsberg en de Stepkesberg; al in de prehistorie hielden er zich mensen op. Maar tussen deze twee zandverstuivingen bevond zich een stukje grond

dat wat hoger lag dan de omgevende moerasgrond. En daarop vestigden zich al zeer vroeg landbouwers, die aan hun woonplaats de naam Zeelberg gaven. Voor deze mensen en al degenen die na hen op de

18. Het stroomgebied van de Tongelreep vóór de irrigatiewerkzaamheden in de 19e eeuw.



Zeelberg woonden, betekende de aanwezigheid van de Tongelreep bijna hetzelfde als de Dommel voor de overige bewoners van Valkenswaard. Bijna, want deze levensader kende aan haar westoever nimmer een strijdtoneel zoals dat tijdens de waterbeheersing van de Dommel moest worden opgevoerd. In de 17e eeuw waren een paar sluizen al voldoende om de Tongelreep in toom te houden en de Zeelbergse velden en hooilanden voor overstromingen te behoeden. In dat opzicht was deze rivier dus heel wat minder ontstuimig wild dan de Dommel. Dat blijkt overigens ook uit het feit, dat zij binnen ons grondgebied nooit voldoende kracht heeft getoond om het rad van een watermolen aan te drijven. Wat noordelijker, onder de gemeente Aalst, schijnt wel eens een watermolen gestaan te hebben. Oude veldnamen wijzen tenminste in die richting.

Onze Tongelreep wordt nog onbeduidender als we haar bezien met de ogen der 16e en 17e eeuwse kaarttekenaars. Sommige van hen vermelden haar niet eens; anderen, vooral de Franse kaartmakers van na 1650, tekenen haar wel op hun kaarten, maar weten blijkbaar niet hoe de Tongelreep zich na de

19. De Tongelreep na de oude Leenderbrug bij Bruggerhuizen. (Foto H.M. 1975)

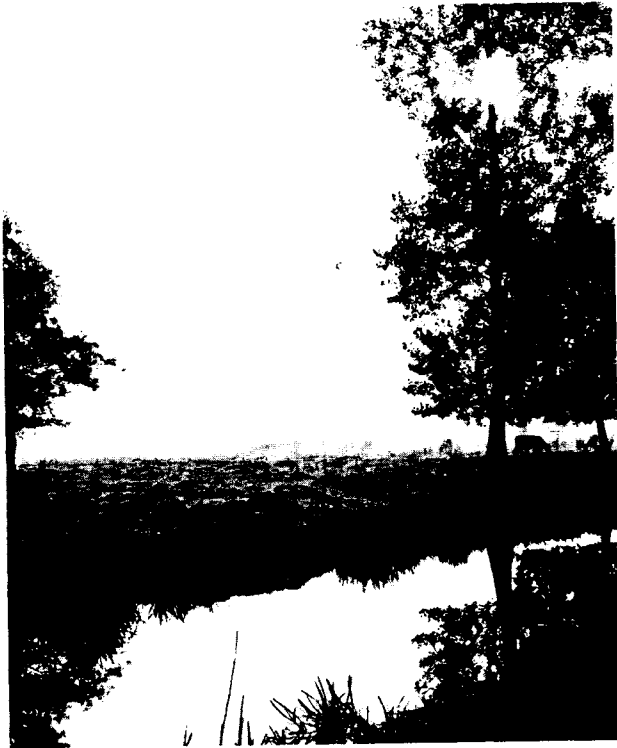


Achelse grens een weg naar het noorden zocht. Er van overtuigd dat "de Tongrep" toch ergens haar inhoud moest kwijtraken, liet men haar maar juist even boven Borkel in de Dommel uitmonden. Het is echter niet onmogelijk, dat de Tongelreep in die tijd door de moerassige heide zeer moeilijk te bereiken was voor de landverkenner.

Misschien is dat ook de reden waarom dit riviertje voor haar delen boven en onder de Belgische grens, twee aparte namen draagt. Vanaf haar oorsprong nabij Peer, tot precies aan het punt waar zich van ouds de Kattenrijt met haar verenigt, noemen onze zuiderburen haar niet Tongelreep, maar Warmbeek. Het punt waar de Tongelreep van naam verandert, is een zeer oude grensscheiding tussen de gemeente Valkenswaard en die van Achel en Leende. Grenspaal 178, bij de Achelse Kluis, herinnert momenteel nog aan die oude grens. De vraag is nu, of die tweeledige naam ontstond doordat de riviertjes ten zuiden en noorden van de grens aanvankelijk door de streekbewoners niet als één geheel gezien werden, of, dat we de naam Tongelreep te danken hebben aan een volk van die naam, dat zich al vóór de Frankische tijd door die grens van hun vreemde zuiderburen gescheiden wist.

Een antwoord op die vraag kan pas gegeven worden als ook de betekenis en oorsprong van de naam Tongelreep precies bekend zal zijn. En die naam is blijkbaar onvervalst in het oude plaatselijke, of juister, Zeelbergse dialect, bewaard gebleven: "den Tonrup". Deze uitspraak, oudere inwoners kennen die nog goed, benadert vrij goed de tot dusver oudst bekende schrijfwijze van die naam: *die Tonghereep*, *die Tonghrep* (1452-1488). In onze oude protocollen komt verder nog voor: *de Tongelreep*, *die stroem gheheyten die Tongereep*, *aen de Tongelreep*, *de tongreep* (1487-1829). En nog een 20-tal andere schrijfwijzen komen voor.

Volgens degenen die waternamen bestuderen, moet de naam oorspronkelijk "Tonger-epe" hebben geluid, dat werd opgevat als "Tonge-reep" en dan verzwaard tot "Tongel-reep". De betekenis van het eerste woord Tonger is nog onzeker en wordt wel eens in verband gebracht met een volksstam van die naam, *civitas Tungrorum*. Het tweede woord "epe" is een afleiding van Germaans "apa", dat in de Frankische tijd, in de vroege middeleeuwen dus, een algemeen gebruikelijk woord was voor de aanduiding van kleine rivieren en beken. Ook de naam Keersop, uitgesproken als "Kirsup" bevat – zoals we reeds zeiden – dit laatste woord; dat gebruik is dus niet vreemd in onze streek. De Tongelreep was nog in de 15e en 16e eeuw aanleiding voor bepaalde inwoners van de Zeelberg om zich naar haar te noemen: "Jan van de Tongelreepe, Heynric Boeyens van die Tongelreepe, enz."



20. Een stukje oude Tongelreep aan "het Broek" ten zuiden van de Leenderweg. "Opt Linds" ligt de grond hoger en daar grazen de koeien. (Foto H.M. 1972).

In het jaar 1509 kende men zelfs een gilde dat als *der gulde Onse Lieve Vrouwe op die Tongelrepe* omschreven wordt.⁵ Dit gilde, dat na 1509 nooit meer vermeld wordt, was mogelijk op de Zeelberg "thuis". De dekens woonden er in elk geval. De mensen die aan de andere kant van de Tongelreep woonden, in het Leender gehucht Bruggerhuizen, daarvan zei men, dat ze woonden *op gheen Tongelreep* (1537). Eens, het was in 1533, spraken de inwoners van onze plaats bevreesd over *die rapallen op die Tongelrepe*; de Gelderse troepen hielden zich daar schuil op de dicht beboste oevers. Met het noemen van deze feiten, is in grote lijnen het meeste verteld over de rol die de Tongelreep in het plaatselijk gebeuren van weleer gespeeld heeft. De betekenis die deze kleine rivier verder nog had voor de gemeente en haar onderdanen, weerspiegelt zich dan ook klaarder in haar drassige beekdal. Ofschoon onontginbaar, was dat dicht met loofhout begroeide oeverland al voor de eerste landbouwers van Valkenswaard een bijna onuitputtelijke voorraadschuur voor timmerhout, brandhout, turf, klot en riet. Zo had in de 15e eeuw bijna elke boer of particulier, zelfs van Geenhoven, wel een busselke liggen in de Boombossen. Daar in de "Bombus" kaptten zij hun eikehout voor de huizenbouw en afsluitbomen voor wegen. Onlangs nog, werd in de Bombus naast de Boomgracht door een graafmachine een zware, diep in de moerasgrond gezonken eik naar boven gehaald, die daarin

uitstekend geconserveerd was gebleven.

Ofschoon het houtkappen zich meestal beperkte tot de Boombossen ten Westen van de Stepkesberg, haalde men ook wel "schaarhout" in de omgeving van de Wolfsberg. Niet van dennebomen, wel te verstaan, want die werden daar pas na 1832 aangeplant.

In de laagst gelegen oevergronden, op de plaats die men tegenwoordig de Nederheide en de Turfbergse heide noemt, stak men van ouds de zogenaamde broekturf. Een slechte kwaliteit turf was dat, "te lossig", zei men, "die lag nie zu lank".

Klotsteken, dat niet zoals de turfwinning onderworpen was aan de dorpsvoorschriften, stak men overal in dit gebied waar men die vinden kon. Het Klotven in de Opperheide is een herinnering aan zo een klotwinning.

Ook bij het ophalen van het verleden van de Tongelreep kan de autochtoon zich moeilijk onttrekken aan een melancholiek gepeins. Wat deze natuurliefhebber echter wel eens over het hoofd ziet is het feit, dat de meeste veranderingen die zijn Tongelreep en haar stroomgebied in de loop der tijden onderging, voortsporen uit een noodzakelijke levensbehoefte van zijn voorouders.

We mogen daarom van geluk spreken dat twee zeer oorspronkelijke kenmerken van de Tongelreep tot heden toe bewaard zijn gebleven. En dat is op de eerste plaats haar functie als oostelijke begrenzing van onze gemeente. Voor zover bekend, werd die natuurlijke grens nimmer door bewoners van Heeze, Leende en Valkenswaard betwist; toch kostte het twee uren gaans van de Stropersberg bij de Kluis tot aan de Wittenberg onder het Achtereind van Aalst. Dezelfde rust – en dat is dan het tweede kenmerk van de Tongelreep – gaat nog heden ten dage uit van haar zo laag gelegen oevergronden. De eertijdse bestemming van een deel van deze moerassige gronden aan viskwekerijen heeft de Tongelreep als het ware weer in haar historische bedding teruggebracht. In dat opzicht is haar functie uniek in onze streek: zij voorziet deze, thans bijna 150 hectaren metende wateroppervlakte van het benodigde water.

De bijna volmaakte rust in de omgeving van deze viskwekerijen wordt weer onderbroken door een grote rijkdom aan zangvogels. Moerasvogels, zoals de bekende roerdomp met zijn zware doffe klank en het ijsvogeltje dat over het water flitst, voelen er zich weer thuis.

Waarachtig, als we de kanonschoten voor de visroevende reigers even wegdenken en in gedachten alle dennebomen vervangen door een grote variatie aan loofhout, zouden we ons kunnen verbeelden in een historisch natuurmuseum van de Tongelreep op bezoek te zijn.



20. Een stukje oude Tongelreep aan "het Broek" ten zuiden van de Leenderweg. "Opt Linds" ligt de grond hoger en daar grazen de koeien. (Foto H.M. 1972).

In het jaar 1509 kende men zelfs een gilde dat als *der gulde Onse Lieve Vrouwe op die Tongelrepe* omschreven wordt.⁵ Dit gilde, dat na 1509 nooit meer vermeld wordt, was mogelijk op de Zeelberg "thuis". De dekens woonden er in elk geval. De mensen die aan de andere kant van de Tongelreep woonden, in het Leender gehucht Bruggerhuizen, daarvan zei men, dat ze woonden *op gheen Tongelreep* (1537). Eens, het was in 1533, spraken de inwoners van onze plaats bevreesd over *die rapallen op die Tongelrepe*; de Gelderse troepen hielden zich daar schuil op de dicht beboste oevers. Met het noemen van deze feiten, is in grote lijnen het meeste verteld over de rol die de Tongelreep in het plaatselijk gebeuren van weleer gespeeld heeft. De betekenis die deze kleine rivier verder nog had voor de gemeente en haar onderdanen, weerspiegelt zich dan ook klaarder in haar drassige beekdal. Ofschoon onontginbaar, was dat dicht met loofhout begroeide oeverland al voor de eerste landbouwers van Valkenswaard een bijna onuitputtelijke voorraadschuur voor timmerhout, brandhout, turf, klot en riet. Zo had in de 15e eeuw bijna elke boer of particulier, zelfs van Geenhoven, wel een busselke liggen in de Boombossen. Daar in de "Bombus" kapt men eikehout voor de huizenbouw en afsluitbomen voor wegen. Onlangs nog, werd in de Bombus naast de Boomgracht door een graafmachine een zware, diep in de moerasgrond gezonken eik naar boven gehaald, die daarin

uitstekend geconserveerd was gebleven.

Ofschoon het houtkappen zich meestal beperkte tot de Boombossen ten Westen van de Stepkesberg, haalde men ook wel "schaarhout" in de omgeving van de Wolfsberg. Niet van dennebomen, wel te verstaan, want die werden daar pas na 1832 aangeplant.

In de laagst gelegen oevergronden, op de plaats die men tegenwoordig de Nederheide en de Turfbergse heide noemt, stak men van ouds de zogenaamde broekturf. Een slechte kwaliteit turf was dat, "te lossig", zei men, "die lag nie zu lank".

Klotsteken, dat niet zoals de turfwinning onderworpen was aan de dorpsvoorschriften, stak men overal in dit gebied waar men die vinden kon. Het Klotven in de Opperheide is een herinnering aan zo een klotwinning.

Ook bij het ophalen van het verleden van de Tongelreep kan de autochtoon zich moeilijk onttrekken aan een melancholiek gepsins. Wat deze natuurliefhebber echter wel eens over het hoofd ziet is het feit, dat de meeste veranderingen die zijn Tongelreep en haar stroomgebied in de loop der tijden onderging, voortsporen uit een noodzakelijke levensbehoefte van zijn voorouders.

We mogen daarom van geluk spreken dat twee zeer oorspronkelijke kenmerken van de Tongelreep tot heden toe bewaard zijn gebleven. En dat is op de eerste plaats haar functie als oostelijke begrenzing van onze gemeente. Voor zover bekend, werd die natuurlijke grens nimmer door bewoners van Heeze, Leende en Valkenswaard betwist; toch kostte het twee uren gaans van de Stropersberg bij de Kluis tot aan de Wittenberg onder het Achtereind van Aalst. Dezelfde rust – en dat is dan het tweede kenmerk van de Tongelreep – gaat nog heden ten dage uit van haar zo laag gelegen oevergronden. De eertijdse bestemming van een deel van deze moerassige gronden aan viskwekerijen heeft de Tongelreep als het ware weer in haar historische bedding teruggebracht. In dat opzicht is haar functie uniek in onze streek: zij voorziet deze, thans bijna 150 hectaren metende wateroppervlakte van het benodigde water.

De bijna volmaakte rust in de omgeving van deze viskwekerijen wordt weer onderbroken door een grote rijkdom aan zangvogels. Moerasvogels, zoals de bekende roerdomp met zijn zware doffe klank en het ijsvogeltje dat over het water flitst, voelen er zich weer thuis.

Waarachtig, als we de kanonschoten voor de visroevende reigers even wegdenken en in gedachten alle dennebomen vervangen door een grote variatie aan loofhout, zouden we ons kunnen verbeelden in een historisch natuurmuseum van de Tongelreep op bezoek te zijn.

De wegen

We zouden ons af kunnen vragen langs welke wegen de mensen die in de middensteentijd op de hoge zandruggen langs de Dommel en Tongelreep leefden, ons grondgebied oorspronkelijk bereikt hebben.

Via deze riviertjes die tot op de dag van vandaag hun inhoud noordwaarts stuwen, of baanden deze mensen zich een weg door het dichte woud, waarmee onze streek in die periode van het verleden bedekt was? Ook al is het zo, dat de primitieve mens soms dankbaar gebruik zal hebben moeten maken van paden die door dieren waren gemaakt, is het toch het meest waarschijnlijk dat zij via de waterwegen onze streek bereikt hebben. We zullen er niet zo ver naast zijn met de veronderstelling dat de middensteentijdmensen van ons grondgebied vanuit het zuiden op boomstamvloten de riviertjes kwamen afzakken en via hun vertakkingen het binneland bereikten.

Het is dus zeer de vraag of zij, levend van de jacht op klein wild, visvangst en wilde vruchten, al erg gebaat waren met de aanleg van wegen door het wild beboste landschap met haar vele moerassen. Laat staan, dat men prijs stelde op verbindingswegen met andere nederzettingen.

Voor de aanvoer van vuursteen, zo onontbeerlijk voor het levensonderhoud, voldeden de Dommel en Tongelreep uitstekend; het waren "wegen van de minste weerstand", ook al waren zij in die tijd zeer kronkelend.

Anders wordt dat allemaal wanneer de mensen die hier ongeveer 4000 jaar geleden leefden de bossen gaan rooien of platbranden om akkers en graasgronden voor het vee aan te leggen. Ofschoon ook deze mensen via de beschikbare waterwegen voet aan wal gezet zullen hebben, waren zij de eersten die het landschap zouden doorsnijden met ontginningswegen waarnaast zij hun primitieve granen verbouwden en waarnaast het vee graasde. Uitgangspunt voor die eerste landwegen zal hun onderkomen, de boerderij, geweest zijn. Daarvoor was een wat hoger gelegen terrein, zo dicht mogelijk bij de rivier of een van haar vertakkingen, de geschiktste plaats.

Naarmate de ontginningen groeiden en de veestapsels groter werden doordat er bij het geleidelijk wegkappen van het bosgebied steeds meer graasgronden ontstonden, nam behalve het heide-oppervlak, ook het aantal en de lengte der ontginningswegen toe. Op den duur werden ze lang genoeg om in verbinding te komen met ontginningswegen van naburige nederzettingen; daarmee is het stadium bereikt waarop in onze streek de waterwegen als verbindingsmogelijkheid in betekenis gaat afnemen.

Voor de inheemse bevolking is dan de beter begaanbare landweg geopend naar andere beschavingen die dan ook weldra hun invloed laten gelden.

Een van de eersten die deze verbindingswegen met de buitenwereld gaat bewandelen is de bronshandelaar. Hij probeert de hier wonende bevolking, blijkbaar met weinig succes, ervan te overtuigen, dat gereedschappen en gebruiksvoorwerpen van brons zoveel beter zijn dan die van vuursteen. Langs dezelfde of inmiddels weer nieuwe wegen bereiken tijdens de daaropvolgende eeuwen al die groepen van volken ons grondgebied, waarvan alleen de archeoloog kan vertellen dat ze ieder hun eigen cultuur meebrachten. Zij allen zullen, waar nodig voor hun ontginningen, het plaatselijk wegennet meer of minder hebben uitgebreid.

Maar dan opeens, niet lang vóór de aanvang van onze jaartelling, betreedt de soldaat in Romeinse legerdienst deze oude cultuurwegen. Hij is meer bekend met systematisch aangelegde en rechte wegen. Het ligt voor de hand dat hij, gezeten op zijn ros of strijdwagen, menige latijnse verwensing aan het adres van de inheemse bevolking op de Kempische landwegen heeft geuit. Vrij spoedig zal hij dan ook de noodzaak tot het verbeteren van die wegen hebben ingezien. Dat verzekerde hem niet alleen van een goede bevoorrading van militaire posten, zo die in onze omgeving hebben bestaan; tevens, en dat geldt meer in het bijzonder voor onze streek, zal een goed begaanbaar wegennet een efficiënte uitbating van het veroverde gebied bevorderd hebben. De wetenschap dat die uitbating plaats heeft gevonden berust voor een deel op een merkwaardig verschijnsel dat nog geen halve eeuw geleden waar te nemen was in de percelerings- en wegenstructuur van sommige Brabantse en Limburgse gemeenten. Oudere topografische kaarten en luchtfoto's van die plaatsen vertonen hier en daar nog wegen en percelen, waarvan de onderlinge afstand en afmetingen overeenkomsten vertonen met de maten die bij de Romeinse landmeting en landindeling werden toegepast.

Ook in Waalre, en later in onze plaats, kon dit verschijnsel in enkele oude landbouwgebieden tussen de Dommel en de woonkernen nog worden waargenomen. Het is echter wat voorbarig om uitsluitend op grond van deze ontdekkingen vast te stellen, dat sommige delen van ons grondgebied reeds voor de Frankische tijd volgens de Romeinse methode werden verkaveld en voorzien werden van haaks op elkaar staande wegen. Voorlopig ontbreekt voldoende bewijsmateriaal daarvoor.

Gaan we mee met de algemene opinie dat onze streek enkele eeuwen vóór de komst der Frankische boeren erg dun bevolkt was, dan zou dat een tijdelijke stilstand in de ontwikkeling van het plaatselijk wegennet hebben betekend. In het uiterste geval zou zelfs alles wat voorheen moeizaam op de natuur veroverd was, geleidelijk weer verwilderd kunnen zijn. Toch raakt men er tegenwoordig steeds meer van over-

tuigd, dat de natuur tijdens die stille eeuwen, de erfenis van vroegere mensenarbeid nog in die mate wist te bewaren dat de Franken er omstreeks 600 nog dankbaar gebruik van hebben kunnen maken.

Op het moment dat deze nieuwe bevolking vanuit de typische driehoekige woonplaatsen de ontginningen ter hand neemt vangt ook de laatste fase in de ontwikkeling van ons plaatselijk wegenbestand aan. De levenswijze van de mensen eiste de aanleg van meerdere goede verbindingswegen. Zo ontstonden al vrij spoedig wegen en paden naar de gemeenschappelijke gronden, naar plaatsen waar men turf en hout haalde, naar het water en de watermolen van de heer, naar de begraafplaats en wat Waalre betreft, bijna zeker naar het Willibrorduskerkje nadat het gesticht werd.

Desondanks zal men voor sommige behoeften, zoals fokvee, gereedschappen, sieraden en sommige huishoudelijke benodigdheden, aangewezen zijn geweest op verbindingen met plaatsen die aan een meer of minder belangrijke handelsroute lagen. Het is niet onmogelijk dat Waalre aan zulk een weg lag. De Romeinse weg die van Tongeren naar Hedel gesitueerd wordt, passeert via Hamont, Borkel en Eindhoven, ook Waalre. Dat zou wel eens een oorzaak kunnen zijn waarom Waalre zich aanvankelijk sneller heeft ontwikkeld dan onze plaats.

Verder weten we niet of het aantal wegen tijdens de middeleeuwen is toegenomen op het Valkenswaards grondgebied. Dat zouden we kunnen weten als we wisten, of daar in de 7e eeuw Frankische nederzettingen ontstaan zijn.

Is dat inderdaad het geval geweest – we komen daar later nog op terug – dan zal dat wegennet vóór de 10e eeuw toch maar beperkt van omvang zijn geweest. Pas als na die tijd het bevolkingsaantal begint te groeien ondergaat ons landschap blijkbaar in een vrij snel tempo veel veranderingen. Want als de dageraad der 15e eeuw begint te gloren, is dat landschap reeds doorsneden met een net van paden en wegen dat niet zo erg veel verschilt van dat der 19e eeuw. We kunnen daar een indruk van krijgen als we uit de kaart van afbeelding 21, die het wegennet in Valkenswaard en geannexeerde gemeenten anno 1800 voorstelt, enkele wegen wegdenken. Op de eerste plaats is dat onze Eindhovenseweg en Luikerweg, de rijksweg Luik – den Bosch, waarvoor in 1789 in onze plaats de gronden werden onteigend en die in 1816, als laatste stukje van het gehele traject, werd verhard. Dan de Kluiserdijk, die omstreeks 1650 ontstond als kerkpad naar de schuurkerk in de Beverbeekse heide, welk pad in 1815 werd verheven tot postdijk. Vervolgens de postweg van Valkenswaard naar Aalst (door de huidige Nieuwstraat), die in 1742 opnieuw werd aangelegd en rechtgetrokken. En tenslotte het stukje van de Waalrese Dijk dat na de limietscheiding met Waarle in 1824 van Geenhoven tot het Hoefke werd

aangelegd. Schrapen we bovengenoemde wegen uit het kaartje weg dan ligt de wegensituatie in de 15e eeuw in grote lijnen voor ons. Op enkele nieuwe ontginningswegen door nieuwe erven na, onderging ons wegennet gedurende vijf eeuwen weinig verandering.

Met de aanleg van de steenweg Luik-Den Bosch kreeg Valkenswaard haar eerste met keien verharde weg. Voor die tijd en van de aanvang af, kende onze plaats dus uitsluitend zandwegen. Naar huidige begrippen misschien een onmogelijke toestand; onze voorouders hadden er vrede mee. Op die hobbelige keiwegen immers reed men de karren kapot: "dur waar mee gin pert en kaar op te vaore".

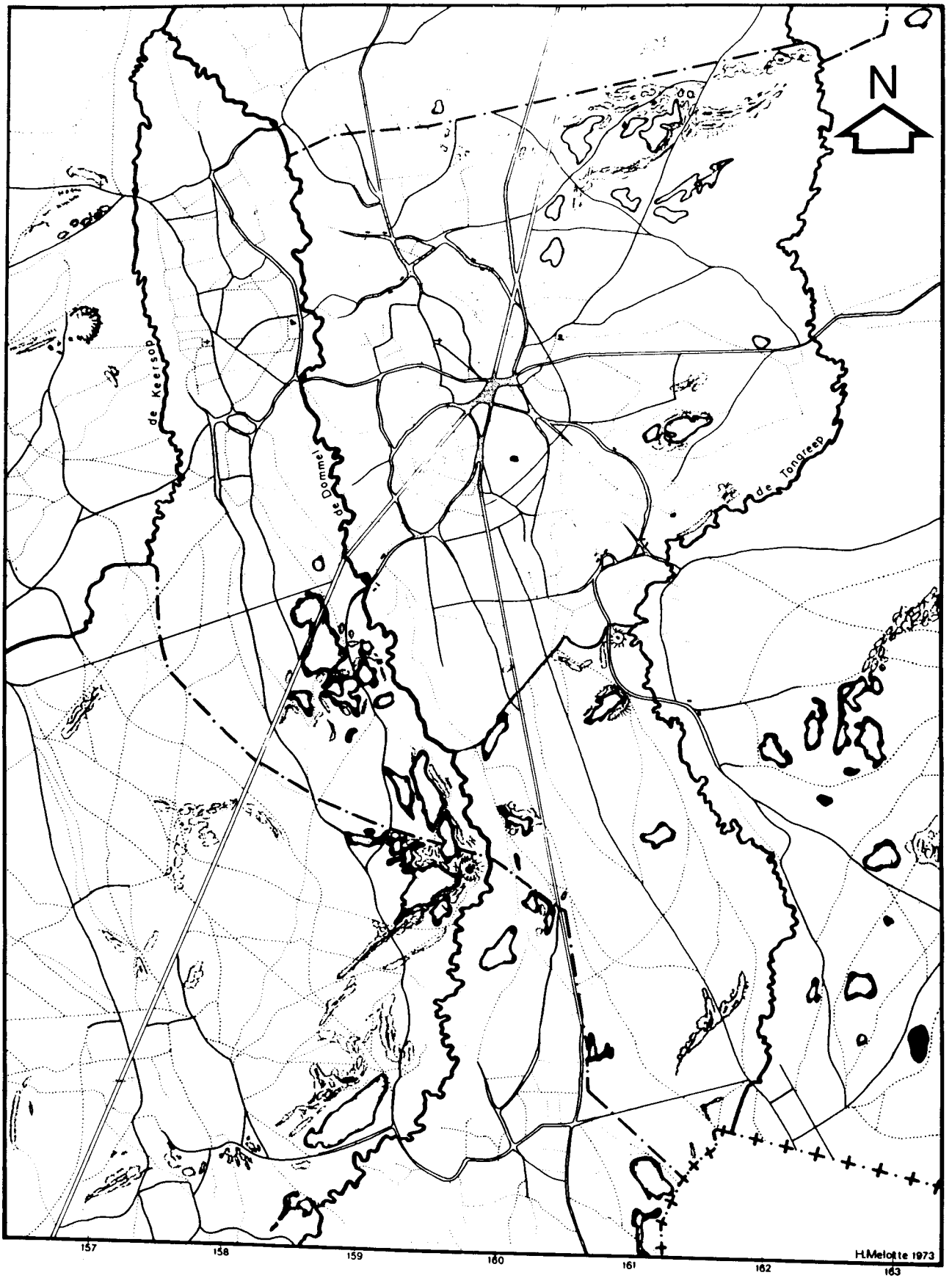
Het behoeft geen betoog dat de zandwegen het landelijk karakter van onze plaats bepaalden. Vooral de grote verscheidenheid aan soorten wegen die Valkenswaard in het verleden kende, gaven haar een uiterlijk dat wij ons thans niet meer voor kunnen stellen. Want hoe moeten wij dat oude wegennet zien en wat bedoelde de ambtenaar van het kadaster toen deze in 1828 over Valkenswaard aantekende: "Men vindt er onderscheidene buurtwegen die zeer goed onderhouden worden en gedurende den winter in goeden bruikbaren staat zijn?". Gelukkig staan ons in de protocollen vanaf de 15e eeuw heel wat meer gegevens ter beschikking.

Daarin worden alle wegen die ons grondgebied doorkruisten met naam en toenaam vermeld. Ook het gebruik en de hoedanigheid van die wegen komt daarin tot uitdrukking.

Van de aanvang af waren alle wegen en "wegelkes", uitgezonderd enkele akkerwegen en paden, gemeenschappelijk eigendom der inwoners van Valkenswaard. Dat is momenteel, op de rijks- en provinciale wegen in onze plaats na, in feite nog zo. Alleen het onderhoud en het toezicht daarop verschilt aanmerkelijk. Hierin voorzag al in 1508 een zogenaamde dorpsordonnantie van Waelre en Weerd die, jammer genoeg, door waterschade onleesbaar is geworden. Een hopelijk betrouwbare copie hiervan, op 25 juli 1606 door de bestuurders van Waalre en Valkenswaard samengesteld, zegt hierover onder meer het volgende:

"Art. 23. Item niemant en sal moogen veegen eenige graeven, holen ofte cuylen liggende op ofte neevens de gemeyne straeten, weegen ofte deyken en die uytgeschooten aerde oft vuyligheijd wegh voeren, hij en sal dan wederom soo veel sants aen de straeten, weegen ofte deyken veuren ende die daer meede hoo-gen".

En artikel 25: "Item sal een igelijc gehouden sijn voor sijne erve die straeten te maeken op de behoorlijke wijde ende brijde ende hoogde, gelijk die eer en te vooren geweest sijn, alle hoolen, graeven en gragte openen, ook alle schaerhout en opgaende hout, struyken afhouden ende die straeten alsoo ruijm maeken dat er een igelijc met sijn kooren, graenen, hooij en strooij welgevegljck ende onbeschaedigt kan door voeren".⁶



21. De wegen en wegelkes van Valkenswaard en omgeving omstreeks 1800. Verreweg de meeste waren er in de 15e eeuw al en zij droegen alle een naam. (Werkkaart H.M. 1973)

Op de naleving van deze voorschriften zien de borgemeesters toe. Inwoners die binnen een bepaalde tijd weigeren de wegen te herstellen worden met een fors geldbedrag beboet.

Nog zwaardere bepalingen gelden voor de borgemeesters zelf, die op hun beurt belast worden met het onderhoud der bruggetjes of z.g. zijlen. Want de begaanbaarheid van ons wegennet was zelfs tot 1900 erg afhankelijk van de staat waarin zich de houten bruggetjes over de talloze waterlopen, bevonden. Het plaatselijk en doorgaand verkeer werd ernstig belemmerd wanneer een van die bruggen het begaf. Daarom zegt het dorpsreglement "zijlen die op die Herbaenen ende gemeyne straten van outs ten coste van de gemeente hebbe geleege en moeten onderhouden worden, off die men noodelijck ende profijtelijck gelegd moeten werden, die sullen die geswoorene borgemeesters schuldigh ende gehouden sijn te doen leggen ten coste ende lasten van de gemeynte". Artikel 24 vermeldt verder dat de borgemeesters die nalaten de zijlen te herstellen ieder 14 gulden boete moeten betalen en na de tweede maning 27 gulden. Geven zij daarna nog geen gevolg aan wat de voorschriften eisen, dan wordt de boete nog eens verdubbeld, "ende die uyt hennen eygen buijdel te betaelen".⁶ Op deze manier werd dus vanaf de 16e eeuw het onderhoud van ons wegennet geregeld. De borgemeesters gingen gewoonlijk een paar maal per jaar de gemeente rond – schouwen noemde men dat – om de staat der wegen en bruggen te controleren. Als op 27 mei 1796 van staatswege wordt bepaald hoe "de Schouwen over de Weegen en Wateren in de Meyerye van den Bosch" moeten worden gevoerd, wordt die controle scherper. Van die tijd af houden de borgemeesters en enkele gecommitteerden in het voor- en in het najaar de schouw in Valkenswaard. Nauwgezet worden de gebreken aan wegen, bruggen, rivieren en waterlaten genoteerd en de betrokkenen gemaand om die gebreken te herstellen vóór de zogenaamde naschouw die meestal 14 dagen later plaatsvindt.

Bovendien worden in 1796 de dorpen der Meierij nog eens herinnerd aan de afmetingen der verschillende wegen "zoo als van outs bepaeld". Onder meer wordt aangegeven dat een "Heereweg", in Valkenswaard meestal Heerbaan of Dijk genoemd, 40 voeten breed moest zijn. (ongeveer 12 meter). Daarentegen moest een weg van het ene Dorp naar het andere, zo er richtingaanwijzers aanwezig waren, slechts 16 voeten breed te zijn. Verder maakte men verschil tussen molenwegen voor karren en die met een paard te berijden waren; 12 voeten voor de eerste soort en 8 voeten breedte voor de tweede soort weg. Voor een kerkweg tenslotte was een breedte van 6 voeten voorgeschreven.⁷

Of de Valkenswaardse wegen ook vóór 1796 ooit aan

deze bepalingen voldeden, komt in de archieven nergens tot uitdrukking.

Toen Jan de Jongh, stadhouder van Kempenland en Jacobus Dagevos, onze secretaris in 1742 naar Den Bosch togen "om Mevrouw van de Graaf, houderesse van de postwagens te besonjeren ten eijnde den Postwagen van den Bosch naer Maestricht rijdende, door onse plaets te laten passeren", werd hun de slechte Noord-Zuid-verbinding in Valkenswaard wel duidelijk gemaakt. Mevrouw de Graaf ging alleen accoord met deze eerste postweg door onze plaats "onder voorwaerde dat de weegen bequaam soude worden gemaakt". En aldus geschiedt. Vier inwoners van Geenhoven worden aangesteld om de weg van Valkenswaard naar Aalst te vernieuwen; andere inwoners steken hun handen uit de mouwen om *de gemeijntensdijk na de Schaft* te verbeteren voor de postkoets. De komst van deze postkoets, natuurlijk een belangrijke gebeurtenis voor de inwoners, was bovendien een aanleiding om alle wegen in onze plaats meteen een goede beurt te geven. Het zou echter voor de karig betaalde wegenbouwers niet prettig zijn geweest te horen, dat de protestant Jan de Jongh, als stimulator van dat postvervoer, tevens gedurende zijn gehele leven aandeelhouder was van "De Posterijewagen van Den Bosch op Maestricht Vise Versa". Ook in die tijd ging dus een verbetering van het wegennet soms niet zonder minder edele persoonlijke motieven.

Maar laten we de toestand van het wegennet vóór de 19e eeuw eens benaderen met gegevens uit de oude protocollen. In allerlei verkoopactes en erfdelingen van gronden en huizen worden onze wegen, straten en paden genoemd en hun ligging kan aan de hand van studies met oude kadasterkaarten vrijwel exact worden vastgesteld. En wat is het boeiend om reeds in de 15e eeuwse straatnamen van onze plaats de eenvoud van onze voorouders te herkennen; in tegenstelling tot de meeste huidige gemeentebesturen die met de moderne straatnaamgeving zijn belast, waren deze mensen nog in staat een logisch verband te leggen tussen de straat, weg of pad, en de naam.

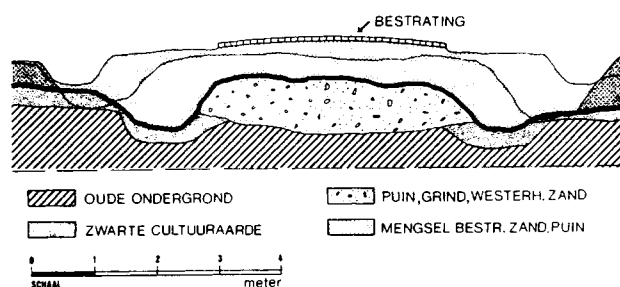
Want hun inspiratiebron op dat gebied was voor het grootste deel hun dagelijks werk op de boerderij en op het land. Opvallende dingen in de natuur en het gebruik dat zij ervan maakten, boden deze mensen voldoende keuze aan namen voor hun akkers, beemden, woonoorden en wegen.

Evenals de veldnamen, zijn de straatnamen geboren uit de volksmond. Niemand van hogerhand besliste, althans niet vóór de 20e eeuw, hoe een bepaalde weg of pad in onze plaats moest heten of moest worden geschreven. Als vader een weg "Kerkstrotje" noemde, nam de zoon die benaming over. Ook al liep deze weg al in geen eeuwen meer naar een kerk.

Aanvankelijk gebruikte men zelfs geen soortnaam.

zoals weg, straat of pad, om aan te duiden waar iemand woonde of waar een inwoner zijn gronden had liggen. Omstreeks 1400 woonde men gewoonweg *aen die Rijt, tot Ghinhoeven, op de Zeelberch, aen die Beemt*. Tijdens de 15e en 16e eeuw werden in onze plaats daaraan de soortnamen toegevoegd en ontstonden *de Rijtstraet, de Gynverpath, de Zeelberchswech* en de *Beemptsteeg*.

Het feit, dat de straatnamen in onze plaats van vóór 1900 alle in de volksmond ontstaan zijn, is er ook de oorzaak van, dat eenzelfde straat soms onder verschillende benamingen in de archiefstukken voorkomt. Dat kwam omdat men die straat nog niet als een geheel zag, maar als een opeenvolging van straatjes die in elkaars verlengde lagen. In Valkenswaard komt het in de 17e eeuw nog voor, dat de weg die van de Kromstraat naar de Venbergse molen liep, over een lengte van 1700 meter vijf verschillende namen draagt. Vanuit het Dorp gezien, noemde men haar achtereenvolgende delen: Groenstraat, Schutsboom, Mouthoornweg, Molenstraat, Swalp en het laatste stukje weer Molenstraat. Om de verwarring voor de onderzoeker der 20e eeuw compleet te maken, worden bovendien bijna alle wegen in de geschriften soms gewoon aangeduid met *de Gemeijntstraet, De Gemeijne Moelenstraet*, of zelfs met *de Gemeint*. Toch kunnen aan de hand van die gegevens de verschillende soorten wegen die Valkenswaard in het verleden kende, op een rijtje worden gezet. In volgorde van belangrijkheid komen dan eerst de wegen aan de beurt, die onze plaats met andere dorpen verbond. Met uitzondering van de weg die van het Dorp naar Geldrop liep, zijn alle uitvalswegen die Valkenswaard in de 15e eeuw kende voorzien van het predicaat "Dijk". Ze kregen die soortnaam omdat ze zichtbaar hoger lagen dan het omringende landschap. Tevens zijn het de enige wegen in onze plaats, waarvan niet in alle gevallen bekend is of zij bij landontginningen ontstonden. De inwoners van Valkenswaard hebben in elk geval reeds vóór de 15e eeuw de noodzaak van goede verbindingen met de omliggende plaatsen ingezien. De moerassige bodemgesteldheid van ons grondgebied eiste echter verhoogde wegen, die zowel in zomer- als wintertijd voor karren en trekdieren goed begaanbaar moesten zijn. Het is niet te achterhalen of daarvoor reeds bestaande wegen werden opgehoogd of dat de dijken in onze plaats van oorsprong reeds verhoogde wegen waren. Hoe dan ook, in beide gevallen werd de dijk opgeworpen met zand dat aan weerszijden ervan werd uitgegraven. Soms werd ook "rooi zand" aangevoerd om de dijk beter waterdoorlatend te maken. Tussen de uitgegraven sloten, die men hier trek- of tochtgrachten noemde, ontstond dan de dijk, waarvan het oppervlak "tongvormig" was. De breedte ervan varieerde in de 18e eeuw tussen 6 en 11 meter. Over de oorspronke-



22. Dwarsprofiel van een oud gedeelte van de Dommelse Dijk (Dijkstraat). (H.M. 1961)

lijke breedte is weinig meer te zeggen, dan dat de meeste dijken in onze plaats gedurende de eeuwen herhaaldelijk verbreed zullen zijn. Een in 1961 gemaakte tekening van een dwarsdoorsnede van de "Dommelse Dijk" toont dat onder meer aan. (Afb. 22).

De huidige Dijkstraat is overigens een restant van een van onze oudste dijken. Vroeger verbond zij het marktplein in het Dorp met het dorp Dommelen en de overige plaatsen ten westen van de Dommel. In 1873 werd deze dijk voor een derde deel opgeslokt door de toen aangelegde provinciale Dommelseweg.

De meest gebruikte naam voor de Dijkstraat was in het verleden "den Dommelsen Dijk" en ook thans kennen oudere inwoners haar niet anders. In de archieven betreffende onze plaats komen veel verschillende namen voor deze weg voor:

den Dommelschen Dyc (1446), een ghemeyne wech lidende Dommels Ynden (1457), den Dommelse wech (1471), de Dommelse Dijkstraet (1606), en omdat zij naar de Dommelse watermolen leidde ook wel *Dommelsche Meulestraet (1732)*. Een erg belangrijke weg in het verleden, temeer, omdat zij geflankeerd werd door de vruchtbaarste akkers van onze plaats. Vóór de 20e eeuw werd er nimmer een huis aan gebouwd. Eveneens in de 15e eeuw bekend is de Bruggerdijk die tot voor een tiental jaren nog in haar geheel bestond. Ten behoeve van het nieuwe spoorlijntje naar Achel verdween het deel van de dijk die het Hoekske met de Zeeberg verbond, voorgoed. Alleen de naam van een akkercomplex ten zuiden van het Hoekske, met name "den Dikkenbosch" (in 1446 nog *Dijckenbosch*) is er thans nog een herinnering aan.

Het meest zuidelijke deel van de oude Bruggerdijk bestaat nog en werd onlangs verhard. Herdoopt als Stepkesweg is het een zeer oude verbinding tussen de Zeelberg en het onder Leende ressorterende gehucht Bruggerhuizen. Dwars door de Stepkesberg lopend, overschrijdt deze weg via een brug over de Tongelreep al eeuwenlang onze oostelijke gemeentegrens. Voordat in 1873 de provinciale weg Leende-Valkenswaard gereedkwam, konden de inwoners van

Valkenswaard uitsluitend via de Bruggerdijk Leende, Budel en Hamont met kar en trekdier bereiken. Van daar ook, dat de brug over de Tongelreep bij Bruggerhuizen ter plaatse nog steeds de Leenderbrug wordt genoemd; de weg zelf werd in de 18e eeuw om dezelfde redenen wel eens aangeduid met Hamontse of Leender Dijk. De historische betekenis van *de Bruggerdijk of die gemeijn Heerbaen (1574)* wordt nog eens onderstreept door het feit, dat de brug over de Tongelreep reeds vóór de 15e eeuw aanleiding heeft gegeven tot de naamgeving van vele zaken in haar omgeving. Bewoners van de Zeelberg zijn thans nog goed vertrouwd met de oude namen: Bruggerakers, Bruggerbeemd, Brugkesgroes, Brugse Hei en Bruggerdijk. En elke inwoner kent toch Bruggerhuizen en het Brugven. Zelfs de bekende Stepkesberg, genoemd naar een "stepke" of houten bruggetje over de Tongelreep dat vroeger toegang verleende tot de Mollevelden onder Leende, heette vóór 1620 *de Brugberch*.

De overige wegen waaronder in het verleden onze voorouders zich buitendorps begaven waren de dijken naar Aalst, Achel, Heeze en Waalre.

Van den Dijk van Valckenswaerdt naer Aelst bestaat nog een stukje. Vanuit het dorp gezien maakten achtereenvolgens de wegen die nu Karel Mollenstraat, Nieuwstraat en Fazantlaan heten, er vroeger deel van uit. Ongeveer vanaf het punt waar de Nieuwstraat thans eindigt – 50 jaar geleden stond daar nog een schuilhut – liep deze dijk nagenoeg recht en dwars door de heide naar Aalst. Maar in 1816 werd haar eeuwenoude taak van belangrijkste verbinding met onze noorderburen overgenomen door de toen verharde Eindhovenseweg.

Voor zichzelf sprekend is dan ook de naam *den Ouden Dijk* die deze weg vanaf die tijd ging dragen. Maar door de aanleg in 1866 van de spoorlijn Eindhoven-Achel op een deel van het oude tracé verdween ook deze Oude Dijk voorgoed. Alleen het begin dat thans Nieuwstraat heet doorstond tot vandaag de veranderingen in ons wegennet.

Hoe oud precies deze voormalige verbindingsweg met onze noorderburen is, weten we niet. Aangenomen mag worden dat hij pas in 1742 enige economische betekenis voor Valkenswaard kreeg; we zagen reeds dat in dat jaar de dijk naar Aalst ten behoeve van het postvervoer werd verbeterd. Vóórdien, en tot het einde der 18e eeuw, was het een weg die vooral voor doortrekkende legereenheden belangrijk was. In het dorp zelf werd hij in 1773 nog *de Groote Herbaen* genoemd en in datzelfde jaar aanbevolen als karrenweg tussen het Dorp en de Haag en Geenhoven.

Van veel grotere economische betekenis, ook vóórdat de postkoets door Valkenswaard liep, was de verbinding met de zuidelijk gelegen plaatsen. Hiervoor zorgde een weg die in 1452 *die Heerstrate* wordt

genoemd, tot ongeveer 1745 *de Herbaen naer Agghel* heet en die daarna namen ontving zoals *Schafteren Dijk* en *Achelse Dijk*. En onder die laatste naam kennen we thans nog de onlangs verharde weg die als verlengstuk van de Maastrichterstraat van ouds naar Achel loopt.

Uit de 15e eeuwse stukken blijkt, dat deze dijk naar Achel al omstreeks 1450 voor de inwoners van Valkenswaard grote betekenis had. En tot het einde der 18e eeuw, wanneer de steenweg naar Luik wordt gelegd, bleef het de enige weg die via Achel, Neerpelt en Lommel aansloot op de handelsroutes die we in de directe omgeving van onze plaats zo node misten. Met recht kan men zich afvragen of de Achelse Dijk onze plaats in de 15e eeuw die welvaart heeft gebracht waardoor het qua inwonertal Waalre zo spoedig achter zich liet. De handelsbetrekkingen van onze inwoners met kooplieden uit Neerpelt en Lommel uit die tijd, zijn in dit verband veelzeggend.

Meermalen in het verleden werd deze, binnen ons grondgebied 5 km lange, weg blootgesteld aan het zich voortdurend verplaatsende oorlogsgeweld, wat de begaanbaarheid ervan beslist niet ten goede kwam. Heel begrijpelijk zijn dan ook de veelvuldige klachten van de inwoners van de Schaft die vóór 1770 van deze weg ook gebruik maakten om hun doden op het kerkhof in Valkenswaard te gaan begraven.

Het wegdek, dat in de winter in een ware modderpoel veranderde, werd pas in 1742 ten behoeve van de eerderevermelde postkoets verbeterd en mogelijk tevens rechtgetrokken. De duizenden Engelse en Hannoverse soldaten die tijdens de jaren 1746-1748 met hun paarden en oorlogstuig onze plaats belegerden, zullen echter de zojuist vernieuwde Achelse Dijk beslist niet ontzien hebben. Maar uit de vele herstellingskosten die in deze periode in de dorpsrekeningen worden opgevoerd blijkt wel, hoezeer de begaanbaarheid van deze postweg gesteld waren. Hun eigen belangen behartigend, verwierpen zij in 1783 dan ook een voorstel van enkele voerlieden om een weg tussen de Achelse Kluis en de Achelse Dijk op de Schaft aan te leggen.⁸ Want de afwezigheid van die verbinding kwam de plaatselijke horecasector uit die tijd wel bijzonder gelegen. Voerlieden die regelmatig tussen Duitsland en Oostenrijks Brabant reisden waren immers verplicht via Leende en Valkenswaard te reizen, wat een hele omweg betekende. Een omweg echter, die menig "dropje genevel" of pintje bier in het keelgat der doortrekkende reizigers deed vloeien en hun meestal deed besluiten ook de nacht in onze plaats door te brengen.

De voorlaatste vernieuwing van de Achelse Dijk vond in 1859 plaats, toen het gehele traject naar Maastricht, via Achel en Peer, werd verbeterd.

Tenslotte de dijk naar Waalre en die naar Heeze. De

eerste wordt in 1507 in Geenhoven *den dijk aen die Rijt* genoemd en had toen nog geen directe aansluiting met Waalre zoals we die thans kennen. Het kaarsrechte gedeelte van de huidige "Woldersen Dijk" ontstond pas na de definitieve grensscheiding tussen beide gemeenten in 1824. Voordien maakten de inwoners van Valkenswaard van de oude Molenweg (achter de Duitse bunker) gebruik om de Loondermolen en Waalre per kar en paard te bereiken. De dijk naar Heeze is van een latere periode, hoewel er een weg naar die plaats in de 15e eeuw aanwezig was. De weg die in 1745 *den Dreeft naer Heese* heet, was oorspronkelijk een turfweg door de lage heide. Hij boog bij het Echelven, waar men van ouds turf stak, enigszins naar het Noorden en voerde via een brug over de Tongelreep, *de Heeser Vonder*, langs de Heezer Hut en het Kraaienbos naar Heeze. Als zandweg loopt ook thans nog de voormalige Heezerdijk door het landgoed Valkenhorst naar Heeze. In 1872 droeg hij zijn functie over aan de nieuw aangelegde provinciale Leenderweg. Op voorstel van burgemeester Maas van Leende, werd in dat jaar ook de Heezer vonder over de Tongelreep afgebroken omdat er immers een nieuwe brug, de huidige dus, werd gebouwd.