

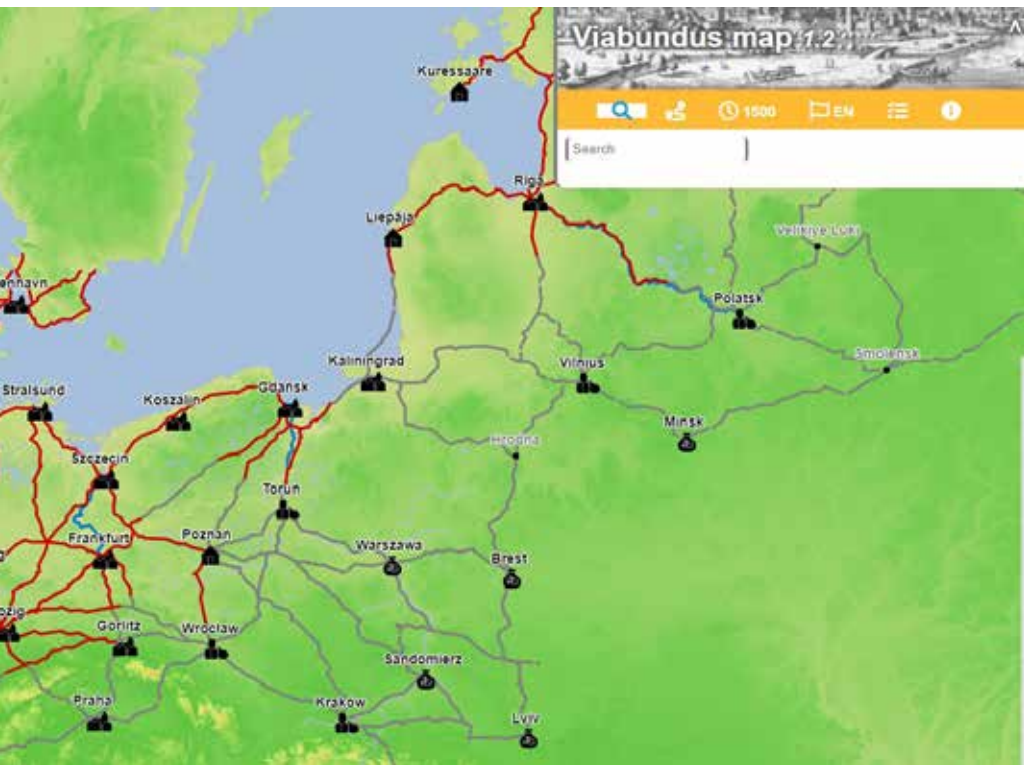
# Viabundus

Dongen op de 'middeleeuwse routekaart' van Noord-Europa

AUTEUR: **MARTIJN DE LAAT**

*Viabundus is een internationaal samenwerkingsproject waarbij de historische doorgaande wegen en het langeafstandsverkeer van noordelijk Europa in kaart worden gebracht. Hiervoor is de tijdspanne van de late middeleeuwen tot de vroegmoderne tijd onderzocht. Op de website van het project zijn deze wegen op een interactieve landkaart te bekijken en kan bijvoorbeeld ook worden berekend hoe lang het reizen in deze periode duurde tussen verschillende plaatsen. Een soort Google Maps dus, maar dan voor honderden jaren geleden. Het fascinerende is dat ook Dongen op deze kaart voorkomt.*





SCREENSHOT VAN DE OVERZICHTSKAART MET HANDELSWEGEN IN NOORD-EUROPA UIT DE PERIODE 1350-1650.

BRON: WEBSITE VAN VIABUNDUS.

## Europees project

Wegen worden dikwijls als statische, passieve gegevens beschouwd, in plaats van geïntegreerde onderdelen en historisch kenmerkende elementen van een landschap, die bovendien vaak aan verandering onderhevig zijn. Blijkbaar zijn wegen en in bredere zin verkeersroutes, zo vanzelfsprekend dat historici, archeologen en heemkundigen er maar weinig aandacht aan hebben besteed. Daarom is het des te interessanter om juist aan de oude wegen eens extra aandacht te besteden, iets wat ook het project Viabundus beoogt.

Viabundus is een Europees project geïnitieerd door de Georg-August-Universiteit van Göttingen in Duitsland met als doel de doorgaande wegen in noordelijk Europa in kaart te brengen voor de periode 1350-1650. Hierbij werken verschillende organisaties uit Noord-Europa samen, zoals universiteiten en erfgoedinstellingen om de kennis over de oude handelsroutes te bundelen en te delen. Met behulp van deze internationale kennis is een vrij toegankelijke online interactieve kaart gecreëerd van langeafstandsroutes in het laatmid-

deleeuwse, premoderne Noord-Europa. Deze kaart bestrijkt een groot gebied: van het huidige België tot de Baltische staten en Rusland.

De kaart is ook gekoppeld aan een database met waardevolle informatie over plaatsen langs deze routes. Zo kun je bijvoorbeeld zien waar men in die tijd tol moest betalen, hoeveel inwoners een bepaalde stad had, waar en wanneer er markten plaatsvonden en wat belangrijke stapelplaatsen waren. Bovendien bevat het een routeplanner met ruwe schattingen van reistijden. Zo kun je bijvoorbeeld uitzoeken hoe lang het duurde voor een voetganger, een paard en wagen, een ruiter of een snelle boodschapper om van A naar B te reizen over bepaalde landwegen. De routekaart is te vinden op [www.viabundus.eu](http://www.viabundus.eu). De naam Viabundus is een samenstelling van de Latijnse woorden 'via' (weg) en 'bundus' (knooppunt). Dit naar analogie van andere belangrijke routes uit het verleden, uit de Romeinse tijd, zoals de Via Appia, Via Belgica en Via Romana. Zie kader.

### **Alle wegen leidden naar...**

*De Via Appia, die zich laat vertalen als "De weg van Appius", is een van de belangrijkste oude Romeinse wegen. De weg liep van de hoofdstad Rome tot aan Brundisium, het huidige Brindisi, aan de zuidoostkust van het Italiaanse schiereiland. Het oorspronkelijke traject valt op een goede Italiaanse wegenkaart nog enigszins te volgen, maar op slechts enkele plekken is de originele weg bewaard gebleven. Andere belangrijke Romeinse wegen waren de Via Latina (de weg naar Latium), Via Flaminia (de weg van Flaminus) en de Via Salaria (de zoutweg).*

*Ook Nederland kent enkele routes die al in de Romeinse tijd van belang waren. Zo was de landroute van Boulogne aan de Atlantische kust naar Keulen aan de Rijn, tegenwoordig veelal aangeduid als de Via Belgica, de belangrijkste Romeinse heerweg in de Lage Landen. Deze weg was wellicht deels al van Keltische oorsprong. Onder andere in Nederlands-Limburg zijn nog altijd delen van deze weg in gebruik.*

*Noordelijker, langs de Rijn, liep de Neder-Germaanse limes. Deze ontstond toen de Romeinen in 47 na Christus, na de verloren Varusslag, van de verovering van Germania afzagen. Op bevel van keizer Claudius I trokken de Romeinen zich terug op de zuidoever van de Rijn, die de natuurlijke noordgrens van het rijk werd. Om deze grensstreek te verdedigen werden langs de Rijn forten gebouwd om militaire legioenen en hulptroepen te huisvesten. Ook werden kades, havens en wachttorens gebouwd. Deze werden met elkaar verbonden door een weg, de Via Romana. Bij de militaire vestigingen bevonden zich ook burgernederzettingen. Het deel van de limes dat in de toenmalige Romeinse provincie Germania Inferior lag, begon in Nederland aan de monding in de Noordzee van wat nu de Oude Rijn is, langs de huidige Kromme Rijn en Nederrijn, van Katwijk (Latijnse naam: Lugdunum Batavorum), via Leiden (Matilo), Alphen aan den Rijn (Albaniana), Zwammerdam (Nigrum Pullum), Woerden (Laurium), Utrecht*

*(Traiectum), Arnhem (Levevanum) en Nijmegen (Ulpia Noviomagus Batavorum), dat de belangrijkste nederzetting vormde van Romeins Nederland. Deze limes liep verder door in het huidige Duitsland. Er is veel archeologisch materiaal uit de Romeinse tijd gevonden langs de limes. Vooral uit de tijd van de keizers Traianus en Hadrianus, toen fors is geïnvesteerd in de uitbouw en het onderhoud van de weg. Na de val van het Romeinse Rijk is de Via Romana belangrijk gebleven als handelsroute. Vanwege de grote historische betekenis staat de Neder-Germaanse limes sinds 2021 zelfs op de Unesco Werelderfgoedlijst.*

Ook voor de Romeinse limes is een soort "Google Maps" ontworpen. Hiervoor is een reconstructie gemaakt gemaakt van een antieke Romeinse kaart van Nederland met moderne technieken. De Nederlandse historicus René Voorburg heeft namelijk de *Tabula Peutingeriana*, in Nederland vooral bekend als de *Peutingerkaart*, een kopie van een Romeinse wegenkaart van rond het jaar 300, gereconstrueerd en verwerkt tot een hedendaagse routeplanner. Deze is te bekijken op <https://omnesviae.org/>.



OP HET SCHIEREILAND VEUR-LENT IN DE WAAL GELEGEN TEGENOVER NIJMEGEN, STAAT SINDS 2020 EEN ENORM KUNSTWERK VAN 6 METER HOOG EN 4,5 METER BREED, GEMAAKT DOOR KUNSTENAAR ANDREAS HETFELD. HET IS GETITELD "GEZICHT VAN NIJMEGEN" EN STELT EEN ROMEINS MASKER VOOR. HET ROMEINSE MASKER WAAROP HET GEZICHT VAN NIJMEGEN IS GEBASEERD, IS EEN VAN DE BEKENDSTE ARCHEOLOGISCHE VONDSTEN DIE IN DEZE REGIO ZIJN GEDAAN. NIJMEGEN (ULPIA NOVIOMAGUS BATAVORUM) WAS DE GROOTSTE ROMEINSE VESTIGING VAN HET HUIDIGE NEDERLAND. HIER LIEP OOK EEN BELANGRIJKE ROMEINSE WEG LANGS DE NEDERGERMAANSE LIMES TOT AAN HET HUIDIGE KATWIJK AAN DE NOORDZEEKUST.  
BRON: WIKIPEDIA

## Hanze

De onderzochte routes en tijdsperiode van de Viabunduskaart, 1350 tot 1650, komen grotendeels overeen met de tijd dat de Hanze een belangrijke rol speelde in noordelijk Europa. De Hanze was een los samenwerkingsverband van steden en handelaren. Op het hoogtepunt bestond dit verbond uit meer dan tweehonderd steden, van Londen in Engeland tot Novgorod in Rusland. De Hanze ontstond in Duitsland, waar met name Lübeck, Bremen, Hamburg en Keulen opbloeiden door de economische groei die de Hanze opleverde. Ook meerdere steden in het huidige Nederland maakten onderdeel uit van het hanzeverbond. Bekende hanzesteden zijn bijvoorbeeld Kampen, Deventer en Zutphen, gelegen aan de IJssel. De fraaie binnensteden van deze plaatsen getuigen nog altijd van de rijkdom die de Hanze opleverde. De Hanze probeerde door uitschakeling van concurrenten een monopolie te verwerven in het handelsverkeer: opkopen van goederen in productiegebieden, vervoeren, en verkopen in afzetgebieden van bijvoorbeeld metalen, textiel, granen, hout, huiden, wijn en zout. Daarnaast verwierf zij



*DE KAMPER KOGGE IS EEN IN KAMPEN GEBOUWDE KOGGE. DEZE KOGGE IS EEN RECONSTRUCTIE VAN EEN WRAK UIT 1336. IN DE TIJD VAN DE HANZE WERD ER VEEL GEVAREN MET DIT TYPE SCHEPEN. KAMPEN, GELEGEN AAN DE MONDING VAN DE IJSSEL IN DE ZUIDERZEE, WAS EEN BELANGRIJKE HANZESTAD. IN KAMPEN KAN EEN BEZOEK GEBRACHT WORDEN AAN DE KOGGEWERF EN KAN ER ZELFS GEVAREN WORDEN MET DE GERECONSTRUEERDE KOGGE.  
BRON: WEBSITE KAMPERKOGGE.NL*

het recht van stapel in de havens waar deze producten voor verschepping en ontscheping werden verzameld en opgeslagen. Een overeenkomst tussen de hanzesteden was de strategische locatie langs de verschillende handelsroutes. De Hanze draaide om de handel. Om die te bevorderen en te controleren was het daarom van cruciaal belang om de handelsroutes, zowel over water als over land, te controleren, beschermen en uit te bouwen. Zo ontstond een uitgebreid netwerk van handelsroutes. Op het hoogtepunt van hun macht wisten de handelaren van de Hanze met hun economische invloed, en soms militair machtsvertoon, grote gebieden te beïnvloeden en onder controle te krijgen. Het monopoliestreven zorgde voor conflicten met Vlaamse en Engelse handelaren, met vorsten en adel en ook met opkomende Hollandse steden zoals Amsterdam en Leiden. Dit veroorzaakte uiteindelijk de ondergang van de Hanze. De bloeitijd van de Hanze viel in het midden van de vijftiende eeuw.

*HET BELFORT VAN BRUGGE MET DE LAKENHAL (1284) STAAT SYMBOOL VOOR DE VROEGERE INTERNATIONALE BETEKENIS VAN DE LAKENHANDEL EN DE ECONOMISCHE BLOEI DOOR DE HANZE IN BRUGGE. BRUGGE WAS EEN VAN DE GROOTSTE STEDEN VAN NOORD-EUROPA IN DE MIDDELEEUWEN. HET HANZEKANTOOR VAN BRUGGE WAS EEN VAN DE VIER INTERNATIONALE KANTOREN VAN DE HANZE, NAAST LONDEN, BERGEN EN NOVGOROD. NA DE VERZANDING VAN HET ZWIN, WERD HET HANZEKANTOOR VAN BRUGGE VERPLAATST NAAR ANTWERPEN. HIERDOOR NAM ANTWERPEN DE HANDELSPOSITIE VAN BRUGGE OVER EN VERSCHOOF HET ECONOMISCH ZWAARTEPUNT VAN DE LAGE LANDEN NAAR BRABANT.*

*FOTO: MARTIJN DE LAAT*



## Brabant

Op de kaart van Viabundus komen ook Brabant en Dongen voor. Erfgoed Brabant heeft een belangrijke rol gespeeld bij de invulling en verbetering van het Brabantse deel van de kaart. Dit gebeurde onder coördinatie van Maartje A.B., promovenda bij de Radboud Universiteit Nijmegen en Erfgoed Brabant, in samenwerking met studenten van verschillende universiteiten en vrijwilligers van Brabantse heemkundekringen. Het project is nog niet afgerond, regelmatig wordt de kaart aangevuld, bijvoorbeeld met verbeterde of meer gedetailleerde routes en ook wordt nog onderzocht wie er toentertijd gebruik maakten van de routes en hoe de wegen onderhouden werden.

Welvarende handelssteden als Antwerpen, Brussel en Leuven oefenden een grote aantrekkingskracht uit tot in de verre omgeving. Voor de Tachtigjarige Oorlog maakte Noord-Brabant, net als deze steden, onderdeel uit van het Hertogdom Brabant. Aan het einde van de middeleeuwen en de vroegmoderne tijd vormde Brabant, samen met het naburige Vlaanderen, waar met name Brugge en Gent van belang waren, een van de belangrijkste economische en culturele centra van Europa. Tussen ongeveer 1430 en 1550 kende Brabant zelfs een "Gouden Eeuw", waarin ook de kunst, muziek en cultuur floreerden. Deze voorspoed trok veel mensen aan, van ver buiten Brabant. Brabant was het bestuurlijk en economisch kerngebied van de Nederlanden en de welvaart kwam sterk tot ontwikkeling. Bovendien was het ook een van de meest verstedelijkte regio's van Europa.

*De ontwikkeling van het aantal inwoners van enkele steden in de periode 1300-1650*

Jaar	Breda	Den Bosch	Tilburg	Antwerpen	Brugge	Brussel	Amsterdam	Hamburg
1300	2.000	3.000	1.000	7.000	40.000	18.000	1.000	5.000
1400	4.000	9.000	1.000	15.000	37.000	26.000	3.000	8.000
1500	6.000	16.000	2.000	30.000	35.000	33.000	12.000	30.000
1550	8.000	18.000	3.000	38.000	31.000	41.000	27.000	35.000
1600	7.000	13.000	4.000	47.000	27.000	50.000	60.000	40.000
1650	8.000	10.000	5.000	56.000	31.000	63.000	104.000	53.000

Bronnen: Gebaseerd op gegevens uit Horsten 2005, Kappelhof 1974 en 2009, Viabundus 2023

Het hertogdom Brabant was al voor Holland een grote macht binnen de Nederlanden. Zo mocht sinds 1200 de hertog van Brabant tol heffen op de Waal, had hij vrijstelling van tol op de Rijn afgedwongen van de graaf van Gelre en de graaf van Holland moest zijn macht in Dordrecht en omgeving erkennen. De eerste grote 'bloei-periode' maakte Brabant mee onder het bestuur van hertog Jan I. Hij bracht Brabant veel prestige en macht door zijn rol bij de slag om Woeringen in 1288, waarin hij een grote overwinning boekte op zowel de hertog van Gelre, de graaf van Luxemburg en de aartsbisschop van Keulen. Deze consolidatie als machtsblok binnen de Nederlanden zorgde ervoor dat Gelre niet meer naar het zuiden kon uitbreiden, dat de aartsbisschop van Keulen zich minder kon bemoeien met de Nederlanden en dat bijvoorbeeld Limburg, met de belangrijke landweg van Keulen naar Vlaanderen, de oude Via Belgica, bij Brabant ging horen. Bovendien werden aan de Brabantse



*REIZIGERS OP WEG NAAR BREDA, OMSTREEKS 1500. MARKTEN HADDEN EEN GROTE AANTREKKINGSKRACHT OP MENSEN VAN HEINDE EN VERRE EN VORMDEN EEN BELANGRIJKE BRON VAN WELVAART. HET WAS VOOR EEN PLAATS DAN OOK ERG BELANGRIJK OM MARKRECHTEN TE BEZITTEN. AL ZEKER ZEVENHONDERD JAAR LANG WORDT OP DE GROTE MARKT VAN BREDA EEN MARKT GEHOUDEN. VOORAL DE JAARMARKTEN WAREN BELANGRIJK. ZE VORMDEN HET HOOGTEPUNT VAN HET JAAR. DE DAG NA PINKSTEREN WERD IN BREDA DE SINXENMARKT INGELUID VOOR DE DAAROPVOLGENDE TWEE WEKEN. ER WAS VAN ALLES TE KOOP EN DAARNAAST WAS ER ALLERLEI ENTERTAINMENT VAN TONEELARTIESTEN TOT LOTERIJEN. OOK DONGEN VERKREEG TOESTEMMING TOT HET HOUDEN VAN EEN TWEEDAAGSE JAARMARKT, MAAR DAT WAS PAS IN 1653. OP DE WOENSDAG VOOR PALMPASEN EN DE DINSdag VOOR ALLERHEILIGEN WERDEN DEZE GEORGANISEERD. OORSPRONKELIJK OP DE HEUVEL.  
BRON: STEDELIJK MUSEUM BREDA*



steden (en soms ook aan dorpen) belangrijke privileges toegekend, bijvoorbeeld de toekenning van marktrechten, het recht om tol te heffen of vrijstelling van belastingen. Op deze manier konden steden als Leuven, Brussel, 's-Hertogenbosch en Antwerpen uitgroeien tot de machtige steden met een bloeiende handel. De onrust tijdens de Nederlandse Opstand en met name de Val van Antwerpen in 1584-1585 luidde echter een economische stagnering van Brabant in en leidde ertoe dat het economisch zwaartepunt van de Lage Landen verschoof naar de noordelijkere, Hollandse steden. Dit had ook belangrijke gevolgen voor de bestaande handelsroutes in Brabant. Hoewel het huidige Noord-Brabant bij de economische voorspoed en ook qua verstedelijking sterk achterbleef bij het zuidelijk deel van het hertogdom, trokken ook hier opkomende steden als Bergen op Zoom, Breda en 's-Hertogenbosch veel internationale handelaars. Met name de jaarmarkten die daar plaatsvonden en die bezocht werden door mensen uit heel Europa. De voorspoed van deze steden sijpelde echter maar mondjesmaat door tot het platteland, ondanks belangrijke han-

delsroutes die door dorpen liepen, zoals in Dongen. Dongen bleef lange tijd een klein dorp, niet veel groter dan een gehucht. In 1437 bedroeg het aantal inwoners bijvoorbeeld ongeveer 600. In 1526 was dit gestegen tot net iets meer dan 1000. Aan het eind van de zeventiende eeuw woonden er zo'n 2000 mensen in de, ver van elkaar verspreide, bewoningskernen van Dongen. De meeste Dongenaren leefden van de landbouw, die vooral bestond uit de verbouw van rogge en boekweit, of bedreven enige veeveelt, wat niet veel economisch rendement opleverde. De welvaart in Dongen werd er in ieder geval niet door naar een hoog niveau getild. In de lasten die Dongen moest opbrengen voor de Baronie van Breda was Dongen bijvoorbeeld altijd te vinden bij de vier dorpen die het minst bijdroegen. De Tachtigjarige Oorlog was bovendien met name voor het Brabantse platteland zeer ingrijpend en zorgde voor een sterke verarming. Daarom mocht Dongen vanaf 1654 ook een jaarmarkt organiseren, om de lokale economie te stimuleren. Twee keer per jaar zelfs, op de woensdag voor Palmvasen en de dinsdag voor Allerheiligen. De eerste markten werden

gehouden op de Heuvel. Deze markten waren niet vrijblijvend, alle inwoners van Dongen die bijvoorbeeld vee hadden dienden hier verplicht iets van aan te bieden op de markt. Er werd bovendien minutieus bijgehouden wie wat op de markt verkocht en uit welk deel van Dongen men afkomstig was. Lijsten hiervan zijn bewaard gebleven. Bijvoorbeeld van marktdeelnemers afkomstig uit Klein Dongen. Waarbij een inwoner een zakhorloge verkoopt en anderen stukken linnen en paarden te koop aanbieden. Aangezien het Dongen betreft, werden er uiteraard ook schoenen verkocht. De vorster organiseerde de markt en kondigde bovendien ook de markt aan in naburige dorpen. Brandstichtingen van de Franse troepen in 1672 nabij de Heuvel zorgden er echter voor dat de markten voortaan elders in Dongen gehouden zouden worden, bij de Hoge Ham. Dit zorgde ook voor een verschuiving van de kern van Dongen van Heuvel en Oude Kerk naar het lint Lage-Hoge Ham.

### **Landschap en archeologie**

Er liep een aantal belangrijke handelsroutes dwars door Noord-Brabant in de periode 1350-1650, zo ook door Dongen. Deze verbindingen



plaats, met onderkomens die leken op de Dongense IJzertijdboerderij en begon men meer aan landbouw te doen op een vaste plek.

Verschillende vondsten, zoals bronzen en ijzeren voorwerpen hebben aangetoond dat de mensen uit de brons- en ijzertijd hier connecties onderhielden met verder weg gelegen plekken. Van nature ontbraken in onze streken namelijk de benodigde grondstoffen en moest bijvoorbeeld brons van ver worden geïmporteerd. Door heel Brabant en tot ver over de huidige landsgrenzen heen bestond een groot netwerk van handelsroutes. De natuurlijke en klimatologische omstandigheden veranderden echter nogal eens in de loop van de tijd, met vaak een grote impact op het landschap en daarmee de bewegingsmogelijkheden. Tijdens de bronstijd, circa 3000-800 voor Christus bijvoorbeeld, werd het veel natter, waardoor er hier op grote schaal vervening plaatsvond. Dit moet grote gevolgen hebben gehad voor de bereikbaarheid van de lager gelegen gebieden in Brabant, die hierdoor veel ontoegankelijker werden. Uit de bronstijd dateren wel veel urnenvelden en grafheuvels in

Brabant. Veelal zijn deze gelegen op hoger gelegen zandgronden, maar vaak wel nabij nattere gebieden of riviertjes. Een voorbeeld hiervan zijn de grafheuvels op de Regte Heide nabij Riel en het zuidelijke beekdal van de Donge. Het is zeer aannemelijk dat langs dit soort plekken ook routes liepen tussen verschillende nederzettingen.

Waarschijnlijk moet er in Dongen ook al vroeg in de middeleeuwen een van de weinige voordes, of doorwaadbare plaatsen over de noordelijke Donge hebben gelegen. De smalle dekzandrug die door Dongen loopt van grofweg zuidwest naar zuidoost, is de noordelijkste in Brabant en vormde een bruikbare ondergrond voor een verbinding voor personen. Het uitgestrekte natte veengebied dat zich had gevormd in het noorden van de huidige gemeente Dongen en ook gedeeltelijk in het zuidelijk deel, was namelijk veel slechter begaanbaar. Het is echter waarschijnlijk dat deze verbinding het karakter had van een route, te definiëren als een brede, vaag begrensde communicatiezone. Dit in tegenstelling tot echte wegen: smallere, gefixeerde en drukke verbindingen. Deze oudste zandrouten

in Dongen zullen een uiterlijk hebben gehad dat te vergelijken is met een golfplaatrelief. Daarbij ontstonden uitslijtingsplekken door karrensporen en werd door het weer verstuiwing op gang gezet waardoor vaak de verbinding verplaatst moest worden. Regelmatig werden ze zelfs geheel onbegaanbaar. In de zomer was het zand geregeld te mul of verstoof het, terwijl door regen in de herfst of lente het zand veranderde in modder waarin een kar gemakkelijk vast kon blijven zitten. Deze hogergelegen zand- en heideroutes hadden veelal een zeer oneffen en bochtig patroon. Pas door de ontvening en ontwatering van de lagere gronden konden later ook nieuwere wegen op lager niveau mogelijk gemaakt worden. Dit proces van moernering was echter pas in de zeventiende eeuw afgerond.

### **Oude Dongense route**

Mede door de veranderlijkheid van de oude zandrouten is het vrijwel onmogelijk om exact te bepalen waar het oudste doorgaande traject door Dongen heeft gelopen. Gedetailleerde oude landkaarten van Dongen zijn bovendien amper te vinden. Pas



*DIT GROTE KARRENWIEL IS GEVONDEN TIJDENS ARCHEOLOGISCHE OPGRAVINGEN BIJ HET KASTEEL VAN DONGEN EN DATEERT UIT DE VEERTIENDE EEUW. HET HEEFT OOK DIENST GEDAAN ALS FUNDAMENT VOOR EEN WATERPUT. HET REIZEN MET DERGELIJKE KARREN WAS ZEER VERRADERLIJK. DE ZANDERIGE ACHTERGROND VAN DE ROUTE DOOR DONGEN WAS GEREGELD MOEILIJK BEGAANBAAR EN BOVENDIEN VERSCHILLENDE WEGEN STERK QUA UITERLIJK TUSSEN VERSCHILLENDE GEBIEDEN. ZO HANTEERDEN MEN IN DE MEIERIJ VAN 'S-HERTOGENBOSCH EEN ANDERE SPOORBREEDTE VOOR KARREN DAN IN DE BARONIE VAN BREDA. DIT BETEKENDE DAT TUSSEN DONGEN EN LOON OP ZAND ALLE GOEDEREN DIENDEN TE WORDEN OVERGELADEN OP EEN ANDER SOORT KAR. JE KON DUS MAAR BETER NIET AL TE VEEL HAAST HEBBEN ALS JE REISDE VANAF DONGEN. HET IS OOK GOED MOGELIJK DAT DIT KARRENWIEL STUK IS GELOPEN OP DE SLECHTE WEGEN IN DONGEN, HET BESTAAT NAMELIJK UIT MEERDERE LOSSE STUKKEN.  
BRON: MUSEUM DE LOOIERIJ*



UITSNEDE VAN HET OOSTELIJKE DEEL VAN DE BARONIE VAN BREDA, UIT DE ATLAS BRUXELLENSIS VAN CHRISTIAAN SGROOTEN IN 1573. IN DE RECHTERONDERHOEK STAAT DONGEN EN DE DOORGAANDE WEG AFGEBEELD.

BRON: KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK VAN BELGIË

uit de negentiende eeuw dateren de eerste kaarten waarop het wegenpatroon van Dongen duidelijk (en bovendien enigszins betrouwbaar) is weergegeven. Cartograaf Jacob van Deventer maakte in de zestiende eeuw veel stadsplattegronden over een gebied dat zich uitstreckte van Friesland en Groningen tot het huidige Noord-Frankrijk, van de Noordzee tot het uiterste westen van Duitsland en het Hertogdom Luxemburg en met een verbluffende graad van correctheid. Helaas komt Dongen echter op geen van deze kaarten voor. Het was waarschijnlijk te onbeduidend. Op de kaart van Christiaan Sgrooten uit 1573, afkomstig uit de Atlas Bruxellensis komt Dongen wel voor, al is het weinig gedetailleerd weergegeven. Ditzelfde geldt voor de kaart uit 1666 gemaakt door Roman en Visscher. Duidelijk is wel dat er weinig doorgaande wegen in Dongen en omgeving liepen.

Tot aan het begin van de twintigste eeuw bestond Dongen nog vooral uit onverharde wegen en zandpaden. Door de welvaarts-groei, de enorme toename van het verkeer, de sterke uitbreiding van



UITSNEDE UIT DE WANDKAART UIT CIRCA 1666 VAN HET HERTOGDOM BRABANT GEMAAKT DOOR ZACHARIAS ROMAN (EN NICOLAAS LOHANNES VISSCHER). DEZE KAART IS HET BELANGRIJKSTE CARTOGRAFISCHE OVERZICHTSWERK VAN BRABANT UIT DE ZEVENTIENDE EEUW EN VORMT OOK EEN BIJZONDERE KUNSTUITING UIT DE GOUDEN EEUW. DE KAART IS HET MEEST VOLLEDIGE EXEMPLAAR DAT TOT NU TOE BEKEND IS EN DAARDOOR CULTUREEL VAN ONSCHATBARE WAARDE. DEZE KAART MAAKT ONDERDEEL UIT VAN DE BRABANT-COLLECTIE VAN TILBURG UNIVERSITY. DONGEN IS HIER ROOD OMCIRKELD. DUIDELIJK IS DAT ER MAAR WEINIG LANGERE WEGEN VAN OOST NAAR WEST LOPEN DIE BOVENDIEN OOK DE DONGE PASSEREN. ONDANKS DAT DEZE KAART ALS EEN VAN DE MEEST ACCURATE UIT ZIJN TIJD WORDT BESCHOUWD, STAAN OOK HIER BEHOORLIJK WAT FOUTEN OP. ZO ZIJN HET KASTEEL/HUYS TE DONGEN EN DE OUDE KERK VAN DONGEN BEIDEN GESITUEERD TEN WESTEN VAN DE RIVIER DE DONGE, TERWIJL ZE TOCH ECHT TEN OOSTEN HIERVAN LIGGEN.  
BRON: BRABANT-COLLECTIE TILBURG UNIVERSITY

het bebouwde oppervlak en vele infrastructurale ingrepen gedurende de afgelopen decennia zijn veel oude wegenstructuren sterk veranderd. Bijvoorbeeld onder een klinkerdek terechtgekomen of onder een laag asfalt. Meestentijds verdwenen ze echter geheel. Zandwegen waren enkele tientallen jaren geleden nog juist kenmerkend voor ons dorp, maar zijn inmiddels een zeldzaamheid geworden. Net als overigens op veel plekken in Brabant en Nederland. De zandwegen die er nog liggen in ons dorp behoren daarom wel vaak tot de oudste verbindingen die er zijn in Dongen.



In de hanzetijd liep er een belangrijke handelsroute vanaf de Vlaamse steden Brugge en Gent, via de havenstad Antwerpen, door Breda, via Dongen en vervolgens langs Loon op Zand, Vught, 's-Hertogenbosch, Grave, Nijmegen en verder door naar het Duitse Bremen en Lübeck. In Lübeck stond deze ook wel bekend als de 'Vlaameschen straten', oftewel de Vlaamse Straat. Niet alleen handelaren maakten gebruik van deze route, maar bijvoorbeeld ook bodes en diplomatieke gezantschappen. En, met name in oorlogstijd, diverse legereenheden. Deze vroegere betekenis van Dongen als "verkeersknoop-



## Groeten uit Dongen

EEN DEEL VAN DE ZANDERIGE OUDE BAAN NAAR BREDA. HET IS EEN VAN DE WEINIGE STUKKEN DIE VAN DE OUDE ZANDROUTE NAAR BREDA ZIJN OVERGEBLEVEN OP HET GRONDGEBIED VAN DE GEMEENTE DONGEN. AAN DE NOORDKANT VAN HET WILHELMINAKANAAL LOOPT DEZE OUDE WEG, VERHARD, VERDER VIA DE HUIDIGE RIJENSETRAAT-TWEG-HEUVELSTRAAT-GERARDUS MAJELLA STRAAT-KERKSTRAAT-TRAMSTRAAT-OUDE BAAN-VIERBUNDERSWEG-UIJTERSTE STUIVER.. OP DE ACHTERGROND IS HET BOSGEBIED VAN DE DUIVENTOREN/HEININGEN TE ZIEN.

FOTO: MARTIJN DE LAAT



FOTO VAN DE OUDE OOSTERHOUTSE BAAN AAN HET BEGIN VAN DE TWINTIGSTE EEUW. DOOR DE AANLEG VAN DE NIEUWE N629 TUSSEN OOSTERHOUT EN DONGEN LIJKT OOK DEZE EEUWENOUDE HISTORISCHE ZANDVERBINDING VAN MISSCHIEN WEL DUIZEND JAAR OUD BINNENKORT TE VERDWIJNEN OF VERSNIPPERD TE RAKEN. DE NATUUR IN HET GEBIED IS WELLICHT ELDERS TE COMPENSEREN MAAR ALS ZO'N OUDE ZANDWEG VERDWIJNT, IS HIJ OOK VOORGOED VERLOREN.

BRON: HEEMKUNDEKRING DONGEN

DE OUDE LANDWEG ACHTER DE BERGEN (DE HUIDIGE SINT JOSEPHSTRAAT) IN DONGEN, CIRCA 1904. HET IS WEL DUIDELIJK DAT MEN OP DIT SOORT 'WEGEN' NIET AL TE VEEL HAAST DIENDE TE HEBBEN. DE OUDE VERBINDING NAAR 'S-HERTOGENBOSCH LIEP HIER, OF IETS ZUIDELIJKER, TER HOOGTE VAN DE OUDE BAAN. INMIDDELS ZIJN VEEL VAN DEZE OPEN ZANDGEBIEDEN VERDWENEN, BIJVOORBEELD DOOR AFGRAVINGEN EN DOOR DE BOUW VAN NIEUWE WIJKEN. BOVENDIEN ZIJN ER EEN GROOT AANTAL NIEUWE WEGEN BIJGEKOMEN. HIERDOOR IS DE OUDE KENMERKENDE CONNECTIE TUSSEN ZAND EN WEG VOOR EEN GROOT DEEL VERDWENEN IN DONGEN.

BRON: HEEMKUNDEKRING DONGEN





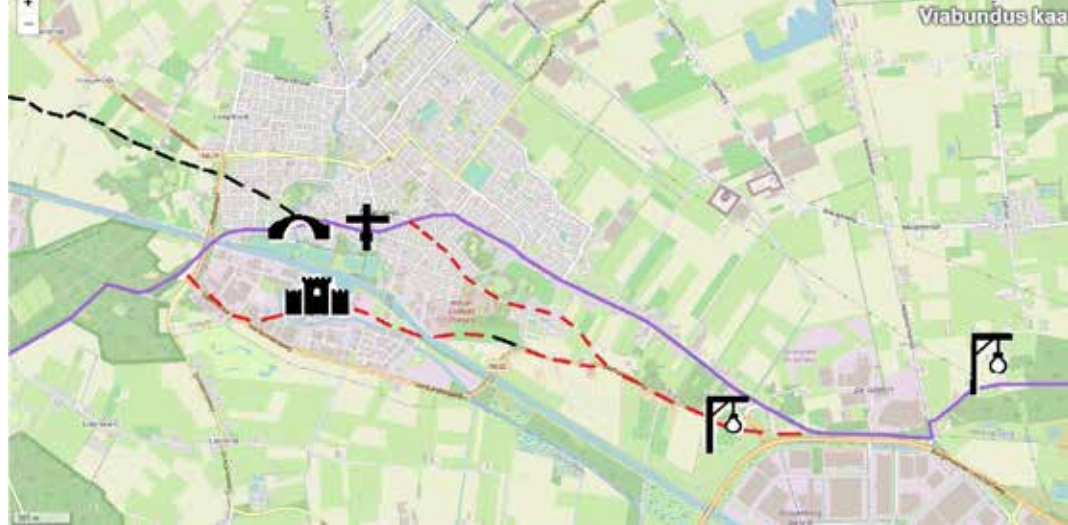
UITHANGBORD OP HET BAKHUISJE ACHTER DE VOORMALIGE HERBERG DE GEKROONDE SWAEN AAN DE HEUVELSTRAAT. DE ZWAAN KWAM VAAK VOOR IN NAMEN VAN HERBERGEN. "DE SWAEN VOERT IEDER KROEG. SO WEL IN DORP ALS STAD, OMDAT HIJ ALTIJD GRAAG IS MET DEN BEK IN 'T NAT."  
FOTO: MARTIJN DE LAAT

punt" voor soldaten blijkt bijvoorbeeld uit een ordonnantie uit 1675 voor soldaten uit de Republiek:  
*"Dat alle troepen, geen uitgezonderd, de welke van Gelderland, 's-Hertogenbosch ende daar omtrent gelegen garnizoenen, moeten marcheren naar Geertruidenberg, Breda, Bergen op Zoom ende verder moeten via Dongen, altoos zelf het dorp moeten aendoen ende aldaar te vernachten of ten minste refrecheren."*  
Eten en overnachten deden zij bijvoorbeeld in Herberg De Gekroonde Swaen, nabij de Heuvel. Dit bracht geld op, als men althans wilde betalen voor de geneugten. Geregeld

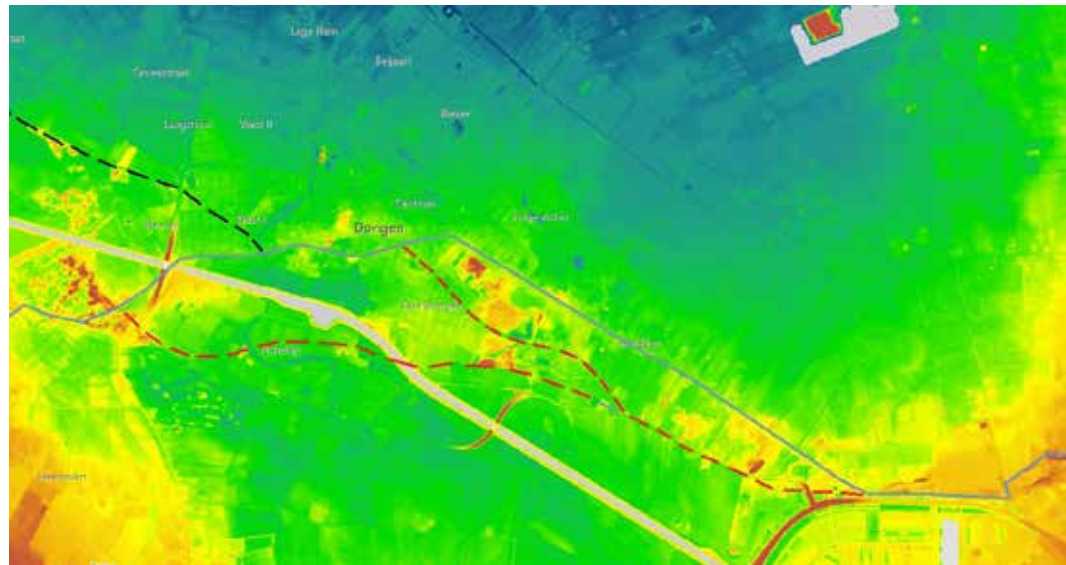
weigerde men dit, maar het kon ook nog veel erger misgaan. In het Rampjaar, in 1672, bleek de ligging van Dongen op de doorgaande route namelijk desastreus. Franse troepen richtten grote vernielingen aan en staken liefst tachtig huizen in Dongen in brand. Vooral de huizen aan de doorgaande weg moesten eraan geloven zoals op de Heuvel en in de Kerkstraat.

Op de kaart van Viabundus valt verder in te zoomen op de handelsroute door Dongen zoals die bestond tussen 1350 en 1650. Ook is deze te projecteren op de huidige kaart van ons dorp, middels OpenStreetMap. Op de Viabunduskaart kwam de route vanaf Breda de zuidwesthoek van de gemeente Dongen binnen via het huidige bosgebied Duiventoren, over het huidige zandpad dat daar nog altijd ligt (en een deel vormt van de Oude Bredasche/DongenscheBaan). Vervolgens volgde de route de huidige Rijensestraatweg, Heuvel, Heuvelstraat en Kerkstraat en daarna ging de route via de huidige Torenstraat en Tramstraat. Vervolgens boog de route in zuidoostelijke richting af via de huidige Sint-Josephstraat, om noordelijk langs De Bergen te lopen en via de Vennen en Eindestraat de grens met de gemeente Loon op Zand over te steken.  
Over het Galgeneind ging het in noordoostelijke richting naar Loon op Zand, via het huidige Huis ter Heide en verder naar 's-Hertogenbosch. Dit traject is weergegeven met de blauwe lijn. De rode stippellijnen zijn twee alternatieve routes, die mogelijk relevanter en ouder waren. De eerste volgde dezelfde route als de blauwe lijn tot voor-

HET VERLOOP VAN DE OUDE HANDELSWEG/  
ROUTE DOOR DONGEN, DE BLAUWE LIJN,  
TUSSEN DE PERIODE 1350-1650 GEPROJEC-  
TEERD OP DE HUIDIGE KAART VAN DONGEN,  
VIA OPENSTREETMAP. TWEE ALTERNATIEVE  
TRAJECTEN, DE EEN VIA DE OUDE BAAN , DE  
ANDERE VIA HET KASTEEL VAN DONGEN, ZIJN  
WEERGEGEVEN MET RODE STIPPELLIJNEN. MET  
DE ZWARTE STIPPELLIJN IS DE OUDE WEG NAAR  
OOSTERHOUT WEERGEGEVEN. OOK AANGE-  
GEVEN OP DE KAART ZIJN DE LOCATIES VAN DE  
HEUVELBRUG, DE OUDE KERK EN HET KASTEEL  
VAN DONGEN.  
BRON: EIGEN BEWERKING VAN DE VIABUNDUS-  
KAART.



DE OUDE HANDELSROUTE DOOR DONGEN  
GEPROJECTEERD OP DE KAART MET HET  
ACTUELE HOOGTEBESTAND. HOE RODER DE  
KLEUR HOE HOGER HET BETREFFENDE GEBIED.  
BLAUWERE KLEUREN ZIJN JUIST LAAG. DE  
HANZE ROUTE VOLGDE GROTENDEELS HET  
GELE/ORANJE TERREIN, DE HOGERE DELEN  
BINNEN DONGEN.  
BRON: BEWERKING VAN HET ACTUEEL HOOG-  
TEBESTAND NEDERLAND





*DRIE HUIZEN IN DONGEN VERNOEMD NAAR OUDE TOPONIEMEN, WAARLANGS DE OUDE HANDELSROUTE DOOR DONGEN WAARSCHIJNLIJK LIEP: DE HAANSE HOEF, 'T KWARTIERKE EN DE UITERSTE STUIVER  
FOTO'S: MARTIJN DE LAAT*



bij de Oude Kerk, maar boog vervolgens eerder naar het zuidoosten af via de Oude Baan. Deze liep vervolgens over de dekzandrug ten noorden van De Haanse Hoef en ten zuiden van 't Kwartierke door. Dit traject liep ook langs de galg van Dongen, die aan het einde van de Oude Baan stond (ten noorden van de huidige Vierbundersweg). Vervolgens ging de route via de Uiterste Stuiver verder naar het Galgeneind in Loon op Zand. Galgen stonden vaak opgesteld op de grens van een rechtsgebied en nabij knooppunten van wegen/routes. De Dongense galg was niet ver verwijderd van de galg van Loon op Zand, die stond slechts enkele honderden meters verder naar het oosten. Het toponiem Galgeneind refereert nog altijd aan de Loonse galg. Ook richting Breda passeerde de route, via de Oude Bredase/Dongense Baan en het Cadettenkamp een galg, getuige de namen Galgestraat en Galgeveld aldaar. De tweede alternatieve route liep via het Kasteel van Dongen, waar zich ook een brug over de Donge bevond en liep vervolgens verder over een smalle dekzandrug ten noorden van de Donge om ook bij de Haanse Hoef uit te komen.

### **Reisperikelen**

Het reizen in de late middeleeuwen en vroegmoderne tijd is amper te vergelijken met tegenwoordig. Ten eerste was het aantal vervoersmiddelen beperkt. In regio's als Holland, Zeeland en Friesland vond het meeste vervoer in deze periode plaats over de waterwegen, zowel over rivieren als over trekvaarten. In gebieden als Brabant echter, waar er, buiten de Maas en enkele (turf)vaarten, veel minder goed bevaarbare waterwegen bestonden, was dit heel anders.

De meeste mensen verplaatsten zich hier te voet en over het land. Handelaren gebruikten een lastdier, of als ze wat meer gefortuneerd waren reisden ze met paard en wagen. Enkel hoogwaardigheidsbekleders reisden per koets. Reguliere, regelmatige postkoets- en reizigersdiensten over het land, bijvoorbeeld met een diligence, ontstonden pas na de middeleeuwen. Bovendien was het reizen door de slechte wegen een stuk oncomfortabeler dan tegenwoordig.

Daar kwam bij dat het reizen niet zonder gevaar was. Er was altijd een kans dat men werd overvallen door rondreizende bendes of bijvoorbeeld te maken kreeg met muitende soldaten. Het traject nabij de Loonse en Drunense Duinen was vooral berucht. De eerste, Oude Bossche Baan, de zandbaan aan de noordzijde van de Loonse en Drunense duinen werd al aangelegd in opdracht van Hendrik I van Brabant (1165-1235). Er was toen nog geen duinvorming. De zandbaan liep over een betrekkelijk vlak terrein door een eiken-berkenbos. In de middeleeuwen werd dit bos echter gekapt en kwamen er grote heidevelden voor in de plaats. Deze heidevelden werden vervolgens door de boeren

te rigoureuus afgeplagd, waardoor het onderliggende dekzand los kwam te liggen en begon te stuiven. In geringere mate gebeurde ditzelfde ook in Dongen, bij De Bergen. De zandbaan raakte deels overstoven met zand, waarna men genoodzaakt was de weg in de achttiende eeuw te verleggen naar het zuiden. Maar de duinvorming bleef een probleem. Deze grote onveiligheid van de duinen werd ook door het Loonse dorpsbestuur als een zorgelijke toestand ervaren, waartegen hard moest worden opgetreden. Zo waren er gedwongen inkwartieringen in Loon op Zand van chasseurs, legertroepen te paard die de doorgaande route tussen Breda en 's-Hertogenbosch moesten bewaken. De schepenbank van Loon op Zand kon struikrovers en andere bandieten lijfstraffen en zelfs de doodstraf opleggen. Ondanks deze maatregelen kwamen Dongen en Loon op Zand echter steeds meer op een "zijspoor" te liggen. Er kwam namelijk een veel betere weg die van Breda, via Tilburg naar 's-Hertogenbosch ging lopen. Vanaf 1781 ging daar vier keer per week een postwagen tussen Breda en 's-Hertogenbosch over Tilburg rijden. Ook al bleven er nog twee maal per week tourkarren Dongen en Loon

op Zand aandoen, het was het begin van het einde van beide plaatsen als "verkeersknooppunt".

Reizigers door Dongen waren vroeger bovendien genoodzaakt om de tijd te nemen. De kaart van Viabundus laat dit bijvoorbeeld ook mooi zien voor het reizen door Dongen. Wilde men bijvoorbeeld in 1350 van Dongen naar Breda reizen dan deed men hier te voet of met paard en wagen 2,5 uur over. Ging de tocht verder naar Antwerpen dan moest de reiziger die met een lastdier op pad ging, hier meer dan anderhalve dag voor uittrekken. Een ruiter deed er iets korter over, maar toch nog altijd 1 dag en 3 uur. Een bode legde de afstand van 66 kilometer aanmerkelijk sneller af. Als hij daarbij onderweg van paard kon wisselen, was hij in slechts 5 uur in Antwerpen vanaf Dongen.

Tussen 1350 en 1650 veranderde er niet veel qua reismogelijkheden vanaf Dongen. In 300 jaar tijd waren deze reistijden naar Antwerpen bijvoorbeeld vrijwel gelijk gebleven. Als een handelaar met zijn kar in 1650 naar 's-Hertogenbosch wilde, een afstand van zo'n 33 kilometer, dan was men vanaf Dongen via Loon op Zand en Vught meer dan 6 uur onderweg.

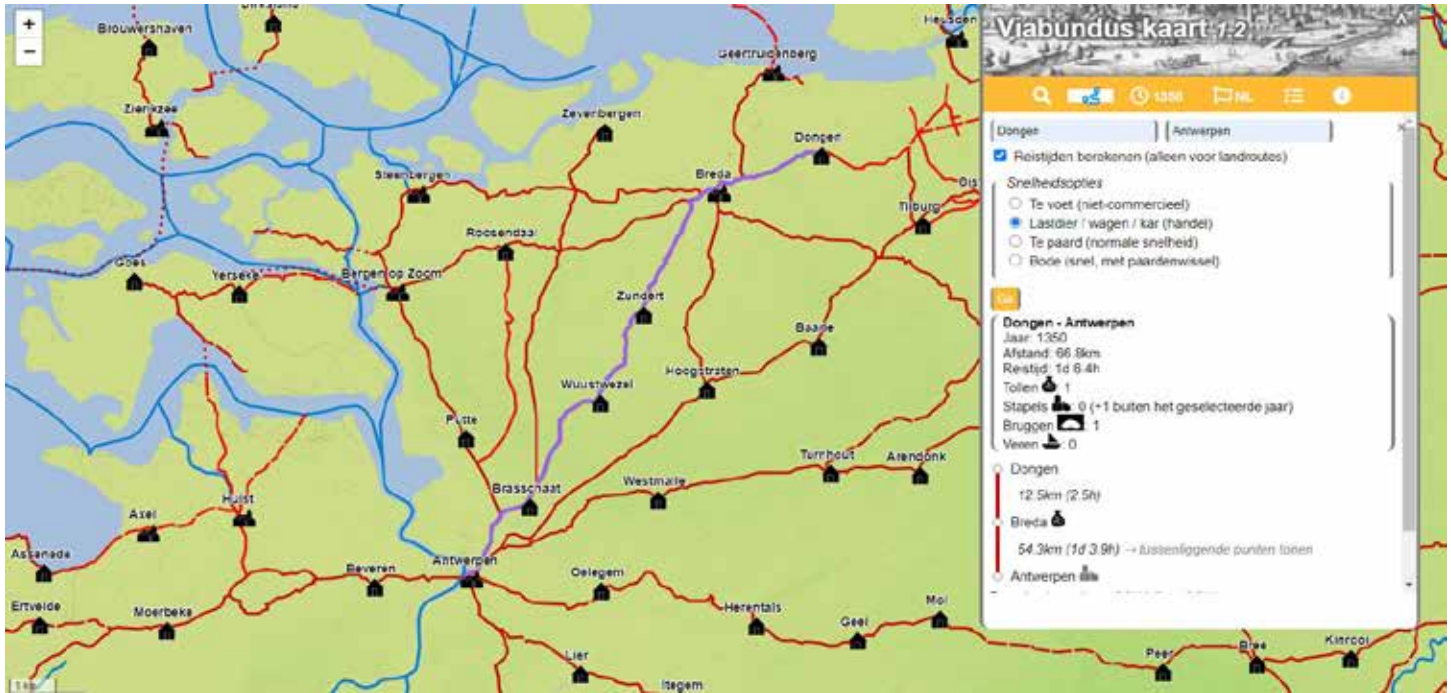


OPENING VAN DE VERHARDE VIERBUNDERSWEG IN 1971 DOOR BURGEMEESTER KOOIJMAN.  
VOORHEEN LIEP HIER SLECHTS EEN ZANDWEG, IN HET VERLENGDE VAN DE OUDE BAAN.  
BRON: HEEMKUNDEKRING DONGEN

Op deze route diende ook op twee verschillende plekken tol betaald te worden, namelijk in Loon op Zand en in 's-Hertogenbosch. Voor een reis naar het Duitse Lübeck, een belangrijke havenstad aan de Oostzee, een tocht van 547 kilometer, was een handelaar met zijn kar liefst 25 dagen onderweg. Op de weg daarheen moest hij liefst 19 keer tol betalen, diende hij vier keer zijn waren over te slaan in een stapelplaats en moest hij vijf keer met een veerboot mee. Ietwat anders dan het huidige reizen binnen de Schengenzone, met het vrije verkeer van personen.

### **Tol**

Wie in de periode 1350-1650 op reis ging of vracht vervoerde moest op allerlei plaatsen tol betalen. Tolheffing bestond al vele eeuwen daarvoor, ook al in de Romeinse tijd. Zo moesten reizigers vaak tol betalen om rivieren te mogen oversteken. In de middeleeuwen was dit recht voorbehouden aan koningen en keizers, die het op hun beurt delegeerden aan hertogen en graven. Op hun beurt verleenden zij het tolrecht aan bijvoorbeeld steden. De tol werd zowel te land als te water geheven. Het betrof echter niet alleen inning op goederen maar ook op mensen



UTSNEDE UIT DE KAART VAN VIABUNDUS MET DAAROP DE ROUTE VAN DONGEN NAAR ANTWERPEN IN 1350 . VOLGENS DEZE ROUTEPLANNER DEED MEN ER TE VOET OF MET EEN LASTDIER (OF EEN PAARD EN WAGEN/KAR) MEER DAN 1 DAG EN 6 UUR OVER OM DE AFSTAND VAN 66 KILOMETER TUSSEN BEIDE PLAATSEN TE OVERBRUGGEN. EEN RUITER DEED ER 1 DAG EN BIJNA 3 UUR OVER. EEN SNELLE BODE KON MET EEN PAARDENWISSEL DEZELFDE AFSTAND IN MINDER DAN 5 UUR AFLEGGEN.

BRON: VIABUNDUS

en vervoersmiddelen. Ook bestond er soms de verplichting dat goederen alleen in een bepaalde stapelplaats, zoals Antwerpen, verhandeld mochten worden.

Een zeer gehate tol was blijkbaar de Grote Brabantse Zwijgende Landtol. Deze tol werd oorspronkelijk geheven door de graven van Leuven, de voorgangers van de hertogen van Brabant. Het woord zwijgend wil zeggen dat de reiziger of vrachtrijder zelf aangifte diende te doen. Hij werd niet aangeropen door een tollenaar. Wie doorreed zonder zich te melden, was in overtreding. Zijn goederen konden dan door de tollenaar in beslag genomen worden. Deze landtol werd geheven van personen en van handelsverkeer die de grens van Brabant passeerden. Toch werd deze tol nogal eens ontdoken, zoals in 's-Hertogenbosch. Vanaf 1480 stationeerde de hertog daar echter tolheffers, 'wachters', in de stad.

Dit stuitte op flink wat protesten, maar de vorst hield zijn tollenaars de hand boven het hoofd. Ook Dongenaren ontkwamen niet aan deze landtol. Getuige het contract van het Dongense dorpsbestuur daterend uit 1629 waarbij de schout namens Dongense pachters dit tolgeld afkoopt voor verschillende periodes tussen 1629 en 1664.

In Breda werd, net als in bijvoorbeeld Loon op Zand ook een plaatselijke tol geheven. Reizigers klaagden geregeld over de tolheffingen. Zo klaagde het grote Hanzekantoor van Brugge in 1468 over de instelling van de nieuwe tolheffing in Loon op Zand.

Contracten  
gelesten door den pachtsteep of de pachters  
van den Grooten Brabantsche (Zwijgende)  
Landtol met den Schout van Dongen ten  
zake van eencomp bij en te gele, voor en of men  
jaren van Binnis tot Binnis.  
1629/30, 1630/31 - 1631/32, 1632/33, 1633/34 - 1634/35,  
1635/36, 1636/37 -

F 41 F

AFSCHRIFT VAN DE AFKOOP VAN DE GROOTEN BRABANTSCHEN ZWIJGENDE LANDTOL  
DOOR DE SCHOUT VAN DONGEN MET PACHTERS VOOR 1629 - 1664  
BRON: REGIONAAL ARCHIEF TILBURG - DORPSBESTUUR DONGEN



Op lange reizen, bijvoorbeeld van Vlaanderen naar Duitsland, moest dan ook tientallen keren tol betaald worden. In Breda werd de tol geheven bij de Tolbrug, de oudste brug van de stad. Bij de Tolbrug hief de heer van Breda een tol van het landverkeer. Deze bleef bestaan tot 1794. De scheepvaart op de Mark werd op andere manieren belast. De Tolbrug was een schakel in de west-oost lopende landweg die in Breda de rivier de Mark kruiste en verder via Heusdenhout naar de Driesprong leidde, waar onder andere de verbinding naar Dongen en 's-Hertogenbosch op uitkwam. In de tijd van de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden werd de tolheffing onder het beheer gebracht van de gewestelijke overheden.

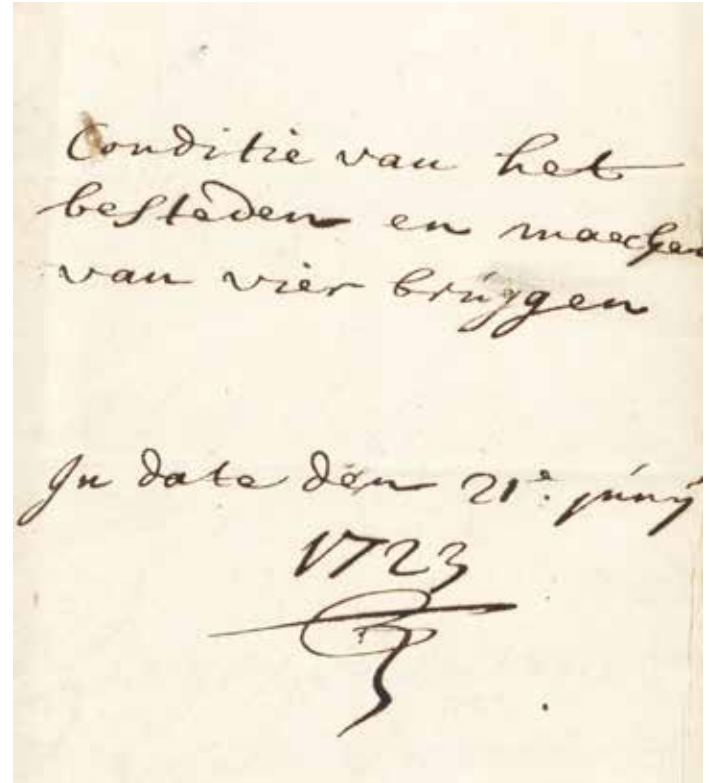


*DE TOLBRUG IS DE OUDSTE BRUG VAN BREDA. DE OORSPRONKELIJKE BRUG IS GEBOUWD IN DE LATE DERTIENDE EEUW. AAN DEZE BRUG WERD DOOR DE HEER VAN BREDA TOL GEHEVEN. DE BRUG IS VAAK VERNIEUWD. DE BRUG OP DEZE OUDE FOTO DATEERT VAN 1922. IN 1939 VERDWEEN DEZE BRUG BIJ DE DEMPING VAN DE RIVIER DE MARK. DE HAVEN WERD GEDEMPD IN 1965, MAAR IN 2002 WERD BESLOTEN DE HAVEN EN DE RIVIER DE MARK WEER OPEN TE GRAVEN. IN 2006 WERD DE NIEUWE TOLBRUG GEOPEND. DE HAVEN EN DE 'NIEUWE' MARK TENSLOTTE WERDEN OPGELEVERD IN 2007. BRON: WEBSITE ERFGOED.BREDA.NL.*

Deze tolinkomsten werden gebruikt voor het onderhoud van de wegen, vaarwegen en bruggen. Zo is er bijvoorbeeld in het archief van het Dongense dorpsbestuur nog een bestek te vinden uit 1723, waarin opdracht wordt gegeven voor de verbetering van vier bruggen over de Donge. Zo kreeg de brug bij de Heuvel een opknapbeurt en werd ook de brug bij het voormalige Kasteel van Dongen, toen de Verbrande Hoef geheten gerepareerd. Daarnaast werd ook de Daniëlsbrug, ten oosten van het kasteel, verbeterd. Met goedkeuring van de Prins van Oranje, als Heer van Breda werd in 1739, in het noorden van Dongen, bij de Lage Ham, zelfs een geheel nieuwe brug gebouwd, namelijk de Roode Brug. Deze werd aangelegd voor de weg naar Groenendijk, dat door Dongen als haven werd gebruikt.

### **Belang van een zandweg**

Zoals duidelijk werd in dit artikel en het Viabundus-project, was de zandroute door Dongen een belangrijke schakel in een internationaal routenetwerk. Handelaren en andere reizigers uit Vlaanderen, Duitsland en verder weg gelegen gebieden maakten gebruik van deze route. In bosgebied de Duiventoren en bij het Cadettenkamp is er nog een klein stukje van overgebleven tussen Dongen en Breda. Ook tussen Helvoirt en Haaren bleef er nog een mooi stukje behouden. Hij heet hier bovendien ook de Antwerpse Baan, duidelijk dus dat het hier gaat om een restant van de oude, middeleeuwse handelsroute tussen 's-Hertogenbosch en Antwerpen. Het overgrote deel van de oude zandverbinding



BESTEK UIT 1739 VOOR HET MAKEN VAN VIER NIEUWE BRUGGEN  
OVER DE DONGE.

BRON: REGIONAAL ARCHIEF TILBURG - DORPSBESTUUR DONGEN

tussen Breda en 's-Hertogenbosch is echter verdwenen. Het zou mooi zijn als er bij ruimtelijk beleid meer gekeken wordt naar de historische waarde van dit soort oude zandwegen. Sporadisch wordt dit ook al gedaan. De Roover, de eeuwenoude zandweg tussen Hilvarenbeek en Poppel, heeft bijvoorbeeld de status van gemeentelijk monument gekregen van het college van Hilvarenbeek in 2016. Door dit besluit werden de plannen voor een verharding van de weg tegengehouden. Zulke wegen hebben niet alleen een historische waarde. Ook toeristisch gezien zijn ze erg aantrekkelijk. Steeds meer wandel-en fietsroutes volgen bijvoorbeeld dit soort oude, pittoreske zandwegen. Daarnaast heeft onderzoek ook duidelijk aangetoond dat zandwegen van groot ecologisch belang zijn voor de biodiversiteit. Zo herbergen deze zandwegen en bermen in agrarisch gebied een opvallend rijke fauna, met veel kenmerkende en vaak ook zeldzame soorten. Zandwegen met een goed ontwikkelde bermvegetatie kunnen om die reden ook een functie vervullen als verbinding tussen natuurgebieden. Dit alles zijn duidelijke argumenten om zuinig met bestaande zandwegen om te gaan en ze passend te beschermen. Zandwegen "vertellen" immers veel meer dan asfalt.

### **Bronnen**

Actueel Hoogtebestand Nederland (2023), AHN Viewer Dongen, <https://www.ahn.nl/ahn-viewer>  
Brabants Erfgoed (2023), Viabundus. 's-Hertogenbosch: Brabants Erfgoed  
Buiks, C. (2004), Veldnamen in De Baronie. Jaarboek De Oranjeboom 57  
Cuvelier, J. (1915), Les dénombremments de foyers en Brabant (14'-16» siècle). Bruxelles  
De Bont, C. (1989), Het cultuurhistorisch landschapsonderzoek van het streekplangebied "Midden- en Oost-Brabant". Een historisch-geografische verkenning. Wageningen: Staring Centrum  
De Mars A., B. Holterman, M. A. B. (2021), Laatmiddeleeuwse en vroegmoderne lange-afstandswegen in Noord-Brabant. Brabants Erfgoed



ZANDWEGEN ZIJN TEGENWOORDIG ERG "GEWILD" ALS TOERISTISCHE WANDEL- EN FIETSPADEN. ZOALS HIER DE OOSTERHOUTSE BAAN.  
FOTO: MARTIJN DE LAAT



DE AANBLIK VAN DONGEN IS IN 150 JAAR TIJD ENORM VERANDERD, ZOALS EEN VERGELIJKING TUSSEN TWEE TOPOGRAFISCHE KAARTEN UIT 1873 EN 2022 DUIDELIJK LAAT ZIEN.  
BRON: WEBSITE TOPOTIJDDREIS.NL

Dorpsbestuur van Dongen (1634), Gekwiteerde accoorden door de schout met pachters van den Grooten Brabantsche Zwijgenden landtol gesloten tot afkoop van tolgeld, voor een of meer jaren, Regionaal Archief Tilburg  
 Dorpsbestuur van Dongen (1723), Bestek van het maken van een vier nieuwe brugge over de rivier de Donge. Regionaal Archief Tilburg  
 Erfgoedweb Breda (2023), Tolbrug – De oudste brug van Breda, Erfgoed Breda  
 Faasen T. & F. Ter Schure (2021), Ecologische meerwaarde van zandwegen in agrarisch gebied. Vakblad Natuur Bos Landschap  
 Holterman, B. et al. (ed.), Viabundus Pre-modern Street Map 1.2 (released 21-9-2022)

Horsten, F. (2005), Doorgaande wegen in Nederland, 16e tot 19e eeuw. Een historische wegenatlas. Amsterdam: Uitgeverij Aksant

Kadaster (2023), Topotijdreis

Kamper Kogge (2023), Meevaren met de kamper kogge. Kampen

Kappelhof, T. (1974), De waarde van visitatieverslagen als bron voor de historische demografie, De Baronie van Breda 1645-1742. Jaarboek De Oranjeboom 27

Kappelhof, T. (2003), Van kasseien en kanalen. Pogingen om Breda voor het personen- en goederenverkeer beter bereikbaar te maken in de periode 1500 – 1800, Jaarboek De Oranjeboom 56

Kappelhof, T. (2009), 'Schijnbare stabiliteit'. De demografische ontwikkeling van de steden 's -Hertogenbosch en Breda in de vroegmoderne periode (1600-1800)

Kerkhof P.A. & K.A.H.W. Leenders (2022), Galgen in Brabant. Inventarisatie 4 juli 2022

Koopmanschap, H. (2015), Grensgebied tussen zand en veen. Een archeologisch perspectief op de middeleeuwse ontginnings- en bewoningsgeschiedenis van de Langstraat en het aangrenzende zandlandschap van Noord-Brabant. Hilversum: Verloren

Leenders, K.A.H.W. (2011), Vier generaties dorpen in het Brabantse Zand. Noordbrabants Historisch Jaarboek 28

Leenders, K.A.H.W. (2015), Datering zandverstuivingen Zand-Brabant

Loeff, W. (2022), 'Google Maps' omstreeks 1500. (Handels)reizen in door Brabant in de tijd van Bosch & Bruegel. Historiek

Merkelbach van Enkhuizen, L. (1949), Heerlijkheid, Heren en Heerlijk Huis van Dongen. Jaarboek De Oranjeboom 2

Nijland G. & N. Schapendonk (2018), Nieuwe N629 'vernietigt' cultuurhistorie. BNDeStem. 8 september 2018

Nouwen, R. (2021), De Romeinse Heerbaan. De oudste weg door de Lage Landen. Sterck & De Vreese

Opzeeland, B. Van (2022), Zandpaden en karrensporen in de Gemeente Heusden. Nieuwkuijk: Heemkundekring Onsenoort

Provincie Noord-Brabant (2023), Kaartbank.

Regionaal Archief Tilburg (2022), Het rampjaar 1672 in archieven (10): Dongen

Roman, Z. & N. Visscher (1666), Ducatus Brabantiae novissima descriptio per Nicolaum Ioa. Visscherum. Tilburg University: Brabant-Collectie

Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (2023), Kadastrale kaart 1811-1832: verzamelplan Dongen, Noord Brabant (MIN10041VK1). Amersfoort

Selten, S. (2001), Een bezoek aan de jaarmarkt van Breda in 1500. Vis, wafels en marktkruizen.

Sgroten, C. (1573), Atlas Bruxellensis. Koninklijke Bibliotheek van België

Snoeren, T. (2003), Over veldnamen in Dongen, deel 15, Oude Bredasche Baan. Wazerweijen, nummer 90, december 2003

Spapens, P. (2019), Brabantse Zandpaden. Brabants Heem

Thiadens, H.J.M. (1991), De Oude Dongense baan. Geschiedenis van een weg westelijk van Dongen. Wazerweijen 1991 2-3

Topotijdreis (2013), Dongen 1815-2021, Topotijdreis.nl

Toorians, L. (2008), Zandloper. Landschap en geschiedenis van Nationaal Park De Loonse en Drunense Duinen en omgeving. Tilburg: Stichting Zuidelijk Historisch Contact

Van den Broek, E. (2017), De Beljaart, een ongekend verleden.

Van Iersel, J. (2010), De heerbaan Breda-'s-Hertogenbosch. Hoe Loon op Zand een vergeefse strijd voerde tegen het zand. Straet & Vaert

Van Iersel, J. (2010), Straatweg Breda - Den Bosch: over Loon op Zand of Tilburg? De rol van Rijkswaterstaat, gemeentebesturen, provincie Noord-Brabant en koning Willem I bij de tracékeuze. Straet & Vaert

Van Lanen, R. (2017), Changing Ways. Patterns of connectivity, habitation and persistence in Northwest European lowlands during the first millennium AD. Utrecht University

Vermaak, F. (2022), Wie betaalde de wegen? Lange afstandshandel door de Meierij van Den Bosch in de zestiende eeuw. Brabants Erfgoed

Verschure, H. (2014), Dongen: een hoge heerlijkheid. Tornen aan de rechtsmacht van een dorp in het Land van Breda. Jaarboek de Oranjeboom 67.

Voorburg, R. (2011), OmnesViae: Romeinse Routeplanner, een reconstructie van een antieke Romeinse kaart met moderne technieken

Zwartbol, A. (2021), Zandwegen vertellen je meer dan asfalt: 'Hier liepen ooit Romeinse en Franse soldaten'. Nederlands Dagblad 28 mei 2021