

Informatie Gids van het dorp Etten & het dorp Leur

Open Monumentendag en Brabants Erfgoedweekend 2024



"Erfgoed van
routes, netwerken
en verbindingen"





Heemkundekring Jan uten Houde Etten-Leur, werkgroep monumentaal onroerend erfgoed, cultuurhistorische en bouwhistorische redactie, samenstelling en teksbewerking Jan van de Wouw

ontstaans- en ontwikkelingsgeschiedenis, cultuur- en bouwhistorisch monumentaal erfgoed,

Open Monumentendag en Brabants Erfgoed Weekend 2024

Het jaarthema voor 2024 is: "Erfgoed van routes, netwerken en verbindingen" die zich voortdurend blijven ontwikkelen van vóór de 13e eeuw tot de ontwikkelde infrastructuur van heden.

Mensen zijn altijd in beweging, 'onderweg' via routes ontmoet je mensen waar je verbinding mee maakt en ben je onderdeel van verschillende netwerken, wegen ontstonden en werden aangelegd, transportnetwerken uitgebouwd, allerlei vervoersmiddelen en manieren van communicatie werden uitgevonden.

Duizenden cultuur- en bouwhistorische monumentaal erfgoedpanden en monumenten in ons land en in **Etten en Leur** openen op **zaterdag 14 en zondag 15 september 2024, van 11.00 tot 17.00 uur, gratis hun deuren.**



Werkgroep 'Onroerend Erfgoed' is de 1e prijs winnaar van de Brabants Heem Stimuleringsprijs 2023 voor de organisatie van dit Brabants Erfgoedweekend, vanwege de zeer levendige en cultuurhistorische inrichting van Open Monumentendag en Brabants Erfgoedweekend 2023.

Colofon:

copyright © 2024 auteur/redactie: Jan van de Wouw, vormgever/layout Dennis Blaak 'Vormtaal', fotografie Jan van de Wouw. niets uit deze uitgave mag worden verveelvuldigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, geluidsband, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

Geraadpleegde literatuur o.a.:

'Het Brabantsche dorp' uitg. Allert de Lange A'dam, door Vincent Cleerdin 1947/1948. en Bulletin van den Nederlandschen Oudheidkundigen Bond 1910, blz. 61 en 210. 'Cultuurhistorische Inventarisatie van de Provincie Noord-Brabant', rapport over de Gemeente Etten-Leur, onder voorzitterschap van gedeputeerde drs. Y.P.W. van der Werff te 's-Hertogenbosch, januari 1989. Onderzoek en veldwerken door de inventaristoren; drs. A.J.C. van Leeuwen, drs. N.C.M. Maes en H.Th.M. Ruiter, architect HBO, overgedragen aan de Provinciale Monumenten Commissie. - 'Monumenten in Nederland. Noord-Brabant', 1997. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed. 'Ontwikkeling van de Infrastructuur in Nederland'.

Informatie Gids 2024

van het dorp Etten & het dorp Leur

Inleiding

Ontstaans- en de ontwikkelingsgeschiedenis van 't dorp Etten en 't dorp Leur betreffende "erfgoed van routes, netwerken en verbindingen",

Het dorp Etten

- **Nog kort voor 1250 zou Etten niet veel meer dan een moerweide zijn geweest.** De oudste vermelding van de naam Etten vindt men **in een oorkonde en akte van 10 juni 1261** met vernoeming van een kerk. Er blijkt dan al een dorp van enige omvang te bestaan. Reeds in de 13e eeuw bezat dit gebied zelfbestuur. Vroeger dan elders in het Land van Breda bestond er een college van schout en schepenen dat de plaatselijke belangen kon behartigen. In 1267 gaf Hendrik II van Breda aan de inwoners van de gemeente Etten verschillende voorrechten, blijkbaar met de bedoeling de bevolking te doen toenemen. In 1277 verkochten Arnold van Leuven, heer van Breda en zijne vrouw Elisabeth, de tienden van Etten aan de abdij Torn. (Habets, I, blz. 45.)
- **Uitgiften van gronden ter vervening in 1297** wijzen op het belang dat de turfnering had voor deze streek. Vanaf de 15e eeuw werd hoogveen uit het gebied 'Bremberg' vervoerd via de gegraven 'Leurse Vaart' en rivier 'de Mark'. De oudste woonkern is de Markt waar werd geboerd en boerderijen zich ontwikkelden. In 1450 werd de heerlijkheid Etten, die tot zolang in het bezit was geweest van het geslacht Van den Houde of Utenhoute, verkocht aan de heer van Breda, Jan van Nassau. (VAN GOOR blz. 387.)
- **Zo ontstond Etten, een klein boerendorp met een langgerekt dorpsplein, vooral gericht op de landbouw met een bestuurlijk centrum.** Gegroeid vanuit agrarische nederzettingen op de overgang van de Markpolders en de hogere zandgronden.
- **Bodemresten van een vrij monumentale 12e eeuwse kerk** wijzen er op dat Etten al vroeg een zekere welstand moet hebben gekend. Met tevens het voorname klassicistische deftige dorpsraadhuis van 1776, aan het mooie Marktplaats met de dorpskerk en fraaie dorpswoonhuizen. De bebouwing is in hoofdzaak 19e eeuws met elementen uit de 17e en 18e eeuw. Het is het middelpunt voor de bedrijvigheid van boeren en burgers, maar ook voor hun rust en voor hun volksfeesten, optochten, schutsgilden en schutterijen. Het verlengde van de Markt is de Bisschopmolenstraat, naar buiten toe meer landelijk van karakter. Vooral na 1950 is Etten uitgegroeid met woningbouw en industrie.

Hervormde kerk te Etten, "Hallenkerk" door G. Goossens



Van het dorp Etten & het dorp Leur

Het dorp Leur

- **De Leurse haven wordt voor het eerst genoemd begin 1450.** Over het ontstaan van Leur zijn geen bronnen geschreven. Er was toen een huis 'opte Loer'. Door de aanwezigheid van de haven, scheepvaart, handel en welvaart is 'Op de Leur' gegroeid. Leur kon zich na 1507 ontwikkelen tot een havenkwartier door de bedijking van de Zwartenbergse polder, op een kruispunt van land- en waterwegen.
- **Na de turf werden vooral landbouwprodukten verhandeld.** Een van de oudste industrieën was de baksteenfabricage. Er ontstonden leerlooierijen en pottenbakkerijen. In het 'gebied van Attelaken' stonden al tijdelijke bouwwerken, de steenbakovens. Met de overslaghaven uit de 16e eeuw, voor de aan- en afvoer van hoog- en laagveen via de 'Loersche Vaart' ging het na 1900 bergafwaarts vanwege vervoer per spoor en over de weg. Leur droeg een industrieel en handelskarakter. Vooral rondom de haven waren veel grote bedrijven te vinden. Leur is na 1945 uitgebreid met woningbouw en met de 19e eeuwse industrialisatie aan het begin van de vroegere turfvaart. Langs de Korte- en Lange Brugstraat zijn gaven 18e en 19e eeuwse dorpswoonhuizen.

De haven van Leur was een levensader voor het dorp, tekening door Dirk Verrijck uit 1776



Thema's en onderwerpen



1. Ontstaans- en ontwikkelingsgeschiedenis van de oudste routes, netwerken en verbindingen door veenwinning pagina 13
2. Hoe de oorspronkelijke zeilschepen zich ontwikkelden, opslag van veen in turfschuren, het gebruik als brandstof en voor te bouwen plaggenhutten pagina 16
3. Ontstaans- en ontwikkelingsgeschiedenis van de oudste routes, netwerken en verbindingen van vervoer over land pagina 21
4. Het ontstaan van verhardingen en steenwegen in dorpen, bij huizen en boerderijen door steenfabricage pagina 23
5. Het ontstaan van verkeers- en vervoersmiddelen pagina 26
6. Het ontstaan van woonbebouwing en het verval van dorpen pagina 27
7. Ontstaans- en ontwikkelingsgeschiedenis van verbindingen na 1880 pagina 28

Thema's en onderwerpen

Open Monumentendag en Brabants Erfgoed Weekend op 14 en 15 september 2024.

Het thema voor 2024: "Erfgoed van routes, netwerken en verbindingen", die zich voortdurend blijven ontwikkelen van vóór de 13e eeuw tot de ontwikkelde infrastructuur van heden.

Het ontstaan van de Markt in Etten met de boerderijen en het bestuurlijk centrum en de Leurse Haven in Leur met het industriegebied en de 18e en 19de eeuwse woon- en herenhuizen.

1. Ontstaans- en ontwikkelingsgeschiedenis van de oudste routes, netwerken en verbindingen door veenwinning

1.1 'De waterrijke geschiedenis van de veenkoloniën'

- Veen vergaat niet en zuigt het regenwater op als een spons.
- Turf, het eindprodukt van hoog- en laagveenwinning.

1.2 Onderscheid tussen laag- en hoogveen en heideplaggen

- Er bestaan verschillende soorten veen.
- De bovenste laag van het veen is de zogenaamde 'bolsterturf'.
- De termen; hoogveen, veen dat boven het grondwater is uitgegroeid en regenwater vasthoudt, en laagveen, veen dat door verlanding ontstaat.
- Het veen wordt in grote blokken gestoken en afgevoerd.
- Het Nederlandse veenlandschap ligt nogal verspreid.
- Na het maaien van de heide konden de heideplaggen worden gestoken.
- Zelfs plaggenhutten werden van heideplaggen gebouwd.

Het vervoer door de schippers over water door turf- en trekvaarten, kanalen, vaartstelsels, polders, waterlopen en veenstroompjes

1.3 Minder riviertjes in West-Brabant, wel ondoordringbare en uitgestrekte veenmoerassen

- Eeuwen later zouden West-Brabantse veengebieden worden ontgonnen.
- Van het net van waterwegen is weinig over, slechts een deel van de Roozendaalse- en de Leursche Vaart.
- Het veen is overal verdwenen, de vennen en plassen zijn uitgedroogd.

1.4 Winning van veen in Oost- en West-Brabant

- De bakermat van de turfwinning in venen, ligt echter in West-Brabant, die een turfgeschiedenis kent van omstreeks de 13e tot de 18e eeuw.

1.5 Winning van veen in Leur en omgeving

- Leur dat op een kruispunt van land- en waterwegen lag ontwikkelde zich tot een handelscentrum van turf.
- Turf, men bedoelde hoog- en laagveen, noemde men in Brabant 'moer' of 'gedroogd slijk'.
- Als veen hoger lag dan het grondwater kon het direct worden afgegraven, als het lager lag moesten er eerst sloten en kanalen worden gegraven, er lag 350 km. aan turfvaarten in West-Brabant.
- Om een wintervoorraad turf aan te leggen, in de maand mei, had iedere boer zijn eigen veenput.
- De kletsnatte veen werden gedroogd en per houten kruiwagen naar de schuiten in de turfvaarten gebracht.
- De veenarbeiders overnachten in schamele bouwsels.
- Door de turfwinning ontstonden nederzettingen van zelfgemaakte plaggenhutten.

1.6 Ontstaans- en ontwikkelingsgeschiedenis van vervoer over water

- 'Het is geen water en het is geen land, het is veen'.
- Men leefde en werkte vroeger in het veen, dicht bij de gebruikers.
- Schepen voor vervoer van veen lagen aan de laadoever.
- Op kruiwagens werd het aangevoerd, opgestapeld en afgedekt met dekzeilen en planken.
- Trekschuiten met jaaglijnen werden getrokken door vrouwen of trekpaarden op het jaagpad.
- Bemanning bestond uit schipper en knecht, soms vrouw en kinderen.
- Geen wind, geen vooruitgang.

1.7 Zoutwinning of 'pannering' in West-Brabant

- Vanuit Zeeland kon zout water doordringen in het laagveen, dit overspoelen waardoor zout werd afgezet, deze zoutebrei 'daring' genoemd werd gekookt, hetgeen men 'daringdelven' noemde.

1.8 De natuur herstelde zich voor landbouw en veeteelt, heide en bossen

- Vooral ten zuiden van Etten ontstond tot 1900 weer heidegebied.

1.9 Veel huidige plaats- en straatnamen hebben hun naam te danken aan de historie

- Na 1400 werden nieuwe vaarten gegraven.
- In het zuiden ligt de gemeente op 6 tot 10 meter boven N.A.P. en het noorden op 0,5 meter.

Café aan de markt in Etten "In den Pelikaan"



2. Hoe de oorspronkelijke zeilschepen zich ontwikkelden, opslag van veen in turfschuren, het gebruik als brandstof en voor te bouwen plaggenhutten

2.1 Trekvaart voor reizen en vrachtvervoer

- Trekvaart met jaagpad aanleggen.
- In Zuid-Nederland uitgebreid net van trekvaarten met jaagpad.

Leurse thuishaven "industrie" rond 1920



2.2 Vervoeren afgegraven veen, per boot, via turf- of trekvaarten de 'kanalen'

- Met het woord turfvaart wordt ook het verkeer bedoeld door de turfvaarten.
- De turfvaart is ook de eigenaam van de waterloop van 24 km. via 'Pannenhoef' en 'Vloeiweide'.
- Het beroemde 'Turfschip van Breda' is niet via de turfvaart Breda binnengekomen, die bestond toen nog niet.
- Vanaf de Middeleeuwen was de handelsroute over water, de bereikbaarheid van steden en dorpen.
- Handelsroute over water.

2.3 Vervoer per houten en ijzeren schuit of schip en per smalspoor

- In de 17de en 18de eeuw gaat vervoer per houten schip, eind 19de eeuw door ijzeren zeilschepen.
- Vervoer over korte afstanden per smalspoor getrokken door een paard.

2.4 Turfvaartstelsels, polders en waterlopen, veenstroompjes

- Turfvaarten waren niet breder dan de vletten en trekschuiten
- 'Onthaasten op het jaagpad' door de schipper met een trektouw of jaaglijn.
- Van een echte veenstructuur is nooit sprake geweest, verkeersroutes waren er niet.
- Polders ontstonden rond 1600, uit meerdere veenstroompjes ontstonden grote vaarten.
- Terugkeer van knotwilgen, elzen en essen langs de sloten.
- Van een echte veen-structuur is nooit sprake geweest.

2.5 'De turfvaart in Brabant'

- De laatste turfvracht werd in 1733 naar Breda vervoerd.
- De oudste vermelding van een veerdienst over een rivier stamt uit 1379 en heeft het over een 'veerschip'.
- Veerpontjes 'Land van Veren' bestaan nog als schakel over water en weer.

3. Ontstaans- en ontwikkelingsgeschiedenis van de oudste routes, netwerken en verbindingen van vervoer over land**3.1 De mens zoekt zelf een weg**

- Bijna alle wegen zullen zijn ontstaan door de mens zelf.
- De oudste verbindingen zullen niet meer dan routes zijn geweest.
- Oude karresporen, te voet, met een wagen, of met een lastdier.

3.2 De landbouw doet zijn intrede in Brabant

- 3000 jaar v. Chr. geleden begon landbouw en veeteelt.
- Ontstaan van huisnijverheid.
- Vanaf 1900 v. Chr. kwamen er metalen gereedschappen naar Brabant.

3.3 West-Brabant vertoont een echt plattelandsbeeld

- Het Brabantse zandgebied grensde aan de Belgische Kempen. In het westen en noorden lag zeekleigebied.
- Het gebied Pannenhoef is een bos- en heidelandschap, waardoor een Romeinse verbindingsweg.

3.4 Een karrespoor, voetpad of zandweg

- Een onverharde weg in het buitengebied is een spoor door karren en paard en wagen.
- Door paardenhoeven en karrenwielen werd de grond los en ontstaan twee sporen.

3.5 Enige grote onverharde verbindingswegen, heerbanen

- Voor grote gedeelten door heidevelden, vaak slecht berijdbaar door weersomstandigheden.
- Overige wegen in Brabant niet verhard en slecht berijdbaar, wel kerkenpaden, voetpaden en karresporen.

3.6 Wegen gaan en komen, holle wegen en houten wegverhardingen, knuppelwegen

- Paden werden verbreed, verplaatst, verhoogd of verhard, er kwamen greppels voor waterafvoer.

3.7 Zandwegen verhard met houten stammetjes

- Vermoedelijk een oude weg met bermgreppels uit de 13e eeuw, een 'knuppelweg'.

3.8 Verbindingen en wegsamenstellingen

- Veldkeien op takken en planken op onderleggers, "knuppelwegen" van boomstammetjes.

4. Het ontstaan van verhardingen en steenwegen in dorpen, bij huizen en boerderijen door steenfabricage**4.1 Ontwikkeling van de infrastructuur in Nederland**

- Aanvankelijk was er meer sprake van routes dan van echte wegen of kanalen.
- Wegen, kanalen en spoorlijnen hebben grote invloed op de inrichting van het landschap.
- Voor onze leefomgeving moeten we met ons excellent erfgoed zorgvuldig omgaan.

4.2 Verdwenen baksteenfabricage, omstreeks de 13e eeuw door kloosterorden voortgezet, ook voor aanleg van bestratingen in de dorpen

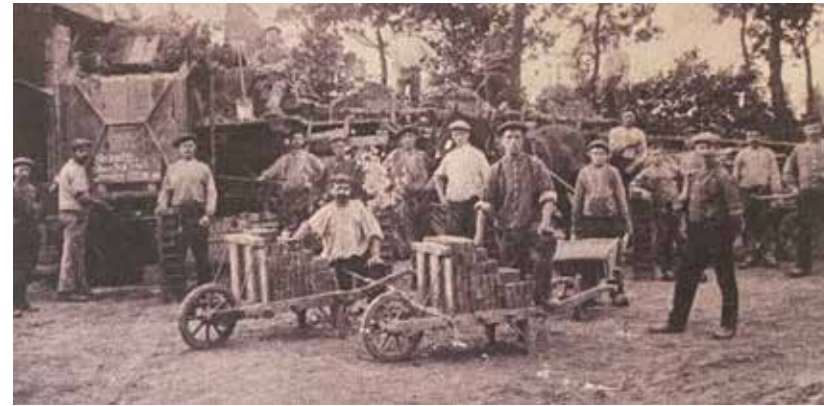
- Vanaf de 19de eeuw werden bakstenen door de boer zelf vervaardigd op zijn boerderij.
- De natte leem en klei werd tot blokken aangedrukt in houten vormen, in de zon gedroogd de 'zonnestenen'.
- In simpele veldovens of bakovens gestookt en gelijkmatig gehard.
- De ophaalbrug, later de vaste brug, bouwde men van bakstenen, zoals ook de kapel en het dorps huis.
- In veel steden ging men over tot de aanleg van verharde straten en verbindingswegen.

4.3 Wij maakten volle stenen, geen 'gatjesstenen' maar massieve stenen

- Bakstenen waren vaak afkomstig van De Bremberg de toenmalige steenfabriek van Hennekamp aan de Bredaseweg. Nu is daar Machinehandel Jansen waar nog één binnenmuur van die steenfabriek overeind is gehouden als binnenmuur in het huidige bouwwerk van Machinehandel Jansen.

Arbeiders bij de toenmalige steenfabriek aan de Bredaseweg, nu is daar Machinehandel Jansen gevestigd.

Foto Regionaal Archief West-Brabant

**4.4 Woningen voor arbeiders bij steenbakkerij in West-Brabant; grond leverde geen granen of aardappelen maar wel stenen**

- De lonen en brandstoffen van steenbakkerijen waren de grootste kosten, stenen werden handgevormd.
- Voor de vaste arbeiders werden huisjes gebouwd, met stenen die ter plaatse gebakken zijn.

4.5 Stoepen met statige stoephekken en -palen

- Stoepen met stoephekken en -palen leveren een fraai stads- en straatbeeld.
- In 1600 werd voorgeschreven dat vóór de huizen en boerderijen een breed stenen pad, behorende bij het achterliggende pand, moest worden aangelegd meestal uit natuursteen.
- Men spreekt van stoeppalen als deze met stangen of kettingen onderling zijn verbonden en als ze een lage stoep afschermen van de openbare weg. De stoepen zijn gebouwd op gemeentegrond en ca. 85 cm. breed.
- Stoeppalen deden dienst als afscheiding tijdens te houden koeien-, paarden-, schapen- en varkensmarkten.

4.6 De uitbreidingen vanuit de oude kern

- Herkenbaar aan de erg smalle straten, de markt met stadhuis en kerk, werd het dorpscentrum.
- In 1774 gaf het dorpsbestuur opdracht tot afscheiding van de overige markt middels kleine paaltjes.
- Handelaren verschenen met de hondenkar, schapenkar of gewoon een ossenwagen.

5. Het ontstaan van verkeers- en vervoersmiddelen

5.1 In eerste instantie was er een zandweg

5.2 Verbindingen en wegsamenstellingen

5.3 De hoofdkenmerken van toen

- Elke generatie werd geleerd om in het voetspoor van de ouders te lopen.

5.4 Een nieuwe wet in 1878 versoepelde de voorwaarden voor de aanleg van spoorwegen

- In 1882 de stoomtram, rond 1890 het rijwiel, rond 1900 de trekhonden, in 1920 de automobiel, versnelde aanleg van wegen,

6. Het ontstaan van woonbebouwing en het verval van dorpen

6.1 Karakteristiek voor het Brabantse platteland

- In de kleine Brabantse boerderij was het woongedeelte gescheiden van de stal.
- De langgevelboerderijen waren bescheiden, in de lengterichting op de 'langstraatmanier' voor de mens, dieren in de potstal, graanoogst in het achterhuis. In de voorgevel de voordeur.

6.2 In de jaren vijftig sloeg de dorpssanering toe

- Veel huizen werden onbewoonbaar verklaard en afgebroken.

7. Ontstaans- en ontwikkelingsgeschiedenis van verbindingen na 1880

7.1 Kanalen steeds belangrijker

- Reizen over water was verreweg de snelste en meest comfortabele manier van vervoer.
- Veel monumentale gebouwen waren er niet geweest zonder weg, spoorlijn of water.

7.2 De eerste spoorlijnen, smalspoorlijnen en tramlijnen

- De eerste spoorlijn werd in 1839 in gebruik genomen.
- Vanaf de halte op de Vaartkant reed op 21 augustus 1890 de eerste paardentram voor personen- en goederenvervoer naar het centrum van Leur.
- Er was een 'Station Paardentram' zoals vermeld op het 19de eeuwse pand aan het begin van de straat die toen Lichttorenhoofd heette.
- Het tramstation van Etten, van 'Goederenkantoor der Zuid-Nederlandse Stoomtramweg Mij', was gevestigd in het 'Neerlandsch Koffyhuys', hotel-restaurant met terras op de Markt, vroeger 'de Kuype' genoemd.
- Deze tramlijn had een had daar een gedeelte voorzien van dubbelspoor, om de trams gelegenheid te geven elkaar te passeren en vooral om goederenwagons te kunnen laden en lossen.
- Ook was er een halte bij 'het Witte Paard' aan de Bredaseweg. Goederenvervoer op wagons reed door tot de haven van Leur.

Westzijde van de markt te Etten rond 1920



7.3 De eerste bemande gemotoriseerde vlucht van een vliegtuig in Nederland

- De zonen van Sybrand Heerma van Voss stelden hun vader voor om bij het 40-jarige bestaan van zijn suikerfabriek op 27 juni 1909 te organiseren, maar vader vindt dat niet modern genoeg.
- Het werd een vliegdemostratie op de Klappenbergse Heide aan de weg naar Rijsbergen.
- De eerste bemande gemotoriseerde vlucht boven Nederlandse bodem was een feit.

7.4 De eerste luchthaven, nieuwe leidingtransporten via netwerken

- De eerste luchthaven in Nederland was Schiphol, gebouwd in 1916.
- Aardgasleidingen en andere leidingstraten onzichtbaar vanaf 1960.
- Transport van electriciteit zichtbaar middels hoogspanningsleidingen.
- Netwerken van wandel-, fiets-, en ruiterspaden aangelegd.

7.5 Opkomst van de auto in de 20-eeuw

- Afnemende groei van vervoer per rail.
- In 1927 werd voor het wegverkeer het 'Eerste Rijkswegenplan' opgesteld.
- Verkeersbruggen over de grote rivieren.

7.6 De Watertoren in Etten voor waterlevering via een leidingnetwerk

Een van een viertal watertorens van Waterleiding-Maatschappij 'Noord-West-Brabant' uit 1924.

- De Ettense mag als representant van de Art-Decostijl uit 1920 genoemd worden.
- Deze watertoren was met een reservoir van 700 m3. de grootste van West-Brabant.
- In het jaar 1925 werden er nog zeven bijgebouwd.

7.7 Waterschap de Ettense Beemden, water in de Westpolder

Waterschap 'Polder van Krijtenburg', 'Westpolder', 'Hillekens en Achterboerkens'.

- De Hoevense Beemden is een polder.

7.8 De Ettense Beemden, verbindingen van water- en polderwegen

- Hooi-winning, uitweiden van vee,
- Veen gestoken op sommige percelen,
- Polderwachters,
- Vaarzen verstouwen,
- Gemalen,

7.9 Keermiddel en gemalen aan de monding van de 'Leurse Haven' en de 'Laakse Vaart'

- Realisatie van keersluizen, driepompsgemaal en gemaal.
- Dijken ophogen.
- De 'redoute' aan het Zwartenbergse veer, een 18e eeuwse verdedigingswerk herstellen.



1. Ontstaans- en ontwikkelingsgeschiedenis van de oudste routes, netwerken en verbindingen door veenwinning

1.1 'De waterrijke geschiedenis van de veenkoloniën'

Na de laatste ijstijd, zo'n tienduizend jaar geleden, ontstonden in grote delen van Nederland tot in Frankrijk en Duitsland, meren en plassen van smeltwater in het landschap. Op de bodem van deze wateren vormde zich **een waterdichte veensliblaag** en groeide er een dik pakket veenlagen.

Door rotting van overblijfselen, van snelgroeiende planten en kleine dieren, werd deze veensliblaag overdekt, waarop veenmos gaat groeien en zich in verticale richting uitbreidt. Het kan vele malen zijn eigen gewicht aan water opnemen, waardoor de beruchte veenmoerassen ontstonden. Op de heidevelden werden plaggen gestoken die in de potstallen gemengd werden met schapenmest.

- **Veen** vergaat niet en zuigt het regenwater op als een spons om dat vast te houden, waardoor na vele jaren een dik pakket ontstaat. Het veenpakket groeide met ongeveer 15 cm. per 100 jaar. Op sommige plaatsen in Nederland was het zelfs meer dan 10 meter dik. Later, in de middeleeuwen werden die gebruikt als brandstof en zoutwinning. Vanaf de 17e eeuw is op grote schaal veen afgegraven.
- **Turf, het eindprodukt van hoog- en laagveenwinning**, was eeuwenlang de belangrijkste energiebron in huishoudens en bedrijven. Er was ook hout, maar dat werd schaars rond 1200.

1.2 Onderscheid tussen laag- en hoogveen en heideplaggen

In droge perioden groeiden naast veenmossen ook andere planten zoals heide en er konden zelfs bossen ontstaan. Nieuwe regenrijke perioden stimuleerden de veengroei opnieuw. Het veen overwoekerde de planten en bossen. Vanwege het niet volledig verteren vindt men zelfs boomresten in het veen terug.

- Er bestaan verschillende soorten veen, die te onderscheiden zijn naar ouderdom, aard van de veengeworden plantengroei, humusgehalte en verveningsgraad.
- Het oudste en diepst gelegen is het darg- of baggelveen, hierop vormde zich het scherpveen.
- De bovenste laag van het veen is de zogenaamde 'bolsterturf', tamelijk grof en zeer geschikt om de kachel mee aan te maken. De veel fijnere en stijvere persturf of zwartveen brandt veel langer.
- Dit lijkt op een koolbriquet waar je ook een spijker mee in hout kunt slaan.
- De termen; hoogveen, veen dat boven het grondwater is uitgegroeid en regenwater vasthoudt, en laagveen, veen ontstaat door een proces waarbij moerassen en ondiepe wateren langs natuurlijke weg in land veranderen. Veen, dat zich onder of boven de grondwaterspiegel bevindt.
- Het veen wordt in grote blokken gestoken en afgevoerd naar een opslagplaats om daar ongeveer 3 maanden buiten te drogen. Daarna wordt het turf genoemd, een brandstof. **Dus turf is gedroogd veen.**
- Het Nederlandse veenlandschap ligt nogal verspreid. Laagveengebieden liggen in delen van Noord- en Zuid Holland, Utrecht, Overijssel, Friesland en Groningen. Verspreid op de hoge zandgronden vinden we hoogveengebieden, in Oost-Groningen, Drente, Noord-Brabant en Noord-Limburg.
- Na het maaien van de heide konden de heideplaggen worden gestoken. Deze gedroogde heideplaggen dienden als brandstof voor de stookplaats en als strooisel voor in de potstal.
- Ook de nok van het rieten dak werd er mee afgedicht en schuurwanden mee opgebouwd.
- Zelfs plaggenhutten werden er van gebouwd waar mensen in woonden.

Het vervoer door de schippers over water door turf- en trekvaarten, kanalen, vaartstelsels, polders, waterlopen en veenstroompjes

1.3 Minder riviertjes in West-Brabant, wel ondoordringbare en uitgestrekte veenmoerassen

- West-Brabantse veengebieden worden ontgonnen.
- Van het net van waterwegen is weinig over, slechts een deel van de Roozendaalse Vaart en de Leurse Vaart. Leur en Roosendaal werden plaatsen voor turfverschepping. De turfhandel bracht grote welvaart en rijkdom, maar het bracht ook een grote hindernis voor de bewoners van dat gebied.
- Er kon niet worden gewoond en geen voedsel worden verbouwd vanwege de afgravingen, vennen en plassen die waren ontstaan. Het veen is vrijwel overal verdwenen, veel vennen en plassen zijn uitgedroogd.

Vervoer over water

1.4 Winning van veen in Oost- en West-Brabant

In Oost-Brabant denkt men aan de Peel. Arbeiders trokken hier vroeger het hoogveen omhoog uit het water ter droging gedurende drie maanden, zo ontstond turf. Het patroon van trekgraten is overal terug te vinden. Maar de bakermat van de turfwinning in venen, ligt echter in West-Brabant, die een turfgeschiedenis kent van omstreeks de 13e tot de 18e eeuw, dankzij de veenrijke grond.

1.5 Winning van laag veen in Leur en omgeving

Tegen het einde van de 13e eeuw begon het grootschalig steken van laagveen dat veel voor Leur betekende. Door de grote vraag naar veen ontstond de turfindustrie in de Lage Landen. Turfblokken waren tot ver in de 19e eeuw de belangrijkste bron van warmte en energie in huishoudens en bedrijven.

- Omdat Leur op een kruispunt van land- en waterwegen lag, ontwikkelde het zich tot een handelscentrum van turf. Tevens werden ook landbouwprodukten verhandeld.
- Turf, men bedoelde hoog- en/of laagveen, noemde men in Brabant 'moer' of 'gedroogd slijk', ook drassig land en nat veengebied. Afgegraven veen bestond uit pakketten van soms metersdikke lagen vergaan plantenmateriaal dat werd ontwaterd en gedroogd en als brandstof kon worden gebruikt.
- De manier van winning / afgraven hing af van de ligging van het veen.
- Als het veen hoger lag dan het grondwater kon het direct worden afgegraven. Als het veen lager lag dan het grondwater moest het eerst worden ontwaterd door het graven van sloten en kanalen die later ook voor de afvoer van het veen konden worden gebruikt. De veenwinning was seizoenswerk.
- Om een wintervoorraad turf aan te leggen was de maand mei vroeger hiervoor de beste maand.
- Het gras was dan nog kort en na het werk kon men daarna gaan ploegen, zaaien en wieden voor de akkerbouw. Een zware klus in het voorjaar, maar belangrijk om er in de winter lang plezier en warmte van te hebben. Voordat de kachel aan moest werden de gedroogde turven opgehaald.
- Iedere boer had zijn eigen veenput op het veld waar hij een wintervoorraad veen kon steken die vaak langs de rand van een vennetje lag, naast de put van vorig jaar, niet te diep en waar het loonde deze voor turf te bestemmen. Je kon er nog net staan op de weke bodem.
- De kletsnatte stukken veen werden op een droog plekje opgestapeld om te drogen.
- De bovenliggende klei, op het veen, werd in de oude put gegooid zodat men met delven kon beginnen.
- In het landschap zijn de laagtes waar veen werd gewonnen goed te herkennen, zoals ook de hogere randen en de perceelsindelingen. In 1995 werd een 'tegelvloertje' ontdekt, gevormd door de turfspade in de laatste laag van het weggehaalde veen. De sporen van de platte spade waren 20 cm breed.
- De vierkante blokken, afgevoerd per kruiwagen naar de houten schuiten in de 'turf'-vaarten, werden te drogen gelegd, na droging van het zwarte veen krompen de turfjes tot 15 bij 15 cm.
- Het gewicht van de turfjes nam 'n derde deel af. Vervoer ging naar Bergen op Zoom, Roosendaal en Leur.
- Op het hoogtepunt van de turfwinning lag er 350 km. aan turfvaarten in westelijk Noord-Brabant en de Belgische Noorderkempen. Allemaal met de hand gegraven. In West-Brabant leeft de turfgeschiedenis in de jaren 1250-1750 toen hier een uitgestrekte veenlaag werd opgeruimd om er turf van te maken.
- De veenarbeiders overnachtten in schamele bouwsels van hout en leem, in keten, in de buurt van het veen. Het landschap was woest, ruig en nat en ongeschikt voor bewoning. Grote delen van West-Brabant werden steeds slechter bewoonbaar, door het afgraven van veen.

Veenarbeiders en hun gezin



- Door de turfwinning ontstonden soms kleine nederzettingen. De allerarmste arbeiders op het platteland hadden eind 19e eeuw soms geen geld voor een echte woning. Ze namen daarom hun toevlucht tot zelfgemaakte plaggenhutten of spitketen. Deze kleine huisvestingen waarvan de daken meestal al op grondniveau begonnen waren veel te vinden bij deze veenarbeiders. De naam plaggenhut verwijst naar de veen- of heideplaggen die gebruikt werden om het dak van deze kleine onderkomens mee te vormen. Na enige tijd op het dak groeiden ze soms aan elkaar vast en vormden een stevige onderlaag. Voor de bouw werd eerst een kuil gegraven van 50 cm. diep en de bodem flink aangestampt. De wanden van de kuil vormden muurtjes. In de kuil werd met houten palen een skelet opgebouwd dat werd bedekt met veen- of heideplaggen, het dak begon op grondhoogte.

1.6 Ontstaan- en ontwikkelingsgeschiedenis van vervoer over water

'Het is geen water en het is geen land, het is veen'. Men leefde en werkte vroeger in het veen. Het klinkt en ruikt anders en het lijkt op geen enkel ander landschap zoals we dat kennen met bos, heide en hooilanden.

- Aanvankelijk kon veen dicht bij de gebruikers worden gewonnen, maar die gebieden raakten uitgeput.
- Schepen voor vervoer van veen werden zoveel mogelijk evenwijdig aan een laadoever gelegd.
- Daarna werden de loopplanken uitgelegd en kon het laden beginnen. Op kruiwagens werd het gedroogde veen naar het schip gereden en vervolgens door een ploeg veenarbeiders in het ruim gestort. De los gestorte turven werden in het ruim door de schippersvrouwen uiterst secuur opgestapeld, om en om zodat de ene laag turven de andere vastklemde: het 'loegen en stoegen'.
- Nadat de lading aan boord was werden er dekzeilen, planken en luiken over de lading gelegd.
- Er is weinig bekend over de trekvaart, terwijl het twee eeuwen lang het belangrijkste vervoermiddel was.

Vroeger lagen de jaagpaden maar aan één kant van het water, dus als schepen elkaar tegenkwamen moest de jaaglijn over het andere schip heen. Obstakels tussen vaart en pad, zoals bomen, struiken en bruggen, waren steeds lastig om te passeren. De trekschuit was er voor het vrachtvervoer, het veen. De schippersvrouwen liepen aan de jaaglijn of een of meerdere trekpaarden als ze dat konden betalen. Uit vroeger tijd komt de prachtige uitdrukking: 'schepen van hout, vrouwen van ijzer'.

Na vervoer werd de lading veen op de Turfmarkt van een van de vele Hollandse en Vlaamse steden gelost middels manden en een talie aan een giek of gaffel.

Vervoer over water

1.7 Zoutwinning of 'pannering' in West-Brabant

Vanuit Zeeland kon zout water doordringen in het laagveen en dit overspoelen waardoor zout werd afgezet. In de middeleeuwen won men dat zout terug door eerst laagveen te steken, dit te drogen en te verbranden. De as kookte men in water zodat het daarin aanwezige zout oploste en door droogkoken en kristallisatie kon worden gewonnen.

Deze zoutebrij, as (zelle of zelvout) in de kookpotten werd 'daring' genoemd. Dit proces heette 'Darinkdelven'. Het was mooi wit zout. Een woord dat wij nog kennen als 'derrie' in 'getverderrie'. Deze zoute moertering en zoutziederij, gebeurde in zoutketen.

1.8 De natuur herstelde zich voor landbouw en veeteelt, heide en bossen

Na de turfwinning gebruikte men het land soms direct al voor de landbouw en veeteelt. Vele gebieden veranderden in natte heidevelden en bossen, waar weer nieuw veen ontstond. Vooral ten zuiden van Etten ontstond weer heidegebied, totdat het na 1900 werd ontgonnen of met naaldbout beplant. Door al het graafwerk naar veen kwamen veel gebieden lager te liggen, waardoor grondwater vanuit hoger gelegen zandgronden het kwelgebied binnen stroomde.

1.9 Veel huidige straatnamen hebben hun naam te danken aan de historie

Soms ontstonden dorpen met plaatsnamen als Nieuwmoer en Moerstraten. De straatnamen Lage- en Hoge Vaartkant, Lichttorenhoofd, Brandse Vaart en Schijfse Vaartkant zijn verwijzingen naar de voormalige oude verdwenen of gedempte turf(veen)vaarten die hier stroomden.

- Van zuid naar noord lopen enkele vaarten: Knibbelvaartje, Laaksche Vaart (van oorsprong een kreek), Oude Turfvaart, Halsche Vaart. Ze volgen begrenzingen van inpolderingen en speelden voor het veenvervoer een grote rol. De Brandse Vaart bij Leur bestond vermoedelijk al vóór 1332.

In de 13e eeuw werden de Meiblokken en de Laanblokken ontgonnen en in Etten de eerste ontveningen van de Monniken Moeren en de Bremberg. Na 1400 werden nieuwe vaarten gegraven ten behoeve van verbindingen met veengebieden ten zuiden van Etten, de Bremberg en Sprundel.

- In het zuiden ligt de gemeente op 6 tot 10 meter boven N.A.P. Naar het noorden richting 'de Mark' loopt de hoogte af naar 0,5 meter en plaatselijk zelfs lager.
- Op het Lichttorenhoofd van Leur heeft nooit een vuurtoren gestaan. De naam is afkomstig van 'licht turf hoofd' en duidt op de oude functie van de plek, een overslagplaats van turf. Die werd vanuit de moeren in het zuiden door vaarten aangevoerd en kwamen bijeen in de Leurse Haven, deels een restant van de oude Markbedding, die diende voor ontwatering van het veenmoeras en vervoer van turf uit de natuurgebieden 'Pannenhoef' bij Zundert en 'Vloeiweide' in de richting van Breda.

2. Hoe de oorspronkelijke zeilschepen zich ontwikkelden, opslag van veen in turfschuren, gebruik als brandstof en voor te bouwen plaggenhutten

2.1 Trekvaart voor reizen en vrachtvervoer

Dat Amsterdam in 1656 van de Staten van Holland een trekvaart met jaagpad naar Gouda mocht aanleggen, paste in een nieuwe vorm van verkeer, die in de Gouden Eeuw een grote vlucht nam: het reizen en vrachtvervoer per trekschuit. Helemaal nieuw was de jaagschuit niet.

Ook in de 15e en 16e eeuw waren er al schippers, die bij ongunstige wind een lijn aan hun boot bevestigden en deze vanaf de wal voorttrokken. Maar dat kon alleen als er een pad langs het water liep hetgeen niet vaak voorkwam. De trekschuit ging niet vlug, maar zij was niet afhankelijk van de wind. Reizen en vervoer over land ging sneller maar verharde wegen waren er nog niet, vervoer over land met voertuigen zonder vering door karresporen en modderpoelen, stof, zand en slijk, was niet aangenaam. In de laaggelegen gebieden van Zuid-Nederland en in Vlaanderen, kon men rond 1700 in totaal 700 kilometer per trekschuit afleggen in het uitgebreide net van trekvaarten met jaagpad.

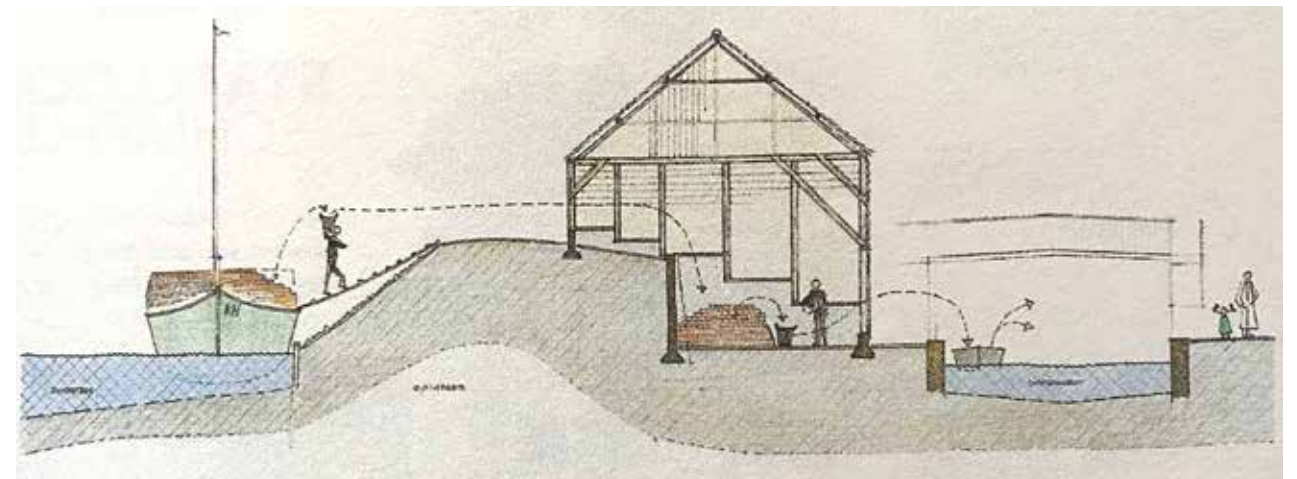
De "Brabantse Vaart" mondde uit in de Leurse haven, was vier tot vijf meter breed en zat vol met vis. Maar er mocht destijds niet worden gevisst.



2.2 Vervoeren afgegraven veen, per boot, via de turf- of trekvaarten de 'kanalen'

In West-Brabant, vanaf de rivier de Mark bij Etten-Leur tot aan de Belgische grens bij Zundert lopen de met de hand gegraven turf- en trekvaarten en de 'kanalen' die door voor het benodigde transport zorgden om turf te vervoeren van de winplaats, een veengebied, naar de afzetmarkt.

Turfschuur doorsnede



- Met het woord turfvaart wordt ook het verkeer bedoeld dat door turfschepen werd veroorzaakt.
- De turfvaart is ook een eigennaam voor één bepaalde turfvaart, een waterloop van ongeveer 24 km. lengte die via de natuurgebieden Pannenhoef en Vloeiweide langs Effen naar Breda loopt en in de 17de eeuw is gegraven. Deze turfvaart zorgde voor ontwatering van dat veenmoeras.
- Het beroemde Turfschip van Breda is niet via de genoemde Turfvaart Breda binnengekomen.

Vervoer over water

- Deze episode vond namelijk plaats in 1590 en toen lag deze Turfvaart er nog niet!
- Er bestond een efficiënt netwerk van trekvaarten, met een dienstregeling van meerdere afvaarten per dag. De turfvaarten waren smal en hadden talrijke sluizen die in verbinding stonden met in het veen gelegen waterreservoirs, waarmee de vaarten desgewenst gevuld konden worden.
- Een turfschip werd door 4 personen of soms ook met paarden, lopend op de waterkant, getrokken.
- Na het afgraven en drogen van het veen, de turf, kon deze worden vervoerd met smalle schuiten, een turfschip, ook wel turfschuit of turfvlet genoemd. Een veen-infrastructuur is er nooit geweest. Aanvankelijk was er sprake van routes, niet van echte kanalen.
- Vanaf de Middeleeuwen was de handelsroute over water. Waterlopen waren belangrijk voor de bereikbaarheid van steden en dorpen en waren ook de goedkoopste manier van vervoer.

2.3 Vervoer per houten en ijzeren schuit of schip en per smalspoor

In de 17de en 18de eeuw gaat alle vervoer per houten schip. Eind 19de eeuw worden de meeste houten zeilschepen vervangen door ijzeren zeilschepen. Steeds meer schippers varen niet alleen turf maar ook strokarton, mest, schelpen, zand, zeewier en stenen. Het vervoer van turf over korte afstanden ging per smalspoor, 60 tot 70 cm breed, waarbij de trein, een 'lorrie', werd voortgetrokken door een paard. Toen de vrachtwagen zijn intrede deed verdween het vervoer per smalspoor.

2.4 Turfvaartstelsels, polders en waterlopen, veenstroompjes

- De turfvaarten waren niet breder dan de vletten, dus boten konden elkaar niet passeren.
- Meerdere vletten werden aan elkaar gekoppeld. Later werden de vaarten groter. De sluizen en bruggen, door sluis- en brugwachters bediend, kregen een doorvaartwijdte van 4,8 meter of breder.
- De aanleg van deze vaarten was meestal in handen van een of meer turfstekers.
- 'Onthaasten op het jaagpad', in een fluisterboot op paardenkracht. De een of twee trekpaarden die de trekschuit, zoals bv. 'de aak', of 'de snik' voorttrekken lopen op weg langs de oever van de vaart en langs het water over een door bloeiend fluitenkruid omzeemd jaagpad. De schipper gebruikt een lang touw om aan de schuit te trekken, de jaaglijn. Als je tot de laatste snik bleef, bleef je tot de laatste boot.
- Het scheepvaartverkeer was heel intensief, bijna uitsluitend turfschepen.
- Aan een kant van de vaart maakten obstakels waar telkens het trektouw omheen moest minder goed en moeilijk begaanbaar, vandaar dat er bij een vaart de knotwilgen en andere planten en struiken meestal maar aan een kant werden geplaatst.
- De terugkeer van de knotbomen en de poeltjes. Tegenwoordig kijken we anders tegen het landelijke gebied aan dan in de vorige eeuw. In de landbouw hebben flink wat bomen, heggen, poeltjes, beken met natuurlijke oevers moeten verdwijnen en heeft het andere herkenbare structuren de kop gekost. Met het oog op het herstel van de natuur en het landschap zouden we die cultuurhistorische elementen nu het beste kunnen terug brengen. Knotwilgen, elzen en essen langs de sloten die naast de weides lopen, ook heidevelden met vennen en beekdalbosjes, verder hagen en sloten en stukken land begroeid met riet. In de vorige eeuw is veel weggehaald. Veilig achter de dijken...
- tijdschrift van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed 2 2024.
- Van een echte veen-infrastructuur is nooit sprake geweest; verkeersroutes waren er niet.
- De turfvaarten raakten verwaarloosd, slibden dicht of kregen een functie als weg, waterafvoer of watervoorziening. De laatste turfvracht was in 1733 naar Breda.
- De polders ontstonden omdat de lager gelegen gronden in westelijk en noordwestelijk Noord-Brabant steeds meer onder water raakten, veroorzaakt door de veenaafgravingen en zoutwinningen.
- De waterlopen, ongeveer 24 km. lang, tussen Bergen op Zoom en Steenbergen zijn in de 17e eeuw gegraven voor het afvoeren van hoogveen. De hoofdvaarten waren minimaal 4 meter breed en langs veel vaarten zijn de jaagpaden verdwenen, de kanten zijn aangeplant met bomen, knotwilgen en struiken.
- De veenstroompjes; uit meerdere kleine veenstroompjes ontstonden grote vaarten.
- Dijkjes en greppels langs de wegen hielden het water in het voorjaar en de zomer enigszins in toom.

2.5 'De turfvaart in Brabant'

Een waterloop van ongeveer 24 km lengte die via de natuurgebieden Pannenhoef en Vloeiweide langs Effen naar Breda loopt. Het eerste deel van de Turfvaart kwam in 1619 gereed. De vaart zorgde voor ontwatering van het veenmoeras en de turf werd naar Breda, Etten-Leur, Oudenbosch en Roosendaal vervoerd. In de jaren 1250 - 1750 werd in West-Brabant een uitgestrekte veenlaag opgeruimd om er turf van te maken, of er zout uit te winnen. Op de terugweg namen de turfschepen mest mee, om daarmee het verveende gebied vruchtbaar te maken.

- In Roosendaal, werd de turf overgeslagen in grotere schepen voor transport naar de steden in West-Brabant, Zeeland en Zuid-Holland.
- De laatste turfvracht werd in 1733 naar Breda vervoerd. Vele gebieden werden weer heidegebied, totdat ze na 1900 werden ontgonnen of met naaldhout beplant.

Turfvaart in Brabant





3. Ontstaans- en ontwikkelingsgeschiedenis van de oudste routes, netwerken en verbindingen van vervoer over land

3.1 De mens zoekt zichzelf een weg

In de vele eeuwen dat ons land bewoond is, zijn er wegen geweest. Bijna allemaal zullen ze zijn ontstaan door de mens zelf. Een weg door het bos moet worden gemaakt en onderhouden. Een weg over de heide is veel makkelijker. Oude karrensporen tonen dat de reiziger zelf zijn weg zoekt, te voet of met een wagen en lastdier. Houten wegen, die niet wegzakken, liepen door het veen. Wie droge voeten wil houden, moet slim zijn. De oudste verbindingen zullen niet meer dan routes zijn geweest.

3.2 De landbouw doet zijn intrede in Brabant

Later dan in de rest van Nederland deed ongeveer 3000 jaar voor Chr. de landbouw zijn intrede in Brabant. De allereerste bewoners hebben waarschijnlijk slechts tijdelijk in Brabant gewoond.

- De beoefening van landbouw en veeteelt veranderde het landschap ingrijpend, door grond te roven middels het platbranden van bos. Op akkers verbouwden ze graan en ze gebruikten het land om dieren te houden. De oerbossen weken voor de akkers van de mens.
- Gelijktijdig met het boerenbestaan ontwikkelde zich huisnijverheid, het bakken van aardewerk en het weven van textiel. Hierdoor kon men handel drijven. Dit leidde er toe dat er vanaf 1900 jaar voor Chr. voor het eerst metalen gereedschappen naar Brabant kwamen. Daarmee begon de Bronstijd, de bewoners gingen zelf metalen voorwerpen maken.

3.3 West-Brabant vertoont een echt plattelandsbeeld

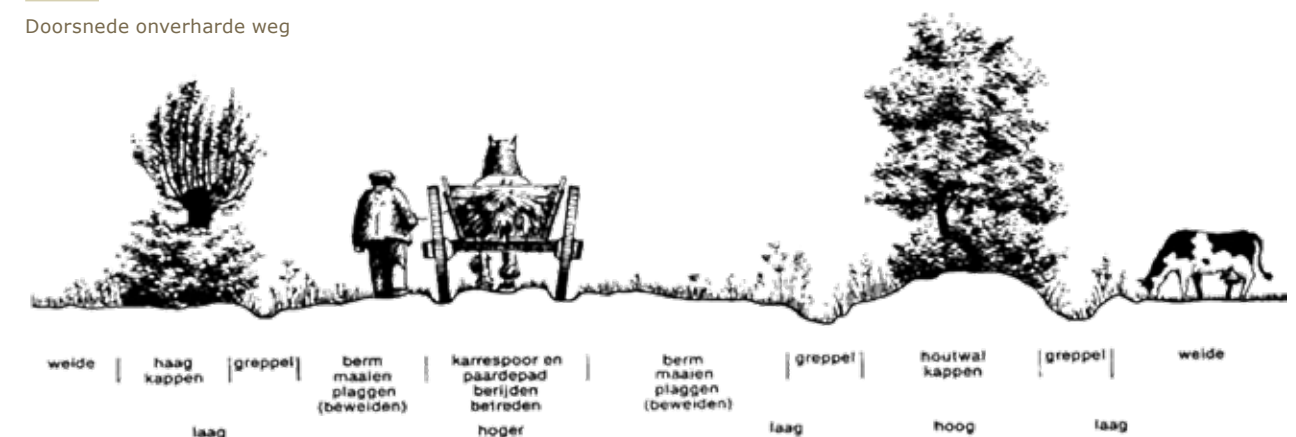
Het is een erg uitgestrekt gebied met enkele stedelijke centra en verder een groot aantal dorpen, dorpjes en gehuchten, van elkaar gescheiden door uitgestrekte heidevelden, waarin enige duizenden personen, groot en klein wonen.

- Het Brabantse zandgebied grenst in het zuiden aan de Belgische Kempen. In het westen en noordwesten ligt het zeekleigebied met overwegend hooiland, beemd en weiland.
- Klei- en zandgrond wordt afgewisseld, mede door bergen en dalen, wandeldreven en bossen.
- Sinds 1825 is dit landschap nogal ingrijpend gewijzigd door mensenhanden, waarbij het grondgebruik is veranderd. Veel riviertjes en de hoge waterstand van het grondwater zorgden er voor dat grote gebieden langdurig onder water stonden.
- Het gebied rond de Pannenhoeve is bekend om zijn bos- en heidelandschap.
- Door het gebied heeft vermoedelijk een Romeinse verbindingsweg gelopen tussen een aantal landgoederen in de omgeving van Zundert en Prinsenbeek. Eén van de oudste vondsten uit die tijd deed men in 1948 in de gemeente Etten-Leur. Een stenen werktuig, ongeveer zestigduizend jaar oud!

3.4 Een karrenspoor, voetpad of zandweg

Een onverharde weg in het buitengebied en in bossen is een spoor gevormd door karren en paard en wagen, in onverharde grond. Zandwegen komen in Nederland onder andere voor in Drenthe, Twente, de Achterhoek, op de Veluwe en in delen van West-Brabant.

Doorsnede onverharde weg



- Eeuwenlang volgden de boeren met paard en wagen dezelfde routes door de velden. Door de druk van paardenhoeven en karrenwielen werd de grond tot poeder vermalen. Tijdens zware regenval

Vervoer over land

nam het water dit mee waardoor de weg steeds dieper kwam te liggen.

- Daardoor ontstaan op zandwegen vaak twee sporen (een karrenspoor) aan weerszijden en in het midden een strook zand voor het paard, rondom is natuurlijke begroeiing. Langs de weg lag een greppel om het overvloedige water op te vangen.
- Sommige sporen lopen door natuurgebieden en worden als wandelpad gebruikt, maar meestal dienen de weggetjes vooral ter ontsluiting van landbouwgebied. De huidige zandwegen worden veelal bewaard vanwege hun landschappelijke waarde en het ecologisch belang er van. De paden en bermen herbergen opvallend veel diersoorten, waaronder zeldzame soorten. Met inbegrip van een opvallende rijke fauna.

Karrensporen in een zandweg kunnen soms lastige obstakels worden. Voetgangers maken bij voorkeur gebruik van een pad langs het karrenspoor.



3.5 Enige grote onverharde verbindingswegen, heerbanen

Deze doorkruisen het gewest, ze gaan, het kon niet anders, voor grote gedeelten door heidevelden. Men kan van Breda via verharde wegen naar de nabijgelegen dorpen Terheijden, Ginneken en Princenhage. Alle overige wegen zijn niet verhard en de toestand ervan is sterk afhankelijk van seizoenen en weersomstandigheden. Ze zijn vaak slecht berijdbaar.

- Veel wegen en weggetjes, in en tussen de dorpen, zijn niet meer dan een karrenspoor of een voetpad. Door grote gebieden, broekgronden en drassige heidevelden lopen helemaal geen wegen.
- De meest voorkomende historische functie van een weg is het onderling verbinden van landen, regio's, dorpen en gehuchten. De namen van wegen geven vaak ook de functie weer, zoals bv. de Beeksedijk, Boekelseweg. Zo hebben we ook de landbouwwegen, of meer specifiek de zogenaamde kerkenpaden. Smalle voetpaden, die doorgaans de kortste verbinding vormden van een dorp, gehucht of buurtschap met de kerk.

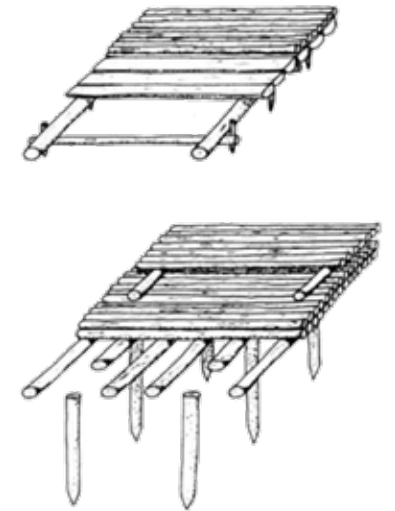
3.6 Wegen gaan en komen, holle wegen en houten wegverharding, knuppelwegen

- Paden werden verbreed, verplaatst, verhoogd of verhard, er werden greppels gegraven en bermen werden ingericht. Er ontstaan diverse soorten wegen en paden met elk hun eigen kenmerken.
- In het zandgebied van Brabant komen wegen voor met een heel bijzondere vorm: de holle weg. Het ontstaan hiervan heeft te maken met het ophogen van aangrenzende akkers. Op veel plaatsen loopt een weg pal langs zo'n opgehoogde akker, waardoor langs de weg een steilrand aanwezig is. De akkers aan weerszijden werden opgehoogd, maar niet de weg zelf.

Van bos naar zandweg



Verharde weg



Het ging om zoveel mogelijk rechte, directe verbindingen aanleggen tussen de dorpen en steden.

- Sporen van 'knuppelwegen', houten kunstwerken in het veen door het moeras, bestaande uit aan elkaar verbonden ruwbewerkte dwarsliggers van eiken- of dennenhout zijn in 1818 een meter diep door arbeiders gevonden. Wegen bestonden ook uit al dan niet gekloofde stammetjes, soms uit planken en soms uit vlechtwerk van takken.

4. Het ontstaan van verhardingen en steenwegen in dorpen, bij huizen en boerderijen door baksteenfabricage

4.1 Ontwikkeling van de infrastructuur in Nederland

De oudste verbindingen in ons land ontstonden plaatselijk. Aanvankelijk was er meer sprake van routes dan van echte wegen of kanalen. Voor 1800 was de aanleg ervan in handen van de stadsbesturen. Pas vanaf de Franse tijd werd de aanleg van (vaar-)wegen een zaak van de centrale overheid. Wegen, kanalen en spoorlijnen hebben grote invloed op de inrichting van het landschap, zijn een belangrijke economische factor en zijn bepalend voor de manier waarop we wonen in onze dorpen en steden en daar onze vrije tijd doorbrengen.

- Voor onze leefomgeving moeten we met ons infrastructureel excellent erfgoed zorgvuldig omgaan.

4.2 Verdwenen baksteenfabricage, omstreeks de 13e eeuw door kloosterorden voortgezet, ook voor aanleg van bestratingen in de dorpen

Op verschillende plaatsen in de zandgebieden liggen oude klei- en leemlagen, dicht bij de oppervlakte. Deze is bij Breda als grondstof geschikt om stenen te bakken.

- Vanaf de 19e eeuw werden benodigde bakstenen door de boer zelf vervaardigd op zijn boerderij.
- De natte leem en klei werd hiertoe ter plekke gestoken en met water tot een pap verwerkt, daarna tot blokken aangedrukt in houten vormen. De vormelingen werden gedurende vier weken, in rechte klampen opgetast, 'op zijn plat' gelegd met een open ruimte ertussen, om te drogen, de zogeheten 'zonnestenen'. In simpele veldovens of een eigen kleine bakoven werden deze gedurende acht dagen, dag en nacht secuur gestookt. Alle stenen moesten gelijkmatig hard worden. Na 1880 werd steenkool gebruikt voor het gelijkmatig stoken van de simpele veldovens.
- Er ontstaat een geleidelijke toename in het baksteengebruik, mede door de vervanging van het hout door metselwerk aan muren en poorten en van de houten huizen in de dorpen en steden door baksteen gemetseld met kalkzandspecie.

Vervoer over land

- Veel steden gingen over tot de aanleg van verharde straten in de dorpen. In 1461 werd in het dorp Leur voor het eerst straten met stenen verhard. Aan de Korte Brugstraat en de Lange Brugstraat statige grote huizen van kooplieden en fabrikanten gebouwd. Van deze grote huizen, die herinneren aan de bloei van Leur in vroegere tijden, zijn er nog in stand mede door de toegekende status van monument.
- Rond 1900 stonden op de weg van Leur naar rivier de Mark 11 huizen waarvan minstens 8 café's met een vergunning? Op huisnummer 1, het hoekpand nabij de brug, was café 'Havenzicht' van de eerste eigenaar Cornelis van Beckhoven. Op huisnummer 2, de tegenoverliggende hoek van het Jacobsstraatje was café 'de Prins' een herberg met de eerste eigenaar in 1672 de tavernierster en huisvrouw Maria Quirijn Cools. De beide brugstraten hebben nog steeds hun centrumfunctie behouden.

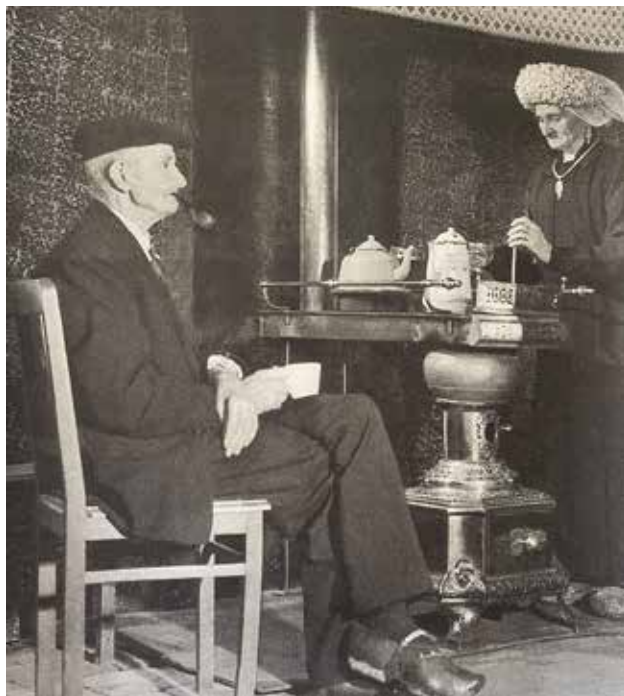
4.3 Wij maakten vólle stenen, geen 'gatjessteen' maar massieve stenen

- Huizen, kerken en scholen werden gebouwd met bakstenen, vaak afkomstig van De Bremberg in de toenmalige steenfabriek van Hennekamp aan de Bredaseweg. Nu is daar Machinehandel Jansen gevestigd. Hennekamp produceerde massieve strengpersstenen (een lange streng klei welke met een staaldraad op lengte werd gesneden).
- Zoals zoveel dorpen en steden zijn er in Etten en Leur en omstreken vroeger meerdere steenfabrieken geweest, ook de Ettensche steenfabriek richting Roosendaal die 'gatjesstenen' produceerde.
- Beide fabrieken zijn op de juiste plaatsen gebouwd vanwege de ligging bij leem- en kleilagen en de juiste af- en aanvoerwegen. De massieve steen is degelijk, maar tegelijk duurder en zwaarder.
- Heden zien we weinig meer terug van deze stukjes industrieel verleden. Van de steenfabriek Hennekamp staat nog één binnenmuur overeind die opgenomen is in het huidige bouwwerk van Machinebouw Jansen.

4.4 Woningen voor arbeiders bij steenbakkerij in West-Brabant; grond leverde geen granen of aardappelen maar wel stenen

- De lonen en brandstoffen van steenbakkerijen waren de grootste kosten, grondstof voor het oprapen.
- Dure investeringen waren niet nodig voor gereedschappen en machines want de stenen werden met de hand gevormd. De steenfabrikant plaatste een stoommachine en een machinale steenvormpers.
- Voor de vaste arbeiders werden woningen gebouwd, hetgeen in Brabant zelden voor kwam.

"Het boerenleven" 1957



4.5 Stoepen met statige stoephekken en -palen

- We lopen er voorbij, maar stoephekken leveren een bijdrage aan een fraai stads- en straatbeeld.
- Bij een breed pand hoort een royaal stoephek met dito stoep.
- In 1600 werd voorgeschreven dat vóór de huizen en boerderijen een breed stenen pad, behorende bij het achterliggende pand, moest worden aangelegd meestal uit natuursteen.
- Men spreekt van stoeppalen als deze met stangen of kettingen onderling zijn verbonden en als ze een lage stoep afschermen van de openbare weg. De meeste stoepen zijn gebouwd op gemeentegrond en mochten max. 3 voet (circa 85 cm.) breed zijn. Afhankelijk van het pand kunnen er twee tot twaalf palen op de stoep geplaatst worden. Er bestaan ronde, achtkantige en vierkante modellen.
- Houten huizen hadden houten stoeppalen. Na de 17e eeuw ging men vaker ijzer toepassen, gemaakt door de plaatselijke smid, later gietijzer. De vormen waren een kwartcirkel en waaierhekken, het vlak verdeeld in zes velden. Soms met een simpele of versierde ketting. Stoephekken werden gemaakt door de plaatselijke smid.
- Stoephekken bieden niet alleen privacy maar dienden om het terrein af te bakenen.
- Huiseigenaren zaten er op mooie zomeravonden wat te keuvelen. Voorbijgangers liepen minder dicht langs de gevel. Rijdend verkeer werd op afstand gehouden. Middenstanders gebruikten hun stoep om hun handel uit te stallen.
- Vaak sloot een stoephek alleen de zijanten van de stoep af. Kelderingangen die uitkwamen op de stoep, werden beveiligd door een hek en hadden soms een (schuin) afsluitbaar deksel.
- Ook deed de stoep met stoephekken dienst als afscheiding tijdens de te houden koeien-, paarden-, schapen-, en biggenmarkten. Om de markt netjes te houden waren de bewoners van de steenweg verplicht om wekelijks de zandstrook voor hun huizen een schoonmaakbeurt te geven. Handelaren die na de markt hun troep niet opruimden kregen een boete van zes Rijnsgulden opgelegd. De veemarkt van Leur, gegroeid uit de eeuwenoude paardenmarkten, werd na de oorlog beëindigd.

Stoeppalen met kettingen in Leur



4.6 De uitbreiding vanuit de oude kern

Herkenbaar aan de erg smalle straten, de markt met stadhuis en kerk, werd het middelpunt van het bedrijvige en ondernemende centrum van het dorp.

- Vanouds werd de biggenmarkt in Etten gehouden op een aparte plaats, tussen de Moeierboom en de Oude Bredaseweg. In 1774 gaf het dorpsbestuur opdracht tot afscheiding van de overige markt middels kleine paaltjes zodat de varkenskooplieden precies wisten waar ze moesten staan.
- Op het West-Brabantse platteland verschenen regelmatig reizende handelaren met allerlei zaken, te voet of met de hondekar. Vóór 1900 hadden ze geen vergunning nodig voor de straathandel.
- Voor het vervoer van niet al te zware spullen gebruikte men een schapen- of hondenkar. Plaatselijk vervoer deed men gewoon met een ossenwagen.

Vervoer over land

Veemarkt te Etten



De markt in Etten had naast koeien en paarden ook belangstelling voor schapen en varkens, varkensmarkt 1931



5. Het ontstaan van verkeers- en vervoersmiddelen

5.1 In eerste instantie was er een zandweg, maar later in de 13e en 14e eeuw werd de weg verhard met behulp van liggende houten stammetjes, in de lengterichting van de weg en daar weer dwars op liggende houten paaltjes. Dit is gevonden als de resten van een middeleeuwse doorgaande weg. Het houten wegdek is vermoedelijk ouder en ontstond in de 13e eeuw.

5.2 Verbindingen en wegsamenstellingen

Veldkeien op takken, op hout en soms zand vormden een 'soort' plaveisel, ook met planken op onderleggers van boomstammetjes. Deze verbindingen waren niet in één keer aangelegd, maar gedurende een periode van eeuwen.

5.3 De hoofdkenmerken van toen waren: een uitgebreid platteland, veel kleine bedrijven, traditionele werkmethoden, in hoofdzaak zelfvoorzienend, geringe betekenis van geld, slechte verbindingen, weinig kennis, boeren op zichzelf aangewezen, afhankelijkheid van de schrale natuur, geen kunstmest, weinig werktuigen en een sobere leefwijze. Het werd jongeren moeilijk gemaakt om andere wegen in te slaan. Elke generatie werd geleerd om in het voetspoor van de ouders te lopen.

5.4 Een nieuwe wet in 1854 versoepelde de voorwaarden voor de aanleg van spoorwegen. De stoomtram, waarvan de eerste in 1882 in West-Brabant reed die voor de ontsluiting van het platteland onschatbare diensten verleende. De stoomtram moest het vooral hebben van het vervoer van suikerbieten. De snelle groei van Etten en Leur had tot gevolg dat men in 1965 een nieuw station voor de spoorwegen moest bouwen, ook geschikt voor personenvervoer. Rond 1890 lukte het om een licht maar stevig rijwiel te maken, nieuwe mogelijkheden om zich te verplaatsen. In het begin voor toeristisch verkeer, later vooral als vervoermiddel naar en van het werk voor de arbeiders. Toen de fiets populair werd volgde een belasting op het bezit, middels het aanbrengen van een nummerplaatje op de fiets.

Na 1920 begon de automobiel aan zijn opmars om het vervoer van personen en goederen over te nemen. De jarenlange verwaarlozing van het wegennet probeerde men in te halen door het versneld aanleggen van nieuwe wegen en bruggen. Hierdoor werden veerdiensten over water uit de vaart genomen.

6. Het ontstaan van woonbebouwing en het verval van dorpen

Ettens boerenerf begin jaren 50



6.1 Karakteristiek voor het Brabantse platteland

- In kleine Brabantse boerderijen was het woongedeelte aan het einde van de middeleeuwen gescheiden van de stal. In het woongedeelte werd het voedsel bereid, er werd gestookt, gekookt en gegeten en er werd geslapen in de aangrenzende bedsteden. De vrouw verzorgt het vuur op een lager stoeltje, onder de schouw zit de man op een hogere stoel met armleuningen, de 'zorg'. Deze langgevelboerderijen uit de 2e helft van de vorige eeuw waren bescheiden boerderijen. In de lengterichting, op de 'langstraatmanier' gelegen, bestemd voor bewoning door de mens in het voorhuis, zijn dieren in de potstal en de graanoogst en veevoer in het achterhuis.

Vervoer over land

- In de voorgevel bevonden zich de toegangsdeuren en -poorten naar de woning, de stal en de schuur. Bij binnentreden van de woning viel men letterlijk met de deur in huis, waar alles eenvoudig was. Rondom de stookplaats een brede schouw, de leunstoel van de boer, draaiboom boven het vuur en raampje in de muur, was woonkamer met bedsteden als slaapruimten en 'de geut' als keuken.
- De looplijnen waren kort voor weinig tijdverlies. Buiten op het erf stond de waterput.
- Bij het woonstalhuis behoorde ook een schuur met de benaming 'Vlaamse schuur' met als oorsprong West-Vlaanderen. Dit waren schuren met een zijlings in de lengterichting aangebrachte doorrit.

6.2 In de jaren vijftig sloeg de dorpssanering toe

Veel huizen werden onbewoonbaar verklaard en afgebroken.

Dorpssanering



7. Ontstaans- en ontwikkelingsgeschiedenis van verbindingen na 1800

7.1 Kanalen steeds belangrijker

Reizen over water was verreweg de snelste en meest comfortabele manier van vervoer, er was weinig noodzaak om op grote schaal landwegen aan te leggen.

Echter veel monumentale gebouwen waren er niet geweest zonder weg, spoorlijn of water.

Daarom is oude infrastructuur waardevol en vaak bepalend voor de manier van gebiedsontwikkeling, zoals vandaag op veel plaatsen nog goed te zien is.

Tot ver in de 20e eeuw was de aanleg van kanalen vrij eenvoudig mede vanwege kleine hoogteverschillen.

7.2 De eerste spoorlijnen, smalspoorlijnen en tramlijnen

Door het succes van het watertransport duurde het relatief lang voordat in Nederland de eerste spoorlijn in 1839 in gebruik werd genomen. De trekschuit kreeg er een concurrent bij. De aanleg van spoorlijnen en daarna ook smalsporen en tramlijnen zorgde voor een ruimtelijke ontwikkeling in steden en dorpen en een verdere toename van landhuizen, villa's en parken. Zandpaden werden verhard en aan routes in agrarische dorpen werden landhuizen en villa's gebouwd.

- Vanaf de halte op de Vaartkant reed op 21 augustus 1890 de eerste paardentram voor personen- en goederenvervoer naar het centrum van Leur. Dit tramlijntje sloot aan op de stoomtramlijn van Breda naar Etten en was 1664 meter lang. De Leurse paardentram is een aftakking van de

stoomtram van Breda naar Bergen op Zoom die door Etten reed.

- Er was een 'Station Paardentram' zoals vermeld op het 19e eeuwse pand, met er tegenover de paardenstal voor de twee paarden, Jet en Pol, aan het huidige Van Bergenplein 80 in Leur, middels enkele paardenkopjes aan de voorgevel, de verwijzing naar het 'openbaar-vervoer-verleden' van Leur. Vroeger heette die straat Lichttorenhoofd,
- Het tramstation van Etten, van 'Goederenkantoor der Zuid-Nederlandse Stoomtramweg Mij', was gevestigd in het 'Neerlandsch Koffyhuis', een hotel-restaurant met terras, op de Markt. De tramlijn met een gedeelte voorzien van een dubbelspoor, om de trams gelegenheid te geven elkaar te passeren en vooral om goederenwagens te kunnen laden en lossen, was hier aangelegd. Ook was er een halte bij 'het Witte Paard' aan de Bredaseweg. Op de voorgevel staat vermeld: 'Non plus ultra', hetgeen betekent: 'tot hier'.
- Het personenvervoer werd meestal uitgevoerd door een locomotief van het Belgische merk 'Tubize' met een 4-assig rijtuig 2e klasse, met houten banken, een 2-assig rijtuig 1e klasse, waarvan banken bekleed met rood trijp, en een bagagewagen die in de winter dienst deed als bietenvervoer.
- Het autobusvervoer zorgde voor het opheffen van de stoomtram in 1934, 90 jaar geleden!
- Etten werd op 20 juli 1854 vanuit Roosendaal aangesloten met enkel spoor op het (Belgische) spoorwegnet. Het stationsgebouw, met onderbouw uit 1854 en bovenbouw uit 1886 als woning voor de stationschef, kreeg er in 1884 een stenen goederenloods bij, waarna de uit 1872 daterende houten loods werd afgebroken.

7.3 De eerste bemande gemotoriseerde vlucht met een vliegtuig in Nederland

De zonen van Sybrand Heerma van Voss stelden hun vader voor om een fietswedstrijd te organiseren vanwege het 40-jarige bestaan van zijn suikerfabriek op 27 juni 1909, maar dat was niet modern genoeg voor hun vader! Na langdurig onderhandelen vond die in Frankrijk bij de vliegschool van Wilbur Wright een leerling, graaf Charles de Lambert die bereid was om met zijn Wright Flyer naar Etten te komen om een vliegdemostratie te geven. Op de Klappenbergse Heide aan de weg naar Rijsbergen. Er werd een landingsbaan aangelegd. Maar op zondag 27 juni 1909 waaide het zo hard dat de graaf niet wilde vliegen. Aan het begin van de avond waaide het minder hard, de motor gestart en hij vloog drieënhalve minuut op een hoogte van 15 meter en een afstand van ongeveer 1000 meter. Toen kreeg hij motorpech maar gelukkig lukte het hem om de Wright Flyer aan de grond te zetten.

De eerste bemande gemotoriseerde vlucht boven Nederlandse bodem was een feit! Ter herinnering aan deze vlucht staat een vliegtuigmodel op zuil op verkeersplein Vosdonk-Vossendaal en aan de Rijsbergseweg een officieel monument ter herdenking aan de eerste vlucht.

7.4 De eerste luchthaven, nieuwe leidingtransporten via netwerken

De eerste luchthaven in Nederland was Schiphol, gebouwd in 1916. Aardgasleidingen en andere leidingstraten vormen vanaf 1960 een onzichtbare vorm van transport. Transport van electriciteit via een erg zichtbaar netwerk van hoogspanningsmasten. Ook werden netwerken van wandel-, fiets-, en ruiterpaden speciaal aangelegd.

7.5 Opkomst van de auto in de 20e eeuw

Deze opkomst zorgde voor een afnemende groei van het vervoer per rail, lokaalsporen en trams op het platteland. In 1927 werd voor het wegverkeer het eerste Rijkswegenplan opgesteld, waarmee de basis werd gelegd voor het huidige snelwegennet.

- Verkeersbruggen over de grote rivieren, Moerdijk, Hollands diep en de Waal. Een begin werd gemaakt om het doorgaande verkeer om de steden heen te leiden.
- Na 1945 groeide de vrachtwagen uit tot het belangrijkste goederentransportmiddel.

7.6 De watertoren in Etten voor waterlevering via een leidingnetwerk

De watertoren behoorde tot het eerste viertal watertorens waarmee de Waterleiding-Maatschappij 'Noord-West-Brabant' de eerste jaren van zijn bestaan, de periode na 1924, de waterlevering via een leidingnetwerk kon verzorgen. De andere drie watertorens waren die van Dongen, Zevenbergen en Steenbergen. In het jaar 1925 zouden er nog zeven torens bijgebouwd worden.

Vervoer over land

De Ettense toren mag als representant van de Art-Decostijl uit de jaren '20 een kunstwerk genoemd worden. Het ontwerp is van ir. Hendrik Sangster, een bekend architect van watertorens in Nederland, die aanvankelijk alle elf torens van de Waterleidingmaatschappij heeft ontworpen. Het uitgangspunt moest niet zozeer de kostprijs zijn maar de durf aan te sluiten bij moderne opvattingen over architectuur. Met recht een rijksmonument. De Ettense watertoren aan de Hoeveneseweg was en is nog steeds een bijzondere toren. Niet alleen vanwege zijn uiterlijk, maar ook vanwege zijn omvang van het waterreservoir bovenin met een capaciteit van 700 m³, waarmee deze watertoren veruit de grootste was in heel West-Brabant. De kop van de toren bevatte twee aparte gedeelten van respectievelijk 400 en 300 m³.

Vanaf de jaren na 1970 waren de watertorens niet meer nodig voor de drinkwatervoorziening. Moderne pompen namen hun plaats in waardoor deze watertoren al lang buiten gebruik is.

7.7 Waterschap de Ettense Beemden, water in de Westpolder

Een voormalig waterschap in de provincie Noord-Brabant werd in 1941 opgericht en besloeg een gebied ten noordwesten van Etten en ten noorden van Hoeven. De oprichting kwam uit de behoefte om het water vanuit de hoger gelegen gronden beter af te voeren. In eerdere jaren werd het afwateringsprobleem al aangepakt door onder andere een nieuw gebouw aan de Laakse Vaart dat 22 jaar dienst deed. Het waterschap 'Polder van Krijtenburg' zocht samenwerking met waterschap 'Westpolder', 'Hillekens en Achterboerkens' waarmee in een gezamenlijke fusie door de provincie werd toegestemd. Het waterschap 'De Ettense Beemden' was hiermede opgericht.

Het gebied wordt tot op heden beheerd door waterschap 'Brabantse Delta'.

- De Hoevense Beemden is een polder en natuurgebied ten noorden van Hoeven waar in de 14e en 15e eeuw hoog- en laagveen werd afgegraven. In 1409 werd door de abt van de Sint-Bernardusabdij toestemming gegeven om de gronden ten noorden van het dorp Hoeven te bedijken en zo ontstond de polder 'Hoevense Beemden' die vanwege de lage ligging vooral geschikt was als hooiland (beemd).

7.8 De Ettense Beemden, verbindingen van water- en polderwegen

Etten en Leurse boeren bezaten halverwege de vorige eeuw percelen grond in de polder ten noorden van het dorp; 'de Ettense Beemden'. Een grote groene vlakte waar geen gebouw te bekennen was. Deze percelen werden 's zomers benut voor hooi-winning en voor het uitweiden van vee zoals kalveren en vaarzen oftewel jonge koeien die nog niet gekalfd hadden.

In de dertiger en in veertiger jaren daarvoor, werd er ook nog veen gestoken op sommige percelen voor brandstof in de haarden en kachels. Zoals dat ook ten zuiden van het dorp gebeurde.

- Polderwachters kregen de opdracht om het vee in de gaten te houden want er was geen stevige afrastering. Alleen sloten rondom en een poort naar de weg. Deze polderwachters kenden de koeien en brachten de weglopers terug naar hun wei. Dat bracht hen op het idee om een 'Vangkooi de Bochten' te bouwen waarin de weglopers werden opgesloten. De wachters bezorgden toen een brief bij de boer, om zelf de koe weer naar de wei te brengen.
- Vaarzen verstouwen. Vrachtwagens om vee te vervoeren waren duur. Maar er was een andere manier om het jongvee van de boerderij, kilometers verder naar de Beemden te brengen en dat was een taak voor het hele gezin. Met de fiets of te voet werden alle kinderen ingezet. Sommigen fietsten vooruit om vanuit onze Hoge Donk naar de Lage Donk de erven af te sluiten. "Echter kregen we daar veel medewerking om zelf 'aan de dam' te gaan staan als de eigenaar ons zag afstappen. Men wist dat er, soms wel twintig vaarzen kwamen aangerend. En wij fietsten dan weer door naar het volgende erf. Spannend of we zonder ongelukken een van de vier stukken land, 'den Emmeren', 'Bollendonk', 'Krachtenburg' achter de polder en vooraan 'de Verloren Kost' waar nu de vuilnisbelt alias zonnepark is, konden bereiken. Na afloop werd er in het toen bekende café Huijbregts een glaasje fris gedronken. Werden er koeien verkocht dan verstouwden wij ze weer naar de Vangkooi waar ze met een vrachtwagen werden opgehaald door de nieuwe eigenaar. Afrastering rondom de wei aanbrengen ofwel 'pindraad' was in de jaren 50 en 60 een klus voor de jongens van een boerderij".
- Gemalen zijn inrichtingen, meestal gebouwtjes, om het water in de polders naar een ander niveau te brengen. Bij de Emmerweg staat nu een modern gemaal dat o.a. het peil in 'de Laaksche Vaart' en 'de Mark' regelt.

7.9 Keermiddel en gemalen aan de monding van de 'Leurse Haven' en de 'Laakse Vaart'

In de polders van Etten-Leur en Halderberge kiest waterschap 'Brabantse Delta' voor keermiddel en gemalen. In opdracht van waterschap 'Brabantse Delta' werden twee keersluizen, een driepompsgemaal en een gemaal met één pomp gerealiseerd aan de monding van de 'Leurse Haven' en de 'Laakse Vaart', een zijtak van de Mark. Hier en daar worden dijken een meter opgehoogd.

(bron mede gedeeltelijk uit; BN De Stem.)

- De redoute aan het Zwartensbergs veer (voormalige ingang haven van Leur).
- Het 18e eeuwse eenvoudig verdedigingswerk 'Redoute' (ook wel kringstelling genoemd), een eenvoudige vierkante wal met een voorliggende gracht, komt voor op een kaart uit 1751. Waarschijnlijk hebben militairen de 'Redoute' kort gebruikt en is de gracht rondom het bolwerk al in de 19e eeuw gedempt. Het is een uit aarde opgeworpen omsloten verschansing die aan alle kanten even sterk is met alleen uitspringende hoeken, voor tijdelijk of permanent gebruik. De wal moest hoog genoeg zijn om de verdedigers uit het zicht te houden met daarachter een verhoging voor de schutters. De troepen die de redoute bezet hielden moesten voorkomen dat de vijand het veer konden veroveren en gebruiken.

18e eeuwse eenvoudig verdedigingswerk



Bronnen: rapport SWECO 'regionale keringen midden en beschrijving natuurontwikkelingen redoute' dd. 21-06-2018 i.o.v. Boskalis Nederland. Boskalis Civiel. BN DeStem, 'Vlaar' automatisering voor waterbeheer, Waterschap Brabantse Delta, 'SWECO' project / onderwerp: Regionale keringen midden, Natuurontwikkeling en redoute aan het Zwartensbergs veer en landschapsarchitect.

Voor in de nabije toekomst vormt de energiewinning, de overgang van fossiele naar duurzame energie, met bijbehorende infrastructuur een nieuwe voorziening in het landschap.



Open Monumentendag en Brabants Erfgoedweekend 2024 "Erfgoed van routes, netwerken en verbindingen"

De routes die de boeren te voet met hun vee moesten maken, vanaf het platteland om bij de veemarkt te komen

Door de netwerken van straten, onder meer door één van de oudste straten, de Bisschopsmolenstraat

de verbindingen van alle wegen van het platteland rondom en naar de Markt



Open Monumentendag Etten-Leur 2024

De organisatie van dit weekend en de samenstelling van de Informatiegids is door werkgroep 'Onroerend Erfgoed' van Heemkundekring Jan uten Houte Etten-Leur, in coördinatie met afdeling Brabant van Stichting Nederland Monumentenland en in samenwerking met de gemeente Etten-Leur. *Meer info: etten-leur.nl en janutenhoute.nl*



GEMEENTE
ETTEN-LEUR