

# SIMPELVELD EN ZIJN WEGENNET IN DE LOOP DER EEUWEN.

door H. van Wersch

*Wegen ontstaan eerst als groepen mensen zich op vaste woonplaatsen gaan vestigen. Ze zijn nodig voor het onderling contact tussen deze groepen en voor het uitwisselen van goederen die door hen worden geproduceerd.*

*Wegen zijn het product van de mens die met de ontginning van het oerlandschap gaat beginnen. De aanleg en verbetering ervan houdt in het algemeen gelijke tred met het beschavingspeil van een volk.*

In de prehistorische tijd kende men dan ook geen wegen. Daar zullen hoogstens wat voetpaden door bos en heide geweest zijn.

Met de komst van de Romeinen komen op dit gebied grote veranderingen. Zij begonnen met de aanleg van zogenaamde "Heerwegen" of "Heerbanen". Het voornaamste doel van deze wegen was natuurlijk om de onderworpen volkeren in bedwang te houden. Langs deze wegen konden de legers heel snel oprukken en vlug verplaatsen: dus militaire noodzaak. Denk in dit verband maar eens aan de Napoleonswegen en de "Autobahnen" van Hitler.

De Romeinse Heerwegen waren ongeveer tien meter breed. Ze waren met grove en fijne kiezellagen bedekt. Aan weerszijden liepen greppels voor de waterafvoer.

Bij het aanleggen van hun "heerbanen" hadden de Romeinen om de vijftien á twintig kilometer zogenaamde "statio's" gebouwd. Dit waren een soort pleisterplaatsen of "relais" waar van paarden gewisseld kon worden of waar men kon rusten en overnachten na een vermoeiende dagmars.

Tussen Keulen en de kust was er om de ca. twintig kilometer zo'n rustplaats namelijk Keulen - Düren - Jülich - Heerlen - Valkenburg - Maastricht - Tongeren enzovoort.

In die tijd beschikten de Romeinen over ongeveer dertig legioenen. Zo'n legioen waren ongeveer 6000 soldaten. Een legioen bestond weer uit 12 cohorten en een cohort was dus ongeveer 500 manschappen. Zo'n cohort was weer onderverdeeld in 5 honderdschappen. Aan het hoofd van een honderdschap stond de

honderdman of centurio. We zien dus dat de Romeinen met een leger van 200.000 soldaten over praktisch heel Europa, Noord-Afrika en het Midden-Oosten regeerden.

In "De Maasgouw", jrg. 95, nr. 5, pag 89-90 (1976) worden Romeinse wegen aangegeven als:

**Tongeren - Keulen** met aftakking Ransdaal - Ubachsberg - Karstraat - Wijnstraat - Simpelveld;

**Maastricht - Aken** (Vijlen - Lemiers - Bocholtz (Plateweg)

De heerbaan van Rijn (Keulen) - Rolduc - Vaals - Moresnet - Aubel heette Hertogenstrate of Hatsgensweg en was 32 voet breed.

In ons dorp Simpelveld zijn de eerste wegen waarschijnlijk reeds in de Romeinse Tijd aangelegd. We moeten aannemen dat de bewoners van onze villae aan de Stampstraat contact gehad hebben met die van in de omtrek gelegen Romeinse herenhuizen.

In de "Geschiedenis van Limburg" door A. Beaujean e.a. lezen we op pag. 18 dat er in Zuid-Limburg tot nu toe meer dan vijftig Romeinse villa's blootgelegd zijn, waarvan de meeste in onze buurt. Onder andere in Lemiers, Bocholtz (Vlengendaal), Mamelis, Wittem, Gulpen, Spekholzerheide, Terwinselen, Ubachsberg en Voerendaal.

De bewoners van deze villa's zullen ook wel uitstapjes gemaakt hebben naar de thermen in Heerlen (Coriovallum) en de warme, heilzame, bronnen in Aken (Aquisgranum).

Ook voor het bewerken van de landbouwgronden zullen wegen aangelegd zijn.

Behalve uit militaire noodzaak waren de Romeinse wegen ook belangrijk voor de handel. De twee grootste en voornaamste heerwegen in de buurt van Simpelveld waren in die tijd:

*de west-oost verbinding:* Engeland - Bavai (kust) - Tongeren - Maastricht - Valkenburg - Klimmen - Heerlen - Rimburch - Jülich - Keulen, en

*de zuid-noord verbinding:* Trier (Trevirorum) - Heerlen - Xanten. (Zie kaart)

Het kruispunt van deze twee wegen bevond zich in Heerlen tegenover de thermen. De verkeerszuil op dit plein (het zogenaamde Zwarte Veldje) herinnert hieraan.

De aanwezigheid van een groot badgebouw (Thermen) en de vele pottenbakkersovens die veel mensen werk verschaften en de functie van "Rest-center" voor de vele soldaten, handelaars en zakenlui maakten van Heerlen een voornaam centrum. Van hieruit zullen er dan ook nogal wat secundaire en tertiaire wegen naar de omliggende plaatsen geweest zijn, zoals de weg van Aken - Heerlen - Brunssum - Schinveld - Tuddern - Echt over de Rode Beek.

Door het moeras tussen Broeksittard en Tuddern (Selfkant) hadden de Romeinen zelfs een drie meter brede en 1250 meter lange brug van houten balken gelegd. De bovenkant van deze brug was met een harde laag metselmortel bedekt.

Ten zuiden van Simpelveld liep de weg Maastricht - Bemelen - IJzeren - Gulpen - Wittem - Orsbach - Lemiers - Vaals naar Aken. De tegenwoordige weg Maastricht - Aken is in 1825 onder koning Willem I aangelegd.

Een andere, voor Simpelveld belangrijke, weg was de afslag tussen Maastricht en Heerlen bij Ransdaal. Deze weg liep via Ransdaal - Ubachsberg - Wijnstraat naar Simpelveld.

De oudste straat van Simpelveld is naar alle waarschijnlijkheid de Stampstraat. Hier lagen de twee opgegraven villa's met de in 1930 gevonden beroemde sarcofaag.

De Romeinse herenhuisen werden door kolonisten of oud-soldaten bewoond, die na hun diensttijd van 21 jaar een bestaan als boer opbouwden. Op de sarcofaag die in ons dorp gevonden werd staat een afbeelding van zo'n

villa. Deze hofsteden hadden alle dezelfde typische bouw, namelijk een stenen fundament, meestal uit Kunrader steen, die ook in Simpelveld gedolven werd, terwijl de bovenbouw bestond uit hout en steen met een pannendak. Meestal was er ook een gemetselde kelder. In het Thermenmuseum in Heerlen bevond zich bij de ingang een prachtige maquette van zo'n Romeinse boerderij. De grootte van zo'n landbouwbedrijf bedroeg met akker-, weiland en bos ongeveer honderd tot honderd vijftig hectare. Ze lagen op de zuidelijke helling van de Hulsberg zodat men praktisch de hele dag zon had.

Bij de opgraving van de villa in de Molt in 1989 heeft men wel naar resten van wegen gezocht maar niets gevonden.

Een andere oude weg in Simpelveld is de Grachtstraat. Deze loopt vanaf de Stampstraat naar de Huls en dan via de Wijnstraat naar Ubachsberg en Voerendaal waar verschillende Romeinse boerderijen lagen. Verder was hier aansluiting op de grote heerbaan van Tongeren - Maastricht - Heerlen - Keulen. Door de aanwezigheid van zoveel villa's kan men concluderen dat Zuid-Limburg een relatief dichte bevolking had.

Na de val van het Romeinse Rijk, omstreeks 450 na Christus, kwam er een eind aan het grootste en schitterendste imperium dat ooit bestaan heeft. Vooral op het gebied van organisatie, bestuur en rechtspraak blonk het uit. De binnengevallen barbaren die deze streken in bezit namen maakten door hun ruw optreden een eind aan de "Pax Romana" die voor onze regio zo weldadig geweest was. De prachtig aangelegde en verzorgde heerwegen werden overwoekerd door struikgewas, bomen en alle mogelijke onkruiden.

De nieuwe bezitters wisten zich ook geen raad met de vele Romeinse landgoederen. Het materiaal gebruikten ze voor hun eigen woningen of, wat nog veel erger was, ze werden gewoon verwoest of verbrand - getuige de vele brandsporen die bij vele opgravingen gevonden worden.

Deze Germanen spraken ook een geheel andere taal. Het volkslatijn verdween en er



kwam een scheiding tussen de Romaanse en Germaanse taal. Vlakbij ons dorp liep de taalgrens.

In de volgende eeuwen, toen de bevolking nauwelijks toenam, breidde het wegennet zich amper uit. Tijdens de regering van Karel de Grote (768 -814) die van de ene palts naar de andere trok en dan op deze modelboerderijen enige maanden verbleef zal wel weer iets aan het wegennet gedaan zijn.

In 1049 komt Paus Leo IX naar Voerendaal om de kerk aldaar in te wijden. Via Aken - Heerlen, langs de Locht, zal hij zich naar deze plaats begeven hebben. (Gedenkboek Voerendaal)

Tijdens de middeleeuwen, tussen 500 en 1500, was het reizen een levensgevaarlijke onderneming door de vele overvallen en berovingen die onderweg plaats vonden. Door deze onveiligheid gingen de mensen dan ook praktisch niet op reis. Dit was eigenlijk ook niet noodzakelijk. Alles wat de dorpsbewoners nodig hadden verbouwden en maakten ze zelf. Op de boerderij had men brood, vlees, groenten, melk, boter, kaas, eieren en andere levensmiddelen. Andere benodigde materialen voor de huishouding zoals hout en stenen voor de huizenbouw was ook aanwezig. Het was een autarkische maatschappij, dat wil zeggen men voorzag zoveel mogelijk in de eigen behoeften. Een enkele keer naar Aken, en dan in gezelschap van anderen, om daar bepaalde inkopen te doen was nog mogelijk.

De eerste landkaart met een plattegrond van Simpelveld/Bocholtz, waarop tevens de wegen aangegeven zijn, werd gemaakt door de eervoorde heer A. Dydden, pastoor in Simpelveld en Bocholtz van 1571 - 1617. In een Memorieboek, een soort dagboek, heeft hij zijn belevenissen en ook andere gebeurtenissen opgetekend. Alle belangrijke zaken betrekking hebbend op zijn parochie staan er in vermeld. In het boek "Van Semplevei tot Simpelveld" door drs. H. Franssen vinden we op pag. 84 -95 een uitvoerig verslag hierover.

In 1586, het vijftiende jaar van zijn pastoraat, heeft Arnold Dydden deze landkaart van Simpelveld-Bocholtz getekend. Behalve wegen

heeft hij ook de belangrijkste boerderijen en andere gebouwen ingetekend. We zien dat de kerk, die op een terp gebouwd is, in het centrum van het dorp staat. Hieromheen bevindt zich een randweg van waaruit straalsgewijs wegen naar de omliggende gehuchten en dorpen voeren. Daarnaast zijn er een aantal veldwegen om de akkers en weidegronden te bereiken en natuurlijk wat voetpaden door de weilanden waardoor de afstanden voor de voetgangers bekort konden worden.

De voornaamste wegen op bovengenoemde kaart waren o.a. de "Erimstraat" die naar Eys voerde. Deze liep vanaf de kerk - Irmstraat - St.Nicolaasstraat tot aan de Nicolaashoeve. Vandaar via de Molenweg - Oude Molen langs de beek achter Bulkumshof en Vogelzang naar Overeys. De Bulkumstraat was er toen nog niet. Deze werd pas aan-gelegd in 1855.

De weg naar Bocholtz begon bij de kerk en heette daar al Schiffelderstraat. Via de Waalbroek en Gillishof leidde deze naar de kapel in Bocholtz en verder naar Bongard, hoeve Overhuizen en Vlengendaal.

Vanaf de kerk via Stampstraat, Hennebergerstraat en Raffelsberg kwam men "i gene Loeter", Bosschenhuizen en Trintelen. De tegenwoordige weg van de Stampstraat naar Bosschenhuizen is pas rond 1850 aangelegd.

Ook kwam men vanaf de kerk via Dorpsstraat, Grachtstraat en Hulsberg op de "Wienweg" om naar Ubachsberg en Voerendaal te gaan. Via Dorpsstraat, Hertogenstraat, Baaks en Beitel arriveerde men aan de Locht. Van hieruit kon men naar Aken, Heerlen of Kerkrade. De bekende "Hatsgensweg" was een onderdeel van de weg van Kerkrade naar de marktplaats Aubel.

De "Pulstraat" begon aan het einde van de tegenwoordige Kloosterstraat en liep via de zogenaamde "Rote Culen" en Schweijer naar de Baaks, waar deze aansloot op de weg uit het dorp. Dit punt noemde men "a gen vier bomen". Vanaf hier liep een landweggetje naar de Molsberg. Het einde van die weg heette "a gene sjaagboom". Vandaag kent iedereen nog deze naam.

Doordat de wegen geen, of een slechte, afwatering hadden werden ze bij regenachtig weer in ware modderpoelen herschapen, terwijl bij zonnig weer de nodige stofwolken opwarrelden. In de winter, als de sneeuw bleef liggen, waren ze praktisch onbegaanbaar. Het was al een hele vooruitgang toen de wegen met een dikke laag kiezel bestrooid werden. Door de zware boerenwagens en karren werd deze geleidelijk ingewalst, zodat de ergste gaten voor een tijdje gedicht waren.

Het wegennet bleef jarenlang hetzelfde en werd praktisch niet uitgebreid. De mensen verplaatsten zich in hoofdzaak nog altijd te voet. Ook voor langere voettochten schrok men niet terug. Het aantal paarden om mee te reizen was betrekkelijk gering. Wanneer men zich geen paard kon veroorloven voor transporten werd er een os of een koe ingeschakeld. Ook handkarren en kruiwagens waren in gebruik. Voor het transport met lichte wagens werd de hond als trekdier gebruikt. Het werd pas in 1930 bij de wet verboden om honden als trekdieren te gebruiken.

Trouwens, reizen was in die tijd op het platteland een haast onbekend begrip. Families bleven dan ook meestal van geslacht op geslacht in hetzelfde dorp wonen.

In de donkere maanden was het lopen op straat allesbehalve aangenaam. Straatverlichting was niet aanwezig. De eerste straatverlichting kwam in Simpelveld pas in 1879. (Zie "De Bongard", jrg. 2 nr.2 pag.3)

Postkoetsen reden alleen tussen de grotere plaatsen en waren slechts voorbehouden voor de meer goeden.

De politieke toestand was in die tijd ook niet bevorderlijk voor onderhoud of uitbreiding tot een beter wegennet.

Simpelveld, dat tot het Land van Rode behoorde, kwam in 1288, na de slag bij Woeringen tussen Brabant en Gelre, definitief bij het Hertogdom Brabant. Als Gelre gezegevierd had waren we bij het Hertogdom Gelre ingelijfd en, wat erger was, later bij Duitsland terechtgekomen.

Karel V (1500 - 1558) maakte in 1543 van alle nederlandse gewesten een "Eenheidsstaat":

de "Lage Landen" of "de Nederlanden". Hij was een van de machtigste vorsten die er ooit geweest zijn. In 1515 werd hij "Heer der Nederlanden". In 1516 werd hij Koning van Spanje en in 1519 werd hij gekozen tot Keizer van Duitsland. Door-dat in 1492 Columbus Amerika had ontdekt ten gunste van Koningin Isabella van Castilië (de grootmoeder van Karel) kwamen deze gebieden ook onder zijn gezag. Hij kon dus met een gerust hart zeggen dat "in zijn Rijk de zon niet onderging".

Toen Karel V in 1555 in Brussel afstand deed van al zijn gebieden kwamen de Nederlanden onder het gezag van zijn zoon, Philips II. Deze was ook koning van Spanje.

In tegenstelling tot zijn vader was hij een streng, dictatoriaal vorst die absolute gehoorzaamheid en volgzaamheid van zijn onderdanen eiste. Niet alleen de adel maar ook de Hollandse scheepsmagnaten, die met de hele toenmalig bekende wereld handel dreven, kwamen hiertegen in verzet. Dit liep uit op de bekende "Tachtigjarige Oorlog" (1568 - 1648).

Deze lange en vreselijke oorlog, die zich niet alleen in de Hollandse gewesten maar ook in onze regio afspeelde, kwam in 1648 ten einde met de Vrede van Munster. Hierbij werd de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden vrij en onafhankelijk. De zuidelijke Nederlanden, dat wil zeggen België, bleven onder gezag van Spanje.

Voor onze streken, de Landen van Overmaze, was er echter nog lang geen sprake van vrede. De twee tegenstanders, Spanje en de Republiek, wilden beiden deze gebieden bij hun rijk voegen.

Na dertien jaar kissebissen werd besloten deze gebieden te delen.

Zo werd dus het Land van Rode - toch al niet groot - in tweeën gedeeld. Dit gebeurde in 1661 bij het Partage Traktaat.

Kerkrade, Herzogenrade, Simpelveld en Bocholtz kwamen aan Spanje en Vaals, Gulpen en Margraten bij de Protestantse Republiek der Nederlanden.

Van 1661 tot 1713 bleef Simpelveld en Bocholtz onder Spaans gezag. Bij de vrede van Utrecht, die een einde maakte aan de Spaanse



*Rond 1920 zijn de Simpelveldse straten niet veel meer dan modderige karresporen.*

Successie-oorlog (1702 - 1713), kwamen de zuidelijke Nederlanden (België) en de Spaanse gedeelten van de Landen van Overmaas onder gezag van het Oostenrijkse Keizerrijk tot 1794. Toen veroverden Franse troepen deze gebieden en kwamen wij onder het bewind van Frankrijk. Hierover later meer.

De vele krijgsvieringen en oorlogen die in deze eeuw onze gebieden teisterden waren voor ons wegnemet en de eventuele uitbreiding daarvan allesbehalve gunstig.

Enkele keren hebben we er reeds op gewezen dat verbindingen en betrekkingen tussen grotere plaatsen onderhouden werden met postkoetsen.

In het boek "Ze reden door de Kempen" van H. Hermans vonden we enkele interessante bijzonderheden die we hieronder laten volgen.

"Vanuit Breda o.a. reden karavanen naar Maastricht. Vandaar gingen de transporten dan door, óf naar het oosten, namelijk Keulen, óf naar het zuiden, naar Luik. Vervoerd werden turf, hout, kolen, graan, tabak, vis en zout. De dure Maas- en Rijntollen werden hierbij vermeden. Met het oog op meer veiligheid werd er in konvooi, dat wil zeggen met meerdere voertuigen tegelijk, gereden. De route liep langs de volgende plaatsen: Breda - Alphen - Hoge Mierde - Reusel - Lommel - Eksel - Hengelhoef - Zutendaal en dan Maastricht.

Er werd vijf keer van paarden gewisseld, dit gebeurde telkens bij de zogenaamde Posthuizen.

Men kende verschillende soorten koetsen: met een postwagen konden zes personen mee, in een berline was voor vier personen plaats, en in een sjees was maar plaats voor twee personen. In de zomer deed men de reis van Breda naar Maastricht in één dag. Om drie uur 's nachts werd vertrokken en om negen uur 's avonds arriveerde men in Maastricht. In de winter deed men over deze reis twee dagen. De prijs voor de reis was drie rijksdaalders. Als bagage kon 35 pond gratis meegenomen worden, voor ieder pond meer betaalde men een stuiver extra.

Vanuit Breda gingen vaak reizigers mee om genezing te zoeken bij de warme bronnen in

Aken-Burtscheid. In Maastricht moest men dan overstappen voor de postkoets naar Aken.

Halverwege Breda en Maastricht lag Lommel. Als het traject in één dag gereden werd moest in deze plaats een uur gewacht worden en gelegenheid gegeven om er te eten.

Lommelse vrachtrijders vervoerden boter, kaas, specerijen enzovoorts naar Maastricht. Uit Keulen werden garens en katoen opgehaald. Uit Luik o.a. ijzer en koper. Lommel was een kruispunt van wegen, onder andere van Den Bosch naar Luik en Breda-Maastricht.

Deze postwegen of -banen waren brede zandwegen in de Kempen. De vier grootste steden in Brabant waren Brussel, Antwerpen, Leuven en Den Bosch.

De grote handelsweg Keulen-Brugge liep hierlangs.

Bij ieder posthuis stonden zes paarden als reserve of wissel. In Maastricht en Den Bosch had men zelfs twaalf paarden in reserve.

De Reiskosten van Den Bosch naar Maastricht waren zes gulden en zes stuivers per persoon. Gratis mocht 25 pond bagage mee.

In de zomer vertrok men om drie uur 's morgens uit Den Bosch. 's Avonds arriveerde men evenals de Brusselse postkoets door de Brusselse poort in Maastricht. In de winter duurde de reis twee dagen. In het grensdorp Achel werd dan de nacht doorgebracht.

Bij uitspanningen (herbergen) werd ook vaak van paard gewisseld.

Ook vertrok er in de zomer twee of drie keer per dag een postsjees (voor twee personen) naar Maastricht. Vandaar kon men dan verder reizen naar Aken / Keulen of Luik / Spa.

De voerman of postillon was het streng verboden sterke drank te gebruiken. "Geen alcohol in het verkeer" was ook toen al het devies.

De postillon nam natuurlijk ook de nodige post of brieven mee voor plaatsen onderweg. Tussen Luik en Den Bosch bestond in de 18<sup>e</sup> eeuw een drukke correspondentie. In het jaar 1770 werd door het brievenpostkantoor in Den Bosch 4725 brieven naar Luik verzonden en 3100 uit Luik ontvangen. De brievenpostroute Luik-Den Bosch liep via Maastricht.

Deze dienst gebeurde wel eens door een postillon te paard. Halverwege, in Hamont, werden de postzakken uit Luik/Maastricht gewisseld. Iedere postillon reed dus de helft van de weg.

Vanuit Maastricht was er ook een dienst naar Luik en Aken. Een bekende pleisterplaats tussen Maastricht en Aken was de "Posterei" in Wittem. (Het tegenwoordige huis Kallen.)

De postillons te paard kozen een kortere route dan de postwagens. Bij nacht en ontij reden ze over smalle paden, door uitgestrekte bossen, en onafzienbare heidevelden naar hun plaats van bestemming.

In Aken is in het gebouw van de "Hauptpost" bij de ingang een gedenksteen gemetseld om de plaats aan te geven vanwaar de reiskoets naar "Cullen" begon."

Tot zover het citaat uit het boek van Hermans.

Zoals we reeds eerder vermeldden hoorde het "Land van Rode" - waaronder dus Simpelveld en Bocholtz - van 1713 tot 1794 tot het Oostenrijkse Keizerrijk.

Tijdens de regering van Keizerin Maria Theresia (van 1740 tot 1780) werden de Oostenrijkse Nederlanden - België en de Oostenrijkse delen van de Landen van Overmaze - in kaart gebracht.

Deze landkaarten, genoemd naar luitenant-generaal Jozef de Ferraris, destijds gouverneur-generaal van de Oostenrijkse Nederlanden, in wiens opdracht dit werk uitgevoerd werd, waren voor die tijd zeer nauwkeurig getekend.

In het boek van drs. H. Franssen "Van Semplevei tot Simpelveld" vinden we op pag. 120-126 een zeer nauwkeurige omschrijving:

"Het Land van Rode wordt omgeven door het gebied van de Rijksstad Aken, het graafschap Wittem en het Land van Gulik. Op de kaart is de loop van de Eyserbeek goed te volgen.

Verschillende wegen zijn duidelijk te herkennen, onder andere die naar Bosschenhuizen die via de Stampstraat, Hennebergweg, Kondelerweg in "I gene Loeter" uitkomt. Verder de wegen naar Horbach, Laurensberg, Orsbach, Vaals, Baneheide, Eys en zo voorts. De weg

van ons dorp naar Bocholtz liep via Waalbroek en Prickaert."

De Bocholtzweg zoals we die nu kennen is pas vlak voor de Tweede Wereldoorlog aangelegd. De Bocholtzweg die onder de Jozefbrug en onder de Bongarderbrug loopt is na 1853, na de totstandkoming van de spoorlijn Maastricht - Simpelveld - Aken (aanleg 1845-1853) aangelegd.

Verder zien we op de kaart dat bij Hertogen Eijck (dit is vlak bij de Lokt) de Schepenbank Simpelveld grenst aan de Bank van Kerkrade.

Tot aan de herindeling van 1982 is deze grens zo gebleven.

In verband met ons wegennet vond ik in het archief van onze gemeente nog enkele interessante gegevens hierover.

Volgens de notulen van 31 mei 1858 besloot de gemeenteraad een kunstmatige weg door de kom van onze gemeente aan te leggen die een verbinding moest brengen tussen het dorp Eys en de gemeente Heerlen, namelijk de Bulkumstraat.

Verder een begroting van deze weg "*welks bedrag een som van f 15.344,= bedraagt, verder in aanmerking genomen dat, hoe noodzakelijk deze kunstmatige verbetering ook zij in het belang onzer gemeente en omliggende plaatsen, voor onze gemeente onmogelijk is zonder een tegemoetkoming van minstens een derde van de gehele begroting*". Er werd subsidie van de Provincie gevraagd.

In drie jaar zou deze kunstmatige weg gemaakt worden. In de vergadering van 4 januari 1859 werd besloten dat deze weg met hand- en spandiensten door de gemeente zelf werd aangelegd. Als opzichter bij dit werk werd Frederik Edmund Brand (zoon van burgemeester Brand en later de stichter van Brand's Bierbrouwerij) aangesteld met een salaris van f 50,= per maand

Iedere burger was verplicht tot het leveren van hand- of spandienst.

In de vergadering van 20 juli 1859 wordt door de gemeenteraad vastgesteld "*de heffing ener belasting in natura of verpligting tot het leveren van hand- en spandiensten te behoeve van buurtwegen en waterkeringen in deze*

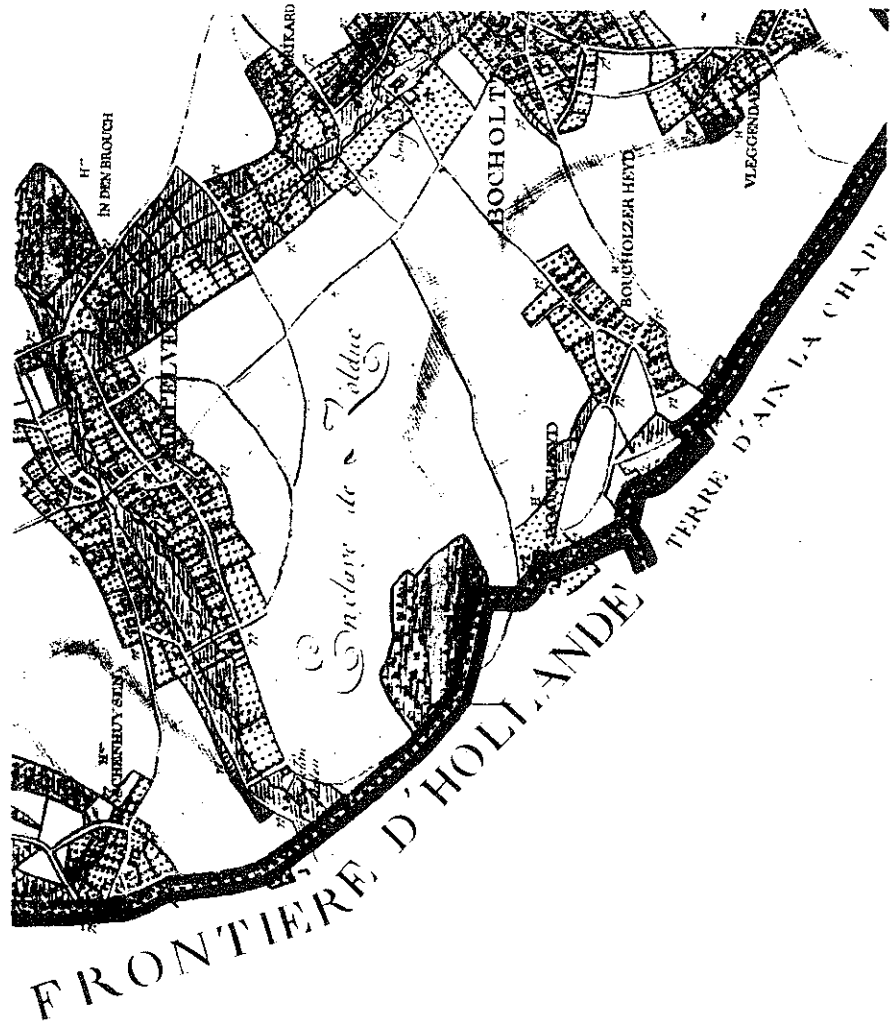
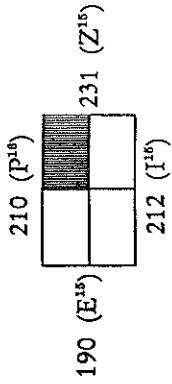


SKAART VAN DE OOSTENRIJKSE NEDERLANDEN OP INITIATIEF VAN GRAAF DE FERRARIS

R 211 (G<sup>15</sup>) (2)



origineel : 2,17 maal in de lengte; 4,72 maal in oppervlakte.



Gedeelte van de Ferrariskaart met Simpelveld en Bocholtz

*gemeente. Het bedrag van nalatige of onvolledige dienstpligtige verschuldigde dagloon wordt voor elke dag vastgesteld, voor karrevrachten met een paard op een gulden vijftig cents, voor karrevrachten met twee paarden op twee gulden, voor handdienst op vijftig cents“.*

In de vergadering van 11 februari 1863 besluit de raad tol te heffen op de kunstmatig verharde buurtweg Hertogenratherstraat leidende van de grens van Wittem (bij Eys) naar de grens van Heerlen bij de Lokt, volgens het volgende tarief:

*voor elk paard, aangespannen of niet f 0,02, voor elke os, aangespannen of niet f 0,02, voor elk paar wielen van een rij- of voertuig hoe ook genoemd en op welke wijze ook voorgetrokken (die enkel bespannen met honden alleen uitgezonderd) f 0,02.*

Deze tol werd verpacht.

Op 22 december 1888 was de verpachting van het innen der tolgelden op *”den van provinciaal belang verklaarden Hertogenratherweg (nu Rolduckerweg). Thans in pacht bij Joseph Beckers, wordt weer opnieuw voor drie jaren verpacht.”*

In de notulen van 3 mei 1879 lezen we dat: *”de gemeente Voerendaal een kunstmatige verharde weg wil aanleggen lopende van Ubachsberg richting Heerlen naast de Imstenrath alsmede naar het gehucht Huls. Deze weg is zeer noodzakelijk als communicatieweg tussen de twee gemeenten en voor het gehucht Huls welke een slechte verbinding heeft met de statie”*

Op 24 juni 1881 vindt de gemeenteraad dat het gehucht Huls nog altijd verstoken is van een goede communicatieweg met het dorp en de halte van de spoorweg. De gemeente Voerendaal wil de kunstmatige weg tot aan de Wijnstraat aanleggen om via de Huls en de kom van het dorp de statie van de Grand Central Belge te kunnen bereiken.

Het plan voor de aanleg van de Nijswillerweg werd in 1931 aangenomen. Tussen 1933 en 1935 werd dit werk uitgevoerd.

Zonder machines, alleen met mankracht hebben 140 arbeiders, verdeeld over twee ploegen, onder toezicht van dhr. Honnoff deze weg aangelegd. In 1936 werd hij door Gouverneur van Sonsbeek geopend.

De Stationstraat werd in 1930 doorgetrokken en de onderdoorgang naar de Gaas verduwen, daardoor werd de Gaasstraat gescheiden in de Nieuwe Gaasstraat en de Oude Gaasstraat.

In 1929 wordt de Hertogenratherweg als eerste straat van Simpelveld geasfalteerd. Omdat het een provinciale weg is geeft de provincie voor elke kilometer f 500 tot f 900 subsidie.

In 1931 wordt de Schiffelderstraat, de Kloosterstraat en de Dorpstraat geasfalteerd. Tot aan de Beitel hebben we dan een verharde weg.

In 1929 komt ook de verbindingsweg Kloosterstaat-Dorpstraat, namelijk de Marktstraat klaar.

Verder lezen we in de gemeentenotulen dat het Panneslagervoetpad tot een weg wordt verbreed waarlangs huizen gebouwd kunnen worden.

In de vergadering van 3 december 1926 werd een verzoekschrift van de Zusters van het Arme Kindje Jezus om het *”Hogen Berg Voetpad“* op te heffen met zes tegen vijf stemmen verworpen. Dit voetpad is wel eigendom van de Zusters maar er rust een publiekrecht op. Deze mooie wandelweg blijft dus voor de mensen van Simpelveld bewaard.

De echte uitbreiding van ons wegennet heeft na de Tweede Wereldoorlog plaatsgehad.

Op- of aanmerkingen over dit artikel zijn van harte gewenst.