

Deel II :

Vrachtrijders uit het Noorden van het Land van Loon (einde 15de - 16de eeuw)

1. De jaarmarkten van Bergen-op-Zoom en Antwerpen

De intensivering van het maritiem verkeer en de heropleving van het vervoer over land sinds de tweede helft van de 15de eeuw stimuleerden in zeer hoge mate de groei van de wereldeconomie. De Brabantse jaarmarkten, met name in Bergen-op-Zoom en in Antwerpen, verwierven een vooraanstaande plaats als centra voor de Europese transitohandel. Vooral Antwerpen werkte zich vanaf de overgang van de 15de naar de 16de eeuw op tot de grootste handelsmetropool van het Westen. In de loop van de 16de eeuw was het niet meer de transitohandel alleen die de Nederlanden een economische bloei bezorgde, maar de structurele vooruitgang van de eigen economie legde zowel in de nijverheids- als in de agrarische sektor de basis voor een tweede indrukwekkende groeifase in het tweede derde van deze eeuw (106). De Zuidelijke Nederlanden beleefden een gouden eeuw, waaraan de 80-jarige oorlog (1568-1648) een einde maakte.

Van deze voorspoedige tijden zijn ons inlichtingen bekend over Loonse (= Limburgse) vrachtrijders. Zoals hun beroepsgenoten uit andere regio's zorgden zij voor aan-, uit- of doorvoer van waren die op genoemde jaarmarkten werden verhandeld. Antwerpen kende een Pinkster- en een Bavomarkt (= 1 oktober), bezocht door kooplui uit de toen bekende wereld. De handel had er een alles omvattend karakter. De Maaslanders, onder meer uit Maa-seik en Maastricht, voerden er voedingswaren (specerijen !), leder, wol, kleurstoffen e.d. af (107). Bergen-op-Zoom genoot telkens voor zes weken vrijheid van handel voor de *paasmarkt* vanaf Witte Donderdag en voor de *koude markt* vanaf Allerheiligen. Deze Noord-Brabantse stad was echter al spoedig van een tweelingstad van Antwerpen vervallen tot een satelliet. Buiten de jaarmarktweken kende ze weinig drukte (108). Met de stormvloed

(106) H. VAN DER WEE, *Handel in de Zuidelijke Nederlanden*, in *Algemene Geschiedenis der Nederlanden*, dl. 6, Haarlem, 1979, p. 75-97.

(107) R. DOEHAERD, *Marchands mosans sur le marché d'Anvers à la fin dy moyen-âge*, in *Mélanges Félix Rousseau. Etudes sur l'histoire du pays mosan au moyen-âge*, Brussel, 1958, p. 272-281.

(108) J.A. VAN HOUTTE, *Economische en sociale geschiedenis van de Lage Landen*, Zeist-Antwerpen, 1964, p. 111.

van 1530 zette de achteruitgang van de Bergense markten zich in. Ook met deze plaats hadden de Maaslanders vooral in november een sterke binding. Zij voerden in hoofdzaak metaalwaren aan en namen wol, verfstoffen en vooral dierehuiden en konsumptiegoederen mee (109).

2. Het wegennet

Wegens de veiligheid en snelheid genoot het internationaal transport over land de voorkeur boven de scheepvaart (110). Ook was het risico beperkter. De gebrekkige toestand van het wegennet of het ontbreken van echte banen vormde evenwel een probleem. De voerlui volgden bijgevolg eerder een richting dan een vast afgebakende route. Grote verkeersaders ondergingen voortdurend wijzigingen door nieuwe vertakkingen of steeds wisselende zijbaantjes. De Rijnroute was zulke hoofdader van het internationaal verkeer, die Brabant verbond met de Duitse centra, Italië en Oost-Frankrijk. Aan de hand van de Antwerpse certifikatieboeken konden met betrekking tot de Kempen volgende reiswegen opgesteld worden (111):

- a) Antwerpen - Eersel - Eindhoven - Helmond...
- b) Antwerpen - Geel - Mol - Eksel (of Lommel) en vervolgens naar Weert; of naar Bree - Maaseik/Sittard; of naar Helchteren - Zonhoven - Hasselt - Maastricht
- c) Antwerpen - Mechelen - Aarschot - Diest en vervolgens via Helchteren naar Stokkem en Sittard; of via Zonhoven naar Mechelen-aan-de-Maas en Heerlen; of via Hasselt naar Maastricht en Heerlen.

Een andere weg liep van Antwerpen over Turnhout en verder via Arendonk, Postel of Mol (112).

Voor Bergen-op-Zoom werd volgende route gerekonstrueerd: Bergen-op-Zoom - Princenhage - Ginneken - Bavel - Chaam - Alfen - Poppel - Bladel - Eersel - Lommel - Helchteren - Zonhoven en verder onder meer naar het Maasland. Langs deze plaatsen kon een aantal landtollen en tolposten ver-

(109) K. SLOOTMANS, *Kooplui uit de Maasreek op de Bergse jaarmarkten*, in *Publications de la société historique et archéologique dans le Limbourg*, dl. 48 en 49, 1962-1963, p. 93-103 en 117.

(110) H. VANDER WEE, *Historische aspecten van de economische groei*, Antwerpen-Utrecht, 1972, p. 83-84.

(111) J. FREDERIX, *Het vrachtvervoer over land naar de haven van Antwerpen (1488-1556)*, Leuven, 1969, (Lic.-Verh. K.U.L.), p. 21-22. De auteur werkte op basis van afgeleverde certifikaties, die als bron slechts fragmentarische inlichtingen geven. Niet iedere voerman of handelaar vroeg b.v. een dergelijk attest m.b.t. de vervoerde of verhandelde waren.

(112) R. PEETERS, *Bijdrage aangaande het Kempisch verkeerswezen en de handelstrafiek, bijzonderlijk in oostelijke richting*, in *Taxandria*, Nieuwe Reeks 26, 1954, p. 156.

meden worden. Vanuit Weert bereikte men Bergen-op-Zoom vermoedelijk via Eindhoven (113).

Allerlei factoren oefenden invloed uit op de wegkeuze van de vrachtrijder: de toestand van de wegen in de wisselende seizoenen, natuurlijke hindernissen, te ontwijken tollens, veiligheid of te mijden risico's, geschikte pleisterplaatsen... en de woonplaats van de voerlui die hun eigen reisplan uitstippelden (114).

De strook Lommel-Eksel-Hechtel-Helchteren-Houthalen-Zonhoven-Bolderberg bij Zolder (eventueel de omliggende dorpen wegens steeds nieuwe varianten) vormde een zone, waarlangs men van het Zuiden naar het Noorden trok en die doorkruist werd door het hoger genoemd West-Oostverkeer. Niet alleen Overpelt, in die zone gelegen, kon er zich op beroepen het kruispunt te zijn van beide grote routes (115)!

3. De herkomst van de voerlui

Bij zijn onderzoek naar de woonplaats van 1.382 vrachtrijders van en naar Antwerpen tussen 1488 en 1556 kwam J. Frederix tot het besluit dat de geografisch gunstig gelegen streken een dankbaar wervingsterrein vormden. De dorpen, gelegen aan de genoemde wegen, leverden vele vrachtvervoerders. Het onvruchtbaar karakter van een bepaalde streek en de nabijheid van een belangrijk centrum determineerden de plaats van herkomst in tweede instantie (116). De onvruchtbare Kempen, voor het vervoer bovendien verkoken wegens de vrijheid van tol, was een belangrijke verbinding tussen Antwerpen en Keulen, Maastricht, 's Hertogenbosch en Hasselt-Luik, en voldeed bij uitstek aan de genoemde eigenschappen van vrachtrijdersgebieden (117).

(113) SLOOTMANS, *op. cit.*, p. 103.

(114) PEETERS, *op. cit.*, p. 155; FREDERIX, *op. cit.*, p. 31.

(115) In 1610 liet de drossaard van Pelt-Grevenbroek een aantal getuigen bevestigen dat in Overpelt van oudsher twee wegen elkaar kruisten: *een heeren cruyts baene comende van Antwerpen nae Collen, ende van Tsartogenbossche nae Hasselt, Sintruyden ende Diest. Deene compt vande Hogebergen byden Kattenbos van Loemel aff... lancx die personagie van Pelt (= pastorie van Ov.) nae Lil (= St.-Huib.-Lille) ende Weert. Dander compt vanden Bossche deur den Heyers offte Nieuwen Dyck, voerens lancx Brugvoort, naden dorpe Neerpelt... over Haspershoeven (= Ov. gehucht)... deur het dorpe (Overpelt) nade Hoeven (= Ov. gehucht) nae Exel, vorts nae Hasselt, Sintruyden offte Diest nae gelieven*; Gemeentehuis Overpelt, Archief, nr. 2 (Register Vanden Steen), fol. Ir-v.

(116) FREDERIX, *op. cit.*, p. 116-118, 130 en 138.

(117) Ook DOEHAERD, *op. cit.*, p. 271-272 merkte met betrekking tot de handel tussen Antwerpen en de Maassteden (Maaseik, Maastricht, Herstal, Luik en Hoei) voor het jaar 1512 op dat de vrachtrijders vooral afkomstig waren van kleine entiteiten in de provincies Antwerpen en Limburg, zoals met name Meerhout, Peer, Zonhoven en Tongerlo. Volgens de (beperkte) certificaties maakten 172 kooplui uit die vijf steden in dat jaar gebruik van de diensten van 127 verschillende voerlui.

Tussen 1488 en 1556 leverden volgende plaatsen volgens de certificatieboeken de meeste voerlui naar Antwerpen (118):

Aken: 83	Luik (stad): 39
Weert: 80	Zonhoven: 38
Frammersbach (Hessen): 73	's Hertogenbosch: 33
Antwerpen: 69	Eupen: 29
Limbourg (in het hertogdom): 59	Maastricht: 27
Keulen: 49	Peer: 26
Gulik: 47	Maaseik (Maasovergang): 25
Luxemburg: 39	

De steden alleen telden 483 voerlui of nagenoeg 35 procent van het totaal.

De 1.382 vrachtrijders waren van volgende streken afkomstig:

Kempen (119): 365 (26,4 %)	Hessen: 79 (5,7 %)
Rijnstreek: 282 (20,4 %)	Luxemburg: 39 (2,8 %)
Noord-Brabant: 194 (14 %)	Lotharingen: 32 (2,3 %)
Maasland: 178 (12,9 %)	Henegouwen-Namen: 7 (0,6 %)
Luik + Limbourg: 149 (10,8 %)	Elders: 57 (4,2 %)

156 of meer dan tien procent van deze 1.382 vrachtrijders waren uit de Loonse Kempen afkomstig:

Achel: 4	Lommel: 2
Beverlo: 1	Lummen: 1
Bolderberg: 2	Neeroeteren: 3
Bree: 11	Opglabbeek: 2
Eksel: 3	Opitter: 8
Ellikom: 1	Pelt (= Neer- en Overpelt): 10
Gerdingen: 1	Peer: 26
Gruitrode: 6	St.-Huibrechts-Lille: 1
Hamont: 1	Stokrooie: 6
Helchteren: 13	Tessengerlo: 3
Houthalen: 1	Zolder: 8
Kleine-Brogel: 2	Zonhoven: 38
Kwaadmechelen: 1	Zutendaal: 1

K. Sloomans stelde in zijn onderzoek naar de "Maaslandse" bezoekers van de Bergense jaarmarkten vast dat de meeste voerlieden afkomstig waren van dorpen en steden aan de wegen Maastricht-Hasselt-Zonhoven en Keulen-

(118) FREDERIX, *op. cit.*, p. 112, 119-120, 126 en 132.

(119) Vreemd is dat de auteur onder de Kempen zowel de Antwerpse en Limburgse (maar niet de Noord-Brabantse) Kempen verstonde, alsook Haspengouw en het Brabantse Diest. Wij splitsen het subtotaal van 365 vrachtrijders als volgt uit: 156 uit de Limburgse Kempen, 114 uit de Antwerpse Kempen, 77 uit Haspengouw en 18 uit Brabant (nl. 17 uit Diest en 1 uit Assent).

Tongeren-Hasselt. Uit zijn uitgebreide bijlage excerpeerden we met name volgende vrachtrijders uit de Loonse Kempen tussen 1471 en 1524 (120): Achel (1480-1507): Heyn Bouts, Matheus Zeskens, Peter Helchteren (1511-1513): Lenaert (= tevens koopman), Jan Vincke (= idem), Merten Valkairts, Jan Nelys, Henrick van Hengel, Melcior Ghysbrechts, Simon Dryes, Joris Kwaadmechelen (1524): Lange Merten Land van Loon (1511): Melcior Ghebels Lommel (1471): Willem Poertman, Hein Dierick Lummen (1472-1512): Kerstiaen Snyders, Thys van Thienwinckele, Thysken Myntbier, Merten Chielmans Peer (1507): Jan en Jan, Ghybe, Goesen, Peter en Merten Pelt (= Neer- en Overpelt) (1480-1513): Jan van den Steen, Goessen met zijn gezelschap, Jan van Loemel Zolder (1512-1513): Jacob van Hengel, Vincent Claes, Henric Spralant (= tevens koopman) Zonhoven (1507-1524): Aert Tsjonckeren (= tevens koopman), Jan Calen, Jan Dagge, Yebe, Lenaert Mantels, Thys Mariens, Henrick Sprevoirts, Peter Vuegen, Jan Bart, Wouter, Vincent Claes, Claes Jacobs, Reymken Swyns, Claus Naeckx, Merten, Dierick Heynkens, Seysen, Jan Wieric, Peter Zone, Thomas Truyen, Jan Vos, Merten Deckers, Jaspas Lenaerts (= tevens koopman), Jan van Obbel, Peter Roon, Peter Raes, Jan Aerts, Gheeryt Heynkens, Jan Faes.

De andere vrachtrijders kwamen in hoofdzaak uit Maastricht, Weert en vooral uit de streek van Eupen-Limbourg in de provincie Luik.

In de laat-middeleeuwse bronnen van Keulen vonden we twee vrachtrijders uit Over- en Neerpelt die naar deze handelsstad voeren: Henneke van Peelt in 1493 en Jan van Pelt in 1499 (121).

Het valt op dat er onder de vrachtrijders van en naar Antwerpen in de periode 1488-1556 velen afkomstig waren van Weert: 80 en Maaseik: 25 en van de Loons-Kempense plaatsen Zonhoven: 38, Peer: 26, Helchteren: 13 en Bree: 11. Behalve de armoedige zandgronden en de gunstige ligging aan het verkeersnet is er nog een andere verklaring voor het groot aantal Kempense vrachtlui. Vanaf de 15de eeuw kwam in Weert een textielnijverheid op die uit inheemse wol een goedkoop soort laken fabriceerde dat vooral naar het Westen en Zuid-Westen geëxporteerd werd. Weerts laken treft men b.v. al vanaf de tweede helft van de 15de eeuw in Bergen-op-Zoom aan. Samen met

(120) SLOOTMANS, *op. cit.*, p. 103, 118-142.

(121) B. KUSKE, *Quellen zur Geschichte des Kölner Handels und Verkehrs im Mittelalter (Publikationen der Gesellschaft für Rheinische Geschichtskunde)*, dl. 2, Bonn, 1928, p. 657 en 771.

Horn, Maaseik en het omliggend platteland ontstond daar een samenhangend gebied van textielindustrie, waarvan Weert het centrum vormde. Het is volgens A. Monna niet toevallig dat er in de eerste helft van de 16de eeuw zoveel voerlui uit dit stadje vermeld worden; zij zullen wel grotendeels het in eigen woonplaats vervaardigd laken getransporteerd hebben (122).

Zoals voor Weert geloven wij dat ook tussen de Zonhovense produktie van grove weefsels als scheepszeilen en tentdoeken, bestemd voor uitvoer naar Antwerpen en het Noorden, en het groot getal vrachtrijders uit deze landelijke gemeente een zekere relatie bestaat (123). Niet alleen afgewerkte produkten moeten er uitgevoerd zijn, maar ook allerlei waren aangevoerd (124). Als bijkomende verklaring voor de vrachtlui uit de Loonse Kempen (Peer, Beringen en de dorpen in de omgeving) geldt allicht ook daar de beperkte landelijke nijverheid: de wolhandel en de vervaardiging van netgaren en visnetten, alleszins omstreeks 1525 voor Holland en Zeeland bestemd, en van andere linnen- en lakenprodukten.

Hoewel de meeste plaatsen in de Loonse Kempen normaliter geen rechtstreekse verbinding met een wereldstad als Antwerpen nodig hadden, toch waren er onregelmatig handelskontakten tussen beide. Ook J. Frederix stelde vast dat sommige vrachten uit Antwerpen afgevoerd werden, niet alleen door Loonse vrachtrijders maar ook voor Loonse plaatsen, naast Hasselt b.v. Zonhoven en Bree (125). Zelfs uit de Bank van Pelt waren er kooplui die zich wel eens in Antwerpen bevoorraadden.

4. Kempense vrachtrijders als getuigen (1553-1555)

Met betrekking tot de eeuwenoude grenswist tussen Lommel en Overpelt werden in 1553 en in 1555 78 getuigen opgeroepen (126). Van hen werd verondersteld goed op de hoogte te zijn van de scheidingslijn tussen de twee dorpen, tevens landgrens tussen het hertogdom Brabant en het graafschap Loon (prinsbisdom Luik). We konden de getuigen op basis van hun verklaringen in vier categorieën indelen:

-
- (122) A.D.A. MONNA, *De textielnijverheid in Weert*, in *Studies over de sociaal-economische geschiedenis van Limburg*, dl. 15, Assen, 1970, p. 30 en 35.
- (123) J. MOLEMANS en J. MERTENS, *Zonhoven. Historisch-naamkundige studie*, Leuven, 1982, p. 194-196.
- (124) R. KNAEPEN, *Mol-Baelen-Desschel 1559-1795. De oude keizerlijke vrijheid en haar voorgedistrict*, Mol, 1982, p. 340.
- (125) FREDERIX, *op. cit.*, p. 130.
- (126) Gemeentehuis Overpelt, Archief, *Vermeent ende recht der ingesetenen van Peelt op ende teghen die van Loemel*, een register van 157 folio's met getuigenissen, op initiatief van Overpelt op schrift gebracht. Het verhoor van de 23 eerste getuigen vond plaats in Overpelt op 30 augustus, 1 en 2 september 1553; van 24 oktober 1555 tot 29 november 1555 werd het verdergezet! Getuige nr. 58 werd in Eksel ondervraagd.

- (A) 29 opgeroepen personen spraken vanuit hun functie of omdat ze op de grensstrook of in de omgeving ervan (op de Lommelse *Maye* of *Caet*) turf of klot hadden gestoken of gekocht, heide gemaaid, schapen geweid, enz. Zodoende waren zij getuigen van wat er bij de grensovergang plaatsvond of meenden zij de plaatselijke toestanden goed te kennen.
- (B) Zes getuigen waren koopman of knecht van een koopman geweest, die op de markt in Geel vooral beesten (meestal schapen) hadden verhandeld. Onder hen bevond zich b.v. Gheret Ghybels *die welcke commes-capde* (fol. 22v) met Greuwke, een inwoner van Lommel, aan wie hij tarwe, mout, koren e.d. leverde.
- (C) Tien onderdanen hadden in Balen voor zichzelf of voor anderen stro en hooi gehaald, soms al eens koren of wol. Drie hadden dit gedaan toen ze nog in Eksel woonden, twee in Neerpelt en vijf in Overpelt. Zoals de vorige categorie passeerde deze groep eveneens bij gelegenheid de grensstreek.
- (D) 33 getuigen hadden het beroep van vrachtrijder effectief uitgeoefend, eventueel als knecht, sommigen zelfs meer dan 20 jaar. Bij verscheidenen onder hen was het beroep van vader op zoon overgegaan. Uit volgende dorpen waren zij afkomstig:
- | | | |
|------------------|----------------|--------------|
| Ellikom: 1 | Luiksgestel: 2 | Peer: 13 |
| Erpekom: 1 | Neerpelt: 5 | Weert: 1 |
| Kleine-Brogel: 2 | Overpelt: 1 | Wijchmaal: 2 |
- Bijna niemand voerde op het ogenblik van het getuigenverhoor nog transportactiviteiten uit (127). Ze waren er kennelijk wegens hun hoge leeftijd mee opgehouden.

Getuigen in het proces 1553/1555:

- 1) Lumbarts, Henrick, 48, ketelaar, Balen, gewezen knecht van Gheret Ghybels die op de Geelse markt schapen kocht, (B)
- 2) Ghybels, Ariaen, z.v. Gheret (= koopman), 44, herbergier, Balen °Overpelt, (B)
- 3) Alen, Tielman, 54, koopman, Hasselt, °Overpelt, (A)
- 4) Michiels, Marten, 53, herbergier, Wuustwezel, °Overpelt, gewezen knecht van Gheret Ghybels (= koopman van voedingswaren), (B)
- 5) Berben, Peter, 35, ketelaar, Roosendaal, °Overpelt, kwam met zijn vader van de Geelse markt als schapendrijver, (B)
- 6) Stijnen, Jan, 77, een arme, Peer, (D)
- 7) Mouwen, Jan, een arme, Peer, (D)
- 8) Stijnen, Ghybel, 75, rentenier, Wijchmaal, (D)
- 9) Priesters, Lenart, 80, rentenier, Peer, (D)

(127) Zoals gebruikelijk voor dat soort processen in het Ancien Régime werden bij voorkeur bejaarde lieden opgeroepen. Men ging er vanuit dat zij het best de jarenoude toestanden, gewoonten en gebruiken kenden. Dit feit moet verklaren waarom er nauwelijks vrachtrijders in actieve dienst getuigden.

- 10) Vasens, Thys, 50, rentenier, Peer, (D)
- 11) Schepers, Aert, 56, landman, Peer, (D)
- 12) Haechdorens, Thonis, landman, Peer, (D)
- 13) Goossens, Lambrecht, 70, landman, Kl.-Brogel, z.v. een voerman, (A)
- 14) Schelmans, Peter, 84, landman, Neerpelt, (A)
- 15) Dyckmans, Jan, 30, landman, Overpelt, (A)
- 16) Der Becker, Jan, 63, landman, Overpelt, (D)
- 17) Eysen, Wilm, 53, brouwer en landman, Overpelt, (D)
- 18) Moons, Joost, 54, landman, Kl.-Brogel, voordien Overpelt, (A)
- 19) Dyckmans, Dierick, landman, Kl.-Brogel, (A)
- 20) Stappaerts, Jan, z.v. Jan, 49, landman, Neerpelt, (A)
- 21) Alarts, Joost, 67, landman, Kaulille, voordien Overpelt, (A)
- 22) Straetmans, Jan, 43, landman, Kaulille, °Neerpelt, (A)
- 23) Bonarts, Jan, ouder dan 40, landman, Neerpelt, (D) en gezel Poul Cluters
- 24) Eldermans, Henrick, meer dan 50, koster, Ellikom, (D)
- 25) Flessen, Henrick, 55, brouwer en landman, Peer, (D)
- 26) Bollen, Jan, 54, landman, Erpekom, (D)
- 27) Flessen, Cornelis, 40, landman, Peer, (D)
- 28) Sluers, Thonis, 34, landman, Kl.-Brogel, voordien Eksel, (C)
- 29) Luyten, Bartel, 54, landman, Neerpelt, (A)
- 30) Croepmans, Heyn, 50, "scroyer" (= kleermaker), Neerpelt, (A)
- 31) Moons, Ghoort, 50, "winne des Abts van Everbode wonende opten hoff te Briell", Hechtel, (A)
- 32) Huben, Gentis, 65, "wagheman van myn Vrouwe van Horn", Weert, voordien Neerpelt, (D)
- 33) Daems, Korsten, 60, landman, Eksel, (C)
- 34) Lomans, Jan, de jonge, 55, z.v. Moon (= 100 jaar), landman, Eksel, (C)
- 35) Beckers, Lenart, 40, molenaar en dienaar van de abt van Floreff, Overpelt, (D)
- 36) Nelis, Aert, 50, landman, Kl.-Brogel, (D)
- 37) Thys, Claes, 50, landman, Erpekom, (D)
- 38) Styfs, Peter, 45, landman, Erpekom, (D)
- 39) Tysmans, Jan, 37, landman, Wijchmaal, (D)
- 40) Huben, Mathys, 55, landman, Neerpelt, gewezen knecht van een voerman, (D)
- 41) Schepers, Claes, 52, landman, Peer, (D)
- 42) Eldermans, Jan, 52, landman, Peer, z.v. een voerman, (D)
- 43) Fyen, Gheret, 75, landman, Kl.-Brogel, (A)
- 44) Scepers, Gheret, 75, Overpelt, (C)
- 45) Nelis alias Styns, Jan, 50, landman, Neerpelt, (C)
- 46) Ghenen, Henrick, 61, kapelaan, Neerpelt (A)
- 47) Coppens, Jan, 80, landman, Overpelt, (C)
- 48) Louwkens, Gherart, 65, meier van de abt van Floreff, Overpelt, (A)
- 49) Goos, Jan, 75, landman, Overpelt, (A)
- 50) Coicx, Henrick, 58, landman, Kl.-Brogel, Neerpelt, (C)
- 51) Ghysels, Vaes, 55, landman, Kl.-Brogel, (D)
- 52) Van Heesacker, Peter, 60, rademaker, Overpelt, (C)
- 53) Smeets, Mathys, 80, gewezen bode, hoendervanger, Overpelt, (C)
- 54) Ghysen, Gheret, 54, schout van de Peltse Schepenbank, (Overpelt), (A)
- 55) Coppens alias Luls, Symen, 60, landman, Neerpelt, (D)
- 56) Tsartoghen alias Kenens, Lenart, 73, rentenier, Overpelt, knecht van kooplui die in Geel beesten kochten, (B)
- 57) Pelsers, Henrick, 78, rentenier, Overpelt, (C)
- 58) Lomans, Jan, der alde, 88, Eksel, voordien Overpelt, (A)
- 59) Voets, Christiaan, 73, landman, Hechtel, °Overpelt, (A)
- 60) Gobbels, Jan, 60, landman, Neerpelt, voordien Overpelt, (A)

- 61) Lemmens, Dierick, 67, landman, St.-Huibrechts-Lille, had dikwijls naar Balen of Geel "gevaeren" met beesten of met wagens, (B)
- 62) Thys, Lenart, 50, meier van de heer van St.-Lambrecht te Bocholt, landman, Kaulille, °Overpelt, (A)
- 63) Der Custer, Henrick, 56, landman, Luiksgestel, voordien Lommel, (A)
- 64) Leydeckers, Marcelis, 70, rentenier, Kaulille, voordien Neerpelt, °Overpelt, (A)
- 65) Theunis, Ghybel, landman, Overpelt, °St.-Huibrechts-Lille, (D)
- 66) Ieven, Dierick, 45, landman, Neerpelt, (D)
- 67) Zoumans, Gents, 70, gewezen landman, rentenier, St.-Huibrechts-Lille, (A)
- 68) Palmen, Willem, 45, paardenkoper, Overpelt, (A)
- 69) Ghelis, Joost, 60, landman, Neerpelt, (A)
- 70) Lemmens, Henrick, 45, Luiksgestel, °Overpelt, (A)
- 71) Pouwels, Heyn, 40, arbeider, Peer, (D)
- 72) Joosten, Peter, 33, landman, Eksel, °Overpelt, (A)
- 73) De Winne, Frans, 50, werkman, Peer, °Budel, (A)
- 74) Busen, Peter, 60, akkerman, Peer, °Kl.-Broegel, (D)
- 75) Loychs, Marten, 65, landman, Peer, (D)
- 76) Bloemaerts, Claes, 50, landman en voerman, Luiksgestel, (D)
- 77) Boons, Nys, 56, vorster en voerman, Luiksgestel, °Lommel, (D)
- 78) Van Weert, Jan, 75, rentenier, Weert, (D)

Uit hun getuigenissen kunnen we opmaken dat de vrachtlui vooral naar het hertogdom Brabant (Antwerpen) reden. Niet zelden vormden zij met anderen uit dezelfde streek of van elders een karavaan; het hoogst aantal terloops vermelde eenheden bedroeg acht of negen (tweewielige) karren of (vierwielige) wagens (fol. 36v) (128). Ook *Overlansche voerluyden*, nl. uit Overland: de omgeving van Aken en Gulik en een deel van Wallonië, en met name Akense vrachtrijders verkeerden in hun gezelschap. Volgende trajekten werden al eens opgenoemd: Breda-Maastricht via Lommel; Antwerpen-Overpelt via Lommel; Maastricht-Antwerpen; Luiksgestel-Hasselt, Hasselt-Antwerpen en terug; Bergen-op-Zoom-Diest via Lommel. Dit laatste dorp of Mol werd soms voor overnachting uitgekozen. Over de vervoerde waren verschaften zij geen uitleg. Alleen Jan van Weert vertelde dat hij met een Maastrichtenaar "voer", die schaapsvellen geladen had. W. Palmen en J. Dijkmans met zijn gezelschap Joost, de molenaar van de Kleine Molen, hadden koren ingevoerd, G. Ghybels met zijn knecht M. Michiels en C. Schepers hadden deze waar uitgevoerd. Geen van hen was echter een eigenlijke vrachtrijder. Sommigen hadden meer dan één wagen en/of meer dan twee paarden per wagen. Om hun getuigenissen kracht bij te zetten werd ook verwezen naar wat *stock alde* voerlui (!) hen destijds hadden meegedeeld of geleerd over de desbetreffende grensovergang. Zo verwees men naar Peter Heysmans van Peer, Heyn Snyders van Neerpelt, Lemken Flessen, Aert Claes, Goyken Nesen, Muwken Craem, Leyken Priesters en Marten Baten.

(128) Veiligheidsoverwegingen vormden de belangrijkste reden tot karavaanvorming. FREDERIX, *op. cit.*, p. 53 vermeldt per karavaan twee tot zeven, soms 10 tot 15 wagens.

Amusant is het verhaal van de getuigen over deze grensovergang tussen het Brabantse Lommel en het Loonse Overpelt-Eksel. De Roosvendijk vormde volgens de Loonse getuigen de landgrens. Een Lommelse tollenaar, gebeurlijk diens kinderen of een scheper in zijn plaats, inden er in opdracht van de overheid tol op de in- en uitvoer van waren en beesten. Het betrof *eghenen swygenden toll* (fol. 29v), zodat men zich bij het passeren van de grens niet uit eigen beweging hoefde aan te bieden (129). De tolbeamte moest het geld *maenen*. Als ambtenaar van de Lommelse douane werden (in alfabetische orde) genoemd: Buyen, Clinck (ca. 1535), Heyn Heythofs, Henrick van Heythuysen, Michiel, Heyn Moens, Schram en meester Jacop Slechten. Zij vroegen een halve stuiver per kar en het dubbele voor een wagen. Elders stond de tol wel eens in verhouding tot de vracht.

De voerlui, schapendrijvers, turfhalers e.a. die zich op de weg van Balen-Kattenbos (Lommel)-Overpelt bevonden en het brugje over de Roosvendijk passeerden, waren tol verschuldigd. Was men de dijk in de richting van Overpelt-Eksel gepasseerd zonder dat de soms ver verwijderde kommies de tol had kunnen vragen, dan was men niet tot betaling verplicht. Het ging er aan deze grensovergang zeer gemoedelijk aan toe en de passanten en de tolbeambten hielden zich doorgaans strikt aan de lokale gebruiken. Een schapendrijver die vóór de beamtete het brugje had bereikt, bleef met deze zelfs over de prijs van de beesten *kallen* (fol. 14v). Als H. Flessen die er wel 'duizend maal' gereden had, het brugje had gehaald, was hij *jockende* met de tollenaar. Deze antwoordde dan berustend: *Ick sal uch op een andere reyse te beter hebben* (fol. 60). In het zicht van de overgang sloegen alle vrachtrijders die uit Brabantse richting kwamen, de *peerden opt lyff ende joeghen* om erover te komen (fol. 62). Wie *qualick gespannen* (fol. 32) was, haalde het dikwijls niet en moest bijgevolg betalen. De kar van Lemken Flessen bleef op een slecht weggedeelte steken en de vrachtrijder moest dus het tolgeld overhandigen. Wie vóór de brug gemaand werd en niet betaalde, werd bij eventuele terugkeer in Lommel gearresteerd met inbeslagneming van de goederen. Wie de tol kon ontwijken, werd nadien nooit lastig gevallen. Hoewel Gentis Huben op rechtmatige wijze de tol had ontlopen, werd hij 14 dagen nadien voor anderhalve dag in hechtenis genomen. De tollenaar kreeg voor zijn wederrechtelijk optreden een vermaning van een Lommelse schepen, zelf een gewezen tollenaar, en moest alle kosten betalen. Bij herhaling van een gelijkaardig voorval zou de Lommelse overheid hem als *principael pachter... vanden toll werpen* (fol. 73).

(129) In de Peltse archieven vinden we nauwelijks gegevens over tolheffing. In 1531 was er sprake van *wege gelde*, in 1542 *vanden toll*, in 1550 van tolgeld begrepen in de verpachting van de waag en in 1553 van *brugghe gelt*; RAH, Pelt Schepenbank, reg. nrs. 1, fol. 107; 3, fol. 172v; 5, fol. 76 en 8, fol. 53v. Wat met een en ander bedoeld wordt is niet geheel duidelijk: weg- en bruggeld, markt- of grenstol...?

Vrachtrijders, die in Mol overnacht hadden, stonden soms voor dag en dauw op om de tollenaar vóór te zijn, om zo *den selven toll te winnen ende te verdrincken* (fol. 60v)! Er werd ook tol ontweken door 's nachts te rijden of van de openbare weg af te gaan om Overpelt langs de Lommelse Hof van Averbode *alder secretelycxten* (fol. 22v) te bereiken. Het gebeurde zelfs dat wie in Lommel schapen had gekocht, deze met de kudde van de Lommelse scheper liet meegaan tot aan de dijk, waar de beesten opnieuw van elkaar gescheiden werden en zonder problemen de grens overstaken.

Wie met zijn *vorste rader van synen wagh* over het brugje stond en met de *achtersten* niet, moest nog juist wel betalen (fol. 90)! Het overkwam een inwoner van Hechtel dat zijn kudde schapen op één stuk na de grens gepasseerd was. Voor dat ene dier dat had *staen drincken*, was hij bijgevolg de tol verschuldigd (fol. 89v).

Toen Jan van Weert en anderen alle moeite deden om met hun wagens vóór de tollenaar het brugje te bereiken, dreef een Lommelse herder met opzet zijn schapen vóór het brugje om de voerlui te hinderen. Er ontstond handgemeen, maar Jan dreef door en verwondde hierdoor een schaap. In de Ekselse herberg *Int root Leywken*, zijn *alt logys*, bleef hij overnachten maar later vernam hij niets meer van het incident (fol. 156v).

Kommies Heyn Moens had aan Lenart Beckers gevraagd niets over de plaatselijke grenstoestanden te vertellen tegen twee Overlandse voerlui in zijn gezelschap, opdat hij van hen de tol zou krijgen. Ondanks de beloofde vergoeding wilde de solidaire Overpeltenaar niet op het voorstel ingaan. In tegenstelling tot de indruk die bij het lezen van de getuigenissen kan ontstaan, blijkt dat de tollenaar zich toch wel enige inspanning getroostte om de tol te innen. Hij vervulde zijn ambt als nevenactiviteit en kon dus niet voortdurend op uitkijk staan.

5. Enkele losse gegevens over voerlui uit de Bank van Pelt (tot ca. 1568)

Materiaal met betrekking tot vrachtrijders uit Kaulille, Kleine-Brogel, Neeren Overpelt vonden we verder in de rolregisters van de Schepenbank van Pelt (130). Daar blijkt uit dat handels-, vervoers- en andere bezigheden soms niet van elkaar te scheiden of te onderscheiden zijn. Het merendeel van de hieronder geciteerde onderdanen wordt in de registers bovendien opvallend veel genoemd bij koop of verkoop van paarden en/of karren.

(130) Naar de Schepenbank van Pelt (RAH) refereerden we verder in de tekst : het eerste cijfer slaat op het nummer van het register, het cijfer na de dubbelpunt is het betreffende folio. De nummers tussen haakjes verwijzen naar de voerlui e.a. die we eerder in de getuigenlijst van 1553-1555 opsomden.

Gentis Huben (nr. 32) van Neerpelt bevond zich in 1527 in Keulen (1:31) en in 1538 in Antwerpen, waar hij met Jan die Becker (nr. 16) onenigheid over een rekening had. Gentis werd er gedwongen zijn paard te verkopen (3:69). Hij hield schapen en werd vermeld in verband met de aankoop van kalk, haver, vlees, wol en zout en hij bracht ook wijn mee.

Jan van Romen had in 1531 bij de knaap van Gerit Leydeckers een kar met kazen in bewaring gegeven. Vier kazen of 44 pond – tegen één blank of drie oortjes per pond – raakten er zoek (1:117v).

Vrachtrijder Symon Coppens (nr. 55) van Neerpelt en Jan Goessens (vgl. nr. 49) van Overpelt hadden resp. in 1533 en 1542 ketels gekocht bij Wouter Segers in Antwerpen (1:171v; 3:153v). De eerste behoorde tot een familie van ketelboeters.

Ceel die Leydecker (nr. 64) voer in 1536 twee dagen naar Stokkem en eiste voor iedere dag een (hoog!) loon van acht stuivers (3:46).

Vaes Ghysels (nr. 51) van Kl.-Brogel kocht in 1537 van Art Nielkens (nr. 36) voor 24 Karolusgulden wol (3:48). Jan die Smet had in 1543 een paard van dezelfde Ghysels bij een vrachttransport doodgejakkerd, hoewel hem bevolen was deugdelijk te varen! Ghysels eiste 11 Rijnse gulden schadevergoeding (3:183).

Lenart Lyskens was in 1539 voor Jan Broeckmans met diens paard en kar naar Antwerpen gereden en had *syn peerde dair mede scande gemaekt*, nl. omdat hij het afgebeeld had. Lyskens eiste voor zijn werk vijf Karolusgulden, terwijl Broeckmans een vergoeding vorderde (3:95v, 101). Beiden werden veelvuldig genoemd bij transakties van paarden. Art, de broer van Lenart Lyskens, had van Jan Styns (vgl. nr. 6) vier *stucken* (= tonnen) bier van ca. vier amen – tegen vijf Jochumsdaalders of ca. 7 1/4 gulden per ton – overgekocht *int legher tertyt als zy tot Hannoever oft Bremen laghen* (4:154v, 203).

De Overpeltenaars Symon Deckers en Willem Pallens (= Palmen; vgl. nr. 68) handelden in 1544 in paarden (3:196, 201v). In 1558 "componeerde" de laatste met de drossaard van Pelt in verband met gestolen paarden (43:202).

Heyn Thys was in 1545 met een kar van Nelis Jacobs alias Kessel uit Antwerpen *eweck gevart*. Nelis had liever zijn kar terug dan vijf keizersgulden. Heyn was hem bovendien nog 12 gulden schuldig van een overgenomen paard (3:229).

Jan van Embrich, waard *In den Haen* te Keulen, gaf zijn vrouw Claeren (weduwe van Wilm van Buesdorp) in 1552 volmacht om schulden te vorderen bij Wilm Coppens (15 1/2 daalders), Heyn Thys (7 1/2 daalders) en Daem Beckers (6 daalders) (4:99v, 170v). Wilm Coppens had in 1555 van Gielis

Custermans een *zekere vracht* in Keulen ontvangen. Beide mannen ruilden onderling ook paarden en werden vermeld met betrekking tot een lening en de verkoop van een kar. Peter Biestermans had eveneens met Wilm Coppens Keulen bezocht. Onderweg, in Grevenbicht nabij Sittard, had hij een paard moeten kopen (4:194v, 201). In 1564 kwamen Wilm en Lenart Coppens met de drossaard van Pelt overeen betreffende een diefstal van paarden (44:53v).

Vreys Beckers, zoon van Jan die Becker (nr. 16), was vóór zijn huwelijk in 1552 tot aan zijn dood enkele jaren later *voederman... dy overt lant vòere ende dreeff eene karre* met drie paarden. Hij was *syns selfs man* en werkte dus – zoals de meesten – als zelfstandige. Na zijn overlijden werden er vier paarden en een kar verkocht voor 70 Jochumsdaalders. De opbrengst van zijn 'komenschap' kende men niet precies, wel liet hij veel schulden na. Zijn vrouw Lyn Claes moest voor de nalatenschap nog naar Antwerpen. In de huwelijksvoorwaarden van 1552 lezen we dat Vreys en zijn vader Jan als landbouwers acht jaar lang samen zouden werken en ... *soe wat Vreys voerschreven buyten wynt oft verliest, insgelycken Jan syn vader voerschreven, sullix wyninghe ende verlies sullen sy gelyck draghen...; ende zoe varre Vreys oft synen vader bynnen oft buyten dorps eynighe beesten, het syn peerden, scapen oft andere beesten affstorven, sullix sullen zy oock gelyck draghen* (5:123v-125v; 43:72v-73v). Het eerste deel van deze formulering vinden we veel terug in huwelijkskontrakten van vee- en teutenhandelaars. Uit het tweede deel maken we op dat vader en zoon naast landbouwers-voerlui ook beestenkooplui waren.

Henrick Hayghen van Overpelt had in 1546 een kar met twee ijzeren *voerseelen*, alsook een zadel en een achterhaam verkocht (4:6v). Uit zijn testament van 1562, opgemaakt in Bree tijdens zijn ziekte, blijken zijn tegoeden en schulden. Vier inwoners van Pelt waren hem geld schuldig: Wilm Coppens en Peter Biestermans, beiden hogergenoemd; Thonis Zuerincx, die voor Hayghen had gewerkt, 44 daalders voor drie paarden en karren; en Jan Sheyers 22 daalders voor een paard en een kar. Meester Aert van Hamont was hem meer dan 40 gulden voor wijn verschuldigd en Maerten Sits, *een voerman uyt Overlandt*, en Thys Lambrechts van Aken ieder resp. 37 en 18 daalders voor de aankoop van een paard. Hayghen zelf stond 100 daalders in het krijt bij Jan Broeckmans (zie hoger), die vier paarden had geleverd (44:12-13). Behalve verkoper van paardetuig was hij koopman van waren en paarden en mogelijk zelfs voerman geweest.

Voor Jan Bakelmans had Gherit Stappaerts in 1557 een halve ton honig naar Hasselt vervoerd om daar te verkopen (6:39v). Lenart Beckers van Overpelt (nr. 35) bracht in 1565 samen met Aert Wiericx vier tonnen honig van zijn dorp naar Maaseik. De lege vaten moesten ze teruggeven (6:184). Van deze

Beckers is ons nog bekend dat hij omstreeks 1541 zijn lading en vrijgeleidepapieren aan vijandige ruiters had moeten afstaan (131).

In de stad Maastricht betaalde Marten Elens in 1567 Ariaen, zoon van Dirck Cluters (vgl. nr. 23), om 19 stuks *diertyden* laken (132) naar Antwerpen te voeren. Ariaen liet dit transport echter door een andere vrachtrijder uitvoeren, die negen stuks beschadigde (7:58). Jan Peten nam in hetzelfde jaar vrachten aan van Ariaen Hayghen (7:59v).

6. Vrachtvervoer als nevenactiviteit

In de 16de eeuw waren als belangrijke vernieuwing grote vervoersondernemingen ontstaan, die het internationaal verkeer naar Frankrijk, Duitsland en Italië uitbaatten. Beroepsvoerlui vonden hun werk in de goederentrafiek tussen de verschillende handelscentra en trokken van Antwerpen onder meer naar Keulen of verder.

Sommigen kozen kleinere trajekten en bleven binnen de Nederlandse gewesten. Deze kortere routes kenden geen degelijk uitgebouwd vervoerswezen. Zij bleven het domein van alleenstaande of gegroepeerde voerlui die als zelfstandigen van en naar Antwerpen voeren (133). Het transport tussen het Maasland en de jaarmarkten van Bergen-op-Zoom leek een bedrijvigheid van mensen die in november niet veel om handen hadden (134). In Venlo traden leden van het "karrebindersgilde" en ook van het "akkersmansgilde" op als voerlieden, nl. boeren die in of bij de stad woonden en zo een deel van hun vrije tijd produktief wilden maken (135).

Uit de getuigenlijst van 1553-1555 en uit het Schepenbankarchief blijkt overduidelijk dat landbouwers uit het Noorden van het Land van Loon hun inkomsten verhoogden met het vervoer van waren en vrachten, eventueel door terzelfder tijd handel te drijven. Het vrachtvervoer en/of de handel waren voor hen nevenactiviteiten, mogelijkheden om hun tekorten aan te vullen, soms gevoelige winsten te maken. Terwijl zij buiten het dorp verkeerden, zorgden andere gezinsleden of een knecht voor het agrarisch gewin, de schapen e.d. Bij bepaalde inwoners of in bepaalde seizoenen konden de inkomsten van het ene beroep die uit het andere overtreffen, maar het landbouwbedrijfje (in enkele gevallen nog gekombineerd met een ambacht

(131) FREDERIX, *op. cit.*, p. 41.

(132) Bedoeld is 'diertein'-laken: een grof weefsel, half wol - half garen.

(133) FREDERIX, *op. cit.*, p. 71 e.v., 100-101, 115.

(134) SLOOTMANS, *op. cit.*, p. 103.

(135) TH. L.M. THURLINGS en A.A.P. VAN DRUNEN, *Sociaal-economische geschiedenis*, in E.C.M.A. BATTA e.a., *Limburg's verleden. Geschiedenis van Nederlands Limburg tot 1815*, dl. 1, Maastricht, s.d. (1960), p. 204.

of een ander beroep) bleef de noodzakelijke en relatieve zekerheid van waaruit zij vertrokken en waarop zij steeds terugvielen.

De vrachtlui laadden bij gelegenheid waren voor eigen rekening of ten behoeve van streek- en dorpsgenoten, b.v. handelaars, neringdoenden of landbouwers. Het is verder bekend dat voerlui als retourvracht wel eens konsumptiegoederen als zout e.d. meebrachten, liever dan de weg met lege kar of wagen te moeten afleggen. Handel en vervoer gingen bij deze landbouwers-vrachtrijders dikwijls samen. Wij hebben zelfs de indruk dat hun handeltje soms lukratiever was dan het eenvoudig waretransport.

Uit de beschikbare informatie kan men moeilijk afleiden dat de vrachtrijders, zoals F. van Winkel stelt, "een eerder welstellende klasse van de maatschappij" vormden (136). Hoewel zij soms van alle "markten" thuis waren, behoorden de karrelieden tot het ongeschoold personeel. Wegens werkonbekwaamheid vorderden vrachtrijder-handelaar Peter Broeckmans en voerman Dieryck Joesten resp. in 1573 en 1582 – toen het Kempens vrachtvervoer weliswaar al sterk afgenomen was – zes en vijf stuivers per dag (7:200; 9:177v), een voor alle arbeidskrachten gebruikelijke vergoeding.

Alles samen, vrachtvervoer, ambachtelijke, industriële en kommerciële activiteiten van de landbouwers, brachten het Loons-Kempens platteland tot aan de 80-jarige oorlog een relatieve voorspoed. In al deze tewerkstellingscategorieën vinden we gegoede en minder gegoede dorpelingen.

7. Het laatste kwart van de 16de eeuw

De 80-jarige oorlog (1568-1648) was rampzalig voor het verkeer over land in West-Oost-richting. Vanaf het laatste kwart van de 16de eeuw viel het vrachtvervoer tussen Antwerpen en Duitsland, b.v. via Turnhout, stil (137). De verovering door Spaanse troepen van steden als Maastricht in 1579 deed het achterland van Antwerpen steeds meer krimpen. De val van de havenstad in 1585 en de sluiting van de Schelde ontnamen haar voorgoed haar internationaal karakter (138).

Wat de vier dorpen van de Bank van Pelt betreft vinden we, behoudens de twee hogergenoemde voerlieden van 1573 en 1582, alleen nog informatie over vrachtrijders uit het laatste decennium van deze eeuw.

(136) F. VAN WINKEL, *De teuten, benaming en oorsprong, in De teuten. Buitengaanders van de Kempen (Kultuurhistorische verkenningen in de Kempen, dl. 5)*, Eindhoven, 1974, p. 41. Een rentenier op leeftijd is niet noodzakelijk rijk, maar neemt gedwongen rust, nadat hij zich b.v. na een overeenkomst met de kinderen verzekerde van een rustige oude dag.

(137) PEETERS, *op. cit.*, p. 191 e.v.

(138) VAN HOUTTE, *loc. cit.*

Heyn Boyvoets van Neerpelt, in 1590 *een voerman varende over lant van eenen steden totten anderen*, kwam onder meer in het noordelijk gelegen 's Hertogenbosch (10:199v). We vonden hem ook als koopman van wol en laken. Wauter van Hesacker was in 1591 *eene voirman, coepmans goed over ende weder brengende*. In 1594 laadde hij voor zes en een halve gulden een vracht voor de genoemde Heyn Boyvoets (11:70). Zijn kinderen Jan en Wauter van Hesacker waren naar Grevelingen geëmigreerd. Zoals zovele andere tijd- en streekgenoten gingen zij hun geluk elders beproeven. Gybel Cupers bleef in 1594 als *lantvoirman* lange tijd afwezig, omdat hij *coopmans guderen van diversche steden ende landen* vervoerde (11:78v). Anthonis Kenes en Thomas Weuten alias van Pelt werden in dit decennium regelmatig vernoemd omdat zij onder meer in Maaseik waren voor plaatselijk gebruik gingen halen.

Hoe onveilig de tijden waren blijkt uit volgende wederwaardigheden. In 1590 kwamen (vreemde) voerlui met nagenoeg 20 karren uit Diessen, Hilvarenbeek, Tilburg en omliggende plaatsen in Noord-Brabant door het dorpje Neerpelt. 19 paarden werden door soldaten van Geertruidenberg afhandig gemaakt (10:221). In 1592 schoten *die voertuydens* Aert Gerits, Rut Maes, Heyn Voets en de al genoemde Heyn Boeyvoets en Gybel Cuypers 150 gulden voor tot *executie ende moetsoene* (= zoenverdrag, i.c. overeenkomst) van soldaten van 's Hertogenbosch (11:19v). In dienst van de gemeente Neerpelt voerden Hendryck Janss alias der Winne, Hendryck Paulussen alias Boeyvoets, Aert Hendriccxen alias Hollen en Giel Maessen alias Coecx – alle vier voerlui of schutters – in hetzelfde jaar samen met karrelieden uit Lommel transportdiensten uit voor oorlogsvoerende partijen (11:25).

Bierbrouwers van Overpelt, Peer en Eksel getuigden in 1592 dat zij hun mout in Maaseik onder begeleiding van schutters moesten halen en dit uit vrees voor vrijbuiters die de voerlui uitspanden en hun geld afhandig maakten (139).

Met betrekking tot de juiste situering, de aard en de verantwoordelijkheid omtrent het onderhoud van de wegen en banen keerde de drossaard van Pelt zich in 1610 tegen wie *gedurende desen Nederlantsche cryshandele van XLII jaeren herwaerts (= de oorlog sinds 1568) die banen ende erffwegen met ander particulier vaerten hebben toegeleet ende enger gemaect*, om alzo de vijandige bendes te verschalken of de toegang tot het dorp Overpelt te bemoeilijken (140)! Het toont de gevolgen van deze oorlog voor het Kempens wegverkeer duidelijk aan.

(139) J. MERTENS, *Bierbrouwers-herbergiers in de Bank van Pelt en het omliggende (einde 16de- begin 17de eeuw)*, in *Limburg*, jg. 63, 1984 (te verschijnen).

(140) Gemeentehuis Overpelt, Archief, nr. 2 (Register Vanden Steen), fol. 1.

8. Vrachtervervoer en teutenhandel

Op basis van gelijkenissen tussen aard, gebruiken en organisatie van enerzijds het vrachtervervoer en anderzijds de teutenhandel is de mening geopperd dat dit laatste verschijnsel tegen het einde van de 16de eeuw uit het eerste is ontstaan. Omdat het vrachtervervoer toen was stilgevallen, zouden de voerlui op de ambulante handel overgeschakeld zijn (141). Hoewel plausibel op het eerste gezicht, is deze hypothese niet houdbaar. De teutenhandel bestond immers al toen het Kempens vrachtervervoer nog floreerde. We toonden elders aan dat al in de eerste helft van de 16de eeuw Peltse ketellappers en veehandelaars in den vreemde opereerden; de ketelboeters van 1542 trokken naar Noord- en Zuid-Holland, een streek die Kempense vrachtrijders nooit bezochten.

Aan de hand van cijfers werd ter staving van deze hypothese bijgevoegd dat nagenoeg 130 of 10 procent van de 1.382 vrachtrijders, die tussen 1488 en 1556 in de Antwerpse certificatieboeken vermeld staan, uit de latere teutenregio herkomstig waren (142). Dit is op zichzelf juist en de redenen hiervan kennen we, maar een precisering relateert die cijfers sterk: van de 130 woonden immers 80 vrachtrijders in Weert, het landelijk lakencentrum met ca. 1.900 stedelingen. Verder kwamen 10 vrachtrijders uit Neer- en Overpelt en 12 uit Eersel. Van de nagenoeg 40 overige teutendorpen, de aan elkaar grenzende gebieden van de Noord-Brabantse, Antwerpse en Limburgse Kempen, werden over een periode van een goede halve eeuw 'nauwelijks' 30 voerlui opgetekend (althans in de certificatieregisters): veel gemeenten zonder voerlui en een aantal met twee tot vier. Van Lommel, later een teutendorp bij uitstek, zijn slechts twee vrachtrijders bekend. Kortom, de teutendorpen (zonder Weert) leverden niet opvallend meer vrachtrijders dan de niet-teutendorpen.

We stellen zelfs vast dat het kleine stadje Peer in de betreffende periode 26 vrachtrijders telde, maar voor zover bekend hebben er nooit teuten gewoond; evenmin in Helchteren, een dorpje met nog geen 500 zielen maar wel met 13 voerlui; noch in Zonhoven, met nagenoeg 1.600 inwoners en 38 voerlui! Als de teutenhandel op het 16de eeuwse vrachtervervoer stoelde, hoe verklaart men dan dat zij b.v. nooit in Helchteren en Peer van de grond kwam?

Dit alles wil niet zeggen dat het Kempens vrachtervervoer of het verval ervan geen rol kan gespeeld hebben in de verdere ontwikkeling van de teutenhandel. Vrachtervervoer en handel in het algemeen konden samengaan. De 'bui-

(141) VAN WINKEL, *op. cit.*, p. 38, 41 en 43.

(142) IDEM, *op. cit.*, p. 40 op basis van de gegevens in FREDERIX, *op. cit.*, p. 126-127.

tenlandse' ervaring of kontakten van de vrachtrijders kunnen voor de teutenbeweging van nut geweest zijn, maar omgekeerd eventueel ook. Het is tenslotte niet ondenkbaar dat vrachtrijders, hun familieleden of dorpsgenoten op een gegeven ogenblik noodgedwongen overschakelden op een bestaande teutenhandel, c.q. alleen hun handelsbezigheden hebben verdergezet of nog uitgebreid.

Vrachtvervoer en teutenhandel hebben gemeen dat ze beide het gevolg waren van dezelfde oorzaak: het relatief bevolkingsoverschot in een zeer arme streek die de inwoners dwong op andere terreinen dan in de louter agrarische sektor hun inkomsten te vermeerderen.

Zeker vanaf het laatste kwart van de 15de eeuw boden de welvarende Zuidelijke Nederlanden de bewoners van de Loonse Kempen wegens de gunstige geografische ligging de mogelijkheid tot tewerkstelling of bijverdienste in het vervoer van goederen, een mogelijkheid die in opmerkelijke mate werd benut. De 80-jarige oorlog ontnam die kans grotendeels omdat het West-Oost-handelsverkeer via de Kempen teloorging.