

# Oud-Utrecht

VERENIGING TOT BEOEFENING EN TOT VERSPREIDING VAN DE KENNIS  
DER GESCHIEDENIS VAN DE STAD EN DE PROVINCIE UTRECHT

*Redactie: H. de Jong, Aurorastraat 26, Utrecht*

*Administratie: Mr. N. B. ten Bokkel Huinink, secr. der vereniging, Lessinglaan 9,*

*Utrecht. Gironummer penningmeester: 575520 ten name van „Oud-Utrecht“*

TWEE EN DERTIGSTE JAARGANG / NUMMER 1 / JANUARI 1959

---

## DE GROTE AANSLAG

Honderd jaar geleden viel de Wittevrouwenpoort te Utrecht onder de slopershamer. Het toenemend verkeer van oost naar west vice versa vroeg om meer ruimte. Tevens verving men de ophaalbrug door een bredere stenen brug. Op 1 januari 1859 werd de nieuwe Wittevrouwenbrug voor het verkeer opengesteld. Geen poort leverde nog belemmering op.

Een fraai monument uit de 17e eeuw verdween met de Wittevrouwenpoort. Maar men krijgt niet de indruk, dat iemand daar om treurde; integendeel, ons stijlloos voorgeslacht zal de stedelijke regering wel geprezen hebben om haar progressief gedrag. Men zag toen nog niet in, dat het meedoen met de zogenaamde „vooruitgang“ in Utrecht altijd resultaten oplevert, die daarmee omgekeerd evenredig zijn. De 19e eeuw is daarvan voortdurend het bewijs. Er waren destijds verschillende mogelijkheden om de Wittevrouwenpoort te handhaven. Maar men koos de weg van de minste weerstand en klopte zich nog dapper op de borst.

Een later geslacht heeft ingezien hoe dom dit slachten van kippen met gouden eieren was. Het ogenblikkelijk voordeel wordt betaald met een blijvend verlies. Ook de overheid heeft daar gevoel voor gekregen. Wanneer wij denken aan haar medewerking bij de restauratie van de Geertekerk, bij het herstel van de stadstorens, dat zijn hoogtepunt vindt in de herbouw van de spits op de Jacobitoren, aan de restauratie van werven en gevels en aan de accentuering van het historisch aanzien der binnenstad, dan kan men niet dankbaar

genoeg zijn. Maar pas op! Want op een zeker ogenblik wordt Utrecht



ineens weer progressief. Er moet weer een offer gebracht worden op het altaar der „voortgang”. Er zijn nog enkele kippen met gouden eieren: dat men ze hale en onverwijld slachte!

Vandaag wordt het zwaarste offer gevraagd, dat Utrecht in alle eeuwen van zijn bestaan brengen kon. Er moet een stuk binnenstad tegen de vlakke en de singels behoren gedempt te worden. O nee, zo staat het niet in het verkeersplan Feuchtinger, en helemaal niet in het bericht, dat burgemeester en wethouders van Utrecht over dit verkeersplan aan de gemeenteraad zonden. Daarin wordt dit plan uitbundig geprezen.

*Prof. Feuchtinger „is er in geslaagd om, met handhaving van het historisch karakter van de oude stad, het hart van Utrecht bereikbaar te doen blijven, ook voor de in de toekomst te verwachten verkeersstromen”.*

Men leze deze misleidende zin goed. Als de singels gedempt zijn, als drie onbeschaamde doorbraken met alle daaraan verbonden gevolgen het centrum van Utrecht uiteengereten hebben, dan zal men er tóch in geslaagd zijn om het historisch karakter van de oude stad te handhaven! Wie is in staat om onze deze logica te verklaren?

Deze zaak is dáárom zo verdrietig omdat burgemeester en wethouders kennelijk met grote vaart dit plan wensen door te zetten. Men wordt er wee van om de aanprijzingen te lezen. Naar wij hopen zal de gemeenteraad deze weg niet opgaan, ondanks allerlei schoon schijnende redeneringen. Want het is de weg van de minste weerstand. Het is de weg van de 19e eeuw.

Voor een bredere beschouwing van het verkeersplan mogen wij verwijzen naar een op handen zijnde publicatie van prof. dr. M. D. Ozinga, bestuurslid van Oud-Utrecht. Intussen zijn reeds in dit nummer enkele stemmen opgenomen. Mgr. E. Lagerwey was zo vriendelijk ons de rede af te staan, die hij in de Monumentencommissie van Utrecht had willen houden, indien hij daarin door ziekte niet belet ware geweest. Voorts plaatsen we een artikel van de heer Jan J. Knap, adviseur voor verkoopontwikkeling, die aantoonde dat de op-

offering van Utrechts binnenstad economisch niet noodzakelijk is, zoals men voorgeeft.

Het spreekt vanzelf, dat het bestuur van Oud-Utrecht zich ten volle achter het comité Binnenstad en Singels plaatst. Het secretariaat van dit comité berust bij de secretaris van Oud-Utrecht, mr. N. B. ten Bokkel Huinink.

Wij mogen ook wel verwijzen naar het gironummer 11623 van de Ned. Handelmaatschappij. Dit nummer is de leden van Oud-Utrecht wel bekend, omdat zij daarop gewoon zijn de gelden te storten voor deelname aan excursies. Wie gireert, wordt verzocht op het strookje te vermelden „ten gunste van het comité Binnenstad en Singels”.

Laat men er aan meewerken om deze grote aanslag op het stads-schoon te keren. de J.

### VOOR DE MONUMENTENCOMMISSIE VAN UTRECHT

---

Het is een haast onbegonnen werk het rapport over het verkeersvraagstuk van het standpunt onzer commissie uit te beoordelen. Reden van deze moeilijkheid is het volslagen anders gerichte standpunt van de rapporteur en dat onzer commissie.

Wij redeneren van de mens uit, beoordelen resultaten van mensenwerk, trachten uit menselijke overwegingen te sparen, te herstellen, te doen eerbiedigen, wat voor mensen is gemaakt.

In het ons voorgelegde rapport zoekt men de mens te vergeefs. Bij de statistiek over het verkeer wordt zelfs de voetganger niet meegeteld; bij de voorgestelde werkwijze en het te bereiken doel is de mens niet in tel. Het is alsof alles wat met het verkeer te maken heeft, automaat en autonoom is, het verkeer uit, door- en voor zichzelf beweegt. Er wordt blijkbaar aangenomen, dat fietser, bromfietser, motor- en scooterrijder en automobilist als onderdeel der machine zich automatisch zullen gaan houden aan de voorgestelde regels.

Eerst wanneer men zich de vraag stelt: hoe is het mogelijk, dat mensen aan een mens deze opdracht hebben verstrekt, eerst dan zien we de diepe afgrond, die ons scheidt van de rapporteur.

Het voorgelegde rapport, waaraan wij onze bewondering om de uitvoering van dit gegeven niet kunnen onthouden, dit „ontmenste” rapport houdt nergens rekening met de mens, het wil ons doen geloven, dat voortaan ieder zich mechanisch voortbewegende mens zich strikt zal houden aan de voorgelegde routes en voorschriften.

Het rapport schijnt te vergeten, dat de mens een „gezelschapswezen” is en dat zijn verkeer het verkeer zal aantrekken, het maakt er geen melding van, dat de mens leeft van vooruitgang en dat na niet teveel jaren de aarde hem te stroef zal zijn geworden en de lucht hem zal dienen voor zijn snelverkeer en dat deze ontwikkeling

weer andere eisen aan onze wegen en parkeerplaatsen zal stellen. Anderzijds wordt er niet op gewezen, dat de vergrote snelheid het de bestuurders van voertuigen mogelijk zal maken in korter tijd grotere en wijdere bogen te maken met minder kosten, dan nu het geval is. In dit opzicht is het rapport „onder de maat” gebleven.

Dit gemis komt ook uit in de tijdrekenkunde, waardoor de rapporteur er bijvoorbeeld geen oog voor schijnt te hebben, dat de Spoorwegen over een beperkt aantal jaren hun weg om de stad graag zullen verwijden en daardoor ruimte maken voor een nieuwe, brede verkeersweg, waarbij ook ruimte zou kunnen komen voor een heel nieuwe stadswijk.

Het komt mij voor, dat ook de mens niet wordt geteld in zijn schoonheidsverlangen en dat men waterpartijen en wandelwegen rustig opoffert aan een betrekkelijk zeer tijdelijk werkende maatregel ter vermeerdering en vergroting van het „verkeer”.

Voor onze commissie komt bij dit alles nog de zware eis, die aan de verminking van de binnenstad — genaamd verbetering terwille van het verkeer — voorgesteld wordt, een voorstel, dat, werd het uitgevoerd, van de stad Utrecht weinig origineels meer zou overlaten.

*Met volledig begrip van de zware beslissing, die het bestuur van onze stad moet nemen, stel ik de vraag: zou het niet meer verdienen geprezen te worden, als het aan het verkeer een halt toeriep en het dwong zich zo te bewegen, dat de stad veilig en rustig, woonoord bleef en er evenwicht kwam tussen de verscheiden soorten van verkeer, zelfs voor dat van de voetganger en van hen, die hier wonen moeten?*

Met alle eerbied voor de maker van het rapport zou ik hem toch, wegens het ontbreken van menselijkheid een mild „onvoldoende” willen toekennen.

Mgr. E. LAGERWEY,

*bisschop van Deventer, plu. voorzitter uwer commissie.*

## WINKELN IN DE STAD VAN MORGEN

---

Winkelen in de stad van morgen schijnt op het eerste gezicht weinig te maken te hebben met de doelstelling van Oud-Utrecht. Het lijkt meer een onderwerp voor economen of voor hen, die zich bezig houden met stadsontwikkeling. Maar is het niet zo, dat ieder met belangstelling voor het verleden van onze steden, zich ook moet interesseren voor de vraag welke taak deze kernen kunnen vervullen in de stad van morgen?

In tal van steden in ons land is onherstelbare schade aangebracht

aan oud stedschoon, omdat men niet zag hoe het behouden kon blijven zonder de ontwikkeling van de stad te remmen, maar wél zag, dat het slopen of het dempen zo'n gemakkelijke oplossing was. In dergelijke gevallen heeft degeen, die pleit voor het behoud ook tot taak aan te geven hoe dit bereikt kan worden in een groeiende stad. Dus zal de minnaar van wat vorige generaties ons hebben nagelaten, zich ook terdege moeten bezig houden met de vraag hoe onze steden er over een of twee generaties zullen uitzien.

#### *Openbaar vervoer en stedenbouw.*

Het streven naar dempen, slopen en breken moge altijd aanwezig zijn geweest, het heeft heel sterk gewoed aan het eind van de vorige eeuw.

Op dat ogenblik doorbraken de historisch gegroeide steden haar kluisters. Kluisters, die tot dan een gevolg waren geweest van het feit, dat steden bewoond worden door mensen met een zeer beperkte actieradius. Maar in de tweede helft van de 19e eeuw doet het openbare vervoermiddel zijn intrede en daardoor wordt het gebied, dat een stad kan bestrijken, aanmerkelijk vergroot.

Waar wij ook kijken, steeds zien wij, dat een stad zich niet verder kan uitbreiden van een 1,5 km buiten het centrale punt, zolang er geen openbaar vervoer is.

Tekent men op de kaart van *Amsterdam* een cirkel met de Dam als middelpunt en een straal van 1,5 km, dan ligt het gehele door de singelgracht (Stadhouderskade) omsloten gebied daarbinnen. Deze cirkel wordt pas doorbroken (Rijksmuseum) als de eerste paarde-trams gaan rijden.

In *Londen* verschenen de eerste — door paarden getrokken — bussen in 1829. Buckingham Palace, British Museum, Royal Academy en Tate Gallery zijn allemaal in gebruik genomen of gebouwd onder de regering van koningin Victoria. Zij liggen allemaal op een cirkel met een straal van een mijl (1609 m) en Waterloo Bridge als middelpunt. Niettegenstaande de verschillende krachten, die gewerkt hadden bij de totstandkoming van het toenmalige Londen, was de grens natuurlijk bepaald.

De verleiding is bijzonder groot om deze paar voorbeelden uit te breiden met vele anderen. Zij zijn er namelijk bij tientallen, zowel in binnen- als in buitenland. Het tijdstip, waarop de 1,5 km grens is doorbroken moge verschillend zijn, het valt altijd samen met het ontstaan van openbaar vervoer. De vraag of stadsuitbreiding openbaar vervoer doet ontstaan of dat openbaar vervoer stadsuitbreiding mogelijk maakt is even irrelevant als de bekende vraag naar wat er eerder was: ei of kip.

Belangrijker is, dat wij uit deze ontwikkeling een voorname les kunnen leren, en wel de volgende:

*De maximale omvang van een gemeenschap van te voet gaande mensen wordt begrensd door een cirkel met een straal van 1,5 km.*

### *Lopen wij of rijden wij?*

Op de vraag of de Nederlander loopt of rijdt zou het antwoord eigenlijk moeten zijn: Hij fietst. Het rijwielpark in Nederland heeft een dergelijke omvang, dat als iedere fietser iemand achterop neemt de gehele bevolking per fiets of bromfiets verplaatst kan worden.

Daarmede wordt veelal nog veel te weinig rekening gehouden. Men laat het gemotoriseerde verkeer de kortste weg kiezen, en leidt het in aantal veel grotere rijwielverkeer langs een omweg. Vrijwel nergens tracht een etalage de voorbijfietsende mogelijke klant te trekken. Van de rol, die de fiets bij het leven in een stad speelt, weten wij exact eigenlijk nog niets af. Want het tellen van het op een zeker punt waargenomen fietsen zegt ons weinig over de motieven, die de doorslag geven bij de keuze tussen b.v. lopen, fietsen of gebruik van een openbaar vervoermiddel.

Maar als er voorstellen gedaan worden om in oudere stadsdelen in te grijpen ten behoeve van het verkeer, dan is dat vrijwel nooit het rijwielverkeer, maar het gemotoriseerde verkeer.

Als wij in Nederland alle motoren en scooters op de weg zenden, met allemaal een motorengel achterop en wij in alle personenauto's vier personen zetten, dan is op deze wijze slechts 15% van de totale bevolking deelnemer aan het verkeer. (Cijfers C.S.B. per 1-8-57).

Maar al deze mensen zullen toch weer moeten lopen om hun uiteindelijke bestemming te bereiken. Bovendien is het zich anders dan per voet verplaatsen pas sinds enkele generaties een vrij algemeen voorkomend verschijnsel. Juist in zijn onberedeneerde gedrag blijft de mens in wezen een voetganger. Wat honderd jaar geleden als een gemakkelijk te lopen afstand gezien werd, wordt nu beschouwd als onmogelijk te belopen, maar men beschikt over andere middelen om zijn doel te bereiken.

*Het resultaat van al deze — vaak tegengesteld werkende krachten is, dat ook de moderne stadseenheid geen grotere oppervlakte kan hebben dan die van een cirkel met een straal van 1,5 km.*

### *Invloed van verkeerde stadsopbouw op het centrum.*

Wanneer met de hiervoren zeer in het kort aangeduide wetmatigheden geen rekening wordt gehouden, dan zien wij, dat men steden gaat uitbreiden door om de stadskern, met een volledig scala van woon-, werk- en ontspanningsmogelijkheden, uitgesproken woonwijken te bouwen. Dit betekent, dat de woonfunctie uit de oude stad wordt verlegd en dat deze een centrale functie krijgt voor een veel groter gebied. Maar daarop is het centrum nimmer ingesteld en daaraan kan het centrum ook nooit worden aangepast.

Het vestigen van de confectie-industrie in woonhuizen aan de grachten in Amsterdam is voor het behoud van het centrum niet gevaarlijk omdat deze lichte industrie de gebouwen verwoest, maar omdat hierdoor een mensen- en goederenstroom wordt samengebracht op punten, die zó zijn gelegen, dat het stratenplan deze

stromen onmogelijk kan verwerken. Het eerste gevolg is dan dat het verkeer hopeloos vastloopt, en om dit op te lossen tast men de zaak niet in de kern aan, maar komt men met plannen om te dempen.

*Het samendringen van bijna het gehele detailhandelsapparaat in het centrum van een stad maakt niet alleen, dat dit centrum overbelast wordt, maar ook dat het wonen in de buitenwijken van een stad alleen maar nadelen heeft ten opzichte van het wonen op het platteland. De voordelen van het leven in een stad — grotere keuze op het gebied van kunst, onderwijs en niet te vergeten alle mogelijke stoffelijke behoeften — zijn bijna even moeilijk te bereiken als van het platteland af, maar het contact met de vrije natuur is toch verbroken.*

Wij zien dan ook, dat de bewoner van de grote stad, die te ver van het centrum afwoont, in zijn gebruikspatroon sterke overeenstemming vertoont met de bewoner van het platteland. Inplaats van zijn keus te maken in een winkel, laat hij een catalogus van een postorderbedrijf komen; inplaats van naar concert of schouwburg te gaan, luistert hij naar de radio of kijkt hij naar de televisie; inplaats van naar een cursus te gaan, volgt hij schriftelijke lessen enz. enz.

Het te sterk samendringen van de geestelijke en stoffelijke voorziening in het centrum van een grotere stad zal tot gevolg hebben, dat een steeds groter deel van de stadsbevolking geen gebruik meer maakt van de diensten van de eigen stad.

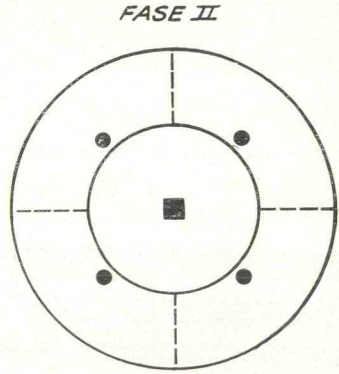
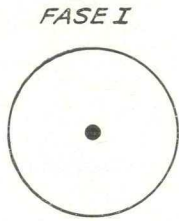
De totale — geestelijke en stoffelijke — welvaart van een stad is er dus bij gebaat als de centrale voorzieningen op velerlei gebied niet te sterk worden geconcentreerd, maar in niet te kleine eenheden over de stad worden verspreid. Dan krijgt de binnenstad een eerst toenemende en dan weer afnemende betekenis, die dergelijke ingrepen, dat van vernietiging moet worden gesproken, niet alleen overbodig, maar zelfs ongewenst maakt.

#### *Drie fasen in het leven van een stad.*

Schematisering heeft het grote bezwaar, dat daardoor grenzen, die in feite zwak en vloeiend zijn, als zeer sterk en absoluut worden voorgesteld. Maar daartegenover staat het grote voordeel, dat men de grote lijnen duidelijker gaat zien.

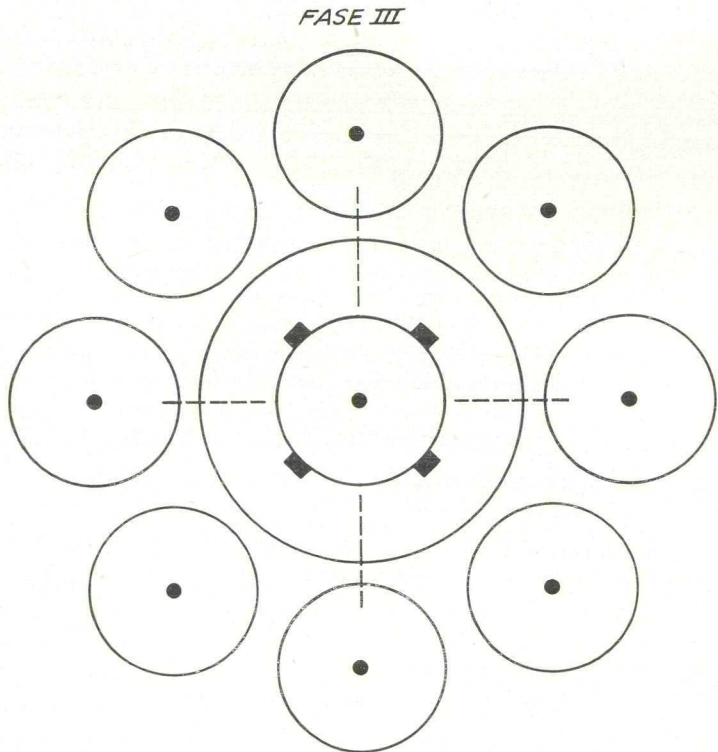
Stelt men de ontwikkeling van de stad in de laatste honderd jaar schematisch voor, dan ziet men, dat — althans voor nederlandse verhoudingen — drie fasen duidelijk zijn te onderscheiden.

Bij *fase I* is van centrumvorming haast nog geen sprake. De totale bebouwde oppervlakte strekt zich nergens verder dan 1,5 km van het middelpunt uit (totaal 7 km<sup>2</sup>) en in dit gebied vinden wij alle elementen, die nodig zijn om te wonen en te leven, bij elkaar. Het grootste aantal inwoners, wat in een stad van deze structuur kan wonen ligt ongeveer bij 40.000. Een voorbeeld hiervan is Gouda met een (niet geheel bebouwde) oppervlakte van 8,28 km<sup>2</sup> en een inwonertal van 41.234. Er is natuurlijk enige centrumvorming op het



— = 1.5 Km

- = beperkt (winkel) centrum
- = volledig (winkel) centrum





gebied van de detailhandel, maar de oude stad is nog niet ontvolkt. (Zie tekening).

Bij *fase II* breidt de stad zich buiten de cirkel van 1,5 km uit. Ook voor de ontwikkeling van de oude stad is het dan van belang wat een vooruitziend gemeentebestuur en een vooruitziende middenstand doen. Meestal zien wij dan een vergroting van het winkelcentrum. Hierbij wordt maar al te gemakkelijk uit het oog verloren, dat een winkelcentrum maar een zeer beperkte omvang kan hebben. Winkels aan de rand van het centrum zoals aan het eind van de Hoogstraat in Rotterdam of in de Jacobsstraat in Utrecht, blijken maar al te vaak de grootste moeite te hebben het hoofd boven water te houden.

In ieder opzicht aanbevelenswaardiger is het in deze fase subcentra te doen ontstaan, die zeker 1,5 km van het oude middelpunt daar moet de bevolking dat kunnen vinden, wat men in het centrum aflaggen. Dat moeten niet verzamelingen van buurtwinkeltjes zijn, maar daar moet de bevolking dat kunnen vinden, wat men in het centrum van een plaats met een 40.000 inwoners kan verwachten.

Toch is deze fase het gevaarlijkst voor de oude binnenstad. Dan groeit de gemeente van 40.000 tot een 300.000 inwoners. De vaak vertraagde ontwikkeling van de subcentra leidt tot overbelasting van het oude centrum, dat — begrijpelijkerwijs — vecht voor behoud van zijn dominerende plaats.

Bij *fase III* zijn de subcentra, die ontstonden in fase II uitgegroeid tot volwaardige centra, met een veelzijdige taak, die gedeeltelijk wordt opgevangen door nieuwere kernen in de inmiddels nog weer meer naar buiten gelegen wijken. Als deze nieuwe centra inderdaad in alle behoeften van de bewoners kunnen voldoen, is begrijpelijkerwijs de neiging om gebruik te maken van het centrum in de oude binnenstad geringer geworden. Wij zien dat dan ook teruglopen tot een centrum van de tweede orde.

#### *Kerk, stadhuis en winkel.*

Voor wie de historische ontwikkeling van de nederlandse steden kent is het misschien kwetsend te merken hoe voor de toekomst de nadruk wordt gelegd op de detailhandel. Maar er is een zeer belangrijke geestelijke verschuiving, die niet ontkend kan worden. Zijn onze oude steden gegroeid om kerken en kregen zij spoedig stadhuisen als tweede zwaartepunt, tegen het eind van de vorige eeuw zien wij een derde macht verschijnen in het middelpunt van onze steden: het postkantoor, spoedig gevolgd door de moderne winkel.

P.T.T. blijkt duidelijk te hebben begrepen welke eisen moderne stadsontwikkeling ook aan zijn apparaat stelt. In de grote steden worden niet de postkantoren in het centrum uitgebreid, maar ontlast door het vestigen van dépendances. Wanneer deze dichter bij het centrum ontstaan dan theoretisch gewenst zou zijn, blijkt dit vrijwel steeds het gevolg van de aanwezigheid van een station te dicht bij het oude stadscentrum.

*Winkelen is een verschijnsel van deze tijd. De periode, dat iedereen meende een winkeltje te kunnen beginnen, ligt achter ons. Voor het vestigen en tot groei brengen van een detailhandelonderneming komt tegenwoordig heel wat kijken. Ook het probleem vestigingsplaats gaat daar een belangrijke rol spelen. Het opofferen van een oud stadscentrum is economisch niet noodzakelijk, zomin als het historisch verantwoord is.*

JAN J. KNAP

## KLEINE MEDEDELINGEN

### RECTIFICATIE JAARBOEKJE

Het dezer dagen verschenen Jaarboekje van Oud-Utrecht bevat, zoals gebruikelijk, een kroniek van de stad Utrecht. De steeds zeer accurate kroniekschrijver, de heer A. Graafhuis, heeft daarin ditmaal een slip of the pen gemaakt. Hij noteerde namelijk, dat dr. W. J. van Heteren, oud-muntmeester van 's Rijks Munt op 28 april 1957 is overleden.

Dat is gelukkig niet waar. Dr. van Heteren vierde op die dag zijn tachtigste verjaardag. Hij nadert thans de 82 en is nog kerngezond. Dr. Van Heteren woont te Zeist.

#### A. J. U. BARON VAN WASSENAER (I)

De heer Du Marchie van Voorthuysen te Zeist meldt ons:

Op blz. 126 van het decembernummer van Oud-Utrecht wordt genoemd, onder de z.g. Kleine Mededelingen, een Van Wassenaer tot Catwinckel.

Volgens mijn echtgenote, van zich zelf ene barones Van Wassenaer, en mede volgens mijn eigen gegevens komt deze combinatie met het geslacht Van Wassenaer *niet* voor.

In het verleden en nu nog komen de volgende toevoegingen voor: Van Wassenaer-Warmond; Van den Bossche; Duvenvoirde; Catwijck; St. Pancras; Obdam; Starrenburg en Worbert. Dus nogmaals; — van Wassenaer tot Catwinckel bestaat niet.

De persoon waarop in het stuk in het Maandblad bedoeld wordt, is de grootvader van mijn vrouw, waarvan de hiernavolgende gegevens bekend zijn:

Arend Jacob Unico baron Van Wassenaer, geboren te Nijmegen 26 september 1825, ere-ridder der Johanniter-orde, werd in 1848 burgemeester van Hemmen, in 1850 van Driebergen en Rijsenburg, welk ambt hij tot 1875 bekleedde. Ook was hij nog commissaris der Nederlandsche Rijnspoorwegmaatschappij. Hij overleed te Driebergen 18 januari 1876 en huwde op den huize De Zijp bij Arnhem 6 juni 1851 jonkvrouw Gerardina Andrea Helena Brantsen, geboren te Arnhem 9 september 1828, overleden te Driebergen 26 september 1882, dochter van baron mr. Derk Willem Gerhard Johan Hendrik en van Jacoba Charlotta Juliana barones Van Heeckeren tot Kell.

Deze tak van het geslacht van Wassenaer heeft dus geen enkele toevoeging zoals ik hierboven noemde, maar zuiver en alleen „van Wassenaer”.

H. E. J. F. DU MARCHIE VAN VOORTHUYSEN

#### A. J. U. BARON VAN WASSENAER (II)

Tot aanvulling ook nog de onderstaande mededeling van de hoofdredacteur van Nederland's Adelsboek:

Met belangstelling las ik in het laatste nummer van Oud-Utrecht, dat de heer W. Grapendaal een rectificatie gegeven heeft van de naam van een vroegere

burgemeester van Sterkenburg, die op blz. 112 van de lopende jaargang F. N. Bern genoemd wordt, doch die ten rechte F. N. van Bern heette.

Ik meen, dat er dan ook aanleiding bestaat de naam van zijn opvolger te verbeteren, die op blz. 112 en ook nu weer op blz. 126 A. J. U. van Wassenaer tot Catwinkel wordt genoemd. Ten rechte was dit Arend Jacob Unico baron Van Wassenaer; de toevoeging „tot Catwinkel” dient te vervallen. Waarschijnlijk is dit laatste een verschrijving voor „tot Catwijk”. Genoemde baron Van Wassenaer behoorde tot de tak van zijn geslacht, die de heerlijkheden „de beide Katwijken, 't Zandt en Valkenburg” bezat. Zijn vader, Otto baron Van Wassenaer, was heer van deze heerlijkheden en na diens dood in 1858 gingen deze (behalve Valkenburg) over op diens zoon, eveneens Otto genaamd. Na de dood van laatstgenoemde in 1887 vererfden zij op zijn neef mr Otto Jacob Eifelanus baron Van Wassenaer, wiens zoon ze thans nog bezit. De in „Oud-Utrecht” genoemde A. J. U. Baron van Wassenaer heeft de Katwijken nimmer bezeten. Voor een en ander moge ik verwijzen naar het artikel Van Wassenaer in Nederland's Adelsboek 1953.

W. F. DEL CAMPO HARTMAN

#### DE BILT (I)

In het Maandblad van december 1958 schrijft mr P. H. Damsté: „Het woord „bilt” betekent oorspronkelijk een verhevenheid van de grond, evenals de bijvorm „belt”. De naam „De Bilt” duidt dan waarschijnlijk op de hogere ligging van het dorp ten opzichte van het aangrenzende „broek”land (d.i. drassig, moerassig grasland), waarin Oostbroek was gelegen”.

Neen: De Bilt en Bilthoven vormden in 1900 nog een duinlandschap. Men ging toen uit Utrecht wandelen in „de Biltse duinen”; ik ben er wel in verdwaald. Nu is De Bilt bebouwd en vlak, maar in Bilthoven, dat wegens de omvang van De Bilt in het begin van deze eeuw daarvan werd afgescheiden, treft men nog heuvelachtige streken en oplopende wegen aan.

C. C. VAN DE GRAFT

#### DE BILT (II)

In tegenstelling met mr. P. H. Damsté zegt dr. M. Schönfeld, dat *belt* vermoedelijk een ablatende vorm is van *bult* (Veldnamen, 1950. blz. 39). Volgens Gallée komt *bil* ook voor met de betekenis *jachtplaats* (Nomina Geografica Neerlandica III blz. 327). Ook dr. J. de Vries zegt dat *Bildt* — hij schrijft het met een d! — wel zal samenhangen met het woord *bil* in de betekenis van *jachtplaats*. Etymologisch woordenboek 1958, i.v. *Bildt*). Is de schrijfwijze niet een kwestie van spelling?

D. PHILIPS

### NIEUWE PUBLICATIES

A. Vollgraff-Roes, De vondsten van het Carolingische Dorestad. In: Verslag van het verhandelde in de sectievergaderingen en de algemene vergadering van het Prov. Utrechts Genootschap van Kunsten en Wetenschappen, Utr. 1957, blz. 45-52. Met afb.

De vondsten bij graverijen in het wilde weg omstreeks 1842 gedaan, zijn over verschillende musea verspreid, nl. Leiden, bij het Prov. Genootschap te Utrecht, Fléhite te Amersfoort en ook nog een en ander te Wijk bij Duurstede zelf. Hoewel de voorwerpen een eenvoudig karakter dragen, zijn ze toch niet zonder belang voor de kennis van Dorestads bloeitijd (7e-8e eeuw). Ze werpen licht op verbindingen met Scandinavië, op het kunsthandwerk en de industrie, en tonen in enkele gevallen de carolingische kunst in een nieuw aspect.

H. Horstmann, Der Ursprung der Bistumswaffen von Köln, Trier und Utrecht. In Vierteljahrsblätter der Trierer Gesellschaft für nützliche Forschungen IV 1958, Heft 3, S. 42-49.

De vraag naar de oorsprong van de wapens van vele bisdommen is slechts zelden gesteld, en zo al gesteld, dan zelden beantwoord. Voor die der bisdommen Keulen, Trier en Utrecht, die alle drie een kruis als wapenfiguur voeren, meent burgemeester Horstmann van Trier, die zich al meer op heraldisch-historisch gebied bewegen heeft, een gemeenschappelijke wortel te kunnen aanwijzen, nl. de kruistocht van 1217, waarvoor juist genoemde bisdommen een belangrijk contingent schepen geleverd hebben. Uitgaande van een tekst in de *Gesta crucigerorum Rhenanorum*, komt hij tot het aanvaardbaar lijkend betoog, dat het door de individuele kruisvaarders op hun kleding gedragen rode kruis al spoedig groepsteken van de gezamenlijke kruisvaarders is geworden; daarna ontstaat wegens de samenstelling uit verschillende vloten de behoefte aan interne onderscheiding, die dan in verschil in kleuren gevonden wordt. Men denkt vanzelf aan een indeling naar diocesen, zoals ook de voorbereiding van de kruistocht regionaal per bisdom heeft plaats gehad (Keulen en Trier leverden 112, Utrecht 90 schepen). De keulse groep nam een zwart kruis op witte grond aan, Trier een rood kruis op witte grond en Utrecht een wit kruis op rode grond. Na afloop hebben de deelnemers het teken, waaronder zij gestreden hadden, in ere gehouden en zijn zij het als karakteristiek kenmerk van hun bisdom blijven beschouwen. Deze opvatting zullen dan de bisschoppen overgenomen hebben. De voorzichtig voorgedragen mening van de schr. vindt bevestiging in het feit, dat bisdomswapens, als hier bedoeld enige decennia na 1217 voor het eerst voorkomen. Het utrechtse bisdomswapen wordt voor het eerst gevonden op een tegenzegel van de wijbisschop Petrus van Zuden in 1276.

W. van Iterson, Heerlijke rechten in het algemeen en de heerlijkheid Zeist in het bijzonder. Uitgave van de Van de Poll-stichting te Zeist, 1958, 30 blz.

Tekst van de door prof. van Iterson op 7 maart 1958 in een openbare vergadering van genoemde stichting gehouden lezing. Duidelijke rechtshistorische uiteenzetting van begrippen, waarover doorgaans veel misverstand heerst. — Zeist werd in 1677 tot hoge heerlijkheid verheven —. Het eigenlijk gezegd heerlijk recht, de heerlijkheid werd in 1798 afgeschaft, in 1814 in getempereerde vorm hersteld, in 1848 opnieuw en nu definitief te niet gedaan.

R. Pennink, Silvander (Jan Baptista Wellekens) 1658-1726. Haarlem 1957, 226 blz.

In 1952 door Teylers Tweede Genootschap bekroond, werd de studie van mejuffrouw dr. R. Pennink over de dichter J. B. Wellekens eerst in 1957 uitgegeven. Ze getuigt van grote belesenheid en weet boeiend de pastorale periode uit onze letterkunde te doen herleven. Vermelding heeft hier plaats wegens de blz. 187-203, waarin over een van Wellekens litteraire vrienden gehandeld wordt: de utrechtse dichteres Katharina Johanna de With, die 13 febr. 1691 gedoopt werd als dochter van mr. Ludolf Adriaen de With en Elisabeth Vuyst en 16 febr. 1728 overleed en daar-tussenin een ziekelijk leven leidde, gevuld met dichtelijke tijdpasseringen: gelegenhedsgedichten, herdersongen, visserszangen, veldzangen vol Rozemonden, Klorimene's, Hagerozen, Dafne's, Galathe's, met welke siernamen ook allerlei dichtelijke correspondenten aangesproken en bezongen werden. „Het lijkt wel of de achttiende-eeuwse meisjes verzen maakten, zoals alle negentiende-eeuwse Letjes piano speelden!” Bij alle naarstigheid in het verificeren miste Katharina tenslotte „het dichtersgeheim om gevoelens in ontroerde verzen te laten leven”. — Haar landspel in vaerzen „De getrouwe Herderin”, vertaling (via S. Ingen) van Contarini's *La ninfa fida* is van 1719.

v. C.