

Doch in 1323 werd de eerste steen gelegd van een huis *in area... sita... in opposito domus hyemalis episcopi Traiectensis*. Ook heet het: *Acta... in communi platea inter domum domini episcopi predictam et aream novi operis* (Arch. Oudmunster, charters nr. 441.) Vertaald op het erf..... gelegen tegenover het winterhuis van den bisschop van Utrecht. En: Gedaan..... op de gemeene straat tusschen voornoemd huis van den bisschop en de huisplaats van het nieuwe bouwwerk.

Weer dringt een zeer bepaalde verklaring zich op. — Het noordelijkste huis aan het water werd in steen gebouwd. Doch de bisschoppelijke keuken was weg, — afgebroken met een paar van de bontwerkerskamers, en van het nieuwe huis keek men thans onmiddellijk tegen het winterhuis aan. Tusschen beide was een openbare straat gemaakt, die zuidwaarts doorgetrokken was tot aan de straat welke (naar elders blijkt) reeds eerder in de plaats van de „andere gracht” was gekomen. Misschien was deze doorbraak pas kort tevoren geschied in verband met de vestiging van het bisschopshuis op de bekende plaats; ze schiep een doorgang aan de oostzijde van de Oude Gracht. Dat de nieuwe straat tusschen het Bisschopshof en de huizen van Oudmunster Gaard kwam te heeten, is niet verwonderlijk, en het „Donkere” evenmin. De naam Lichte Gaard daarentegen is ontstaan door uitbreiding eener- en onderscheiding anderzijds, zonder dat hij herinnert aan een vroegeren gaard ter plaatse.

J. PRAKKEN.

HESSENWEGEN.

Oude wegen zijn er vele tussen het IJsselmeer en de Duitse grens. Verschillende daarvan zijn inderdaad „oud” en worden niet meer gebruikt. Evenmin bewoont men nog de burchten, die schuilden onder het geboomte en terecht de naam „Schuylenburgh” kregen. En toch waren zij eenmaal geduchte wachters om het verkeer op de wegen te beveiligen.

Vier, vijf eeuwen geleden waren die wegen en burchten nog in volle glorie. Ver over de Duitse grens begonnen de Hessenwegen en reikten tot in Utrecht. Witgehuifde karren kwamen er over, voerlui in wijde, blauwe kielen gingen er naast, het klare geluid der haambellen rinkelde door de schemering der bossen. Soms waren het ezelskaravanen, door Duitsers, meestal Hessen, begeleid; dan weer trokken hoogwielige karren met zware, van koper rinkelende paarden bespannen over de mulle zandwegen. Bewoners van Hessen, Rijnland en Westfalen trachtten door handel hun armelijk bestaan te verlichten en voerden strohoeden, glazen voorwerpen, aardewerk, potten en pannen, vooral uit Keulen en Stadlohn, naar Nederland, waar ze eeuwenlang welkome gasten waren.

De wegen, waarover ze kwamen, werden Hessenwegen genoemd zowel ten W. als ten O. van de IJsel. Ze begonnen ergens in Duitsland, gingen door Twente en de Graafschap naar de IJsel en vandaar via Amersfoort naar Utrecht. Ze volgden de zandige heuvelruggen, die zelfs bij hoge waterstand nog berijdbaar waren.

Ten Westen van de IJsel waren er drie routes, die alle drie prompt Hessenweg heetten. Van Doesburg via Arnhem en Barneveld ging de Zuidelijke Hessenweg naar Amersfoort. Maar hij was in betekenis verre de mindere van de middelste weg, die van Deventer over Apeldoorn en Voorthuizen naar Amersfoort en Utrecht liep. Dat was de grote weg over de Veluwe, de verbinding tussen Oost- en West-Nederland. Langs deze weg lagen de grote pleisterplaatsen: „Zandbergen” bij Apeldoorn, in de 18de eeuw bekend als het Utrechts-Deventers posthuis, „de Vergulde Wagen” in Voorthuizen of Hamburger posthuis en „Huis Terschuur” ten Westen van Voorthuizen.

De Noordelijke route, die dicht bij Zwolle begon, was van minder belang.

Tot Amersfoort ging voor de Hessen alles opperbest, ze reden over harde, vaste zandwegen en vonden bij de vaak geïsoleerde bevolking onderweg een hartelijk onthaal. Wanneer zij kwamen heerste er op de pleisterplaatsen een drukte en vertier van belang, dan werden er inkopen gedaan soms voor een geheel jaar.

Maar voorbij Amersfoort veranderde de situatie. Daar was de ondergrond slechter en de bevolking klaagde al spoedig over die zware karren, welke de wegen vernielden. Vooral de Steenstraat — thans Biltse Straatweg — was een zorgenkind. De Steenstraat is een der oudste verharde wegen in Nederland. In 1433 moet het middengedeelte reeds geëffend en verhard zijn. Na deze reparatie werd uitdrukkelijk verboden om met rijtuigen, waarvan de raderen met ijzer waren beslagen, over de Steenstraat te rijden. Een halve eeuw later werd het onderhoud van de straatweg en van de beide naastliggende zandwegen, die „zomerwegen” heetten, zeker omdat ze alleen 's zomers berijdbaar waren en 's winters een modderpoel vormden, toevertrouwd aan de straatmaker Sander Mathijszoon voor de duur van zijn leven. Daarvoor kreeg hij een vast jaargeld en elk jaar een kovel, tegenwoordig zou men hem een overall geven — of „werkkleding”.

Hij moest nauwkeurig letten op de Hessenkarren, want die vernielden elke fatsoenlijke weg in laag-Nederland. Het eenvoudigste was geweest deze de toegang te verbieden, maar dat zou een algemeen protest der huismoeders hebben uitgelokt. Want ook hier waren die Hessenkerels graag geziene gasten; speciaal het aardewerk uit Stadlohn en de potten uit Keulen kocht men nergens zo goed en goedkoop als bij hen. Wanneer men nu de toegang aan Hessenwagens verbood, zou men alle huisvrouwen in het harnas jagen en daar durfden de vroede vaders niet aan. Voorlopig

bepaalde de Utrechtse vroedschap zich er toe, sommige bruggen in de stad verboden te verklaren voor hessenkarren.

Maar die Steenweg — daar hielden die karren geen rekening mee, telkens kwamen er klachten over versplinterde of verpulverde keien.

Nog in 1670 was de lijdensgeschiedenis aan de gang, de Steenstraat was ontoonbaar geworden. Nu bemoeiden de Staten van Utrecht zich met deze aangelegenheid — ze lieten de weg met zand ophogen en een nieuwe keilaag aanbrengen. Daarna volgde eindelijk een definitief verbod voor Hessenwagens.

Toen echter waren de goederen door de Hessen aangebracht ook reeds van elders goedkoop te betrekken, zodat de huismoeders van 1670 deze verordening nogal kalm opgenomen hebben.

De Hessenkerels werden een steeds zeldzamer verschijnsel op onze wegen, het laatste zijn ze in 1876 gesignaleerd.

W. VAN DE PAS.

ROMEINSE VONDSTEN IN HOUTEN.

Toen de vrouw van een der arbeiders, die in de gemeente Houten graafwerkzaamheden voor een wetering verricht aan de burgemeester, de heer A. B. Haafkens, kwam vertellen dat haar man een rood schoteltje had gevonden, droomde de burgemeester al van terra sigillata, want de buurt waar deze schotel was gevonden — zo schrijft de heer Haafkens ons — lag niet ver van de oude Romeinse legerplaats Vechten. En inderdaad, spoedig werd hem een volkomen gave terra sigillata schotel gebracht die een doorsnede had van 17 cm en een hoogte van $4\frac{1}{2}$ cm, doch die niet versierd was. Als kenteken komt op het voorwerp een cirkel voor, die is verdeeld in acht even grote vakjes: in het 1e t/m 3e en in het 5e t/m 7e vakje is een punt geplaatst. De cirkel heeft een middellijn van plm. $1\frac{1}{2}$ cm. Van dat ogenblik af is het werk dagelijks onder toezicht gehouden. De Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek te Amersfoort heeft op aandringen van de burgemeester het terrein verkend en onderzocht, maar een verder intens onderzoek kon niet plaats hebben, omdat deze dienst zo over en over belast is door de te kleine personeelsbezetting en de vele onderzoeken die elders moeten plaats hebben waar men „zekerheid” heeft.

Hierbij komt het feit, dat tussen Wijk bij Duurstede en Vechten niets bekend is van enige Romeinse nederzetting, zodat, wanneer hier de speld in de hooiberg moet worden gezocht, het veel geld zou kosten en waarschijnlijk nog geen definitieve feiten geconstateerd zouden kunnen zijn. Het terrein is n.l. laag, het ligt van 1,48 M. tot 1,75 M. boven N.A.P., terwijl Vechten van 2,40 M. tot 4,29 M. boven N.A.P. is gelegen.

Nadere gesprekken met de arbeiders brachten de burgemeester