

DE OORSPRONG VAN ONZE WEGEN

door B.J. van Os (hier en daar bewerkt door J. van der Linden)

Het is merkwaardig dat aan het ontstaan en de groei van de wegen in ons land geen uitvoerige studies zijn besteed. De ontwikkeling van de wegen en het vervoer daarover, hangt nauw samen met de groei van steden. Heel globaal gezegd zijn er sinds het begin van de jaartelling nederzettingen ontstaan, meestal in de buurt van de rivieren, waar de bewoners zich bezig hielden met landbouw, in eerste instantie voor eigen behoeften. Binnen die nederzettingen komen op een bepaald ogenblik mensen, die voor anderen potten gaan bakken, stof gaan weven enz., die uitgroeien tot gewaardeerde ambachtslieden. Eerst ruilen ze hun producten tegen landbouwproducten, maar naar mate er geld in omloop komt, ontstaat de echte handel, ook tussen nederzettingen onderling.

De kooplieden zelf vervoeren hun producten op primitieve karren en wagens. Ze trekken - veelal in konvoien om zich beter te kunnen weren tegen overvallen - over de spaarzame wegen. Wegen die soms al sinds de Romeinse tijd bestaan, onder Karel de Grote en zijn opvolgers wat worden uitgebreid, maar soms nauwelijks een naam verdienen. Zo heet in de Achterhoek een gedeelte van de weg tussen Aalten en Zelhem nog altijd Romienendiek (Romeinendijk).

De wegen in ons land zullen in eerste instantie zandpaden zijn geweest, die van boerderij tot boerderij, van nederzetting tot nederzetting liggen en - nadat de bevolking toenam en intensiever contact met elkaar nodig had - breder werden en uitgroeiden tot karrensporen.



Het is niet aannemelijk, dat men zich intensief bezighield met die wegen, hoewel natuurlijk anderzijds de machtshebbers wel belang hadden bij verbindingen tussen de diverse nederzettingen die onder hun jurisdictie vielen. Naar mate de leenheren meer macht over hun gebied kregen, zullen zij hun horigen hebben gedwongen wegen aan te leggen en te

onderhouden, wegen die meestal van tollën werden voorzien en zo geld oprachten, maar die ook dienden voor controle op het vervoer. Zo kende Soest bijvoorbeeld tot eind vorige eeuw drie tol-plaatsen: aan de Birkstraat ter hoogte van Avia, aan de Soesterbergsestraat even voorbij de bocht met Zonnegloren en aan de Beckeringhstraat. Deze laatste staat er overigens nog steeds.

We moeten ons van wegen in de Middeleeuwen nauwelijks iets voorstellen. Toch waren er al oude handelsroutes, zoals bijvoorbeeld de (Hanze)route van Brugge via Deventer naar Hamburg en die van Hardewijk naar Emmerik en Keulen, alhoewel vóór 1600 het vervoer vanuit Duitsland naar de kust zich vooral richtte op Antwerpen, toen het handelscentrum in de Nederlanden maar dat echter na 1585 die positie kwijtraakt als gevolg van oorlogshandelingen. Eerst werden Hamburg en Emden, later Amsterdam - beter gezegd Amersfoort (de stadsherberg) - het eindpunt van de handelsroute die in Leipzig, met zijverbindingen naar Lübeck en Augsburg begint.

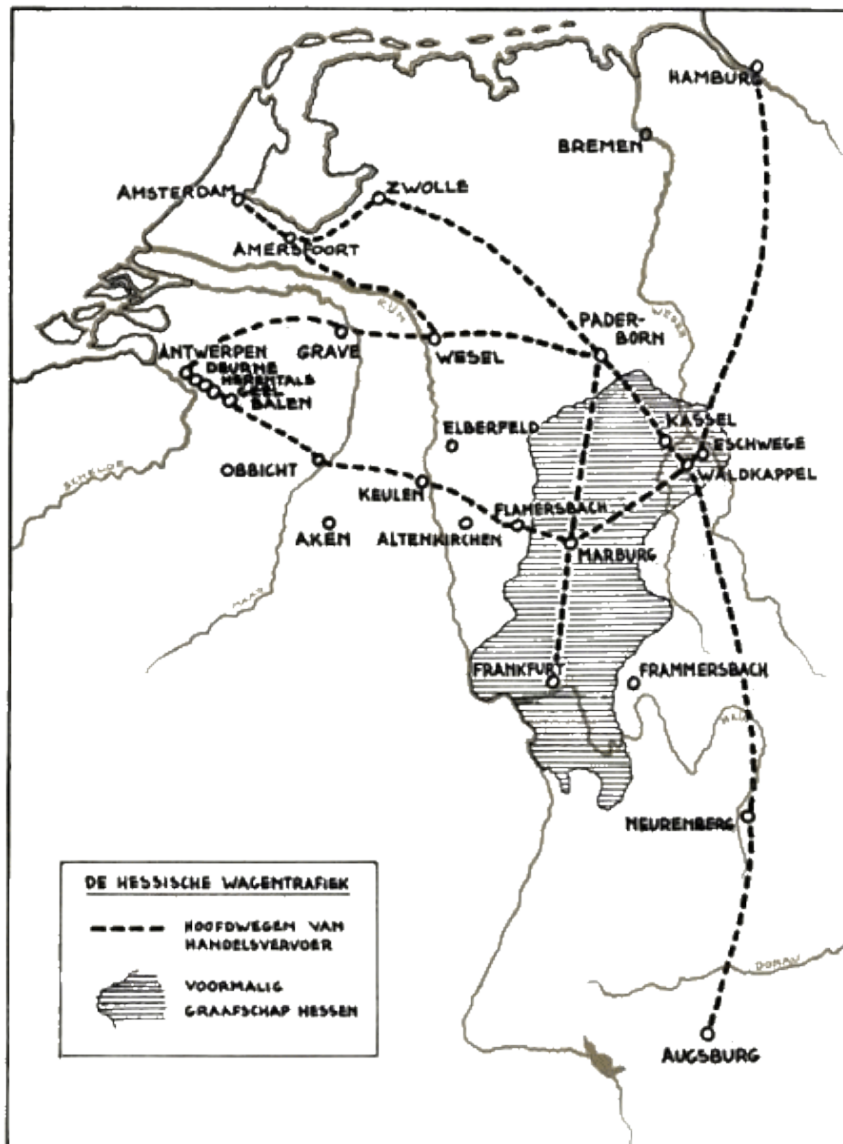
De vroegmiddeleeuwse handel concentreerde zich in de grote Hanzesteden, die ook wel Principaalsteden werden genoemd. Deze grote steden dreven op hun beurt weer handel met de kleinere, omliggende steden en dorpen, genaamd Bijsteden. Naarmate de Hanze uitbreidde, werd de organisatie strakker geregeld. Er werden zogenaamde Hanzekantoren opgericht in Brugge (België), Bergen (Noorwegen), Novgorod (nu Rusland) en Londen. In de hoogtijdagen van de Hanze strekte het verbond via België, Nederland, Duitsland en Zweden tot de Baltische Staten en zelfs Engeland. Alle ruim 200 Hanzesteden in deze landen profiteerden enorm van het handelsverdrag en bloeiden uit tot prachtige, rijke handelsplaatsen. Pas veel later, aan het begin van de 16^e eeuw, bloeide de Hanze langzaam maar zeker dood. Dat lag voornamelijk aan de ijzersterke concurrentie.



Het vervoer op die handelsroutes is in handen van speciale vrachtrijders, "wagenaars" zoals ze in de Nederlanden genoemd werden. In Duitsland spreekt men van "Frachtbauern".

Ze kwamen vooral uit de graafschappen Bentheim en Hessen. In het bijzonder is Hessen een voornaam kruispunt geweest van de toenmalige handelsroutes en de Hessen, zoals men de Frachtbauern algemeen ging noemen, hebben van de geografische ligging van hun graafschap dankbaar gebruik gemaakt om hun positie in het vrachtverkeer te verstevigen.

Vanuit het plaatsje Waldkappel bij Kassel leiden twee wegen naar Antwerpen, één via Marburg en Keulen en de andere via Paderborn, Wesel en Grave. Met het verval van Antwerpen en de verovering van Deventer in 1591 komt een nieuwe route in gebruik die over Goor en Enschede naar Munster en Paderborn gaat. Vanaf Deventer werden de eerste tijd de waren per schip over IJssel en IJsselmeer naar Amsterdam gebracht. Na verloop van tijd komt er nog een nieuwe route bij, zodat de Hessenwagens de route via Gendringen, Doesburg, over de Veluwe naar Amersfoort ook kunnen gebruiken. Per beurtschipper ging vervolgens het vervoer verder over de Eem en het IJsselmeer naar Amsterdam. Dat betekende wel dat de schepen vanaf Amersfoort tot de Grote Melm in Soest eerst getrokken moesten worden. Op eigen kracht konden zij het stuk Grote Melm - Amersfoort niet varen. Het Jaagpad in Soest langs de Eem is nog een oude herinnering aan die tijd.



Het woord 'Hessen' in Hessenweg is een verbastering van 'Hers' dat paard betekent. Op de oude kaarten van Friesland komen de namen Horsa, Horsawey en Hoersewey voor. De naam 'Horsa' is een oud woord voor paard, vergelijk het Engelse horse. Het is etymologische verwant aan het Nederlandse ros. Maar ook de naam Hessen in Hessenweg is hiervan afkomstig. Vergelijk de Herseweghe in 1439 bij Emden. Ook in Duitstalige etymologische bronnen wordt de voorkeur gegeven voor deze naamsverklaring.

Deze omgeving was dan ook een belangrijke schakel geworden in het verkeer naar en van het Oosten, met name naar de Messen van Leipzig en Frankfurt.

In Twente, in de Achterhoek, op de Veluwe en ook in dit Eemlandgebied liggen thans nog wegen die de naam "Hessenweg" voeren. Vanaf de Beckeringhstraat loopt nu nog achter Paleis Soestdijk de Hessenweg via de Zevenlinden naar de weg Baarn/Hilversum. Ook de gemeente Leusden kent nog haar Hessenweg. In Soest kwamen de wegen bij elkaar in de Kerkebuurt. Dat wilde zeggen, dat wanneer men van Utrecht of Naarden naar het Oosten wilde, door Soest kwam. De huidige Peter van den Breemerweg was een schakel tussen Soest en Amersfoort en wanneer men de tolplaatsen in Amersfoort wilde mijden, kwam men via Hoogland, over de pont bij de Kleine Melm en over de Eemweg naar Soest.

De richting Naarden en Utrecht ging over de Eng. De Soesterengweg heette vroeger Oude Baerneweg en de weg naar Utrecht, de Oude Utrechtseweg, ligt nu nog in Pijnenburg.

Behalve het feit dat de ligging van de Hessenwegen vrij goed bekend is, hadden ze ook een speciaal kenmerk: de breedte van het spoor. Want de sporen in de zandwegen waren toen van groot belang. Op de verharde wegen was het volgen van een goed ingereden spoor erg belangrijk en dit was slechts mogelijk bij een overeenstemmende wielafstand en - liefst ook - velgbreedte. De Hessenwagens - en ook een deel van de Hessenkarren, de tweewielige voertuigen dus - hadden naar Nederlandse maatstaven exceptionele aslengten met als gevolg een breed spoor. Het gespan van de Hessenwagens varieerde van zes tot twintig hengsten. Tot ongeveer eind 1800 reden de Hessenwagens. Toen konden ze de strijd met het ijzeren paard niet meer volhouden. Zo eindigde de geschiedenis van de "Hessenkeerls" die eeuwenlang de vrachtrijders van Europa zijn geweest, maar waarvan de sporen in deze omgeving nog te vinden zijn. Zij zijn het geweest die de eerste wegen bewust hebben aangegeven.

Hieronder een kaart met handelswegen in de Nederlanden rond 1800. De afstanden worden niet aangegeven in kilometers maar in 'uren gaans'

Één uur gaans is ca. 6 km. De stapvoetse gang van een paard of een os.

Één dag gaans is ca. 8 ½ uren gaans is ca 50 km.

