

DOORRIJSCHUUR LANKHORSTERSTRAAT 7 WICHMOND



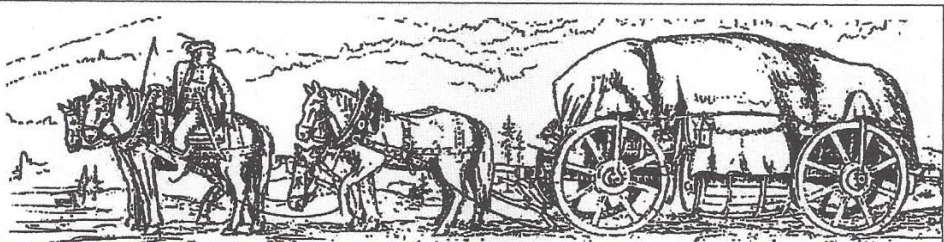
Zover bekend zijn er in de Achterhoek nog maar enkele doorrijschuren van dit type aanwezig. Deze schuren stonden langs Hessenwegen. 's Nachts werden hierin de Hessewagens en de paarden gestald. Een enkele voerman of handlanger sliep op de hilde ter bewaking van have en goed, en de overige voerlieden in de naastgelegen herberg.

Uit opgravingen is bekend, dat in deze streek al vanaf de Romeinse tijd handel werd bedreven. De Romeinen legden wegen aan met als voornaamste doel het verplaatsen en bevoorraden van legers. De Romeinen hadden geld als betaalmiddel. Met dit alles kwamen ook de handelaren mee en zo ontstond er een uitwisseling van culturen tussen handelaren, soldaten en de inheemse bevolking. Het gebied was dun bevolkt en de konvoeien legden per dag tussen de 40 en 60 kilometer af. Zo ontstonden er om die afstanden wisselplaatsen voor paarden en pleisterplekken waar men ook kon overnachten. Na het verdwijnen van de Romeinen en na de grote Volksverhuizingen kwam de handel weer langzaam op gang.

Met de handel kwamen ook de missionarissen mee als Sint Ludger (742-809). Ludger stichtte in Wichmond een kerk en daarna in 801 te Zelhem. Vandaar trok hij door naar Billerbeck en wat later stichtte hij een abdij in Werde, omdat Wichmond volgens hem niet veilig genoeg was om daar een abdij te stichten. Zover bekend was hij wel regelmatig in Wichmond en zijn route ging meestal via Zelhem. De weg die hij nam, liep via de Lankhorsterstraat. Deze route werd ook wel de Werdensche weg genoemd, als verbindingsweg tussen de abdij te Werden en Wichmond. Na enkele eeuwen zakte de handel weer in.

Met de opkomst van de Hanzesteden in ca. 1150 kwam ook de handel weer opzetten. Men maakte veelal weer gebruik van de oude wegen en handelsroutes. Rond 1500 zakte de handel weer in tot aan de Vrede van Munster in 1648, die ook de Duitse handel weer op gang bracht. Het handelsverkeer werd toen overgelaten aan beroepsvervoerders. In die tijd waren Hessenwagens groter dan een gemiddelde boerenkar en werden vaak hoog en breed opgetast om zo veel mogelijk goederen in een vracht te vervoeren. De wagens moesten voldoen aan een vaste spoorbreedte die per regio verschilde. Zo was de breedte in Gelderland en Overijssel 121 cm en in Duitsland 157 tot 173 cm. Ook het toegestane gewicht van de lading verschilde, dat was afhankelijk van het aantal paarden wat voor de Hessenwagen liep. De voerman liep naast de paarden of zat op het eerste paard.

*Zo was het eeuwenlang:
een vrachtwagen; in dit
geval getrokken door vier
paarden. De voerman zit
op één van de paarden
of loopt ernaast.
Archief HKH*



Rond 1800 begon men met het geleidelijk verharden van de belangrijkste handelswegen en vanaf dat moment vervielen geleidelijk aan de kleinere transportroutes.

De route die hier langs kwam was de route Doornspijk, Hall, Zutphen, via Wichmond, Hengelo, Halle, Aalten, Bocholt, Raesfeld en verder Duitsland in. Het was geen grote belangrijke route. De route heeft vermoedelijk dienst gedaan tot ca 1800.



Zover bekend staat hier al sinds 1652 een herberg. Mogelijk was hiervoor ook al eerder een herberg aanwezig. De bewoner in 1652 was 'Toenys in 't Vosken'. 't Vosken, een naam die in die tijd regelmatig tegenkomt op schepen en herbergen. Zover bekend was de boerderij ook herberg tot ca 1800.

Doorrijschuur

Helaas is de kap van de schuur rond 1870 in zijn geheel vervangen en eind jaren '50 voorzien van brandvrijboardplaten. Ook zijn in die tijd de betonnen ramen in de zijmuren aangebracht, gelijk met een nieuw gedeelte van de zijgevel. De indeling is toen ook veranderd door het aanbrengen van een balklaag in het hoge gedeelte voor opslag van hooi en stro. Ook zijn er toen enkele varkenshokken ingebouwd voorzien van een voerklep. In de kopse gevel heeft men de grote doorrijdeur verkleind naar de huidige grote.



Gelet op de oude steenmaat, de kleur en vorm is vast te stellen dat voor deze schuur stenen zijn gebruikt die gebakken zijn in een veldoven. De halve ankergebinten zijn ter plekke gemaakt en daarom niet gemerkt. Vermoedelijk in 1600-1650.

Helaas zijn de muren aan de binnenzijde voorzien van een nieuwe stuclaag, hiervoor heeft men de oude kalklaag verwijderd. Jammer omdat soms de voerlieden hun naam en datum van hun verblijf schreven op en in de kalklaag, zoals bv in de doorrijschuur bij het 'Wapen van Heeckeren' te Hummelo.



Boerderij

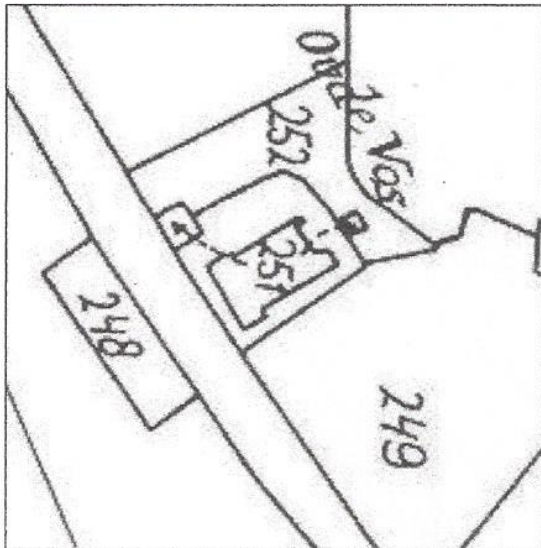
Ook hier is de gehele kap vervangen, vermoedelijk rond 1870 zoals het jaartal in de achtergevel aangeeft en in de eind jaren '50 ook voorzien van brandvrijboard-platen. Ook in die jaren zijn de zijgevels opgehoogd en van een andere indeling voorzien. Hiervoor waren het zeer lage muren die volgens de bouwtekening uit die tijd maar 1.37 meter hoog waren wat als erg onpraktisch werd ervaren.

De ankergebinten kennen meerdere soorten telmerken¹ wat duidt op hergebruik. Opvallend is dat de staanders 'zwaar' zijn uitgevoerd en de liggers in wat dunnere afmetingen. Ook laten enkele gebintstijlen openingen zien van oude aansluitingen. De oudste grote merken werden gebruikt in het begin van de 16^e eeuw en later aangebrachte merken stammen uit het begin van de 17^e eeuw.

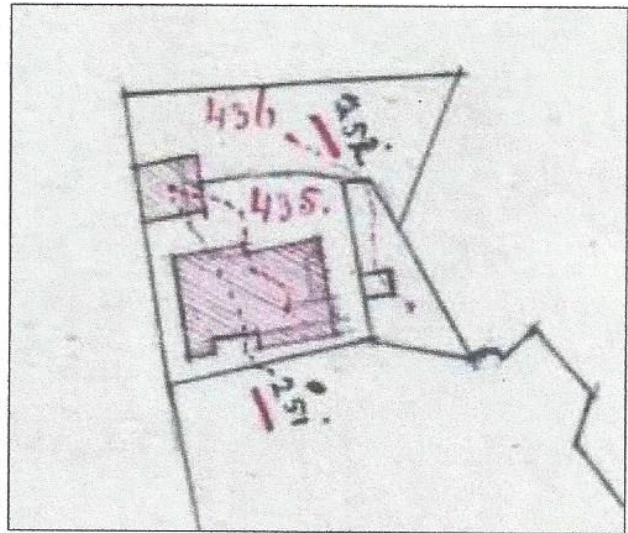


¹ Artikel 'Telmerken'. De Zwerfsteen 2014-2. Periodieke uitgave van de Historische Vereniging Steenderen

Opvallend is dat de kadastrale tekening uit 1832 een onderschoer aangeeft in de achterzijde van de boerderij. Normaliter zie je dan bouwhistorische sporen van de ingehakte gaten van de hoekstijlen en midler of stiepel in het achterste ankergebint terug. Vreemd genoeg zijn die hier niet aanwezig. Soms maakte men ook wel 2 tussenliggers naar de achtergevel, maar die zijn er ook niet en ook geen sporen daarvan. Dit geeft aan dat hier geen onderschoer aanwezig was.



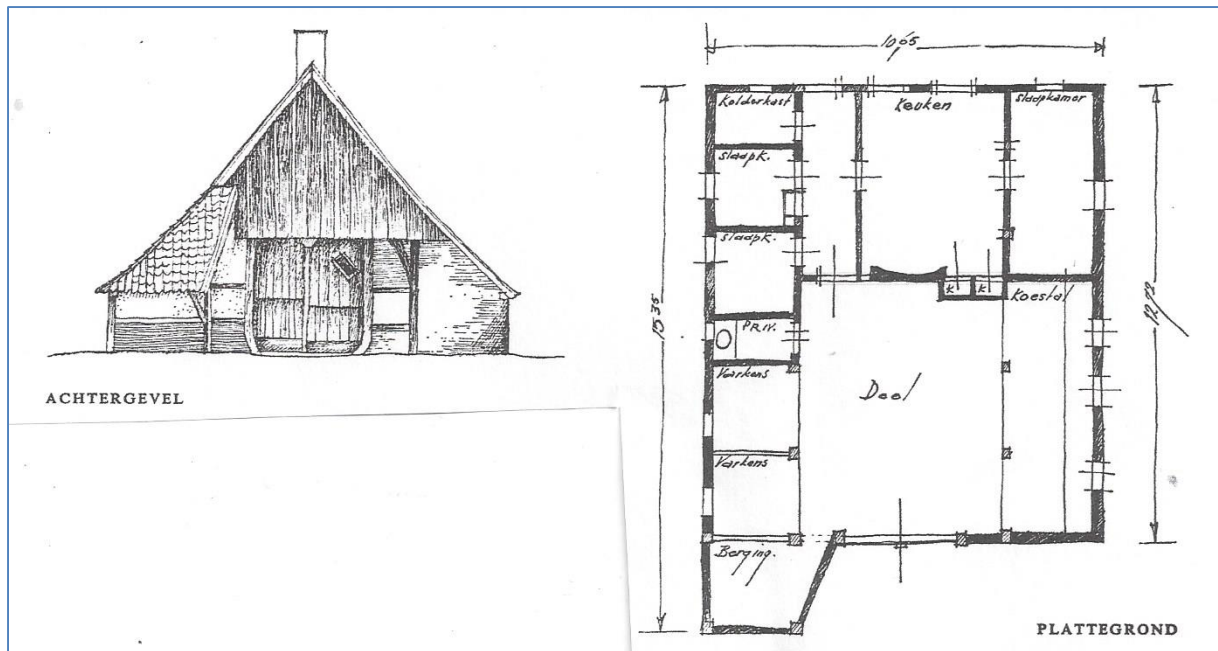
1832



1862

Aan de linkerzijde was in 1832 een uitbouw die groter was dan aan de rechterzijde. De grote uitbouw bouwde men wel eens vaker als extra bergruimte of voor een extra paardenstal². Waarschijnlijk is deze ruimte hier gebruikt als herbergkamer. Vermoedelijk is men net voor 1805 gestopt met het herbergieren en vanaf dat moment de kamerruimte verkocht en daarom heeft het toen een eigen kadastraal nummer gekregen. De kleinere rechteruitbouw werd vaker gemaakt, als extra berging of uitloop voor varkens.

² Dumashuis Neede gebouwd in 1700 zelfde soort uitbouw- extra bergruimte. Gesloopt, zie boek Jan Jans: landelijke bouwkunst in Oost-Nederland, van der Loef 1967



Achtergevel en plattegrond Dumashuis Neede

Steenderen, 5 september 2020

© Wim Jansen

Geraadpleegde literatuur en sites:

Inleiding in de bouwhistorie. Opmeten en onderzoeken van oude gebouwen. Red Ronald Stenvert, Utrecht, 2007
 De Zwerfsteen De Zwerfsteen 2014-2, 'Telmerken' door Wim Jansen. Uitgave Historische Vereniging Steenderen.

Jan Jans: landelijke bouwkunst in Oost-Nederland, van der Loef 1967

Overzichtslijst eigenaren en bewoners 't Vosken Wichmond door Gerda Rossel site Oud Vorden

Foto 1,2 en 3 en kadastrale kaartjes Gerda Rossel

Historisch-geografisch onderzoek Hessenwegen in Oost-Nederland 'In het spoor van de hessen' Gelders

Genootschap-sector cultuurhistorie. Juni 2008

Hanze, Tol & Handelswegen in Oost-Nederland door Arjan Ligtenberg & Nico Spit, uitgave: Vereniging het Museum Winterswijk, Historische kring Haaksbergen en Het Gols-station Winterswijk 2010.

De geschiedenis van de Hanze, Bloeitijd langs de IJssel door Leo Lensen & Willy H. Heitling. uitg. Arko Deventer 1990

www.oudvorden.nl

www.ecal.nl

www.geldersarchief.nl