

Noten:

1. Onder andere: Boon, L.J., De grote sodomietenvervolging in het gewest Holland, 1730-1731, in *Holland*, jg. 8 (1976), p. 140-152; Huussen jr, A.H., Strafrechtelijke vervolging van „sodomie” in de Republiek, in *Spiegel Historiae*, jg. XVII (1982), p. 547-552; Meer, Theo van der, *De wesentyke sonde van sodomie en andere vylygheden* (Amsterdam, 1984); Noordam, D.J., Homosexualiteit en sodomie in Leiden 1533-1811, in *Leids Jaarboekje*, jg. 75 (Leiden, 1983).
2. „*Alle de copyen van indagingen als mede alle de gedichten op de tegenwoordige tijd toepasselijk*” (1732), aanwezig in de Bibliotheek Rechtsgeschiedenis van de Rijksuniversiteit Utrecht, p. 115-116 (vriendelijke mededeling van drs. R.J.F. van Drie via Mw. G.J.A. Beerthuizen-van Kooten); Gemeentearchief Woerden (GAW), Oud-rechterlijk Archief (ORA), inv. nr. 6, Baljuwsrollen 1727-1745, en inv. nr. 16, Examinatieboeken, 1709-1737.
3. GAW, ORA, inv. nr. 6, Baljuwsrollen 1727-1745.
4. Ds. Claudius Box was Nederlands Hervormd predikant te Bodegraven van 25 februari 1742 tot aan zijn overlijden op 22 juli 1754.
5. GAW, ORA, inv. nr. 6, Baljuwsrollen, 1727-1745.
6. GAW, ORA, inv. nr. 7, Baljuwsrollen, 1745-1769, en inv. nr. 17, Examinatieboeken, 1737-1758.
7. GAW, ORA, inv. nr. 7, Baljuwsrollen, 1745-1769.
8. GAW, ORA, inv. nr. 8, Baljuwsrollen, 1770-1797.
9. GAW, ORA, inv. nr. 9, Baljuwsrollen, 1797-1804.

Een ongeval met een koninklijk rijtuig te Woerden in 1840

door L.C.I.M. Peters en W.R.C. Alkemade

Inleiding

Het jaar 1840 was een roerig jaar in de Nederlandse geschiedenis. Vooral op staatkundig en politiek gebied veranderde er veel. De grondwetswijziging van augustus 1840 bracht het begin van een toenemende invloed van het parlement op het staatsbestuur en dit was weer een gevolg van de afscheiding van België van het Koninkrijk der Nederlanden, welke in 1839 definitief werd. Na bijna 10 jaar hardnekkige tegenstand van Nederlandse zijde was België, gesteund door de grote mogendheden, een zelfstandige staat geworden.

Eén der grootste tegenstanders van deze afscheiding was de Nederlandse koning Willem I. Hij was het, die vanaf 1830 zich politiek en aanvankelijk ook militair heftig verweerde tegen de losmaking van het zuidelijk gedeelte van zijn koninkrijk. In 1813, na de Franse tijd, was hij teruggekeerd uit Engeland en in 1814 werd hij ingehuldigd als soeverein vorst, vanaf 1815 als Koning der Nederlanden. Hij bevorderde als geen ander de economische ontwikkeling van de Nederlanden. Hij droeg het zijne bij aan de ontwikkeling van de handel in Noord-Nederland en van de industrie in Zuid-Nederland; ook was hij verantwoordelijk voor aanzienlijke verbeteringen in de infrastructuur. De „koning-koopman” was echter niet vrij van despotische trekjes. Hij was gebonden aan de in 1815 opgestelde grondwet, maar maakte in de praktijk de dienst uit via het uitvaardigen van Koninklijke Besluiten. Op de lange duur vergrootte hij hiermee zijn populariteit niet, vooral niet in het zuiden. Ook de starre houding die hij in de Belgische kwestie tentoonspreidde, deed hem nogal wat krediet verliezen, in tegenstelling tot zijn zoon, kroonprins Willem, die in het begin van deze kwestie nog wat militaire populariteit had verworven.

Helemaal verkeerd viel in Nederland het voornemen van Willem I om een tweede huwelijk aan te gaan. Na 46 jaar getrouwd te zijn geweest met Frederika Louisa Wilhelmina van Pruisen, een zuster van de Pruisische koning, die in 1837 was overleden, was de 67-jarige koning verliefd geworden op een twintig jaar jongere hofdame, de Belgische gravin Henriëtte Adriënné Louise Flore d'Oultremont de Wégimont. Toen de zonen van de koning, kroonprins Willem en prins Frederik, van de huwelijksplannen van hun vader hoorden, keurden ze die zonder meer af; zijn dochter Marianne was minder gereserveerd. Maar weldra werden de plannen ook bij het Nederlandse volk bekend en dit leidde tot hevige opschudding. Dat een Nederlands monarch het oog had laten vallen op een Belgische, rooms-katholieke hofdame...schande! Spoedig verschenen er in de pers giftige commentaren over de koning en zijn „Jetje Dondermond”.¹

Dit alles, in combinatie met het moeten accepteren van een grondwetswijziging die hem tegen de borst stuitte, bracht koning Willem I ertoe troonsafstand te doen ten gunste van zijn zoon Willem. De abdicatie werd op 7 oktober 1840 op paleis Het Loo te Apeldoorn afgekondigd.

De verhouding tussen Willem I, voortaan koning Willem Frederik genoemd, en zijn zoons was, zoals gezegd, aanzienlijk verkoeld. Koning Willem Frederik besloot daarop aan de invitatie van zijn dochter Marianne, gehuwd met de Pruisische prins Albert, te voldoen om naar Berlijn te komen. De Utrechtse Provinciale en Stadscurant meldde in haar editie van 20 november 1840, dat koning Willem Frederik op maandagmorgen 23 november uit Den Haag zou vertrekken naar Berlijn, in het gezelschap van zijn adjudant en stalmeester baron Van Omphal, de adjudant jhr. Van Spengler en de kamerheer baron Rengers.

Als in die jaren een aanzienlijk persoon op reis ging, en zeker als het een buitenlandse reis betrof, werd er een hele organisatie in gang gezet om de reis zo aangenaam en comfortabel mogelijk te maken. De reis ging per koets. Een zogenaamde „courier” reisde vooruit om er voor te zorgen, dat er in pleisterplaatsen langs de route maaltijden en slaapplekken in gereedheid werden gebracht. De courier zorgde tevens dat er gelegenheid was de paarden van de koetsen te wisselen. Na de courier, maar geruime tijd vóór het eigenlijke reisgezelschap werden het personeel en de bagage van het gezelschap per „fourgon”, een gekoets, naar de plaats van bestemming gebracht. Eén en ander gebeurde op deze manier om ervoor te zorgen dat alles keurig netjes klaar stond ten grieve van de reizigers.²

Het ongeval

Ongetwijfeld heeft de hiervoor beschreven procedure zich ook voorgedaan bij de grote reis die koning Willem Frederik op die 23e november 1840 zou ondernemen. Waarschijnlijk is in de late namiddag van de 22e november een „fourgon” uit Den Haag vertrokken. De fourgon moet volgeladen zijn geweest met bagage van Zijne Majesteit, terwijl een aantal „domestieken” (lakeien, linnenmeisjes) als passagiers meereden. In Alphen meldde de fourgon zich bij de postmeester J. Kip. De vier paarden werden gewisseld en op de bok nam postiljon Jan de Graauw plaats. Vervolgens draafde de bagagekoets door de donkere nacht over de Koninklijke Straatweg door Bodegraven en Rietveld richting Woerden.

Postiljon De Graauw was zich bewust van de belangrijke taak die hij te vervullen had. Hij was gebonden aan een bepaalde afstand, die hij met zijn koets per uur moest afleggen: twee maal de afstand die iemand te voet per uur kon overbruggen. Toen hij de Woerdense Pannebakkerijen gepasseerd was, zag hij in de verte de Leidse- of Rietvelderpoort van Woerden voor zich opdoemen. Van ver af leek het of de poort gesloten was. De postiljon minderde vaart en ontdekte dat de poort toch open was. Voorzichtig loodste hij zijn koets door de poort, hetgeen ondanks de gebrekkige verlichting door zijn lantaarn, zonder al te grote problemen lukte. Toch was hij door dit alles wat achtergeraakt op zijn schema. Om de achterstand in te lopen gaf hij zijn paarden de vrije teugel en draafde hij met de fourgon in hoog tempo door de Rietvelderstraat en de Hofstraat (thans de Voorstraat) om via de Utrechtse- of Hofpoort de stad in de richting van Berlijn te verlaten. De enige herinnering aan zijn korte oponthoud in Woerden lag in de nabijheid van de Leidsepoort te kermen van de pijn: Jan Vijfhuizen, waarschijnlijk één der eerste Woerdense verkeersslachtoffers....³

Die zondagavond verliet Jan Vijfhuizen de herberg waar hij elke zondagavond wat bijverdiende als „oppasser” om in het onderhoud van zijn gezin, bestaande uit zijn vrouw Jacoba van der Star en zes kinderen, te kunnen voorzien. Jan Vijfhuizen was door de week werkzaam als panvormer in de pan- en steenbakkerij van Johannes Frederik de Florimont in zijn woonplaats Barwoutswaarder. De volgende dag moest hij weer tijdig op zijn werk zijn en de wat moeilijk lopende Vijfhuizen had nog een lange wandeling te maken naar zijn woning. Van wandelen zou echter weinig komen...



De Leidse- of Rietvelderpoort.

Foto van wandschildering in de voormalige herberg "De Oliebol" door G. Vreedenburgh.

De fourgon van koning Willem Frederik denderde onverwacht de Leidse Poort door en de arme Vijfhuizen kon hem niet ontwijken. Hij viel en werd door twee wielen van de koets overreden. Kermend van de pijn ziet hij de koets weggrijden; postiljon noch passagiers lijken iets gemerkt te hebben.

Onmiddellijk zullen er op Vijfhuizen's geschreeuw mensen de straat zijn opgerend. Dokter Isaac de Brauw (tevens burgemeester van Woerden), die in de onmiddellijke nabijheid van de plaats van het ongeval woonde, heeft ongetwijfeld direct medische hulp verleend. Wat er precies gebeurd is weten we niet, maar voordat Jan Vijfhuizen weer thuis was, zal er wel een paar uur verstreken zijn.

De nasleep

De volgende dag is koning Willem Frederik met zijn gevolg in vier koetsen de stad gepasseerd. Op 27 november 1840 arriveerde hij te Berlijn ten huize van zijn dochter en schoonzoon; een dag later werd in Nederland Willem II als koning ingehuldigd.

De feestelijkheden, die hiermee ongetwijfeld gepaard zijn gegaan, zullen aan de woning van Jan Vijfhuizen te Barwoutswaarder wel voorbij gegaan zijn. Er was daar maar weinig reden tot vreugde: de heer des huizes was nog lang niet de oude en kon ook nog niet werken. De financiële situatie van het gezin werd allengs slechter en dus besloot Jacoba van der Star, Vijfhuizen's echtgenote, tot een rigoureuze stap. Op 10 december 1840 schreef ze een verzoekschrift aan koning Willem Frederik, waarin ze namens haar man, die immers niet kan werken ten gevolge van een ongeval, veroorzaakt door een van koning Willem Frederiks rijtuigen om een gratificatie verzoekt.⁴

Het verzoekschrift komt inderdaad bij de ex-koning terecht. De stalmeester van koning Willem Frederik, de baron Van Omphal, buigt zich over het verzoek. Het blijkt hem al spoedig dat geen der passagiers van de fourgon ook maar iets gemerkt schijnt te hebben van het gebeurde in de nacht van 22 op 23 november. Hij gelast daarom een onderzoek naar het ongeval. Op 26 december gaat er een brief naar het Woerdense stadsbestuur, een dag later gevolgd door een schrijven aan postmeester Kip in Alphen, waarin verzocht wordt inlichtingen over deze kwestie te verstrekken.

In zijn antwoord van 30 december geeft postmeester Kip volmondig toe dat er in die nacht in Woerden iets verkeerd gegaan is. Ook bekent hij dat de postiljon wel degelijk geschreeuw heeft gehoord: „Zo stapte hij de poort in tot dat zijn paarden er door waren en draafde toen voort. Meteen hoort hij een geschreeuw achter zich en toen bemerkte hij, dat hij een man had overreden. Die man heeft zeker de straat willen oversteken en daar hij kreupel is, is hij gevallen en zo het rijtuig over hem heen, daar het donker was en men met lantaarns niet ver vooruit kan zien. Zo heeft mijn postiljon er niets van gezien als toen het gebeurd was, evenzo ook de gene die in het rijtuig waren”. De postiljon is blijkens de brief van Kip, „ziek van de schrik geweest” en ook de postmeester zelf betuigt zijn deelneming met „die man. Hij heeft vrouw en kinderen. Daarbij is het winter en kan nu niets verdienen”. Over een eventuele schadevergoeding rept Kip echter wijselijk niet!

In Woerden zendt het stadsbestuur op oudejaarsdag 1840 haar rapport over het gebeurde naar de stalmeester. Het stuk gaat vergezeld van een medische verklaring van de medicinae doctor Isaac de Brauw en de stadsheermeester Otto Geerling. Uit deze verklaring blijkt de ernst van de situatie: de beide medici verklaren dat Jan Vijfhuizen „ten gevolge van het overrijden door een zeer zwaar rijtuig, waarvan twee wielen hem zijdelings over de buik en liesstreek zijn gegaan, deze een zware kneuzing bekomen heeft, verzelt van uitstorting van bloed in de pisblaas”. De artsen zijn vooralsnog niet pessimistisch over herstel, doch vrezen dat Vijfhuizen waarschijnlijk niet vóór de zomer weer aan het werk kan.

Het stadsbestuur bevestigt het gebeurde en spreekt er zijn verbazing over uit dat koetsier noch passagiers iets gehoord hebben van het gekerm en geschreeuw van Jan Vijfhuizen na het ongeval, „bij welke gebeurtenis het te bewonderen is, den man niet geheel vepletterd is geworden”. De Woerdense bestuurders dringen er dan ook op aan het gezin Vijfhuizen een financiële tegemoetkoming te verlenen.⁶

Baron van Omphal adviseert op grond van de verkregen inlichtingen positief. Hij adviseert koning Willem Frederik om Vijfhuizen een toelage toe te kennen van 50 gulden: Willem Frederik, ook de kwaadste niet, verhoogt de toelage op 10 januari 1841 en kent Vijfhuizen maar liefst 60 gulden toe. Op 11 januari krijgt de thesaurier van koning Willem Frederik opdracht 60 gulden te zenden aan de burgemeester van Barwoutswaarder en Bekenes.⁷ Vijfhuizen krijgt de som echter niet rechtstreeks in handen: burgemeester C.J. Bredius spreidt de uitkering van het bedrag over de gehele winterperiode. Op 5 april 1841 krijgt Jan Vijfhuizen zijn laatste twee gulden uitgekeerd; hij tekent op die datum voor ontvangst van de som met een kruisje.⁸

Diezelfde winter, op 16 februari, trouwt in Berlijn koning Willem Frederik met zijn Henriëtte. In Barwoutswaarder loopt het met Jan Vijfhuizen minder voorspoedig. Hij is, met krukken, maar weer

aan het werk gegaan bij zijn baas, steenbakker De Florimont. Maar al spoedig blijkt dat Vijfhuizen zijn werk ten gevolge van het ongeluk niet meer kan verrichten. In juni verzoekt hij nogmaals om een gratificatie, waarna koning Willem Frederik hem op 19 juni nogmaals 40 gulden toekent.

Als ook dit bedrag op is, laat Jan Vijfhuizen op 11 december 1841 een verzoekschrift schrijven aan koning Willem II. Hierin herinnert hij nogmaals aan het feit dat hij ruim een jaar eerder door een koets van 's konings vader overreden is, „zoodanig dat maandenlang voor zijn leven zeer gevreesd is en thans op krukken moet rondspringen en mitsdien niet meer in staat is of worden zal om door handenarbeid iets ter ondersteuning van zijn talrijk huisgezin te kunnen verdienen”. Vervolgens beschrijft hij de tragische omstandigheden waaronder hij en zijn gezin moeten leven. Hij vertelt van de kleding en de meubeltjes, die hij heeft moeten verkopen, om vervolgens te besluiten met het verzoek aan de koning om hem een jaarlijks pensioentje toe te kennen. Het verzoekschrift gaat vergezeld van ondersteunende verklaringen van dokter Geerling en burgemeester Bredius.

De koning voelt kennelijk niet zo veel voor het toekennen van een jaarlijkse gratificatie. Hij stuurt het verzoek door naar de hofhouding van zijn vader. Als diens thesaurier half juni 1842 bij burgemeester Bredius informeert naar Vijfhuizen's toestand krijgt hij ten antwoord, dat Vijfhuizen niet meer in Barwoutswaarder woont.⁹

Jan Vijfhuizen is verhuisd naar Woerden, waar hij aan het Jaagpad een winkeltje is begonnen. Vermoedelijk heeft hij geen cent meer ontvangen van de koning of diens vader. De Woerdense archieven geven geen uitsluitel, evenmin als de bescheiden in het Koninklijk Huisarchief. Wellicht is de ongelukkige Vijfhuizen er in Woerden wel weer bovenop gekomen. In 1845 wordt er nog een zoon geboren.

Jan Vijfhuizen overlijdt te Woerden op 11 februari 1849, 53 jaar oud.¹⁰ Koning Willem Frederik is dan al meer dan vijf jaar dood: hij overleed te Berlijn op 12 december 1843.



Fourgon

De heer J.A.C. Bartels te Ermelo, deskundige op het gebied van rijtuigen, deelde het volgende mede omtrent het type rijtuig, waarvan in dit artikel sprake is:

Dit type bagagewagen kwam omstreeks 1818 in gebruik. De reis van de koning vond plaats in 1840, zodat wat de tijd betreft dit type wagen naar alle waarschijnlijkheid kan zijn gebruikt. Zoals de hierbij afgebeelde foto aantoon, komt het onderstel van deze wagen (assen met wielen en veren) overeen met dat van een normaal rijtuig. De kast van deze wagen rust vóór op dubbele elipsveren, terwijl de achterste helft rust op een raam van halve elipsveren.

De assen zijn normale vetassen, zoals deze werden gebruikt vóór de uitvinding van de Collingspatentassen. De vetassen moesten, vooral bij het maken van grote reizen, éénmaal per dag worden gesmeerd. De Collingspatentassen daarentegen worden eens per drie maanden gesmeerd. De Collingspatentassen kwamen rond 1850 in gebruik en verdrongen al spoedig de vetassen.

De kast van deze wagen bestaat in feite uit drie verschillende delen, te weten:

1. De bokzit, welke niet overdekt is. Deze biedt plaats aan twee personen: de koetsier rechts en een plaats voor een passagier links. Ten gerieve van deze passagier is in de linkerhoek van de bok een rugleuning aangebracht. Het voerspatscherm van de schulp ontbreekt, terwijl de voetenplank van de schulp onder andere aan twee kettingen is opgehangen. Hierdoor bestaat de mogelijkheid deze plank op te klappen. Dit laatste is het geval wanneer deze wagen niet vanaf de bok, maar vanuit het zadel wordt gereden.

2. Achter de bokzit bevindt zich het gedeelte voor het personeel, zoals de kameniersters en kamerdienaren. De bank voor het personeel was met gecapitonneerd leder bekleed en bood plaats aan drie personen. De benen en de buik van het personeel werden beschermd door een lederen kleed, terwijl de kleine deurtjes zorgden dat de wind niet om de voeten kon spelen. Voor die tijd reisde het personeel zeer comfortabel, hetgeen gezien hun werkzaamheden (vroeg op en laat naar bed) wel noodzakelijk zal zijn geweest. Het personeelsgedeelte is overdekt, waarbij het achterste gedeelte uit hout is opgetrokken en het voorste gedeelte bestaat uit een opklapbare lederen kap.

3. De gesloten achterbak is verdeeld in een aantal compartimenten, waarin precies passende spanen dozen met deksel konden worden geplaatst. In deze dozen werden die artikelen, die men tijdens de reis (nachtgoed etc.) gebruikte, opgeborgen.

Op de bovenzijde van de bak werd de overige bagage, zoals koffers en lederen hoedendozen, geplaatst. Het geheel werd met een groot lederen kleed overdekt. In verband met het vervoer van bagage op de achterbak was het achterste gedeelte van het personeelscompartiment dan ook van hout gemaakt om het vooruitschuiven van de lading tegen te gaan.

Noten:

1. Zie hieromtrent: Roppe, L, *Een omstreden huwelijk* (Kasterlee, 1962).
2. Schriftelijke mededeling van de heer J.A.C. Bartels te Ermelo, mei 1981.
3. Koninklijk Huisarchief, Stukken betreffende de in 1840 te Woerden plaats gehad hebbende aanrijding van een koninklijk rijtuig met J. Vijfhuizen.
4. Zie noot 3.
5. Zie noot 3.
6. Zie noot 3.
7. Zie noot 3.
8. Gemeentearchief Barwoutswaarder, inv. nr. 76, Ingekomen en minuten van uitgaande stukken, 1841.
9. Gemeentearchief Barwoutswaarder, inv. nr. 77, Ingekomen en minuten van uitgaande stukken, 1842.
10. Gemeentearchief Woerden, Archief van de Ambtenaar van de Burgerlijke Stand, register van overlijden 1849, akte nr. 45.