

verkeersongelukken

Hier is mogelijk het ongeval uitgebeeld dat op pagina 59 vermeld wordt. Een crash van een fourgon tegen de hamei van de Utrechtsepoort waardoor de paarden op hol slaan.



In een wereldstad is het altijd druk, in Amsterdam ook. Zozeer zelfs dat er al in de 17e eeuw verkeersmaatregelen als eenrichtingverkeer ingesteld werden. Het bekendst is dan het verkeer in oostelijke richting vanaf de Dam. De smalle Halsteeg en de nog smallere Pijlsteeg kenden eenrichtingverkeer, een voor richting oost en een voor west.

Dat neemt niet weg dat er regelmatig ongelukken gebeurden, al of niet ernstig, al of niet met doden of alleen gewonden. Op 24 april 1733 meteen een ernstig ongeluk waarbij een dienstmeid om het leven kwam. Op het Singel, tegenover de Latijnse School, het voormalig Aalmoezeniersweeshuis, sloegen de vier paarden voor een zware koets op hol. Iedereen stoomde naar de kant en bracht z'n vege lijf in veiligheid. Een meisje van 16 dat aan de wallekant iets aan het uit-



spoelen was, raakte in paniek en deed uitgerend dat wat ze niet had moeten doen. Ze vluchtte over de weg naar de huizenrij, struikelde en paarden en koets reden over haar heen. Bicker Raye put zich uit om de verwondingen in detail te beschrijven, maar dat besparen wij u liever. In elk geval overleefd het meisje dit ongeluk niet.

Dat gebeurde nogal eens, paarden die op hol sloegen en dan altijd wel schade aanrichtten of erger. Op 21 april 1733 dacht Jan van Loon, gezien kolonel van de Burgerij, zich veiliger als hij van de op hol geslagen paardenwagen af sprong, maar hij brak daarbij zijn been op twee plaatsen.

Bicker Raye neemt ook een bericht op over een ongeluk met een trekschuit die in nogal woelig weer in aanvaring komt met een gestrande waterschuit, ook wel waterhaler genoemd. De laatste was aan de grond gelopen en de trekschuit kon niet op tijd stoppen. Gevolg was een aanvaring waarbij onderdelen van de waterschuit de hele roef van de trekschuit aan flinters trokken. Aan boord was een select gezelschap van hoogwaardigheidsbekleders uit de omgeving. De inzittenden werden min of meer gewond, soms ernstig en in het geval van Jan Reael, vrijheer van Vreeland, met dodelijke afloop.

◀▲ In de 18e eeuw waren er nog geen trottoirs, hoogstens stroken met gele IJsselsteentjes langs de gevels waar koetsen niet thuishoorden, maar de gemiddelde voetganger ook geen boodschap aan had; het gevolg was gezellige chaos maar rijp voor ernstige ongelukken - foto: VVAB





Een zwaar voorwerp trof hem zodanig tegen het hoofd dat hij, in zijn hoek op een bank zittend, op die plek morsdood bleef. Wat Bicker Raye niet bericht, is de aard van de rit met hooggeplaatste passagiers waaronder de schout van 's Graveland. Voor zulke ritten spande men vaak meer trekpaarden voor de trekschuit. Die sleepten dan de schuit in drafttempo en dat zou kunnen verklaren waarom de aanvaring zo heftig was.

Op 10 februari 1741 weer een ongeluk met een enorm verhaal erbij. Een kruidenier had op schelmachtige wijze bankroet 'gespeeld'

- ▲ De belangrijkste trekschuitverbindingen vertrokken van de rand van de stad of zelfs daarbuiten; als service vertrokken getrokken of geboomde trekschuiten vanuit de stad naar deze opstapplaatsen, zoals hier de Berebijt
- De bankroetier was een begrip in de financiële wereld, goed voor een klucht

maar de crediteuren vertrouwden het niet en zaten de man op de hielen. Zij hadden beslag laten leggen op alle bezittingen van de kruidenier. Die vond het wijzer om de benen te nemen maar de schuldeisers vonden uit dat dit in de richting van Utrecht ging. Vier van hen namen een koets en vervolgden de kruidenier. Net voorbij Maarssen raakte de koets van de weg en reed te water. Twee inzittenden konden zich redden, de andere twee verdronken. De twee overgeblevenen staakten meteen de achtervolging.

Tussen de regels door leren we van Bicker Raye dat er een wezenlijk verschil is tussen failliet gaan en bankroet gaan. Bij gebrek aan banken waar je een PL-etje kon afsluiten leende je van particulieren tegen een afgesproken rente. Die moest maar op jouw blauwe ogen vertrouwen, bij wijze van zekerheid. Beter was wanneer hij de familie als betrouwbaar kende. Als de plannen niet zo liepen als van te voren bedacht, nam menig schuldenaar de benen, al of niet met de rest van het geleende geld.

DE
HEDENDAAGSCHE
BANKROETIER
ACHTERHAALT.
KLUCHTSPEL



TE AMSTERDAM.
By HENDRIK VAN DE GAETE, Boekverkooper,
op de hoek van de Vijgenboom en Warreus-straat.

Op 21 februari 1744 sloeg er weer eens een paard op hol. Niemand raakte gewond, alleen de glazen toegangsdeur van een zilversmidse op de Nieuwendijk werd verbrijzeld toen het paard daar naar binnen stormde en pas achter in de winkel tot staan kwam. Omdat het paard niet verder kon draaide het zich om en liep weer naar buiten. Koddig voorval, zou je bijna zeggen, ware het niet dat de 'meid in de toonbank' ofwel de winkelbediende zozeer geschrokken was

dat het haar in het hoofd sloeg. Hoelang die 'dolheid' heeft geduurd horen we niet en of ze in het Dolhuys terecht kwam evenmin. Nog steeds in 1744. Wij weten dat het woord 'geheelonthouder' in vroegere eeuwen onbekend was en promillen in het verkeer nog geen probleem vormden. Ook niet voor notaris Eybergen, die in het weeshuis woonde, die met een kornuit ging stappen, dat wil zeggen, het paard voor de sjees stapte, de mannen lieten zich vervoeren op kroegentocht. Naarmate ze beschonkener werden liet de stuurmanskunst - die ook voor een sjees toch wel belangrijk was - het afweten. Op de terugweg was de sjees met inzittenden en al in de Amstel terecht gekomen. Ook zo iets..., de noodzaak zwemmen te leren kenden ze ook niet. Gevolg: de notaris verdronk, zijn kompaan wist zich te redden.



Op 15 augustus 1747 weer een ongeluk met een sjees. We vernemen nu wat een handicap van een sjees was: ze waren hoog en kantelden makkelijk. Bicker Raye hoorde dat veel vaker. Jacob van Rixtel maakte een ritje met zijn sjees die in Muiden echter omviel waardoor Jacob in een sloot viel. Pech voor hem was dat de sloot niet vol water stond maar vol modder waarin hij stikte.

Op 9 september 1751 reed de echtgenote van Jacobus Ploos van Amstel haar man vanaf hun buitenplaats bij Haarlem tegemoet naar Halfweg. In de koets twee vriendinnen en een nichtje. In Halfweg stapte Ploos van Amstel bij de dames in en ging het richting Haar-

- ▲ Zware koetsen voor interlokaal personenvervoer en vracht kwamen in de stad niet verder dan de daarvoor ingerichte wagenpleinen achter de stadspoorten
- ◀ Het lichtste voertuig was de sjees, die de onhebbelijkheid had nogal eens om te vallen

lem. Onderweg schrokken de paarden ergens van en dreigden op hol te slaan. De koetsier trok wat al te ferm aan leidsels waardoor het 'bijdehands' leidsel brak en de paarden juist op hol sloegen. Wagen en al dook de trekvaart in. Gelukkig waren er net twee schuiten in de buurt die onmiddellijk te hulp schoten. Ze werden allemaal gered, op mevrouw Ploos na. Die was zo zwaarlijvig dat ze niet op tijd uit de koets gehaald kon worden en jammerlijk verdronk.

Op 28 januari 1754, om de felicitatieronde van het nieuwe vroedschapslid Mr. Van der Lijn, ontsnapte een bezoeker die dat wilde bijwonen een ongeluk. Het ging om de koets van burgemeester Gerrit Gerritsz. Hooft die gelukkig niet in de koets zat toen die op de Keizersgracht vlakbij de Reguliersgracht door de gladheid in het water schoot. De koetsier werd gered maar beide paarden, fraaie dieren, verdronken.

De proponent Willem Strik had – nog steeds in januari 1754 - een dodelijk ongeval als voetganger op straat zonder inwerking van buitenaf. Hij gleed uit bij de afdaling van een spiegelgladde brug en kwam zo beroerd neer dat hij letterlijk doodviel.

Misschien interessant om te vertellen wat een proponent is? Recent is in de PKN het begrip weer geïntroduceerd. Het gaat om een afgestudeerd theoloog die gerechtigd is te preken maar (nog) niet beroepen is. Strik ondersteunde de dominee van zijn kerk door predikbeurten waar te nemen. Omdat hij ook nog eens duivenmelker was, had hij de bijnaam broeder Witpen gekregen. Bicker Raye slaat kwink!

Het begrip fourgon wordt in het Frans nog gebruikt voor een paardentrailer maar in de 18e eeuw gebruikte Bicker Raye het voor een

kleine vrachtkar met gaffeldissel en twee paarden ervoor. Zo'n combinatie van de 'persiaander' Jan Aritoun knalde in de zomer van 1754 tegen de hamei (buitenpoort) van de Utrechtsepoort en beide passagiers werden uit de wagen gesmeten. Aritoun had slechts lichte verwondingen maar zijn bijrijder sloeg met zijn hoofd tegen een grote steen en werd voor dood naar de kortegaard (politiepost) gedragen. Hij had een grote hoofdwond en overleefde het gebeuren dientengevolge niet.

Met zo'n zelfde fourgon kreeg axsionnist (aandeelhouder) Otto Ruys een ongeval dat hem een zware verwonding bezorgde doordat



► De schans bij de Haarlemmerpoort, een tekening waar een fourgon op voor-
komt, net als op de omslag op pag.55

een wiel van de kar over zijn hoofd reed. Tijdens de rit was een disselboom gebroken en sloegen de paarden op hol. Eerst viel Ruys uit de wagen en even later ook zijn vrouw. Die had echter slechts lichte verwondingen daaraan overgehouden. Onbevredigend is dat Bicker Raye verzuimt om te vermelden of Ruys het overleefde. Een fourgon was licht genoeg dat dit wel het geval zou kunnen zijn.

En dan een ongeluk met de Kamper veerboot, over de Zuiderzee op weg naar Amsterdam. Op 4 mei 1766 was de veerboot onder Schokland in een orkaan terecht gekomen waardoor het schip was omgeslagen. Van de 23 opvarenden kwamen acht om het leven doordat ze onder het schip terechtkwamen. Op 7 mei 'strompelde' de veerboot alsnog de haven van Amsterdam binnen. Onder de overledenen was de burgemeester van Kampen Hermen Jan Roelinck die op 9 mei begraven werd in Kampen.

Alweer een ongeval op een schip, de Breukeler trekschuit waar op



31 oktober 1766 een neef van Bicker Raye, Mr. Pieter van Loon op aanwezig was. Van Loon moest onderweg een plas doen, verliet de roef en raakte aan dek verstrikt in een lijn waardoor hij overboord sloeg. Hij had de tegenwoordigheid van geest op het dek een lijn te grijpen waar hij zich krampachtig aan vasthield. De lijn vierde eerst een heel eind uit voor hij vasthield. Van Loon werd door de pittig snel varende trekschuit door het water meegesleurd. Handje voor handje palmde Van Loon zichzelf naar de schuit toe, waar mede-

- ▲ Toesleden zag het stadsbestuur graag als alternatief vervoer in de stad; ze konden hooguit stapvoets door het verkeer
- ◀ Een trekschuit levert passagiers af bij de overtoom voor het Leidseveer, dat achter de overtoom in de Schinkel bij Plaats Royaal z'n reis in een kaag begon

passagiers hem binnenboord wisten te hijsen. Dat liep wonderwel goed voor hem af.

Interessante mededeling in het dagboek: op 19 maart 1771 lopen de eerste voetgangers door de herbouwde Muiderpoort. Voorlopig alleen voetgangers!

Nog een vermelding die niets met een verkeersongeval te maken heeft, maar wel ernstige gevolgen en een groot aantal doden tot gevolg heeft: de schouwburgbrand van 11 mei 1772. Uit het verslag van Bicker Raye: 's avonds om half negen werd door de Vlaamse Opera de Klucht van de Deserteur gespeeld, toen een koordje van een rekwisiet tegen een lamp (open vuur!) kwam waardoor er brand ontstond. In enkele minuten stond de hele schouwburg in vlammen die in drie uur tijd tot de grond afbrandde. Het vuur werd met 46 á 48 spuiten bestreden. De bezoekers die niet vertrappt werden in de chaos, overleden alsnog een de rook of het vuur.' Dan somt hij een aantal voor hem bekende slachtoffers op, soms kinderen van een jaar of twaalf of nog jonger. De bekendste naam is die van stadsarchitect Cornelis Rauws, de ontwerper van de nieuwe Muiderpoort. Hij hielp bezoekers naar buiten, steeds weer nieuwe en gaf instructies om de brand te bestrijden. Tot hij, voor de zoveelste keer binnen, het instortend dak over zich heen kreeg en het leven liet en met hem nog enkele andere mensen. Bicker Raye plaatst ook kanttekeningen bij het verdwijnen van zoveel juwelen. De overleden mevrouw Teixeira de Mattos zou voor f20.000 aan juwelen omgehad hebben. Verdwenen! Dan nog de bizarre waarneming dat alle horloges van bezoekers binnen hetzelfde kwartier door de hitte waren blijven stilstaan.

Het officiële dodental van de brand bedraagt 18.

- De lijst met dodelijke slachtoffers van de schouwburgbrand op 11 mei 1772
- Rijksmuseum

D E
O R I G I N E E L E , E C H T E , E N W A A R E
L Y S T,

*Van de Persoonen die in den Brand; voorgevallen op den 11de May 1772.
in den SCHOUWBURG tot Amsterdam zyn omgekoomen. En welke
reeds alle gevonden, benevens de tyd wanneer dezelve van onder
de Puin gebaald zyn.*

1. De Heer JACOB DE NEUVILLE VAN LENNEP.	Deze alle, zyn op Dingsdag voormiddag gevonden.
2. Mevrouw CORNELIA BIERENS, Echtgenoot der bovengemelde Heer.	
3. De Heer LOUIS ANDRE.	
4. Mevrouw LUBS gebooren FEITAMA, Huisvrouw van den Heer GOVERT LUBS.	
5. De Dochter van den zelve Heer en Mevrouw.	Donderdag. Vrydag namiddag. Saterdag morgen. Sondag morgen. Sondag middag. Sondag namiddag. Sondag namiddag.
6. De Jonge Heer FRANCOIS VAN OOSTRUM.	
7. De Dochter van ANTHONI WYLAND Waagdrager.	
8. De Heer ABRAHAM DE HAAS.	
9. De Kleermaker van de Troep van NEITZ.	Gevonden.
10. Monfr. BRINKMAN de Toncelmeeſter.	
11. Mevrouw TECXEIRA DE MATTOZ.	
12. De Machinift TEFFERS.	
13. De Jongen Heer PIETER VAN EYK.	
14. De Knecht van de Heer VERHAMME.	
15. De Heer CORNELIS RAUWS.	
16. De Heer JAN DE WOLF.	
17. JOHANNES ROOS, is byna doodgetrapt.	
18. GERRIT KUIK, een Pyp Gaſt.	

NB. 'Er word nog geſuſtineerd, dat 'er gebleeven zoude zyn, eenen JAN VAN HOUTEN. van buiten de Stad van daan, dog men weet niet Precies te bepaalen, of dezelve wel in den SCHOUWBURG geweest is of niet.

A A N M E R K I N G.

Zonderling was het, dat alle de HOROLOGIEN die by de verongelukte Perzoonen gevonden zyn, op half 10 of quartier voor 10 uren zyn blyven ſtil ſtaan, waar uit men beſluit, dat den SCHOUWBURG in minder dan een quart uur, in volle Vlam heeft geweest, en dat door de groote Hitte, dezelve zyn blyven ſtil ſtaan.

NB. Dit koſt één Stuiwer.