

## WAGENDIENSTEN DOOR BORNE

Een archiefstuk in het Historisch Centrum Overijssel (Bron 1) heeft als titel: *1714 Lijste van geleverde paarden en wagens tot transport van zijne Majesteit Koninck van Britanniën en derselvs bagage en van de Princesse van Wallis en van de betalinge daarvoor gedaen volgens de ingekomene certificatiën van de resp(ectieve) gerichten naar Pruisen*. Bezoeken door het koninklijk huis aan, of een tocht door Twente hebben in het verleden diverse keren plaatsgevonden. Het laatste bezoek was in 1999, toen koningin Beatrix Oldenzaal bezocht i.v.m. de 750<sup>ste</sup> verjaardag van de stad.

Op 29 augustus 1878 bezochten Prins Hendrik en zijn vrouw Twente, met een oponthoud in Oldenzaal (Bron 2). Met de komst van de Fransen was ook weer de vrijheid van godsdienst hersteld, hetgeen leidde tot de teruggave van veel kerken. In maart 1809 bezocht Lodewijk Napoleon Twente vanwege de toewijzing van kerken aan de diverse gezindten. Door het geven van staatssteun werden voor diverse religies nieuwe kerken gebouwd. Hij logeerde o.a. op het Huis Ootmarsum. Twintig jaar eerder, d.d. 12 juni 1789 passeerden de prinses van Oranje met de jonge prins en prinses de Courantenpaal bij Oldenzaal (Bron 3).

Aanleiding tot het schrijven van dit artikel was een toevallige vondst in het Historisch Centrum Overijssel van enige aantekeningen betreffende één aspect van wagensdiensten, namelijk de leverantie van paarden en wagens door de bevolking, voor een reis door Twente naar Pruisen in 1714. Het stuk is niet volledig, maar uit gegevens in andere geschreven bronnen is er wel een idee te geven hoe die reis georganiseerd is geweest.

### De Prins

Prins Willem III († 1650) was in 1677 met Mary Stuart gehuwd en daarmee tevens koning van Engeland geworden. Hij overleed, zonder nageslacht, in 1702 na de val van een paard. Willem IV wordt zijn opvolger, dat is de zoon van zijn neef Johan Willem Friso. Willem IV was geboren in 1711 en had als doopnamen Karel Hendrik Friso meegekregen. Hij huwde in 1734 met Anna van Hannover, de dochter van koning George II van Groot – Britannië. Door het overlijden van Willem III in 1702 kwam de Engelse troon ter beschikking van Anna, zuster van Mary Stuart. De prins is in 1714 pas 3 jaar oud. Met de genoemde Prins wordt de dan jonge Willem IV bedoeld, die met zijn ouders naar Pruisen reisde. In 1714 overlijdt Anna



(Stuart) en daarmee komt de Keurvorst van Hannover op de Engelse troon. (Anna Stuart was de dochter van Jacobus II de koning die door Willem III in 1688 van de Engelse troon was gestoten; zij was gehuwd met de Deense prins George die in 1708 overleed; Redactie).

*Willem IV (1711 –1751) met zijn gemalin  
Anna van Hannover (1709-1759)*

### Een bijzonder transport

Prins Willem IV en zijn ouders lieten zich, met een groot gevolg en goederen, in het najaar naar Duitsland vervoeren. Toentertijd ging dat met koetsen voor personen (familieleden, vrienden, beschermers en dienstboden) en karren en wagens voor de overvloedig meegevoerde goederen. Voedsel voor eigen gebruik, ook graan, hooi en stro voor de paarden werd meegevoerd, maar ook het zilveren servies! Een groot aantal vervoermiddelen met de daartoe benodigde paarden, moet als een lang lint door Twente zijn getrokken. Dit zal ongetwijfeld op

dezelfde manier zijn gegaan zoals men gewend was bij het vervoer van een leger zoals door Hondius beschreven (Bron 4). Het is de vraag hoe onze voorouders met (grote verbazing?) naar dit voorbijtrekkend schouwspel zullen hebben gekeken, maar ook hoe onze voorouders door degenen die de reis maakten werden bekeken. Helaas zijn van dit soort transporten door de toenmalige Twentenaren geen beschrijvingen gemaakt, simpelweg omdat de meeste mensen niet konden schrijven. We moeten onze visie daarop daarom beperken tot wat ons overgeleverd is.

Omdat bij deze tocht in 1714 geen wapenen en kanonnen hoefden te worden vervoerd zal de stoet anders zijn samengesteld dan gewoonlijk. Voor een goed verloop van de reis moesten er geregeld paarden gewisseld worden. Omdat de toenmalige wegen, in vergelijking met nu, erg slecht waren, moesten er ook wagens klaar staan om bij uitval de te vervoeren personen en/of goederen over te nemen. Dit betekende dus dat er op diverse plaatsen paarden en wagens klaar moesten staan om ingezet te kunnen worden als dat nodig was. Ook is het mogelijk, en dat valt uit de tekst niet op te maken, dat de paarden als een soort escorte meetrokken en dat de wagens op bepaalde plaatsen geposteerd stonden. Uit andere bronnen (Bron 5) is ook nog op te maken dat bij zo'n doortocht de kerkklokken luidden, dat trompetters bliezen en dat als de stad over kanonnen beschikte, deze saluutschoten afvuurden.

### **Reis in vreedstijd**

Legers die zich over land verplaatsten charterden in oorlogstijd, zonder schadevergoeding, boeren die naast het vervoeren van oorlogstuig en/of voedsel ook veel voedsel in de vorm van graan en hooi en stro moesten leveren. Het kwam niet vaak voor dat, zoals in 1714, zo'n grote groep mensen, geen leger zijnde, door Twente trok. In dit geval, omdat het een dienst aan het staatshoofd betrof, zouden de boeren voor hun aanwezigheid niets betaald krijgen. Toch kregen ze een kleine vergoeding in de vorm van een klein geldbedrag, een potje bier of glaasje sterke drank. Dit was afhankelijk van de vraag of de markerichter geld vroeg of genoeg nam met het laten drinken van een pintje door de boeren.

De boeren waren door hun (gedwongen?) opkomst (op welke manier zouden ze gerecruteerd zijn?) wel vrij van onderhoud van hun wagens, omdat er zich smeden onder de reizigers in de *train* (= stoet) bevonden en omdat men voer voor hun paarden meevoerde. Net als in oorlogstijd waren er vaak ook particuliere wagens nodig voor het vervoer en werd voor elke wagen drie paarden en een voerman aangezocht of gehuurd. De aangezochte voerlui kregen dan 3-4 gulden per dag, waarbij ze zelf voor onderhoud en foerage voor de paarden moesten zorgen. Deze konden bij deze reis toch langs de weg grazen en dat kostte de Staten dus niets.

### **De lengte van de stoet**

Deze was waarschijnlijk kilometers lang. Per wagen met 3 paarden (de koninklijke koets had 6 paarden) werd 10 meter ruimte gerekend. Als de wagens in een aantal rijen naast elkaar trokken, wat vaak wel kon omdat de toenmalige wegen op bepaalde plaatsen erg breed waren, werd de lengte van de stoet dus bekort. Helaas is het onmogelijk aan te geven hoeveel wagens voor dit transport benodigd zijn geweest. Alleen al het feit dat ook een zilveren servies werd meegenomen, geeft al aan dat er ontstellend veel meeding. De toenmalige wegen konden bij lange na niet wedijveren met de huidige. Ze waren van zand en vaak zeer slecht berijdbaar. Het onderhoud berustte bij de marken en dat gebeurde niet altijd even goed. De wegen waren vaak mul of door modder bijna ontoegankelijk. Snel ging dit vervoer niet: gemiddeld kon men

maximaal 4 kilometer per uur afleggen, meestal was dat minder. Omdat de paarden regelmatig moesten worden gewisseld en er gerust moest worden, waarbij tevens kon worden gegeten, kon men maximaal zo'n 30 km per dag afleggen.

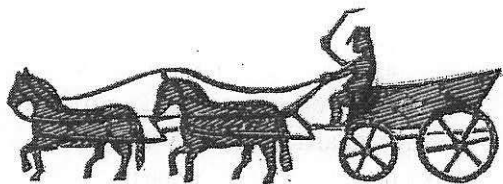
Er is al gezegd dat er zich maar summiere gegevens van deze reis in dit archiefstuk bevinden. Slechts een paar pagina's over de benodigde paarden en het beschikbaar houden van wagens, die de Sallandse en Twentse boeren op bepaalde plaatsen moesten leveren, zijn bewaard gebleven. Omdat er in nagenoeg alle plaatsen in Twente paarden moesten worden gestationeerd, is aan te nemen dat de reisroute niet van tevoren vaststond. Was dit gedaan i.v.m. het weer en dus de toestand van de wegen, om daarom dan een andere route te kunnen nemen? Of was het om het verrassingseffect, zodat eventuele kwaadwillenden zo geen kans tot mogelijke sabotage werd gegeven? De tocht van Het Loo(?) ging richting Deventer. Vanaf Holten staan nagenoeg alle plaatsen die in de driehoek Holten, Ootmarsum en Oldenzaal liggen, met de aantallen paarden en wagens, die de boeren moesten leveren, genoteerd. Niet aan te nemen valt dat de *train* werd gesplitst.

### Gepasseerde plaatsen

Welke plaatsen werden gepasseerd is en blijft voorlopig nog een raadsel. Voor de overnachtingen kwamen geen herbergen in aanmerking. Daarvoor werd een adellijke havezate bezocht, waar ook vaak enkele dagen werd verbleven. Het gezelschap kan via Twickel en vandaar over Zenderen (Weleveld), eventueel Huis Almelo richting Ootmarsum (Huis Ootmarsum) zijn getrokken, maar evengoed over Hengelo (Huis Hengelo), Denekamp (Singraven en Bögelskamp) en Bentheim (Slot Bentheim) verder naar Hannover. Als vaststaand is te veronderstellen dat er op Twickel is gerust en overnacht, vanwege de notitie: *die van Delden, leverden ook paarden op Twickel*. Het is dan dat de boeren op diverse plaatsen, gelukkig voor hen, voor niets waren gekomen. Nogmaals, in de plaatsen of op bepaalde afstand langs de weg moeten boeren met paarden en wagens hebben gestaan om bijstand te verlenen bij uitval van wagens en paarden. Waarom en welke boeren?

### Boeren en paarden

De horige boeren waren vanuit de horigheid verplicht tot het verrichten van wagensdiensten om de hogere klasse bij allerlei gelegenheden hulp in uitgebreide zin te bieden. De oorsprong van het recht om dit te vragen stamt uit de vroege middeleeuwen. Koningen en keizers hadden deze diensten al van de bevolking geëist b.v. bij oorlog, voor het vervoeren van wapens en voedsel. Toen de koningen en keizers ertoe overgingen een gedeelte van hun bezit over te dragen aan edelen en de bisschoppen, kapittels en kloosters, ging dit recht mee. Tijdens en na de reformatie, waarbij de vroegere R.K.-goederen in beslag werden genomen, kwamen veel van deze goederen en daarmee ook de diensten, door verkoop in handen van overheid of particulieren. Zo kreeg de drost, als hoogste rechter en vertegenwoordiger van de landsheer in zijn gebied, ook de drostendiensten die van diverse boeren konden worden gevraagd. In deze diensten moesten behalve aan de "eigenaar" van de dienst (verschillend, van een tweetal per jaar tot één per 14 dagen), op afroep ook werkzaamheden aan de doorgaande wegen in de marke verricht worden. Een dienst kon bijvoorbeeld ook het vervoer van Bentheimer steen naar een te restaureren pastorie zijn of het vervoer van graan naar Deventer.



Voor deze reis van de Prins in 1714 kon iedereen, horig of niet horig, omdat het de landsheer betrof, worden opgeroepen. In het verleden en dan met name tijdens de Hollandse opstand (ook 80-jarige oorlog genoemd) konden boeren voor allerlei werkzaamheden worden gevorderd. Van het opwerpen van schansen tot het slechten van stadsmuren. Ook moesten ze op bevel graan, hooi en stro voor de legers verschaffen zonder daarvoor een vergoeding te ontvangen. Voor dit transport in 1714, lijkt me, zal geen graan, hooi en stro van de boeren gevraagd zijn en zal dit als foerage reeds zijn meegevoerd. Hiervoor waren dus ook weer eens een aantal extra wagens nodig. Het verrichten van een dienst werd gezien als werk voor de landsheer. Vreemd was het dus niet dat voornamelijk boeren voor dit transport werden opgeroepen.

Zoals gezegd werden boeren uit nagenoeg alle Twentse plaatsen opgeroepen. Naamlijsten, behalve die van Enter, zijn helaas niet in het archiefstuk aanwezig. Bij dit transport waren ongetwijfeld een aantal regels van kracht. Naar welke dat waren kunnen we echter alleen maar gissen. Zo zouden deze boeren op een of andere manier een merkteken, b.v. een oranje sjerp o.i.d. hebben moeten dragen, omdat uniformering een veel te kostbare zaak zou zijn geworden. Hoeveel uren hebben ze moeten dienen? Over het algemeen waren de diensten van zonsopgang tot zonsondergang en moest de wagen gedurende die tijd met paard(en) bespannen zijn.

**De duur van de tocht**

De genoteerde data zijn opgeschreven tussen 30 augustus en 15 oktober. Gezien de te overbruggen afstand zou de reis daarom 6 weken hebben geduurd. Dit kan echter niet. Blijkbaar hebben vele boeren dagenlang klaar moeten staan voor het geval dat het de Prins zou behagen verder te reizen. Zo moesten op 31 aug. klaar staan:

*Van Holten naar Deventer 100 paarden (dus 100 boeren uit Holten moesten met hun paard naar Deventer), van Goor op Holten 104 paarden, van Borne op Goor 48 paarden en 10 wagens (elke wagen met 4 paarden bespannen), Ootmarsum op Borne, Delden en op Almelo 146 paarden en 20 wagens.*

Op 3 september: *van Ootmarsum 126 paarden en 27 wagens hebben 2 dagen gewagt.* Het kan ook zijn dat niet alles in één dag werd verplaatst en dat de *train* in stukken werd verplaatst waarbij dus op dezelfde plaats werd overnacht.

**De aantekening van Borne**

De volgende noteringen zijn aangetroffen: *Dd 31 aug: van Borne tot Goor zijn bevragt geweest 48 paarden en 10 wagens. 3 sept 1714: in gereetheid geweest 56 paarden en 13 wagens, op den 5den ontslagen en niet bevragt geweest. 10 sept: Borne na Almelo op Holten 20 losse paarden, sonder vragt. 10 sept: Borne op Goor nogh 52 paarden die dienst gedaan hebben. 13 okt: Borne van Almelo tot Holten hebben dienst gedaan 40 paarden 20 paarden en 4 wagens. Alleen voor de laatste dienst is een vergoeding gegeven aan de onderrichter van Borne en wel drie dubbele Marcken.*

<i>Borne na Almelo tot Holten 20 losse paarden, sonder vragt.</i>	
<i>Borne op Goor. Nogh 52 paarden die dienst gedaan hebben . . . . .</i>	52.
<i>Borne van Almelo tot Holten. 13 Octob. van Almelo tot Holten hebben dienst gedaan van 40 paarden 20 paarden en 4 wagens. . . . .</i>	20.

*Lijstdetail der gereedstaande paarden en wagens.*

### De betaling aan de boeren

De boeren kregen vaak niets betaald, *hiervoor is niets ontvangen noch gheen vereeringh gedaan* (= geen geld of borrel gegeven) en *als alleen dat wel aan een boer of knegt een glas bier, brandewijn of een kleine stuver drinckgelt is gegeven*. Uit de aantekeningen kan worden opgemaakt dat sommige richters wel wat uitkeerden: voor 4 paarden en een wagen 5½ stuiver, voor 42 paarden en 7 wagens 26½ stuiver, voor 98 paarden en 10 wagens fl. 23,12, -, voor 1 span (= 4 paarden) van 8 tot 12 stuivers. Soms kregen de plaatselijke richters een kleine vergoeding. Ook wel eens een bedrag dat de richter aan de boeren diende te betalen. Je komt notities tegen van fl. 1, - ook fl. 2, - (*op 15.10.1714 van Holten op Deventer*) voor een los paard. Van Ootmarsum naar Almelo 156 paarden en 27 wagens en nog 44 paarden, hiervoor ontvangen 75 markstukken *waardig 100 guldens Hollands* (een andere vermelding geeft fl. 1,7 - voor een markstuk).

N.B.: Uitsluitend van Enter is een namenlijst van boeren bewaard gebleven.

Gerard A.B. Nijhuis

### Bronnen

1. Historisch Centrum Overijssel, HCO 3.1/1904
2. Stadsarchief Oldenzaal, OK 404
3. Dagboek van richter Hendrik Jan Bos, Stadsarchief Oldenzaal OK 357
4. Hondius, Regulering van het trainwezen, 1599
5. Dr. T. Velius, Vervolg op de Chronyck der stad Hoorn (1630-1799), Hoorn 1992.

Het zwoare weark is vuur het peerd en vuur het lechte mo'j oe waren

## VAN HOREN ZEGGEN...

### Spanjaard redt sneltreinhalte Borne

Jacob Spanjaard was een man met veel invloed, zoals uit het volgende verhaal blijkt. Op een bepaald moment ging de nieuwe dienstregeling van de spoorwegen in. Hieruit bleek dat de sneltreinen niet meer in Borne stopten. Dit tot grote woede van Jacob, die dan ook spoorslags naar het station ging en scheldend en tierend tegen de chef zei dat hij dat niet nam. De stationschef deelde echter beleefd mee dat hij hierop geen invloed kon uitoefenen. Daarop brulde Jacob: "Geef mij Utrecht aan de telefoon!". Hoe het kon weet niemand, maar na korte tijd kreeg hij de directeur van de spoorwegen aan de lijn. Jacob brieste: "Mijn vertegenwoordigers kunnen hier niet meer in- en uitstappen en dat neem ik niet. Als jij niet zorgt dat de sneltrein hier weer stopt, kun je halte Borne wel opheffen, want dan zorg ik dat mijn arbeiders niet meer met de andere treinen meegaan. Verder zal er geen onsje katoen of ander produkt meer per spoor worden vervoerd!".

Na twee dagen stopte de sneltrein weer in Borne...

Redactie.