

Kijk niet neer op de trekschuit

Ruud Filarski en Gijs Mom:
Van transport naar mobiliteit.
De transportrevolutie, 1800-1900
en *Van transport naar mobiliteit.*
De mobiliteitsexplosie,
1895-2005
Uitgever: De Walburg Pers, resp.
496 en 480 pag., 99 euro per set

Door COR VAN DE HEIJDEN
Nicolaas Beets zette in zijn *Camera Obscura* (1839) zijn tijdgenoten neer als een stel angsthazen, als couponknippende renteniers op sloffen. Van 'vooruitgang' wilden ze niets weten. Een van de mikpunten van zijn spot was de trekschuit. Voor Beets was de trekschuit 'de geschikte bewaarplaats van alle verouderde begrippen, de kweekschool van allerlei gebreken. Er zijn mensen die door te veel in een trekschuit te varen, lafhartig, kruiperig, gierig, koppig en kwelgeesten zijn geworden.' Maar, aldus Beets: er was hoop. 'O Spoorwegen! Heerlijke spoorwegen, komt! Daalt als een tralienet neer op onze provinciën. O vernietiger van alle grote afstanden van



ons koninkrijk. (...) Pas als de Nederlandsche natie langs uwe gladde banen dagelijks door elkander zal geschoten worden als een partij weversspoelen, eerst dan zal er welvaart en bloei en leven en voorspoed in ons dierbaar vaderland heersen.'

Was Nederland in het midden van de negentiende eeuw een in-

gedut land? Historici hebben lang op het door Beets geschetste beeld voortgeborduurd. De voorbije decennia zijn er echter veel detailstudies verschenen waarin vraagtekens bij dit beeld werden gezet. Voor de transportsector is er nu een grondige studie verschenen waarin de auteurs van die vermeende jansaliegeest weinig heel laten.

Ruud Filarski en Gijs Mom hebben, in opdracht van Rijkswaterstaat en in nauwe samenwerking met de Stichting Historie der Techniek, in bijna duizend pagina's (groot formaat en opmaak in twee kolommen) de belangrijkste ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer samengevat. Ondanks de bijna duizelingwekkende hoeveelheid gegevens, behoudt de lezer het overzicht, dankzij de strakke ordening en de heldere analyses. Filarski beschrijft met vaardige pen het ontstaan van de moderne en uitgebreide netwerken van straatwegen, kanalen, spoor- en tramwegen en de verbeteringen aan de ri-

vieren waardoor de binnenvaart zich verder kon ontwikkelen. Hij besteedt veel aandacht aan de gebruikers, de ondernemers en de tegenstanders van de nieuwe vervoermiddelen, het overheidsbeleid en de economische en ruimtelijke effecten. Hij toont aan dat Nicolaas Beets het met zijn tirade tegen de trekschuiten bij het verkeerde eind had.

Filarski stelt dat het Nederlandse kustgebied in het begin van de negentiende eeuw over het beste verbindingstelsel van heel Europa beschikte en dat er voor het personenvervoer lange tijd geen beter, goedkoper of comfortabeler vervoermiddel bestond dan de trekschuit. Hij laat zien dat met de komst van nieuwe vervoermiddelen vooral op 'snelheid' de grootste winst werd behaald. Een reiziger die met de trekschuit van Amsterdam naar Rotterdam wilde moest aan het begin van de negentiende eeuw rekenen op een reistijd van dertien uur, in 1890 was dat twee uur.

Het valt ook op dat de overheid

altijd een zwak heeft gehad voor de spoorwegen. Met het aannemen van de Spoorwegwet van 1860 ging de Nederlandse Staat de spoorwegen financieren. Hij moest dus ook bepalen welke trajecten er werden aangelegd. Toen de spoorwegen in de loop van de twintigste eeuw moesten wedijveren met het busvervoer en (later) de auto, koos de overheid het spoor. In het interbellum nam de concurrentie tussen bus en trein grimmiger vormen aan en klonk de roep om regulering. De overheid trok daarbij de spoorwegen steevast voor: vergunningen voor busdiensten die min of meer parallel liepen aan spoorwegverbindingen werden bijna zonder uitzondering toegekend aan de exploitanten van de betreffende spoorlijn. De betrekkelijk late doorbraak van de auto in Nederland moet, zo schrijft Mom in het tweede deel van *Van transport naar mobiliteit*, naast de gelijktijdige doorbraak van de fiets voor een belangrijk deel op het conto van de overheid geschreven worden.