



UvA-DARE (Digital Academic Repository)

De openbaring: Bok herleest De Vries

Bok, M.J.

Published in:

Nieuwsbrief Faculteit der Geesteswetenschappen, Universiteit van Amsterdam

[Link to publication](#)

Citation for published version (APA):

Bok, M. J. (2013). De openbaring: Bok herleest De Vries. *Nieuwsbrief Faculteit der Geesteswetenschappen, Universiteit van Amsterdam*, 157, 6. <http://www.uva.nl/over-de-uva/organisatie/faculteiten/content/faculteit-der-geesteswetenschappen/over-de-faculteit/nieuwsbrief-en-jaaroverzichten/archief-nieuwsbrief/lijt-archief-nieuwsbrief/lijt-archief-nieuwsbrief/content/folder/nieuwsbrief-157-april-2013.html>

General rights

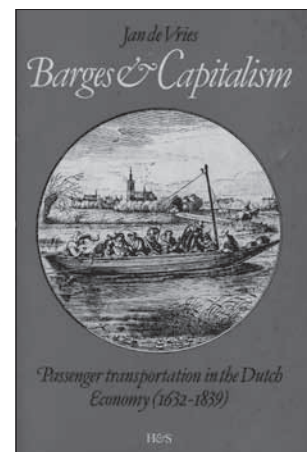
It is not permitted to download or to forward/distribute the text or part of it without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), other than for strictly personal, individual use, unless the work is under an open content license (like Creative Commons).

Disclaimer/Complaints regulations

If you believe that digital publication of certain material infringes any of your rights or (privacy) interests, please let the Library know, stating your reasons. In case of a legitimate complaint, the Library will make the material inaccessible and/or remove it from the website. Please Ask the Library: <https://uba.uva.nl/en/contact>, or a letter to: Library of the University of Amsterdam, Secretariat, Singel 425, 1012 WP Amsterdam, The Netherlands. You will be contacted as soon as possible.

Bok herleest De Vries

Elke maand (her)leest een geesteswetenschapper een belangrijk werk voor het eigen vakgebied. Belangrijk omdat het toonaangevend of baanbrekend was, een grote discussie opleverde, omdat het werk alom erkend is in de canon of juist voor de recensent persoonlijk een openbaring betekende.



Ik was net terug van mijn 'grand tour' door Zuidelijk Afrika toen in 1981 de handelseditie van *Barges and Capitalism. Passenger Transportation in the Dutch Economy, 1632-1839* verscheen. Ik had dus net aan den lijve ervaren wat voor hinderpaal gebrekkig vervoer en transport vormden voor economische ontwikkeling. Uit nieuwsgierigheid besloot ik het boek aan te schaffen.

Ik was meteen verkocht. Jan de Vries reconstrueerde de fascinerende geschiedenis van het eerste goed functionerende en betrouwbare openbaarvervoerssysteem ter wereld: dat met trekschuiten door de laag gelegen delen van Nederland. Bovendien was ik razend enthousiast over de werkwijze van De Vries (geb. Duivendrecht 1943, hoogleraar Economische geschiedenis, Berkeley). Hij baseerde zich op een enorme hoeveelheid op het eerste gezicht doodsaaï bronnenmateriaal (twee eeuwen rekeningen en jaarverslagen van de stedelijke trekvaartondernemingen). Door dat materiaal 'duchtig en langdurig te tuchtigen' wist hij het tot spreken te krijgen. En hoe. Zo rolden uit zijn tabellen, grafieken en formules diepe inzichten in het functioneren van de economie van de Republiek - inzichten die zeventiende-eeuwers zelf nooit gehad hebben.

De eerste moderne trekvaart werd gegraven tussen Amsterdam en Haarlem. Vanaf de zomer van 1632 voeren de schuiten tussen zonsopkomst en acht uur 's avonds stipt elk uur af. De schuiten, door paarden getrokken, legden over een kaarsrecht parcours ongeveer 7 kilometer per uur af. De investeringen van ruim een kwart miljoen gulden werden in hoog tempo terugverdiend en de maatschappelijk opbrengst was enorm. In de zomermaanden werden maandelijks 20.000 tot 30.000 passagiers vervoerd, die in ruim twee uur hun bestemming bereikten. Het massavervoer

van passagiers was geboren. Binnen enkele decennia waren alle steden in het westen van het land met elkaar verbonden door trekvaarten. Tegelijkertijd legden de Friezen en de Groningers een netwerk van trekvaarten aan dat, met de Zuiderzee als scharnier, bijdroeg aan een verdere economische, sociale en culturele integratie van de Republiek. De passagier kon kiezen uit een eerste en tweede klasse (roef of kajuit) en na verloop van tijd werd de dienstverlening verder verbeterd met de introductie van de nachtschuit en de schietschuit (twee paarden, 10 tot 11 kilometer per uur). De tijdgenoten waren opgetogen over de betrouwbaarheid, die onder meer werd bereikt door de schipper flink te beboeten bij vertraging.

Als aankomend historicus was ik vooral opgetogen door de diepere lagen in De Vries' onderzoek. Door de statistische analyse van de maandelijkse en jaarlijkse fluctuaties in de miljoenen op het netwerk afgelegde passagierskilometers kon hij het seizoensritme van de economie, conjunctuurgolven en economische trends op de lange termijn blootleggen. In het voorbijgaan leverde hij ook nog een bijdrage aan het klimaatonderzoek door op een rijtje te zetten hoeveel dagen per jaar de schuiten stillagen omdat de vaarten waren dichtgevroren. Als aanhanger van de 'new economic history' - de stroming binnen de geschiedschrijving die inmiddels enkele als econoom vermomde historici Nobelprijzen heeft opgeleverd - was het De Vries er om begonnen om de bouwtekeningen van het economisch raderwerk te reconstrueren. Hij laat zien hoe de beroemde Weberiaanse rationalisatie van de samenleving al voor de Industriële Revolutie plaatsvond, dat de geboekte economische en maatschappelijke winst het in standhouden van 'onrendabele

lijnen' alleszins rechtvaardigt, dat onvoldoende doordachte publiek-private samenwerking de economische ontwikkeling ondermijnt, enzovoorts. Zelf zag hij als belangrijkste uitkomst dat hij aan de hand van de afnemende passagiersaantallen kon aantonen dat de Republiek tussen 1670 en 1740 een stap terug zette in economische ontwikkeling. De koopkracht van grote lagen van de bevolking nam zo af dat zij het zich niet meer konden permitteren per trekschuit te reizen. Het interstedelijk netwerk desintegreerde en de economische capaciteit raakte onderbenut.

Het boek blijft actueel. Hoe rechtvaardig je bijvoorbeeld de besparingen die een spoorwegbedrijf boekt dat met de regelmaat van de klok treinen laat uitvallen, als aan de andere kant de werkgevers van de passagiers in die treinen schade lijden door productieverlies? En hoe groot is de economische schade als meer dan 10% van de treinen vertraagd is? *Barges and Capitalism* zou verplichte kost moeten zijn voor iedereen die verantwoordelijkheid draagt voor een openbaarvervoersonderneming.

Jan de Vries, *Barges and Capitalism. Passenger Transportation in the Dutch Economy, 1632-1839* (A.A.G. Bijdragen 21, Wageningen 1978, reprint Utrecht 1981; 'on demand'-publicatie, Amsterdam University Press, 2006).

Marten Jan Bok is universitair-hoofddocent Kunstgeschiedenis van de Nieuwere Tijd.