

**p. 327-336 in: Auke van der Woud, Een nieuwe wereld, in
Hoofdstuk 13: Sporen tussen steden**

Zonder mobiliteit geen beschaving

De nieuwe wereld is niet een etiket dat nu op het Nederland van de late negentiende eeuw wordt geplakt. De negentiende eeuw zag die nieuwe werkelijkheid zelf ontstaan, *Eigen Haard* gaf in 1897 een van de vele voorbeelden: 'Overal treinen, in alle steden trams! Een nieuwe wereld!'¹⁰⁸ Het verdwijnen van de oude wereld werd vaak met de komst van de spoorwegen in verband gebracht. Hun verschijning markeerde het ontstaan van een ander soort samenleving, althans in de ogen van degenen die in de late negentiende eeuw terugkeken. Het besef dat de spoorwegen de samenleving fundamenteel hadden veranderd, leefde overal; in Engeland, België en Frankrijk werd het vijftigjarig jubileum van de nationale spoorwegen zelfs als een groot feest gevierd.¹⁰⁹

De verdwijning van de oude wereld en de verschijning van een nieuwe was vergelijkbaar met de dissolving views, de 'nevelbeelden' die door twee gekoppelde projectoren werden gemaakt en waarover De Natuur in 1881 schreef: het beeld van een zomerlandschap werd door een langzame beweging van de hendel die de lichtsterkte van de projectoren regelde, nevelachtig, waarna het beeld opnieuw langzaam scherp werd en er een winterlandschap opdoemde. 'Het effect, dat hierdoor verkregen wordt, is hoogst verrassend en spant steeds de volle aandacht van eiken toeschouwer.'¹¹⁰ De ervaring van verdwijnen en verschijnen van een wereldbeeld was met de komst van de spoorwegen misschien wel vergelijkbaar met die nevelbeelden, ;' maar wie bediende de hendel? Het zou al te simpel zijn om nu naar de smid Stephenson te wijzen, die in 1825 de eerste stoommachine over rails liet rijden. Zijn rol was dezelfde als die van Galvani, die in 1786 door een kikkerpoot werd gesommeerd om de electriciteit te ontdekken. Ook zonder de tijdgeest op te roepen kan wel worden vastgesteld dat de revolutie van de spoorwegen een onstuitbare maar lang niet altijd duidelijke kracht had; 'de vooruitgang' was een van zijn namen. *De Economist* gebruikte die naam in 1863 in de context van de spoorwegen: 'ook Nederland wordt meer en meer in den grooten kring van vooruitgang getrokken.'¹¹¹ In een ander artikel van dat jaar was het blad concreter: 'de spoorweg is een groot economisch feit geworden, hij heeft eene vreedzame omwenteling gemaakt, zoowel in den handel als in het dagelijksch leven. Hij heeft niet alleen de fabriekstad aan de zeeplaats en de hoofdstad aan de dorpen verbonden, ook de burgers van verschillende rijken brengt hij op duizenderlei wijzen tot elkaar.'¹¹²

Contact op duizend verschillende manieren was massacommunicatie en massamobiliteit na 1860: dat was de vooruitgang die met de spoortrein kwam. 'Eindelijk,' schreef de *Stoompost* in 1860 boven een artikel dat naar aanleiding van de Spoorwegwet verscheen. 'Hoe vele bewoners onzer hollandsche, geldersche en daaraan grenzende provinciën zijn er

niet, die slechts Groningen en Friesland bij naam kennen, en wederkeerig door de bewoners dier belangrijke gewesten evenmin gekend zijn.¹¹³ De massale kennismaking van de burgers met hun medeburgers, met de steden en de landschappen van Nederland kon beginnen. De spoorwegen werden echter met om educatieve redenen aangelegd, maar om mobiliteit te verkopen en geld te verdienen. Publiektrekkers werden daarbij erg belangrijk; eeuwenlang hadden lokale evenementen alleen bezoekers uit de eigen stad en streek gekregen, met de komst van het spoor werd de regio veel groter. Dat was al duidelijk voordat de spoorlijn tussen Amsterdam en Rotterdam klaar was; in 1846 werd bericht dat de harddraverijen in Scheveningen een 'zeer aanzienlijk' personenvervoer hadden gegenereerd, de eerste trein die 's ochtends in Den Haag arriveerde, bracht meer dan achthonderd bezoekers."¹¹⁴

'Fraai zomerweder, tentoonstellingen of andere feesten en nieuwe spoorverbindingen, welke tot reizen uitlokken, zijn in den regel als de oor-zaken van toeneming van het reizigersvervoer te beschouwen,' schreef het *Staatkundig en Staathuishoudkundig Jaarboekje* in een analyse van de jaarcijfers van de spoorwegen in 1864."¹¹⁵ In 1865 bedachten de spoorwegmaatschappijen om klanten te werven de 'volkstreinen' of 'pleiziertreinen': op een vaste dag in de week kon met sterk gereduceerd tarief worden gereisd. Met advertenties verleidden de ondernemingen het publiek om op reis te gaan: op alle woensdagen in augustus 1865 vertrok zo'n trein van Amsterdam 's ochtends rond een uur of zeven naar Arnhem, 's avonds om halfacht kwam de schare weer terug. Op andere dagen in augustus reden er volkstreinen tussen Amsterdam en Rotterdam."⁵ Het grote succes van de formule baarde een econoom zorgen omdat 'er onder de volkstreinreizigers, naar mijn oordeel weinigen zijn, die voor zaken van die goedkoope gelegenheid gebruik maken', de meesten spijbelden blijkbaar voor zo'n dagje van hun werk."⁷ In de jaren tachtig konden buitenlanders in Roosendaal bij de exploitatiemaatschappij van het Staatsspoor een goedkoop treinkaartje kopen voor een rondreis door Nederland, en Nederlanders konden tegen een gereduceerde prijs een ticket voor een reis door Italië aanschaffen, 'met groote vrijheid voor den houder, wat de te kiezen route betreft'.⁸

Vooraf nieuwe spoor- en tramlijnen waren een publieksattractie van de eerste orde. Het was geen wonder dat de treinen dan een tijd extra vol waren. Bij de opening van de lijn Arnhem-Nijmegen, in 1879, was net alsof de passagier die het verslag schreef - geen vreemde in deze streek - het landschap voor het eerst zag, of beter gezegd: alsof hij het als nieuw zag:

Hier wordt het ons duidelijk, wat wij misschien niet vermoed hadden, dat de spoorweg Arnhem-Nijmegen rijk is aan de verrassendste vergezichten. Hoe prachtig breidt de heuvelenreeks van Arnhem tot Oosterbeek, met landhuizen en bosschen als bezaaid, zich voor onze oogen uit! In het Oosten ligt Arnhem, in het Westen ontdekken wij [het kasteel] de Doorwerth en de

Duinoog. En als we langs den nog altijd hoogen, langzaam naar de vlakke aflopende spoorwegdijk voortglijden, reikt onze blik al verder tot den Wageningschen berg toe. Een weinig later - de weg loopt nu gelijk met het maaiveld - rust ons oog op de vruchtbare landouwen der Betuwe. Maar te nauwernood hebben we het welvarende Eist eenige minuten achter den rug, of daar begint de weg al weer te stijgen en nu ontrolt zich in het Zuiden een nieuw en schoon panorama. Nijmegen met de daarachter gelegen heuvelen komt uit het verschiep opduiken. Wat ligt de stad daar schilderachtig, van de hoogte der spoorwegbrug gezien!¹¹⁹

De Latijnse oorsprong van het woord 'recreatie' betekent: opnieuw creëren. De mobiliteit gaf de negentiende-eeuwer de mogelijkheid zich een nieuwe wereld te scheppen. Natuurlijk was dat een wereld die door zintuigelijke ervaringen werd opgebouwd - de mobiliteit creëerde de mensensoort die 'naar buiten' ging leven; de beschaving die zich door denken, stille reflectie, devotie en zelfonderzoek ontwikkelde, werd de beschaving van het verleden. De nieuwe beschaving ontwikkelde zich door horen, ruiken, voelen, en vooral door zien en bewegen. Met de spot waarmee de grotestadbewoner naar de plattelander keek, schreef de Hagenaar Johan Gram in 1893 over de dagjes-mensen die zich aan Den Haag vergaapten:

Schaf de kermessen af, maar de pleziertreinen niet, want deze beschaven de menschen en ontwikkelen ze tot wereldburgers! roepen de ... aandeelhouders der spoorwegmaatschappijen uit. Al die bezoekers uit de provincie, met pleziertreinen en retourbiljetten aangevoerd, zijn in de Haagsche straten herkenbaar aan de min of meer vreemde plunje, aan de eigenaardige wijze waarop zij overal stilstaan en met een rechter-van-instructie-oog en de houding van een schatter die ene boedel opneemt, alles aangeluren, bezien en zoo mogelijk betasten.¹²⁰

Spot hielp echter niet om dit verschijnsel grondig te begrijpen. Zoals de provincialen in Den Haag rondliepen, zo wandelden de beschaafde standgenoten van Gram over de Drachenfels of in Londen, en even zintuigelijk registreerde trouwens ook Gram Den Haag en zijn Haagse medemens - hij vertelde zijn ervaringen alleen niet thuis maar in Het Nieuws van den Dag. Het was ook niet zo dat alleen de spoorwegmaatschappijen het over beschaving hadden, of dat ze alleen de boertjes en buitenlui op het oog hadden. Ook De Economist, het vakblad van de economen dat bepaald niet van vrijblijvende culturele bespiegelingen kon worden verdacht, erkende in 1883 dat massamobiliteit een essentieel onderdeel van de Westerse beschaving was geworden. Sterker nog: zonder mobiliteit was er geen beschaving mogelijk.

Waar de maatschappij zich tracht te verheffen boven het laagste peil van ontwikkeling, is de gelegenheid tot verplaatsing, zoowel

der menschen zelve als van de voortbrengselen hunner werkzaamheid op stoffelijk en geestelijk gebied, daartoe de onontbeerlijke voorwaarde. Zonder die gelegenheid geen beschaving, geen verdeeling van arbeid, geen aanvoer van grondstoffen; geen afvoer van producten. Elke schrede voorwaarts op het pad der verstandelijke en stoffelijke ontwikkeling doet de behoefte aan onderling verkeer grooter worden en eischt ter bevrediging daarvan verkeersmiddelen van meer en meer volmaakt aard. [...] De onderlinge betrekkingen tusschen de leden der maatschappij regelen zich weldra geheel naar de werking der nieuwe middelen van verkeer en na korten tijd zijn deze niet alleen onontbeerlijk, maar is zelfs het geregeld bestaan der maatschappij van hen afhankelijk.¹²¹

'Onder de belangrijke vraagstukken, waarin het groote publiek belangstelt, nemen de spoorwegen eene eerste plaats in,' noteerde in 1887 een medewerker van *De Opmerker*, het weekblad van de fabrikanten, aannemers, ingenieurs en architecten, en voegde daaraan toe:

Spoorwegen zijn door de verbetering die zij in de gemeenschapsmiddelen gebracht hebben, een der machtigste middelen van beschaving. [...] De spoorwegen doorsnijden reeds in alle richtingen het grootste deel van Europa en Midden-Amerika, terwijl Azië, Afrika en Australië in het bezit zijn van belangrijke lijnen, die weldra tot in de minst bewoonde streken zullen doordringen, om in de meest verwijderde staten de beschaving voort te planten.¹²²

Spoorlijnen die helpen om de beschaving voort te planten, dat gold niet alleen voor de uithoeken van de wereld maar ook voor grote delen van Nederland, waar de cultuur van de massacommunicatie en de massamobiliteit uit de grote steden ervaarbaar werd. Dat was de nieuwe beschaving van de macht over tijd en ruimte, die de vooruitgang werd genoemd, en die onstuitbaar een vorm van normaal denken werd. Het was geen beschaving die van bovenaf werd opgelegd, maar een cultuur waarnaar velen verlangden zodra ze daar een glimp van hadden opgevangen. In de Memorie van Toelichting bij de tweede Spoorwegwet die in 1875 het secundaire net mogelijk maakte, schreef de regering over de manier waarop naar meer spoorwegen werd uitgezien. Isolement was kwellend; steden, dorpen en regio's wilden ervan worden verlost. 'Alle oorden van het Land, waar spoorwegen ontbreken, tot zelfs zeer kleine en weinig bevolkte plaatsen toe, wenschen in het genot van die versnelde middelen van vervoer te worden gesteld, en waar reeds eene of meer spoorwegverbindingen bestaan, worden nieuwe verbindingen in verschillende richtingen verlangd.'¹²

In 1880 begon het ministerie van Waterstaat, Handel en Nijverheid met de jaarlijkse uitgave van de *Statistiek van het vervoer op de spoorwegen en tramwegen*. Daaruit bleek dat de aantallen passagiers en de omvang

van de vervoerde goederen steeds groeiden. Met zulke statistieken stelde de rijksoverheid de vakpers in staat de feiten te interpreteren en op een breder publiek over te brengen: het was van algemeen belang dat de werking van de spoorwegen zo goed mogelijk werden begrepen. *De Economist*, die al sinds de jaren vijftig de jaarverslagen van de spoorwegmaatschappijen samenvatte en besprak, zag de spoorwegstatistieken als een soort peilschaal van de economie. 'We meenen ons niet aan overdrijving schuldig te maken door de opbrengst der spoorwegen een gevoelige waardemeter van het algemeen welzijn te noemen. Is de bevolking gezond en welvarend in hoofd en leden, bloeien handel en nijverheid, zoo zullen de weekstaten van de opbrengst der groote vervoermiddelen het ten duidelijkste aanwijzen.'¹²⁴

De buitengewoon snelle beschikbaarheid van de transportcijfers bracht een belangrijke verandering in de manier waarop over economische groei en 'algemeen welzijn' kon worden nagedacht. Van oudsher was inzicht op de nationale economie gebaseerd op de jaarlijkse import- en exportcijfers en de scheepsbewegingen in de havens en op de grote rivieren; cijfers die echter vaak met grote vertraging op een rij gezet en gepubliceerd werden, en die daardoor altijd alleen een beeld van het verleden gaven. Ze waren bovendien altijd heel globaal. De vervoersprestaties van de spoorwegen kwamen daarentegen elke week beschikbaar, en ze waren bovendien qua plaats en tijd specifiek. Wie de economie van een regio wilde bestuderen, hoefde niet meer te wachten totdat de provincie eindelijk tijd vond om een overzicht van de plaatselijke jaar- en weekmarkten te maken. De weekstaten van het spoor lieten nauwkeurig zien waar en wanneer mobiliteit was gevraagd, en waarvoor.

De statistieken brachten ook feiten aan het licht over het functioneren van de spoorwegen zelf. De spoorlijn Utrecht-Amersfoort van de NCS gaf aanvankelijk door het tegenvallende aantal reizigers een slecht rendement, maar toen de lijn van Amersfoort naar Zwolle werd doorgetrokken en de verbinding met de Noorderspoorwegen tot stand kwam, bleek de opbrengst tien keer groter te worden: 'deze spoorweg werd dus weder gevoed door de aansluitende lijnen'.¹²⁵ Zo maakten statistieken duidelijk hoe de grote doorgaande lijnen door de regionale lijnen werden 'gevoed'. In Engeland werden de lokaalspoorwegen feeders genoemd. Was het spoorwegstelsel ook zo'n organisme dat volgens eigen natuurlijke wetten groeide en zich als een levend wezen zelf het voedsel aanreikte? Beschikte dat stelsel over de kracht die Nederland onweerstaanbaar in de kring der vooruitgang trok?

Na een worsteling van bijna zestig jaar om het spoorwegstelsel in de Nederlandse context te beheersen en dienstbaar te maken, was er voor politiek Den Haag in 1890 nog niet meer dan een compromis of een schijnoverwinning mogelijk. Het oude geloof dat de mens de heer der schepping is, kon op het gebied van de Nederlandse spoorwegen niet worden bevestigd. Het verwilderde stelsel zou pas later normaal worden gemaakt, maar niet eerder dan nadat ook het handelen en denken van de

mens volgens de wetten van dit stelsel waren genormaliseerd. De ingenieurs hadden dat stadium al veel eerder bereikt, onbewust, want juist zij hielden van de idee dat de mens de baas van de werkelijkheid is. In 1896 schreef een ingenieur over het aantal reizigers dat Amsterdam Centraal Station jaarlijks te verwerken kreeg, vier miljoen. Hij voegde daaraan toe dat dit getal 'bij een goed georganiseerde treindienst nog veel groter kan worden'.¹²⁶ Maar viel er in werkelijkheid wel te kiezen - dwong het spoor niet een steeds beter georganiseerde dienst af, en betere ingenieurs die daar maar voor hadden te zorgen? Het monster leefde en groeide op een geweldige manier. 'De stoom, die overal het particuliere bedrijf door groote ondernemingen verving,' schreef Eigen Haard, 'heeft ook onze kleine vervoermiddelen en verkeersgelegenheden opgeslokt en groote maatschappijen gesticht, die de reizigers in massa vervoeren.'¹²⁷ De stoom: dat was beeldspraak. Maar de feiten waren zichtbaar. De nieuwe wereld was een werkelijkheid van grote maatschappijen die willen opslokken, en van mensen die in massa's leven en bewegen.

De regels van het reizen

Vergeleken met de stroom van reglementen die de overheid na 1850 voor de natte waterstaat produceerde, kregen de spoorwegen in de reeks *Wetten, decreten, besluiten, tractaten op den Waterstaat in Nederland* een bescheiden plekje. Een deel van de wetgevende activiteit ging ook nog niet eens over de spoorwegen zelf, maar over de verklaringen van algemeen nut en de onteigeningen die nu en dan voor de aanleg nodig waren. De betrekkelijk geringe reglementering weerspiegelt de verhoudingen. De exploitatie en het gebruik van de spoorwegen vielen immers voor een groot deel binnen het particulier domein. De rijksoverheid had daar alleen bemoeienis mee voor zover het algemeen belang dat nodig maakte. In de jaren vijftig en zestig van de negentiende eeuw betekende dat slechts dat twee onderwerpen moesten worden geregeld: de veiligheid, en iets dat werd aangeduid als 'de geregelde dienst'. In de eerste decennia van de spoorwegen waren die twee onderwerpen steeds opnieuw toegevoegd aan elke aparte concessie die werd verleend, in 1859 kwam er een wet op 'de dienst en het gebruik der spoorwegen' die de algemene voorschriften voor alle voorkomende gevallen gaf. Een herziening in 1875 voegde artikelen toe die de minister meer greep op de spoorweg tarieven gaven.¹²⁸

De wet regelde de veiligheid van de burger door de kwaliteit van het materieel, van het personeel en van de spoorbaan onder staatstoezicht te plaatsen. De wet was zeer streng voor degenen die spoorwegongelukken veroorzaakten. 'Die zonder opzet gevaar, dat hij had kunnen en moeten voorzien, doet ontstaan voor een trein, wordt gestraft met gevangenis van drie maanden tot één jaar.' De wet was draconisch als er opzet in het spel was. 'Die opzettelijk gevaar doet ontstaan voor een trein, wordt gestraft met tuchthuis van vijf tot tien jaren; zoo verwonding of ander lichamelijk letsel van iemand daarvan het gevolg is, met tuchthuis van vijf tot vijftien jaren; zoo verlies van menschenlevens daarvan het gevolg

is, met tuchthuis van vijf tot twintig jaren.¹²⁹ Veiligheid, zekerheid van have en goed was het fundament van de rechtsstaat.

Het tweede thema, de geregelde dienst, werd door de wet geconcretiseerd met te bepalen dat de minister vaststelde waar stations en haltes moesten komen, en dat een dienstregeling de goedkeuring van de minister nodig had. Alle overige zaken liet de wet over aan het nemen van algemene maatregelen van bestuur. Deze volgden in 1875 en 1876 in twee Koninklijk Besluiten. Beide in de vorm van een Algemeen Reglement: het ene voor de dienst en het andere voor het vervoer op de spoorwegen.¹³⁰ Het Algemeen Reglement dat de dienst op de spoorwegen regelde, bepaalde dat de stationschefs moesten zweren of heilig beloven dat ze de regels loyaal en stipt zouden uitvoeren. Ook de klerken, de portiers, nachtwakers, de bestellers, wegopzichters, wachters, de hoofdconducteurs en de conducteurs dienden voor de kantonrechter de eed af te leggen:

Ik zweer (beloof), dat ik al de pligten, welke de wetten tot regeling van de dienst en het gebruik der spoorwegen en de krachtens die wetten uitgevaardigde algemeene maatregelen van inwendig bestuur en daaruit voortgevloede reglementen en verordeningen mij opleggen, eerlijk en vlijtig zal vervullen. Zoo waarlijk helpe mij God almachtig. (Dat belooft ik).

Het feit dat zelfs de laagst gekwalificeerde werknemers die eed werd afgenomen, is opnieuw een bewijs dat openbare veiligheid en betrouwbaarheid van spoorwegpersoneel van eminent belang werden geacht.

Reglementeren is normaliseren, de stroom van gebeurtenissen en contacten in het publiek domein vrij van storing en stagnatie maken. Artikel i van het Algemeen Reglement voor het vervoer op de spoorwegen luidde: 'De beambten en bedienden van den spoorweg moeten zich bescheiden en beleefd tegenover het publiek gedragen en binnen de aangewezen dienst-grenzen de noodige voorkomendheid in acht nemen.' Ook de reizigers dienden zich goed te gedragen, en de aanwijzingen van het personeel op te volgen overeenkomstig de regels tegen overlast, tegen luidruchtigheid, roken, dronkenschap, mensen met hinderlijke ziektes of met geladen vuurwapens. Het reglement bepaalde welke voorzieningen in het station en de wachtkamers voor de veiligheid en de regelmatige dienst nodig waren, zoals een stationsklok en een geschilderde naam van het station, die vanuit de trein goed zichtbaar op de muur moest staan. Het reglement vertelde hoe laat de wachtkamer open- en dichtging, en in welke maanden de kachel er brandde: van 1 november tot 15 april. Het verplichtte de stationschef of diens plaatsvervanger bij elke aankomst en vertrek van een trein aanwezig te zijn.

Het reglement bepaalde hoe de spoorbaan veilig moest worden gemaakt, met hekken en sloten, met een verbod om in de berm te graven of daar bomen te planten, en met seinen. Voor de veiligheid van de treinen gaf het reglement bepalingen voor de verlichting aan de voor- en achterkant, en voor de snelheidslimieten - de sneltrein reed maximaal 75 kilometer per uur, tegen 1900 werd de snelheid naar 100 kilometer per uur opgetrokken. De beveiliging van de overweg vergde ook specifieke hulpmiddelen, en een bijbehorend genormaliseerd gedrag: 'zolang de openbare overwegen afgesloten zijn, worden de rijtuigen, de paarden en het vee op een afstand van vijf en twintig meter van het hek, de ketting of den sluitboom gehouden'.

Ook het in- en uitstappen van de reizigers ging volgens de regels. Er waren regels voor de bevoegde instantie die de portieren mocht openen en sluiten, en voor het type waarschuwingssignalen die voor het vertrek werden gegeven. Vrouwen die alleen reisden, konden als ze daar prijs op stelden in speciale vrouwenwagens plaatsnemen, het was voor mannen verboden om daar te komen. Koffers, mantel- en reiszakken, hoedendozen en kleine kisten werden uiterlijk tien minuten voor vertrek tegen een reçu afgegeven en na aankomst afgehaald. Honden, vogels en andere levende dieren werden in kooien als vracht vervoerd. Stoffen die spontaan konden ontploffen of ontbranden, werden niet meegenomen, zoals buskruit, knalzilver, knalgoud, nitroglycerine, geladen vuurwapens of patentspringkruit - dynamiet. Ether, nafta, Hoffmanns druppels moesten in bolle glazen flessen worden aangeboden die met zemels of zaagsel in sterke kisten waren verpakt. Zwavelzuur, bijtende soda, vernissen, absolute alcohol, teerolie, benzine, geest van salmiak werden in mandflessen getransporteerd. Giftige stoffen als rattenkruid, gele arsenicum, koningsgeel of opperment, scherven kobalt of vliegensteen gingen in dubbele kisten of vaten, beide van banden of hoepels voorzien, de binnenste met linnen beplakt, en nooit in de buurt van voedsel opgeslagen. Verse huiden, pezen, beenderen en andere goederen die een onaangename reuk verspreidden en afschuw verwekten, werden goed ingepakt, behalve als ze een volle wagonlading vormden. Lijken werden meegenomen mits ze in een luchtdichte kist lagen en door iemand met een geldig plaatsbewijs werden begeleid.

De treinen creëerden een massamobiliteit die tegelijk voor een individu een uitzonderlijke manier van reizen was, elke keer opnieuw de vreemdste reis uit de geschiedenis. Elke keer een optocht, een theater, tot 1880 bij avond met kaarsjes verlicht. Wagens alleen met vrouwen, wagens met mannen, allemaal rokers; wegens brandgevaar had elke pijp volgens het reglement een dop. Wagens met stevige zachte banken, kussens van zeegras of paardenhaar, tussen 1 november en 15 april brandde hier de verwarming. Dat was de eerste klas: grote heren, deftige dames, ruisende kleren, voorname gebaren.

De tweede klas: de fatsoenlijke burgers, mensen met hoeden. De derde klas was van het volk, de mensen met hoofddoeken en petten (de slappe

vette hoeden hoorden bij jagers of vissers, mannen van het vrije veld). Het volk reisde daar zonder weelde, op harde banken van hout met zeildoek bekleed. Tussen november en maart groeiden er de ijsbloemen op de ramen: welkom in het paleis van Koning Winter, uw verwarming is misschien een stoof.

Het verlangen naar snelle massamobiliteit werd direct na de komst van de spoorwegen een kenmerk van de Westerse beschaving. Toch bestonden er ook opmerkelijke verschillen: de snelste infrastructuur aller tijden bleef in Nederland wat traag. Het lag niet aan de gekozen techniek. Een kenner van de internationale spoorwegen zocht in 1880 de oorzaak in 'de flegmatische kalmte bij het reizende publiek en de spoorbeambten.'¹³¹ Uit zijn betoog bleek dat de efficiënte Engelse spoorwegen de hoogste norm waren, met het efficiënte Engelse spoorwegpersoneel dat geen woord te veel zei, de gedisciplineerd en zeer zelfstandige Engelse reizigers, en de Engelse sneltreinen die hun naam alle eer aandeden. In Nederland was de situatie bij het spoor anders. Het personeel behandelde de reizigers als hulpbehoevenden, vanwege veel tussenstops schoot de sneltrein niet op, bij elke halte hadden reizigers en spoorwegbeambten blijkbaar alle tijd van de wereld. In Nederland werd zelfs een locomotief flegmatisch. Om tijd te winnen denderde de trein in Engeland en Duitsland het station op hoge snelheid binnen, daarna werd op volle kracht geremd. In Nederland kwam een trein echter langzaam tot stilstand, doordat de machinist bij het benaderen van een station al ver van tevoren de vaart eruit liet lopen.¹³²

In Nederland was de machinist een schipper die zijn schuit stil naar de kant laat glijden. Nederland was geen land met vulkanische energie; energie in Nederland was alchemie van aarde, lucht en water.