

## In een diligence zaten .....

Men moet alles leren in het leven: praten, lopen, lezen, schrijven, autorijden en ook reizen. Ja zeker reizen is iets dat wordt aangeleerd en hoe jonger er mee wordt aangevangen, hoe gemakkelijker het is.

Mij is duidelijk geworden dat jij Jan als kleuter op dit vlak reeds jouw leerschool moet hebben gehad, want jouw reizen in ruimte en tijd zijn voor zover ik weet ontelbaar. Met name het aantal reizen in een klein tijdsbestek, namelijk die door een museum, heeft daarbij een speciale voorkeur. Zozeer zelfs dat -in ieder geval in Nederland- er weinig musea meer te vinden zijn waar jij niet bent geweest.

Dit is voornamelijk als gevolg van het feit dat je een brede historische belangstelling hebt. Deze beperkt zich namelijk niet tot de bekende feiten zoals de historie van de wiskunde en de genealogie, maar spreidt zich zoals ik heb bemerkt ook uit tot de historische geografie en de kartografie. Gebieden die in mijn interesse-sfeer liggen.

Het ontwikkelingspatroon van plaatsen en steden met uiteraard hun vestingswerken (je woont ten slotte niet voor niets in Naarden) geniet je warme belangstelling. Vaak hebben we over een oude gravure of over de kaart van Amsterdam gebogen gestaan om weer eens een ander deel van de stadsuitbreiding te bekijken.

Ook moet ik denken aan de kaart "routes en parkeren" in Amsterdam die ik aan mijn muur heb hangen (een relict uit vroeger tijden), en die een duidelijk beeld geeft van de de parkeermogelijkheden voor vrachtauto's en bussen in deze stad alsmede van de infrastructurele ontwikkeling. Hoewel deze inmiddels wat is verouderd (1986) kan daarop toch een heel goede indruk worden verkregen van de wijze waarop de aanleg van de aansluiting van de A1 op de ringweg tot stand zou worden gebracht, alsmede van de op- en afritten naar de Watergraafsmeer. Vanwege de onduidelijke verkeerssituatie met weg-omleggingen, en de aanleg van viadukten en afslagen, kwam je -zo herinner ik mij- namelijk regelmatig langs om op de kaart controleren hoe de definitieve structuur er uit zou komen te zien.

Het vervoer per auto is wel voor je van belang, meer waarde hecht je echter aan een goede openbaar vervoerverbinding. De dagelijkse afstand naar je werk legde je doorgaans immers per openbaar vervoer af. Dat geschiedde niet zo zeer per trein, maar per Parimaribo-streekbus en het laatste stukje vanaf de Middenweg te voet.

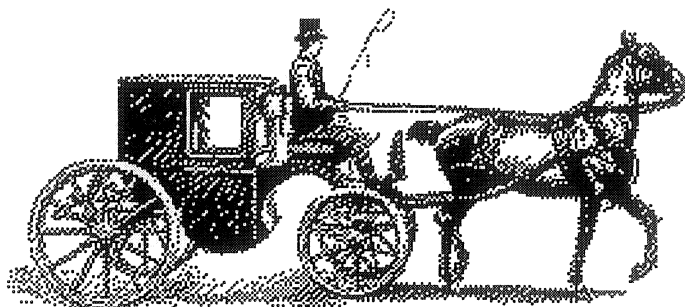
Namens het WCW ben je altijd een voorvechter geweest richting de Gemeente Amsterdam voor de realisatie van een betere openbaar

vervoerverbinding naar ons complex. Het moet je dan ook bijzonder veel genoegen schenken dat je nog juist voor je afscheid van ons neemt, de vruchten van dat schier oneindig overleg hebt kunnen plukken en hebt kunnen profiteren van de proef met de spitsbus(je) van het Gemeentevervoerbedrijf, zodat de voettocht door de WCW-tunnel op de Kruislaan achterwege kan blijven.

Tja, de ontwikkelingen staan niet stil, je dagelijkse reis is nu volledig per openbaar vervoer mogelijk. Als je daarbij eens stilstaat dan moet je erkennen dat er ten aanzien van het reizen per openbaar vervoer in de historie enorme ontwikkelingen zijn geweest. Ik denk in dit verband terug aan de regels uit een versje:

In een diligence zaten  
Negen mensen bij elkaar  
't was een dag van grote hitte  
En de lucht was drukkend zwaar....

Toch lag daar niet de oorsprong, want hoeveel eeuwen hebben negen of meer mensen in een diligence of een ander openbaar vervoermiddel over de wegen gereden? .... Niet meer dan een paar.



Eeuwen, tientallen eeuwen lang is het reizen een aangelegenheid van het individu geweest dat zichzelf daartoe de middelen en de vervoermiddelen moest verschaffen.

Een pelgrimstocht naar Rome, een bezoek aan Wenen, studiereis naar Florence, een diplomatieke missie naar Lissabon? Men had de keuze tussen de eigen voeten, het eigen paard of de eigen koets. Overheid noch particuliere ondernemingen stonden klaar met vervoermiddelen. De verplaatsing van stad naar stad en van land naar land was ieders persoonlijke zaak.

Weliswaar bezat Iran in de dagen van koning Darius al zijn beroemde postdienst, maar die moet worden opgevat als een privé-postbedrijf van de koning en niet als een "public utility". Met Darius rennende postpaarden reisde uitsluitend dienstpost. Wagens met lieden die ergens een contract gingen afsluiten of een familielid bezoeken werden immers niet door hen getrokken. Het waren de paarden des konings.

Het westen ziet pas in de zestiende eeuw een schuchter begin van het loonvervoer, de eerste exploitatie van een transportmiddel ten behoeve van het algemeen nut op bepaalde trajecten en op bepaalde tijden.

In Nederland -dat ligt gezien de waterrijkdom voor de hand- was het toen nog niet de postkoets, maar het binnenschip dat het publiek bediende. Kort na 1500 kreeg Amsterdam vaste diensten op Utrecht en Hoorn, een eeuw later pas werd het op deze wijze met Dordt verbonden. Het betrof hier een gecombineerd personen- en vrachtvervoer. Het eigenlijke passagiervervoer begon hier iets later met de trekschuit, het ideale vervoermiddel voor een tijd die nog geen haast kende of wenste.

Niet overal echter waren zo vele en zulke goede waterwegen als bij ons en zo kreeg ook de reiswagen zijn kans. In de zeventiende eeuw ziet men de reiswagendiensten zich over Europa verbreiden. De "Guide de Paris" van 1746 geeft een lijst van 43 plaatsen, waarop reiskoetsen voor acht personen -met zes paarden bespannen- geregelde diensten onderhielden.

Lang beheersten koets en trekschuit nog het weg- en waterwegverkeer. Goethe en Heine, Andersen en Dickens, Shelley en Byron reisden per diligence, maar zoals in het begin van de vorige eeuw het stoomschip de zeiler kwam verdringen, zo deed ook het stoompaard met het postpaard. Geen horenstoten meer van vrolijke postillons, maar bel en fluit van een trein die met een snelheid van 35 kilometer per uur de wereld in angstige verbazing bracht.

Ongeveer een eeuw geleden verdreef de trein de postkoets van de weg. De spoorweg nam grotendeels de taak als verkeersweg over. Maar de geweldige technische en industriële ontwikkeling van de negentiende eeuw joeg het goederen- en personenvervoer dusdanig omhoog dat aan het eind van die eeuw de verkeersweg opnieuw bevolkt kon worden door een nieuw vervoermiddel, die echter op zijn beurt de spoorweg niet verdrong.

Een goede 75 jaar is de auto nu oud. Van een hobbelend vehikel met bel en toeter is hij uitgegroeid tot het renpaard en vrachtpaard van de weg. Wat betreft het personenvervoer heeft deze in de vorm van de

autobus zelfs de verdwenen diligence in gemotoriseerde vorm doen herleven.

Autobus (een samenvoeging van automobiel en omni[uit het latijn:voor allen]-bus) is een zeer gewild vervoermiddel voor jou. Niet alleen voor de dagelijkse gang naar het CWI, echter ook in de vakantie maak je er gebruik van. Je kent de bus dan ook in vele maten en verschijningsvormen: van de luxueuse touringcar met airconditioning waarmee je door het Italiaanse kultuurlandschap zoefde, tot een veertig jaar oud vehikel (waar in het gangpad naast de chauffeur een grote bult aanwezig was als uitsparing voor de motor) waarin je door het socialistische Bulgarije voorthobbelde.

Een andere nog jongere loot aan het vervoersfirmament is die van het luchtvervoer. Wie kent er niet de race van de "Uiver" die in de dertiger jaren een luchtbrug over de hele wereld tot stand deed komen. In de jaren na de tweede wereldoorlog is het vracht- en passagiersvervoer door de lucht pas echt massaal op gang gekomen. Tegenwoordig is het een doodgewone zaak dat men voor een vakantie met een luxueuse Jumbo naar een ander continent vliegt of dat men voor een vergadering in Parijs op een dag even op en neer gaat.

De laatste jaren is het zelfs mogelijk gebleken om tegen betaling van een aanzienlijk geldbedrag (en het volgen van een intensief trainingsprogramma) een reis met een raket cq. space shuttle te maken. Hadden onze overgrootvaders en -moeders dat ooit kunnen denken? Voor hen was de postkoets of diligence al zo'n geweldige kilometerverslinder.

Het is gelukkig mogelijk om herinneringen aan deze vervoermiddelen op te halen door het bezoeken van enige musea in den lande. Vele ken je er al van. Ik raad je er echter één in het bijzonder aan, namelijk het Autotron in Rosmalen. Daar behoeft je niet slechts in nostalgisch gemijmer te verzinken, je kunt zelfs in een echte oldtimer rijden. Bovendien is het mogelijk om een verbinding met de toekomst te leggen door een bezoek aan het 'Huis van de Toekomst', waar het wonen en leven in de 21ste eeuw aanschouwelijk wordt gemaakt.

Jan, ik raad je aan het Autotron nog eens te bezoeken (overigens *wel* vanaf NS-station 's-Hertogenbosch, maar *niet* vanaf NS-station Rosmalen te bereiken), en ik wens je verder heel veel genoegen met het uitoefenen van je vele hobby's, een zeer goede gezondheid en hoop dat we in contact zullen blijven. Met groeten

Guus Hardeveld Kleuver.