

Van Trekvaarttechnologie naar Spoorwegtechnologie

WANTJE FRITSCHY

Enkele kanttekeningen bij hoofdstuk VIII van J. de Vries, 'Barges and Capitalism. Passenger Transportation in the Dutch Economy, 1632-1839', *AAG-Bijdragen*, XXI (1978)¹.

In *AAG-Bijdragen*, XXI (1978) publiceerde de Amerikaanse economisch-historicus Jan de Vries een fascinerende studie over de (sociaal-) economische betekenis van de opkomst, bloei en verval van het Nederlandse trekvaartennetwerk. In deel I ervan biedt hij een helder inzicht in het nieuwe en unieke van dit vervoersysteem en stelt hij de vraag aan de orde vanuit welke mentaliteit het totstandkomen van een dergelijk vervoersysteem, waarmee voor het eerst een regelmatig vervoer gegarandeerd werd, te verklaren valt. Voorts gaat hij in op de economische en sociale kenmerken van het trekvaartvervoer. In deel II komt de, uit economisch oogpunt voor de hand liggende vraag aan de orde in hoeverre er hier al sprake was van een rationeel georganiseerd kapitalistisch bedrijf, ofwel een rationeel georganiseerd openbaar nutsbedrijf. Op ingenieuze wijze past hij de theorie van het ondernemersgedrag toe om deze veronderstelling te toetsen en aan de hand van de uitkomsten van dit onderzoek kan hij tegelijk ook het verval van het trekvaartbedrijf verklaren. Voorts gaat hij in dit deel in op de gevolgen van de aanwezigheid van deze verouderde trekvaarttechnologie voor de overgang naar een nieuwe vervoerstechnologie, een spoorwegnet. In deel III tenslotte gaat hij de mogelijkheid na om schommelingen in de trek vaarteeconomie te beschouwen als een aanwijzing voor trends in de totale economie. Zowel de 'secular trend', cyclische schommelingen, als seizoenschommelingen passeren de revue. De bloei en het verval van het trekvaartbedrijf brengt hij tot slot nog in verband met het bestaan van een geïntegreerd stedelijk systeem in de zeventiende eeuw en het verval en de desintegratie daarvan in de achttiende eeuw. Al met al kan De Vries' studie een schoolvoorbeeld genoemd worden van het vruchtbaar gebruik van economische theorie, naast historisch bronnenmateriaal van vaak kwantitatieve aard, met als resultaat nieuwe en belangwekkende inzichten in de geschiedenis².

Bekendheid met literatuur en bronnen betreffende de vroegste spoorwegaanleg in Nederland, een bekendheid die van De Vries, gezien het onderwerp van zijn artikel, geenszins vereist kon worden, geeft mij niettemin aanleiding tot het plaatsen van enige kanttekeningen bij dat gedeelte van zijn artikel, waarin hij in het bestaan van dit unieke, goed ontwikkelde trekvaartennetwerk een verklaring ziet voor het trage op gang komen van de spoorwegaanleg in Nederland. Aan het slot van zijn Summary vraagt hij zelfs nog eens speciale aandacht voor dit gedeelte en hij vat het belang ervan als volgt samen: 'We have here a

1. Met dank aan Peter Boomgaard, Paul Rusman en Jan de Vries zelf voor hun opmerkingen.
2. In het tweedejaaronderwijs sociaal-economische geschiedenis aan de VU te Amsterdam heb ik het met veel plezier als zodanig gebruikt.

clear illustration of the problems of technological obsolescence and structural inertia that confront 'pioneer' economies' (361)³.

Uit het voorgaande moge al duidelijk geworden zijn, dat de hiernavolgende aantekeningen geenszins bedoeld zijn als pleidooi voor het gebruik van bronnen in plaats van theorie. Enerzijds wordt met deze kanttekeningen alleen het waarschijnlijk door niemand bestreden belang van een geïntegreerd gebruik van beide onderstreept. Anderzijds wordt daarnaast wel ter discussie gesteld of de door De Vries gekozen theorie relevant is voor het verschijnsel dat hij er in zijn studie mee wil verklaren.

In paragraaf 3 van het betreffende hoofdstuk VIII wijst De Vries er om te beginnen zelf op, dat, in het geval van de eerste Nederlandse spoorweg van Amsterdam over Haarlem, Leiden en Den Haag naar Rotterdam,

the new mode of transportation proved so superior to the trekschuit and the coach alike, that it almost immediately forced these venerable services to retreat to the provision of local services (232).

Hij wijst er verder op dat de eerste tot stand gekomen spoorwegen, gericht als deze waren en bleven op personen- in plaats van op goederenvervoer, een rechtstreeks substitueert vormen voor de trekvaarten, die eveneens vrijwel uitsluitend bestemd waren voor personen- (en brieven-)vervoer. Het goederenvervoer geschiedde immers niet per trekschuit, maar per beurtschip.

Vervolgens vestigt hij de aandacht op de trage voortgang van de spoorwegaanleg in Nederland. Hij herinnert eraan, dat het armzalige spoorwegnet van Nederland tot 1860 reeds lang beschouwd wordt als een weerspiegeling van de economische stagnatie van Nederland in de eerste helft van de negentiende eeuw, en hij constateert:

Even after discounting the special physical obstacles to railroad construction in the Netherlands, the slowness of railroad construction, and with it the slowness of economic growth, is striking and in need of explanation (232).

Hijzelf gaat, zoals hierboven al is gezegd, de verklaring voor die traagheid zoeken in de 'economie impact of an obsolete industry'.

Merkwaardig genoeg geeft hij er al aan het begin van zijn betoog blijk van, dat hij zich goed realiseert, dat 'the existence of the trekvaart gave potential entrepreneurs and investors one great advantage: information about the market', en dat 'it is no accident that the first route ran precisely parallel to the most heavily traveled trekvaart' (234). In Engeland gold voor de eerste spoorweg van enige omvang, de lijn Manchester-Liverpool, trouwens exact hetzelfde. Maar vervolgens relateert hij dan het belang van deze constatering met de opmerking dat 'the remaining implications all tended to raise obstacles to railroad development' (234). Hij wijst op twee obstakels.

Ten eerste neemt hij aan, dat de belanghebbenden bij het oude vervoermiddel zich tegen de introductie van het nieuwe hebben verzet en hij veronderstelt dan, dat dit verzet extra effectief was, doordat, gezien de organisatiestructuur van het trekvaartwezen, naast de schippers ook de gemeentebesturen belang bij het trek vaartbedrijf hadden. Deze laatste

3. De door hem voor dit gedeelte gebruikte theorie speelde ook al een rol in de bundel F. Krantz en P. M. Hohenberg, ed., *Failed Transitions to Modern Industrial Society. Renaissance Italy and Seventeenth Century Holland* (Montreal, 1975) ('Commentary Holland', J. de Vries, 57).

veronderstelling lijkt me echter onjuist. Inderdaad hadden schippers adressen aan de koning gezonden, waarin ze hem er op wezen, dat ze 'hun schrale broodwinning zullen verliezen' en 'in armoede zullen worden gedompeld', als er een spoorweg komt, en ze verzochten Zijne Majesteit om 'goedgunstig te verhoeden dat zoo veel Huisgezinnen ten onder worden gebracht', voor het geval hij inderdaad van plan was de spoorwegondernemers de gevraagde concessie toe te staan⁴. Inderdaad adviseerden de burgemeesters van Amsterdam en Rotterdam desgevraagd negatief ten aanzien van het spoorwegplan Amsterdam-Rotterdam, wat in het geval van de burgemeester van Amsterdam volgens de indiener van het plan, W. C. Brade, mogelijk zou kunnen samenhangen met diens commissariaat van het pakschuitenveer op Rotterdam. Maar de burgemeester van Haarlem achtte het plan, hoewel ook hij op bezwaren voor de schippers en de te verwachten achteruitgang der tollens wees, zeer wenselijk voor zijn stad. En, wat toch het belangrijkste is, de houding van de burgemeesters van Amsterdam en Rotterdam bleek uiteindelijk bij de besluitvorming geen gewicht in de schaal te leggen⁵. Het argument van de rijkdom aan waterwegen werd voorts in de pers en in de Tweede Kamer aanvankelijk zeker gebruikt door tegenstanders van spoorwegaanleg, maar ook hier blijkt het weinig effect op de besluitvorming te hebben gehad. In feite speelde in deze discussies bovendien de Rijn en het goederenvervoer daarop een veel belangrijker rol dan het trekvaartennetwerk en het personenvervoer. 'We hebben geen spoorweg nodig, want we hebben de Rijn', heet het in de discussie over het eerste plan voor een spoorweg in Nederland, de Rijnspoorweg van Amsterdam naar Keulen. Het goederenvervoer over de Rijn werd onder meer verzorgd door de Nederlandsche Stoombootmaatschappij (NSM) te Rotterdam, die in die tijd slecht rendeerde. De met spoorwegzaken belaste waterstaatsingenieur B. H. Goudriaan berekende in 1833 de kosten per ton per uur met verschillende middelen van vervoer en kwam tot de volgende uitkomsten:

kanalen	f0,030
spoorwegen met stoomwagens	f0,049
rivier met paarden	f0,051
spoorweg met paarden	f0,059
rivier met stoomsleper	f0,061
gewone wegen	f0,524 ⁶ .

Een spoorweg zou de concurrentie met het door de NSM aangeboden goederenvervoer te water dus waarschijnlijk wel aangekund hebben. En het verzet van Gerhard Moritz Roentgen van de NSM tegen het plan voor de spoorweg van Amsterdam naar Keulen heeft wellicht inderdaad mede bijgedragen tot de mislukking van dit plan. Zelfs in dit geval is het voor mij echter nog de vraag hoe groot de rol was die dit verzet in feite gespeeld heeft. Een factor waaraan mijns inziens in de bestaande literatuur onvoldoende aandacht is besteed is bijvoorbeeld de volstrekt inadequate wetgeving op de naamloze vennootschap op dat moment⁷. Van verzet van gemeenten tegen spoorwegaanleg in verband met het bestaan van trekvaarten blijkt niet zo veel. In Utrecht, een knooppunt in het trekvaartennetwerk, gin-

4. ARA, ministerie van binnenlandse zaken, 3e afdeling waterstaat, no. 2427 D 171, 15 juni 1835.

5. De op deze besluitvorming betrekking hebbende stukken zijn te vinden in het ARA, *ibidem*, no. 2432, november 1834-november 1835.

6. *Ibidem*, no. 2427, 10 oktober 1833.

7. Voor details hierover zie mijn artikel over 'Spoorwegaanleg in Nederland en de rol van de staat, 1831-1845', dat ik binnenkort hoop te publiceren.

gen al in 1834 stemmen op om Utrecht tot centrum van het spoorwegnet te maken⁸. En men zou kunnen vermoeden dat de talloze verzoeken van niet-trekvaartgemeenten om aan een spoorweg aangesloten te mogen worden als een tegenwicht tegen eventueel verzet van trekvaartgemeenten konden functioneren.

Het tweede obstakel dat De Vries meent waar te nemen is 'anticipated competition' (234). Hij haalt een dichtregelje aan uit de *Zamenspraak tusschen de Spoorwegen en de Trekschuit*. ..., 'Wat ik mij buigen? Ik die jaren/ Ja eeuwen heb mijn baan bevaren' en hij suggereert, dat alleen 'in retrospect these words appear as the bravado of someone facing defeat' (235). Ten onrechte veronderstelt hij, dat de tijdgenoten dat niet zo zagen. Uit de bronnen blijkt duidelijk, dat men er zonder meer van uitging, dat spoorwegaanleg onvermijdelijk werkloosheid voor de schippers van de trekschuiten zou betekenen en verlies van de in het schippersbedrijf gestoken kapitalen. Dat bleek al enigszins uit de hierboven aangehaalde brief van de schippers van de trekschuiten tussen Amsterdam en Haarlem. Het blijkt bijvoorbeeld ook uit een verzoek uit 1840 van het ministerie van binnenlandse zaken aan de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij om de schippers van het trekschuitenveer Den Haag-Delft zo mogelijk een betrekking bij de spoorweg aan te bieden⁹.

Als bewijs voor zijn veronderstelling haalt De Vries de tariefstelling van de spoorwegondernemers aan:

The operators of the first railroad apparently did not take their victory over the trekschuit for granted. They felt compelled to set the third class exactly equal to the trekschuit fare (235).

De tarieven van de spoorweg waren echter niet uitsluitend het resultaat van de bedrijfseconomische taxaties van de spoorwegondernemers: er werd namelijk van hogerhand een maximumtarief vastgesteld¹⁰. De overweging die bij deze tariefstelling van regeringswege de belangrijkste rol speelde was, dat in de tarieven zichtbaar moest zijn, dat het bij spoorwegondernemingen, waarop immers de wetgeving op de onteigening ten publieke nutte van toepassing was verklaard, om een zaak van 'algemeen nut' ging. Goudriaan, die de regering ook in deze moest adviseren, was daarom onder andere van mening, dat de prijs van de laagste klasse zo gesteld moest worden, dat de minder gegoeden voor 1/3 minder per trein zouden kunnen reizen dan per diligence¹¹. Nergens blijkt uit de bronnen, dat de spoorwegondernemers concurrentie van de trekschuit vreesden. Men gaat er zonder meer van uit, dat de trekschuit bij de spoorwegaanleg zal verdwijnen. Van belang is steeds het door De Vries ook zelf gesignaleerde verschil tussen personen- en goederenvervoer. Ten aanzien van het goederenvervoer meende men inderdaad niet met het vervoer te water tussen Amsterdam en Haarlem te kunnen concurreren. Daar werd dan ook zonder meer van afgezien: bij de aanleg van de spoorlijn Amsterdam-Haarlem en ook bij de andere lijnen van de HIJSM werd aanvankelijk totaal niet in goederenemplacementen voorzien. Ook aan de volgens De Vries bewust bescheiden gehouden tariefsverhoging van 12% enkele jaren later, konden dus slechts in beperkte mate bedrijfseconomische overwegingen ten grondslag liggen, wederom omdat de regering eenvoudig geen hogere tarieven toestond.

8. *Algemeen Handelsblad*, 5 april 1834.

9. Notulenboek HIJSM (aanwezig bij de NS, Utrecht), deel I, 27 augustus 1840.

10. Zie de 'Actes van Concessie ten gunste van de HIJSM van 1 juni 1836 en 22 juni 1840', afgedrukt in E. van Citters en J. C. A. van Rosendaal, *Verzameling van wetten, besluiten enz. betreffende de spoorwegen in Nederland, 1832-1859* (Den Haag, 1877).

11. ARA, ministerie van binnenlandse zaken, 3e afdeling waterstaat, no. 2427, 8 februari 1836.

De tarieven werden de spoorwegondernemers niet opgelegd door het bestaan van een trekvaartennetwerk, zoals De Vries veronderstelt, maar door de staat. De ondernemers zelf waren daar weinig enthousiast over en mopperden over

eene soort van afwijking van het gewone regt, dat de regering bij een tarief de hoegrootheid bepaalt van de tollèn en de vrachten, welke door bijzondere personen met vrijen wil aan een bijzondere onderneming betaald zullen worden voor een gebruik dat niet gedwongen is¹².

De 'expansie' van de vraag naar trekschuitvervoer tot $\pm 10\%$ van de derde klas-markt na de tariefsverhoging van de HIJSM zal de spoorwegondernemers weinig zorgen gebaard hebben, alleen al gezien de toen aanhoudende stijging in het uitgekeerde dividend¹³. Maar De Vries constateert zelf ook al 'that the trekschuit was capable of achieving even this modest amount of competitive success for only a short period' (236).

De Vries eindigt zijn betoog dan met de constatering

that all of the disadvantages to railroad construction caused by the existence of a trekvaartennetwerk were temporary. The obstacles may have delayed the first railroads, but did not affect at all subsequent projects. Consequently, the slowness of railway construction can only partially be explained by these factors (237).

Mijn conclusie moet echter zijn, dat de traagheid van de Nederlandse spoorwegaanleg, ook die van de eerste spoorwegen, zelfs niet gedeeltelijk door de door De Vries besproken factoren verklaard kan worden.

In de hierna volgende paragraaf van hetzelfde hoofdstuk (VIII.5) gaat De Vries in op 'the general economic impact of the railroad as a transport innovation' (237). Hij refereert aan economisch-historici, die gewezen hebben op het ontbreken van een 'growth inducing impact of the railway once in operation' (237), een inzicht dat hij verderop in deze paragraaf toetst door de werkelijke bijdrage van de Nederlandse spoorwegen aan de economie te kwantificeren met behulp van het, sinds Fogels artikel over spoorwegen en economische groei, ook in de economische geschiedenis welbekende 'social saving'-concept.

Alvorens hier op in te gaan, wil ik eerst bestrijden, dat het ontbreken van deze 'growth-inducing impact' verklaart, waarom er in Nederland zo weinig belangstelling was om in spoorwegen te investeren (237). Uit de bronnen blijkt namelijk zeer duidelijk, dat, al voor de periode waarin er zelfs maar sprake had kunnen zijn van economische groei tengevolge van spoorwegaanleg, spoorwegaanleg ook in Nederland zeker niet zonder meer door investeerders als onaantrekkelijk beschouwd werd. Er zijn vóór 1860 vele spoorwegplannen door particuliere ondernemers ingediend¹⁴ en sinds 1836 is het voor Nederlandse spoor-

12. *Ibidem*, no. 2432, december 1835.

13. Zie J. M. Jonckers Nieboer, *Geschiedenis der Nederlandse Spoorwegen* (2e dr.; Haarlem, 1938) bijlagen.

14. Zie hiervoor de artikelen van mevr. M. Hartgerink-Koomans over spoorwegen in Nederland: 'Handelsbetrekkingen en spoorwegverbindingen in de eerste helft der 19e eeuw; plannen tot spoorwegbouw in de Noord-Oostelijke provincies, 1845-1854', *Economisch historisch jaarboek*, XXVI (1956) 1-72; 'Amsterdam, Rotterdam en de Rijnspoor, 1830-1856', *Bijdragen voor de geschiedenis der Nederlanden*, XIII (1958) 17 vlg.; 'Een spoorlijn voor Nederlands Limburg', *ibidem*, XVII (1962-1963) 89-138; 'De Zuiderlijnen. Opzet en bestrijding der spoorlijnen beneden de grote rivieren', *Economisch historisch jaarboek*, XXX (1965) 1-76.

wegondernemers in principe geen probleem meer om, hetzij binnenslands, hetzij buitenslands, het benodigde kapitaal bij elkaar te krijgen¹⁵.

In het falen van deze plannen speelde vooral de tegenstand van grondeigenaren, en dus niet zozeer die van trekschuitschippers en gemeentebesturen, een belangrijke rol. De zeker tot 1851 volstrekt inadequate onteigeningswetgeving vertraagde de spoorwegplannen aanzienlijk, waardoor aandeelhouders vaak niet meer bereid of in staat waren om aan de oproep voor de stortingen te voldoen, of ze joeg de spoorwegondernemers op buitensporig hoge kosten, waardoor ze voortijdig failliet gingen. Het schrijnendste voorbeeld daarvan is wel dat uit 1845 van spoorwegondernemer Balkema van de Overijsselsche Spoorwegmaatschappij geweest¹⁶. De regeringspolitiek ten aanzien van spoorwegaanleg was in deze jaren gebaseerd op een wel zeer star economisch-liberalisme, dat met name werd gepropageerd door Thorbecke. De staat beleed met de mond de zegeningen van het particulier initiatief, maar speelde in feite een rol die de aanleg van spoorwegen via particulier initiatief volledig frustreerde. Dat gold niet alleen voor de hierboven al genoemde onteigeningswetgeving, op de grondige herziening waarvan al sedert de aanleg van de eerste spoorlijn werd aangedrongen, maar bijvoorbeeld ook voor haar handelwijze ten aanzien van het verlenen van concessies en de daaraan verbonden voorwaarden¹⁷. En dit alles, terwijl er over de wenselijkheid van het tot stand komen van een spoorwegnet op zichzelf, blijkens de in het parlement gevoerde discussies, bij regering en volksvertegenwoordiging weinig twijfel meer bestond. Dit spoorwegnet kwam uiteindelijk inderdaad pas tot stand, toen Thorbeckes tegenspeler Van Hall (die in de jaren dertig als advocaat de eerste particuliere spoorwegondernemers intensief had bijgestaan) staatsaanleg van spoorwegen had weten door te drukken. Maar het is onjuist om te zeggen, dat vóór die tijd 'royal and government initiatives were required in order to make even the very slow progress in railroad construction that was achieved' (237). Willem I heeft zich de aanleg van de Rijnspoorweg via slinkse manoeuvres toegeëigend, terwijl - naast anderen, die misschien inderdaad niet serieus genomen konden worden - een particulier als de gerenommeerde Amsterdamer Alewijn, die in 1831 ook al betrokken was geweest bij het eerste, maar mislukte plan voor deze spoorweg, zich met andere aanzienlijke kooplieden tezelfdertijd alsnog bereid had verklaard de aanleg ervan op zich te nemen. Zelfs de Rijnspoorweg ging in 1845, overigens op even slinkse wijze¹⁸, toch nog in particuliere handen over en verder waren alle spoorwegplannen tot 1860 particuliere initiatieven, die echter op de hierboven aangegeven wijze gefrustreerd werden. Nu hadden spoorwegondernemers in Engeland weliswaar met vergelijkbare problemen te kampen. De noodzaak van spoorwegaanleg met name voor goederenvervoer was daar echter veel groter, niet zozeer doordat er een geringer aantal waterwegen was dan in Nederland, want in de achttiende eeuw werd in Engeland een zeer groot aantal kanalen gegraven¹⁹, alswel door de veel verder voortgeschreden industriële ontwikkeling. Er is dus mijns inziens sprake van een omgekeerde voorstelling van zaken. Het is niet zo, dat de

15. Fritschy, 'Spoorwegaanleg'.

16. Zie Hartgerink-Koomans in *Economisch historisch jaarboek*, XXVI (1956).

17. *Ibidem*, 70.

18. Fritschy, 'Spoorwegaanleg'.

19. Zie H. J. Dyos en D. H. Aldcroft, *British Transport. An Economic Survey from the 17. Century to the 20.* (Leicester, 1969) 81-110. NB Deze kanalen aanleg had blijkbaar geen 'penalty-of-the-pioneer'-effect, terwijl in dit geval zelfs het in de kanalen gestoken kapitaal vaak nog niet eens als afgeschreven kon worden beschouwd (cf. 522, hierna).

traagheid in spoorwegaanleg samenhangt met het feit, dat de bestaande spoorwegaanleg de economische ontwikkeling onvoldoende stimuleerde (een te geringe 'growth-inducing impact'), maar ze hangt wel samen met het feit dat de bestaande economische ontwikkeling spoorwegaanleg onvoldoende stimuleerde. Initiatieven waren er genoeg, maar de economische noodzaak (met name het fabrikantenbelang) kon in Nederland nog onvoldoende tegenwicht bieden tegen de volstrekt ontoereikende ideeën die er binnen het staatsapparaat over de gewenste gang van zaken ten aanzien van spoorwegaanleg bleken te bestaan. Theoretisch lijkt mijn kritiek op deze voorstelling van zaken misschien het entameren van een kip/ei-discussie, maar, in een situatie waarin er (nog) geen sprake is van een nationale planning van de economie in dit opzicht, moet in de praktijk de industriële push blijkbaar eerst sterk genoeg zijn, wil het particulieren lukken om de bestaande institutionele moeilijkheden te overwinnen. Ook in Nederland ontbrak trouwens bij de eerste spoorwegplannen de stimulans van industriële zijde niet. Regout was betrokken bij het eerste plan voor de Aken-Maastrichtse Spoorwegmaatschappij. De textielabrikanten de gebroeders Salomonson speelden een stimulerende rol bij de plannen voor de Overijsselsche Spoorwegmaatschappij, en zelfs bij het duidelijk op personenvervoer gerichte lijntje Amsterdam-Haarlem waren Haarlemse fabrikanten de eerste intekenaren²⁰.

Als mijn conclusie ten aanzien van dit punt juist is, dan is het in feite voor het probleem dat hier aan de orde is dus niet meer van belang om de 'general economic impact of the railroad as a transportation innovation' te kwantificeren. De Vries doet dat, zoals gezegd, met behulp van het 'social-saving'-concept, en hij laat zien, dat de 'social saving' van spoorwegen in Nederland gering was door de aanwezigheid van het trekvaartennetwerk: het 'consumers' surplus' voor met name de grote groep mensen met lage inkomens was laag. Zoals uit het voorgaande al duidelijk zal zijn geworden, ben ik van mening, dat de trage totstandkoming van een spoorwegnet in Nederland niet veroorzaakt is door het feit, dat er al zo'n goede voorziening voor het personenvervoer was, wat het bedoelde lage 'consumers' surplus' bij spoorwegvervoer veroorzaakte, maar door politieke irrationaliteit, of zo men wil ideologische verblinding, binnen het staatsapparaat, en de geringe industriële ontwikkeling van Nederland, die uitgebreide spoorwegaanleg ten behoeve van goederenvervoer nog niet tot een onontkoombare noodzaak maakte.

Nu gaat het De Vries er in zijn laatste paragrafen weliswaar niet meer in de eerste plaats om de traagheid in spoorwegaanleg te verklaren. Hij is uiteindelijk het meest geïnteresseerd in de wat hij noemt 'indirect retarding effects of the obsolete technology' (247), dus in de relatie tussen het bestaan van het trekvaartennetwerk en de stagnatie van de gehele Nederlandse economie in de negentiende eeuw. Maar in de 'penalty-of-the-pioneer'-theorie, die hij vervolgens aan de orde stelt, en met name in de door hem gebruikte technologische variant daarvan, zoals die geformuleerd werd door Ames en Rosenberg²¹, gaat het toch weer wel bij uitstek om het verband tussen de geringe 'social saving' ('costreduction impact', 247) van de spoorwegen in Nederland en de trage overgang naar de nieuwe spoorwegtechnologie. Tegen de wijze nu, waarop De Vries Ames' en Rosenberg's uitwerking van deze theorie gebruikt, zijn mijns inziens bezwaren in te brengen, die het aldus veronderstelde verband tussen de geringe 'social saving' en de trage totstandkoming van spoorwegen in Nederland ondergraven. Het ging Ames en Rosenberg om een onderzoek naar

20. De Haarlemse textielabrikanten Poelman en Prévinaire.

21. *The Economic Journal*, LXXIII (1963) 13-31.

'the logic and plausibility of arguments for delay or failure of obsolete economies to invest in modern technology'. Dit betreft niet alleen de onwilligheid om verouderde kapitaalgoederen af te schrijven, zoals men misschien zou kunnen denken. De Vries geeft zelf aan, dat dat in Nederland nauwelijks een rol speelde bij de overgang van trekvaart- naar spoorweg-technologie. Maar het gaat er om, aldus De Vries' weergave van Ames' en Rosenbergs artikel, dat economieën die al in ruime mate begiftigd zijn met een oude technologie (aangeduid als economieën in situatie B) hogere transitiekosten en/of geringere kostenreducerende voordelen hebben bij de overgang naar een nieuwe technologie (situatie C), dan economieën die in het geheel nog niet over een dergelijke technologie beschikken (situatie A). Van hogere transitiekosten is in het geval van een overgang van trekvaarttechnologie naar spoorwegtechnologie geen sprake, maar 'the cost-reducing impact of the new technology was clearly much less for Holland than for A-type economies' (247).

Mijn bezwaren betreffen ten eerste de wijze waarop De Vries een 'logische en plausible' verklaring gelijk stelt aan een historische verklaring, ten tweede zijn weergave van het artikel van Ames en Rosenberg en ten derde het gebruik van Ames' en Rosenbergs uitwerking van de 'penalty-of-the-pioneer'-theorie op zich, voor een verklaring van de traagheid in spoorwegaanleg in Nederland.

1) De wijze waarop De Vries een logische en plausible verklaring in het onderhavige geval gelijk stelt aan een historische verklaring getuigt mijns inziens van een volstrekt onredelijk geloof in de rationaliteit op alle niveaus van een door vrije ondernemingswijze productie gekenmerkte economie. Hij lijkt te geloven in een soort 'invisible hand', die er zorg voor draagt, dat een economie de overgang naar een nieuwe technologie niet maakt, zolang de transitiekosten daarvoor te hoog zijn of de 'costreduction impact' te gering is. Als Adam Smith over een 'invisible hand' spreekt, maakt hij aan de hand van het marktmechanisme duidelijk, hoe het mogelijk is dat deze werkt. De Vries geeft echter niet aan, hoe zo'n 'invisible hand' in zijn geval kan werken.

2) Bij lezing van het artikel van Ames en Rosenberg bleek me, dat deze auteurs zelf niet in de bovenbedoelde val gelopen zijn. Zij maken namelijk een onderscheid tussen de toepassing van de 'penalty-of-the-pioneer'-theorie op bedrijfsniveau en op nationaal niveau, een onderscheid waaraan De Vries voorbij gaat. Ze formuleren drie versies van de theorie, een 'zwakke' (als er zowel voor A als voor B sprake is van een overgang naar C, dan zal het A minder tijd gekost hebben om C te bereiken, dan het B gekost zal hebben om van A naar C te komen), een 'gematigde' (als A en B tegelijk beginnen met de overgang naar C, dan zal A C eerder bereiken dan B) en een 'strengere' (A zal de overgang naar C wel maken, B niet)²². De Vries maakt voor zijn artikel, merkwaardig genoeg, gebruik van de 'strengere' versie²³. Ames en Rosenberg werken deze versie uit op bedrijfsniveau. Deze uitwerking overtuigt omdat de rationaliteit van de beslissing om niet over te gaan op een nieuwe technologie, als de daarvoor benodigde transitiekosten groter zijn dan de te verwachten kostenreductie, in dat geval gelocaliseerd kan worden in het brein van het bedrijfsmanagement. Waar Ames en Rosenberg spreken over 'firm A' en 'firm B', spreekt De Vries, die deze uitwerking overigens letterlijk overneemt, echter zonder nadere toelichting over 'two economies A and B' (247). Dit is mijns inziens om de eerstgenoemde reden ongeoorloofd.

22. Voor de omschrijving van A, B en C zie hierboven.

23. Het zou mijns inziens meer voor de hand gelegen hebben om de 'zwakke' versie te kiezen.

En wat te denken geeft: zodra rationaliteit op nationaal niveau ten aanzien van spoorwegaanleg in 1860 een rol kan gaan spelen, omdat Van Hall een wet indient die de aanleg van spoorwegen aan de staat opdraagt, komt er een beslissing tot stand, die tegengesteld is aan wat volgens de verklaringwijze van De Vries logisch en plausibel zou zijn.

3) Wat verderop in hun artikel gaan Ames en Rosenberg ook wel over op het nationale niveau. Het te verklaren probleem wordt dan 'why new firms are not formed', immers: 'an economy may progress by having new firms replace old firms' (25, 24). Dit is nu juist het probleem dat De Vries wil verklaren: waarom ontstaan er geen vervoersondernemingen die investeren in de nieuwe spoorwegtechnologie? De crux zit hem volgens Ames en Rosenberg bij dit probleem in de 'freedom of entry'. Ze wijzen er op, dat 'it is sometimes argued that early starters develop rigidities which affect not only firms but also freedom of entry' (26). En wat verderop formuleren ze dit nog algemener:

It may be argued that movement along any historical growth path involves the introduction of rigidities and resistances and thereby reduces an economy's capacity to accommodate itself to further change (28).

De 'rigidities' en 'resistances' waar het hen dan in de eerste plaats om gaat zijn 'resistances to resource allocation'. Hiervan is in De Vries' geval geen sprake. Het bestaan van een trekvaartennetwerk betekende in geen enkel opzicht een belemmering voor het beschikbaar komen van de voor spoorwegaanleg benodigde produktiefactoren. Het enige element uit De Vries' studie dat wijst op een belemmering van de 'freedom of entry', die in relatie staat tot de aanwezigheid van de verouderde trekvaarttechnologie, is mijns inziens de door hem aangehaalde tegenwerking van gemeentebesturen. Hierboven heb ik al aangegeven dat de rigiditeit van gemeentebesturen, voor zover daar al sprake van was, naar mijn mening geen rol heeft gespeeld in de trage totstandkoming van een spoorwegnet, en dat de 'rigiditeit' bij de regering, die wél een rol speelde, niet in relatie stond tot het bestaan van een trekvaartennetwerk. Aan het enige element uit zijn betoog, dat bruikbaar zou zijn voor een toepassing van het artikel van Ames en Rosenberg, hecht De Vries zoals we hierboven (520) al zagen, uiteindelijk ook zelf niet eens zo heel veel belang, terwijl hij wel zeer veel betekenis hecht aan juist dat gedeelte van hun artikel, dat voor zijn betoog niet bruikbaar is.

Generalisatie van de rationaliteit van het individuele ondernemersgedrag tot een collectieve rationaliteit, een rationaliteit op nationaal niveau, lijkt me in het onderhavige geval niet toegestaan, omdat het niet gaat om het omzetten van bedrijven met een verouderde technologie in bedrijven met een nieuwe technologie, maar om het investeren in geheel nieuwe bedrijven, die van begin af aan op de nieuwe technologie gebaseerd zullen zijn. Transitiekosten en kostenreducerende voordelen kunnen bij het totstandkomen van de beslissing daartoe geen rol spelen. Het enige waar het in dat geval om gaat is de rentabiliteit van de nieuwe onderneming *sec*, bij de calculatie waarvan wel rekening zal moeten worden gehouden met de concurrentie, die er eventueel nog van de op de oude technologie gebaseerde bedrijven te verwachten valt. We hebben gezien dat deze in het geval van spoorwegondernemingen en trekvaartbedrijven vrijwel te verwaarlozen was. Neemt men een op de rationaliteit van het individuele ondernemersgedrag gebaseerde theorie als uitgangspunt ter verklaring van de gang van zaken ten aanzien van spoorwegaanleg in Nederland, dan is de aanwezigheid van het trekvaartennetwerk, dat immers informatie over de potentiële markt voor het spoorwegvervoer verschafte, een voordeel in plaats van een nadeel (zie ook pagina 517 hierboven). De paradox in De Vries' slotparagraaf: 'The problem of the railraad was

that it fit all too well into the Dutch economy of its time' (245), verliest daarmee, haar zin, waarmee overigens zijn verdere constatering ten aanzien van de aard van Nederlands economische achterlijkheid, hun zin en belang nog niet verloren hebben.

Het verschijnsel van de trage spoorwegaanleg in Nederland kan mijns inziens niet verklaard worden uit de aanwezigheid van een verouderde trekvaarttechnologie. De economische theorie van het ondernemersgedrag biedt in combinatie met de historische bronnen wel aanknopingspunten voor de omgekeerde conclusie: zonder trekvaartenetwerk en de massavraag naar vervoer die erdoor ontstaan was, zou de spoorwegaanleg in Nederland nog trager van de grond gekomen zijn, dan nu in feite het geval is geweest.

Recensies

H. F. van Panhuys, e.a., ed., *International Law in the Netherlands* (2 dln.; Alphen a/d Rijn: Sijthoff en Noordhoff, 1978 en 1979, xxiv + 537 en xx + 388 blz., ISBN 90 2860 108 2 en 90 2860 169 4).

Het nieuwe handboek over het internationale recht in Nederland is te danken aan het initiatief van de in 1976 overleden Leidse hoogleraar H. F. van Panhuys. Het is tot stand gekomen onder auspiciën van het interuniversitair T. M. C. Asser Instituut voor Internationaal Recht. Aan de realisering van deze beide delen - er zijn drie delen voorzien - werkten zestien auteurs mee. De behandelde aspecten zijn: zee en waterwegen; deelneming aan het internationale rechtsverkeer (sluiten van verdragen; erkenning); internationale organisaties (VN, Benelux, Europese integratie); strafrecht (supranationale aspecten; uitlevering); vreedzame beslechting van geschillen (onder andere ontwapening). Het spreekt vanzelf dat een historicus als recensent niet alle auteurs - allen erkende specialisten op hun vakgebied - recht kan doen wedervaren. De lezers van de *Bijdragen* zullen in eerste instantie ook meer geïnteresseerd zijn in voorlichting over de eerste afdeling van het handboek, welke ik tot nu toe verzwieg: 'Past to present'. De editoren zijn zo verstandig geweest niet in het euvel te vervallen waaraan zovele juridische handboeken en dissertaties mank gaan: het geven van een oppervlakkig historisch inleidinkje - liefst beginnend bij de Germanen. De uitgevers hebben er de voorkeur aan gegeven een flink stuk ruimte te geven aan de geschiedenis en daarvoor ook professionele historici aan te trekken.

Dat besluit zal ook wel zijn ingegeven door de aard van de stof. Meer dan dat bij andere sectoren van het recht het geval is, heeft de historische dimensie bij het internationale recht actualiteitswaarde. (Bij andere juridische vakgebieden is het belang van die historische dimensie overigens ook nooit afwezig. Uit de werken van de grootste Nederlandse beoefenaren van de rechtwetenschap is dat ook zonneklaar - zie E. M. Meijers en Paul Scholten. Dat is ook de reden waarom de historische component in de opleiding tot jurist-wetenschapsbeoefenaar een onmisbaar en gewichtig element is). Immers daar spelen, in een wat haar fundament betreft maar langzaam veranderende constellatie, verdragen en precedentes, oude adagia en rechtsregels een voornamelijk rol in rechtsvinding en beleid. Het is dan ook niet verwonderlijk dat we in de niet-historische bijdragen veel verwijzingen naar oude verdragen vinden. Al moet gezegd worden dat men daar veelal niet vóór 1815 heeft teruggegrepen. De regelingen van het congres van Wenen zijn een begrijpelijk startpunt als het gaat om de ontwikkeling van de moderne Nederlandse rechtsstaat en zijn betrekking met andere staten.

De vier historische bijdragen die de eerste afdeling vormen zijn gevarieerd van aard: C. G. Roelofsen, 'The Netherlands until 1813: International Aspects' (I, 3-42); C. B. Wels, 'The