

# De ontzettende macht van de spoorwegbaan

Boekhandel en spoorwegen 1839-1891

PIETER C. GOODIJK

In zijn opstel 'Varen en rijden' roept Nicolaas Beets in 1837, als in Nederland de eerste spoorwegen aangelegd worden, dit razendsnelle vervoermiddel aan met hooggespannen verwachtingen:

Zoo daar op u ook onaangenaamheden en jammeren zijn, zij zullen den tijd niet hebben ons te bereiken, wij, geen gelegenheid om ze gewaar te worden!

Maar komt! komt, heerlijke spoorwegen! Daalt als een tralie-net neder op onze provinciën!

Vernietigers aller groote afstanden! versmaadt de kleine afstanden van ons koninkrijkje niet!

Ja; laten de zangen onzer dichters het weldra in verrukte tonen uitgalmen:

'De spoorweg kwam, de spoorweg kwam!'

Laten de zakdoeken onzer schoonen u toegewuifd worden, de eere- en gedenkpenningen onzer Munt u tegenrollen!

Dan eerst als de Nederlandsche natie, langs uwe gladde banen, dagelijks door elkander zal geschoten worden als een partij weverspoelen, zal er welvaart en bloei en leven en spoed in ons dierbaar vaderland heerschen!'

'Welvaart en bloei en leven en spoed' laten op dat moment nog veel te wensen over. Zo ook in het boekbedrijf. Terugblikkend noteert de uitgeverin-ruste A.C. Kruseman een halve eeuw later: 'Tot in het midden van deze eeuw, vóór de uitvoering der spoorwegen, had de boekhandel al heel weinig, en dan nog wel zeer gebrekkige gemeenschapsmiddelen.' Kruseman legt uit dat het publiek nauwelijks werd voorgelicht en dat er werd gewerkt met een omslachtig systeem van tussenpersonen. En:

Omdat er zoo weinig uitkwam en de vrachten zoo opliepen, zag men op tegen de kosten van vervoer, werd de langzame maar goedkoopste weg van beurtschip of pakschuit verkozen boven de

diligence, en werden bestellingen verzameld dagen, soms weken lang, totdat er een pakje van bijeen was, niet om per post, maar om bij gelegenheid, of bij het zoogenaamde maandgoed, verzonden te worden. Zoo kon het soms in de buitensteden twee volle maanden duren eer een particulier ontving wat hij bij zijn boekverkoopster besteld had. En men onderwierp zich daaraan met lijdzaamheid, omdat dit nu eenmaal niet anders kon en de concurrentie onder de boekverkoopsters te weinig was dan dat men bij een ander kon wachten wat de een niet gewoon was te doen. [...]

En het publiek, hoe gaarne het ook vlugger bediend ware, schikte zich in dezen slakkengang; men mocht er soms over klagen, maar men had geen moed tot afdoende maatregelen.<sup>2</sup>

Dat Kruseman de verbetering van deze toestand direct in verband brengt met de opkomst van de spoorwegen, geeft aanleiding om in kort bestek na te gaan hoe uitgevers en boekhandelaren hebben ingespeeld op de ontwikkeling van het treinverkeer.

20 september 1839. De eerste Nederlandse trein rijdt van Amsterdam naar Haarlem. Nog geen maand later herinnert de Haagse uitgever en boekhandelaar K. Fuhri aan die gebeurtenis in het *Nieuwsblad voor den Boekhandel*.<sup>3</sup> Hierin brengt hij het vermeende verval van zijn branche in verband met de in Nederland algemeen geuite klacht over stilstand en achteruitgang, waar Beets ook al op gezinspeeld had. Maar Fuhri brengt er ook een en ander tegenin.

Zo zijn er volgens hem op dat moment veel meer boekhandelaren actief dan voorheen. En het kwaliteitsverlies van de Nederlandse boekhandel is betrekkelijk als men het ziet in het licht van de sterk toegenomen geleerdheid in het buitenland. Bovendien: wat is de Nederlandse consumptiepositie in vergelijking met grote buurlanden als Frankrijk, Duitsland en Engeland? En er is nog iets. Delven leesgezelschappen en -bibliotheken niet het graf van menig boekhandelaar? Fuhri antwoordt volmondig:

Neen! Deze nieuwe verschijnselen in den Boekhandel stel ik in sommige opzichten eenigermate gelijk met de verschijning der Spoorwegen en Stoomboten, waarover zich voerlieden en schippers, doch vruchteloos, beklagen.

Hij concludeert dat de stoomvaart, de spoorwegen en de boekhandel zich alledrie zullen moeten voegen naar de wensen van het publiek.

Fuhri had een vooruitziende blik; uitgevers en boekhandelaren konden het belang van de spoorwegen nauwelijks overschatten. In de loop van de negentiende eeuw breidde het Nederlandse spoorwegnet zich drastisch uit, en het aantal treinen en reizigers nam dienovereenkomstig toe. Toen het nieuwtje van een treinreis eraf was, vroeg het reizende publiek om een

passende verpozing. Zo werden leeslustige reizigers een belangrijke bron van inkomsten voor Fuhri en zijn vakgenoten.

In 1853-1854 komt Fuhri bijvoorbeeld zelf aan die leeslust tegemoet met een initiatief waarvoor hij reclame maakt in het *Nieuwsblad voor den Boekhandel*: de literaire serie 'Lectuur op reis en in de huiskamer' – twintig handzame boekdeeltjes à 25 cents. 'Ieder land bezit zijne *Spoorweg-literatuur*', schrijft hij over deze primeur aan zijn collega-boekhandelaren:

Waarom zouden wij daarmede ook niet eens een begin maken, zij dit begin ook nederig en klein? Kapitale winsten zal het niet afwerpen; maar ligt vervangt het een verouderd handels-artikel, of opent het nieuwe uitwegen voor den handel. Uit dit gezigtspunt beschouwd, durf ik voor deze geheel nieuwe onderneming de medewerking mijner Confraters inroepen en van hen vragen het debiet door alle mogelijke middelen te willen bevorderen.<sup>4</sup>

Fuhri geeft ook aan welk lezerspubliek hij op het oog heeft: vooral degenen die op een goedkope manier de tijd willen korten. 'Mijne bedoeling was om voor zóó weinig geld in eene *uitspannings-lectuur* te voorzien, dat niemand daarvan behoefde verstoken te blijven in de ledige oogenblikken, welke iedereen op reis, te huis, buiten en bij honderd gelegenheden zoo gaarne aangevuld ziet.'

Het was nu zaak, aldus Fuhri, om zijn lectuur aan te bieden op het moment dat de behoefte eraan het grootst was. En dat was toch vooral in situaties waarin reizigers zich bevonden. Omdat die echter niet zo gemakkelijk aanspreekbaar waren voor boekverkopers, zou de hulp ingeroepen moeten worden van hen die 'in hunne beroepsbetrekking uitsluitend met reizigers omgaan en dezelve bedienen'. En om ze daartoe te bewegen, had Fuhri alvast wervende circulaire laten drukken, die de heren boekhandelaren zouden kunnen toesturen aan 'houders of houderessen van *stationskoffijkamers*, hofmeesters op *stoomboten*, in *logementen*, *koffijhuizen*, enz. enz.'<sup>5</sup>

Ongetwijfeld heeft Fuhri's onorthodoxe verkoopmethode ertoe bijgedragen dat hij direct 15.000 exemplaren van zijn nieuwe serie verkocht. 25.000 had hij er vervolgens nog achter de hand.<sup>6</sup> Verschillende collega-uitgevers begrepen dat hij een nieuwe markt had aangeboord en lanceerden op hun beurt soortgelijke series, nu ook geheel mikkend op een reizend, of zelfs uitsluitend op een treinreizend publiek.<sup>7</sup> Bepaald ten onrechte doen de gebroeders Belinfante in Den Haag het in 1865 voorkomen alsof het genre nog altijd geïntroduceerd moet worden in Nederland:

Eene geregeld uitkomende goedkope 'SPOORWEG-LECTUUR', in den trant zoo als die buiten 's lands bestaat, wordt in Nederland nog gemist. Reeds sedert lang wenschten wij in die leemte te voorzien. Thans hebben wij daartoe bepaaldelijk het voornemen opgevat. Wij stellen ons voor maandelijks een deeltje te doen verschijnen inhoudende *Romantische Verhalen, Schetsen, Reis-Avonturen, Anecdoten*

en *Allerlei*, 't zij oorspronkelijk of vertaald, dat eene onderhoudende lectuur kan bieden in verloren oogenblikken, en als het gesprek in den spoorwagen kwijnt of als het kijken naar buiten begint te vermoeijen.<sup>8</sup>

Het zich uitbreidende spoorwegnet kon niet alleen steeds meer lezende passagiers vervoeren, maar bleek ook geschikt voor het vervoer van goederen. Boekhandelaren in de nabijheid van de spoorwegen konden zich op die manier gemakkelijker laten bevoorraden en hun waren vlotter leveren. Niet voor niets duidt het *Algemeen adresboek van den Nederlandschen boekhandel* vanaf 1866 aan, welke plaatsen 'aan een spoorweg [liggen] of in de nabijheid (tot op 1000 el afstand) daarvan'.<sup>9</sup> Daartoe behoorde ook Groningen, waar P. Noordhoff de trein inschakelde om zijn boeken uit het buitenland te kunnen leveren. Hij rekende daar wel iets extra voor, maar dan kon zijn clientèle ook boeken uit 'geheel Duitschland' bestellen. Noordhoff stond tevens garant voor een vlotte afhandeling: de correspondentie ging per sneltrein.<sup>10</sup>

Vijf jaar eerder, in 1864, bestond in Amsterdam overigens al de mogelijkheid om boeken aan te schaffen op het station zelf. Toen immers liet Ch. Castro, directeur van de *Hollandsche Illustratie*, via het *Nieuwsblad* weten

dat aan onze Administratie concessie is verleend tot het daarstellen van eene Bibliotheek aan het Station der Nederlandsche Rhijnspoorweg-Maatschappij alhier, welke binnen weinige dagen gereed zal zijn.

Deze Bibliotheek voorziet in eene groote behoefte in onze hoofdstad en heeft ten doel den verkoop van Boeken, Kaarten en Phothographiën, geschikt voor reizenden, zoo als bijv. Romans, Bundels, Anecdoten, Reiswijzers, Atlassen, Gezigten, Kleederdragen, enz.<sup>11</sup>

Wat die reiswijzers betreft: halverwege de jaren zestig is het openbaar vervoer inderdaad zover uitgebreid dat er inmiddels speciale gidsen voor reizigers op de markt zijn. Zo prijzen Van den Heuvel & Van Santen te Leiden in 1866 een *Officieele reisgids voor Nederland* aan, met informatie over 'vertrek en aankomst en tarief van personenvervoer der Spoorwegen, Stoomboten, Diligences, enz.'. Het 'officieele' aan deze gids is kennelijk dat hij ook onder toezicht der beide spoorwegmaatschappijen het licht ziet en daardoor veel adequater dan concurrerende gidsen kan inspelen op periodieke wijzigingen in de dienstregelingen. Uiteraard is de gids van Van den Heuvel & Van Santen verkrijgbaar 'aan alle stations der Hollandsche IJzeren- en Rhijnspoorweg-Maatschappij en bij de voornaamste Boekhandelaren in Nederland'.<sup>12</sup>

Tot die boekhandelaren behoorde sinds 1868 ook A.W. Bruna. Een vakgenote van deze Haarlemse boekverkoper, mevrouw H.B. Wenting, kondigde op 3 augustus 1888 de opening aan van een spoorwegboekhandel

te Breda, 'ten doel hebbende den verkoop van alles wat tot het vak behoort in de stations der spoorwegen en andere middelen van vervoer, waar daartoe agenturen zijn of zullen worden gevestigd'.<sup>13</sup> Vier maanden later had Wenting inmiddels ook al agentschappen op de stations Vlissingen Haven, Roosendaal, Tilburg, Eindhoven, Venlo, Roermond, Maastricht, Nijmegen, Geldermalsen, Dordrecht, Leeuwarden, Groningen, Meppel, Deventer, Hengelo en Oldenzaal. Maar ondanks deze snelle opmars moest zij al in 1891 de exploitatie eraan geven. Bruna zag nu zijn kans schoon en sleepte op 1 juni 1891 een contract in de wacht met de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen te Utrecht.

Daarin was bepaald dat Bruna's Algemeene Spoorwegboekhandel zich verbond tot 'het uitstellen en te koop aanbieden van nieuwsbladen, boekwerken, brochures, kaarten, reisboeken, handleidingen, reisgidsen, platen, papier, pennen, potloden, postzegels en briefkaarten, in de vestibule en wachtkamers', alsmede tot 'het venten van nieuwsbladen op het perron een en ander op de in gemeen overleg te bepalen stations voorloopig op die te Groningen, Leeuwarden, Meppel, Deventer, Hengelo, Nijmegen, Venlo, Roermond, Maastricht, Geldermalsen, 's Bosch, Boxtel, Eindhoven, Tilburg, Breda, Roosendaal, Dordrecht en Vlissingen Haven'.<sup>14</sup> Het lijkt alsof ook Bruna de aansporing ter harte had genomen, die collega Kruseman kort tevoren aan het slot van zijn *Bouwstoffen* had opgeschreven:

Werp een blik op de wereldkaart; bedenk hoeveel duizende[n] treinen dagelijks met millioenen reizigers, ieder met zijn eigen bedoelingen, zich noord-, zuid-, oost- en westwaarts spoeden; wat al ontelbare voortbrengselen, waren en goederen, door dat ijzeren ros in snelle vaart over de grootste afstanden worden voortgejaagd, – en erken de ontzettende macht in het bestaan der volken van de spoorwegbaan alleen.<sup>15</sup>

*Pieter C. Goodijk, Rondo 5, 2925 AC Krimpen aan de IJssel.*

## Noten

- 1 Hildebrand, *Camera obscura*, ed. W. van den Berg e.a. (2 dln.; Amsterdam 1998) I, 115.
- 2 A.C. Kruseman, *Bouwstoffen voor een geschiedenis van den Nederlandschen boekhandel, gedurende de halve eeuw 1830-1880* (2 dln.; Amsterdam 1886-1887) I, 90-91.
- 3 K. Fuhri, 'De Nederlandsche boekhandel', *Nieuwsblad voor den Boekhandel* (24 oktober 1839) ongepagineerd.
- 4 Advertentie in *Nieuwsblad voor den Boekhandel* (23 maart 1854) 47.
- 5 Een circulaire van Fuhri van dezelfde strekking, maar gedateerd juni 1854, citeert de Haagse uitgever J.M. van 't Haaff in extenso in zijn *Nieuwsblad voor den Boekhandel* van 22 juni 1854, p. 100, om vervolgens Fuhri's aanpak – de tekst zou toen al in 'verschillende Nieuwsbladen' verschenen zijn – onder beider collega's ter discussie te stellen. Niettemin bleef het nog jarenlang gewoonte om boekhandelsprospectussen niet alleen via sociëteiten, koffiehuisen en logementen te verspreiden, maar ook via wachtkamers op stations en middelen van openbaar vervoer. Vgl. L. Kuitert, *Het ene boek in vele delen. De uitgave van literaire series in Nederland 1850-1900, [...]* (Amsterdam 1993) 94.
- 6 Kruseman, *Bouwstoffen* I, 793-794.
- 7 Kuitert, *Het ene boek*, 262 e.v. geeft diverse voorbeelden.
- 8 *Nieuwsblad voor den Boekhandel* (1 juni 1865) 104.
- 9 C.L. Brinkman, *Algemeen adresboek voor den Nederlandschen boekhandel en aanverwante vakken benevens aanwijzing der in Nederland uitkomende dag- en weekbladen* (Amsterdam 1866 e.v.).
- 10 *Nieuwsblad voor den Boekhandel* (5 augustus 1869) 227.
- 11 *Nieuwsblad voor den Boekhandel* (20 oktober 1864) 192.
- 12 *Nieuwsblad voor den Boekhandel* (16 augustus 1866) 147-148.
- 13 Geciteerd naar J. den Haan, *De buste van Beets wordt u persoonlijk aangeboden (langs de hoofdspoorweglijn). 1868 Bruna 1968* [Utrecht-Antwerpen 1968] 25.
- 14 Geciteerd naar Den Haan, *De buste*, 27-28.
- 15 Kruseman, *Bouwstoffen* II, 812.