

De volkstelling van 1909 toonde aan dat van elke 100 personen die een beroep uitoefenden, 35 in de industrie, 19 in handel en verkeer en 27 in de landbouw werkzaam waren. Maar hoe was vooral die laatste produktietak met de andere in niet veel meer dan één generatie gemoderniseerd! In 1851 waren in Groningen voor het eerst draineerbuizen gelegd, in 1872 was in Aalsmeer de kasverwarming ingevoerd.<sup>1</sup> Kunstmest was tegen het einde van de eeuw algemeen in gebruik genomen. De grote agrarische depressie die in het laatst van de jaren '70 begon, werd opgevangen met groente- en fruitteelt – ook met rationalisatie en betere organisatie, met name in de vorm van de boerencoöperaties. De eerste coöperatieve aankoopvereniging werd in 1876, de eerste coöperatieve zuivelfabriek in 1886 opgericht. Ruim dertig jaar later waren er al meer dan duizend coöperatieve boerenleenbanken.<sup>2</sup> De Nederlandse zuivel vond door de activiteit van de handel meer en meer afzet in de grote bevolkingscentra van Duitsland en Engeland.

Uit de functie van het Nederlandse bedrijfsleven: afnemer van buitenlandse grondstoffen, leverancier, en dan liefst snelle leverancier van eindproducten, vloeide voort dat het verkeerswezen in de ruimste zin des woords een machtige impuls kreeg, zoals het op zijn beurt dat bedrijfsleven ook weer bevorderde. Want alles was – wat voor brede economische ontwikkelingen steeds geldt – wisselwerking. Wij memoreerden de uitbreiding van het spoorweginet al; 176 km in 1850, meer dan 1400 km twintig jaar later. Rotterdam kreeg in 1872 zijn Nieuwe Waterweg, Amsterdam in 1876 zijn Noordzeekanaal – aanvankelijk een particuliere onderneming, na zes jaar door de staat overgenomen. Stoomtramwegen gingen in de laatste twee decennia van de eeuw, naast de kanalen die men al eerder begonnen was aan te leggen, het isolement van het platteland doorbreken; in 1899 reed tussen Haarlem en Zandvoort de eerste elektrische tram met bovenleiding.<sup>3</sup>

Het zag er een tijd lang naar uit of men de, voor een deel nog door Napoleon aangelegde straatwegen kon gaan ontberren. In 1888 zond de regering een circulaire rond, 'door zuinigheid ingegeven' (eigenschap die wij vaker zullen tegenkomen), waarin aanbevolen werd, de bestrating der rijkswegen te versmallen.<sup>4</sup> Zo weinig wegverkeer was er dat het Moerdijkveer, schakel in de verbinding Amsterdam-Parijs, in 1877 opgeheven werd en vijf-en-dertig jaar lang opgeheven bleef. Fiets en auto evenwel schonken de wegen nieuwe betekenis: de fiets na de uitvinding van de luchtband in 1881 –

A.v., p. 254, 257. <sup>2</sup> C. H. J. Maliepaard, 'De Nederlandse landbouw', in: *Ned. volksh.*, dl. IX, p. 82. <sup>3</sup> Brugmans: *Paardenkracht en mensenmacht*, p. 371. <sup>4</sup> D. A. van Heyst: 'Een kwart eeuw vooruitgang op waterstaatsgebied', *Gedenkboek 1898-1923* (1923), p. 939.