

waarbij wel vermeld mag worden dat het in Oldebroek op de Noord-Veluwe tot in 1886 verboden was, zich met zo duivelse uitvinding voort te bewegen.<sup>1</sup> Wat moet de orthodox-protestantse bevolking daar wel van de auto gevonden hebben! Auto's waren er overigens vóór de eerste wereldoorlog maar weinig. Bij de verkeerstelling die in 1908 gehouden werd, passeerden er op de weg Amsterdam-Haarlem per dag twaalf.<sup>2</sup>

Laat ons de communicatie per brief, telegram en telefoongesprek niet vergeten: weer een factor die, afgezien van zijn betekenis in het persoonlijk leven, aan de groei van de economie ten grondslag lag. De eerste postzegels dateerden van 1852, in 1870 werd het uniforme brievenport ingevoerd: 'een stuiver voor elke brief, ongeacht de afstand'.<sup>3</sup> Tegelijk kregen de spoorbanen hun vaste begeleiding van telegraafpalen. Werden in het gehele land in 1852 nog maar vier telegrammen per dag verzonden, nog geen twintig jaar later waren het meer dan vijfduizend geworden.<sup>4</sup> Amsterdam kreeg in 1881 de eerste telefoonaansluitingen (van de *Bell Telephon Company*: Engels kapitaal), tegen het einde van de eeuw waren er in het gehele land ca. twaalfduizend toestellen.<sup>5</sup> De PTT stelde in 1904 in Scheveningen de eerste radiozendapparatuur op: van belang voor de verbinding met de marine en met het grootste deel van de buitengaatse koopvaardijvloot; bij beide had het stoomschip het zeilschip vervangen.

In het kort het ontstaan van het moderne Nederland schetsend, schrijven wij in majeur en daar is reden voor, wanneer wij de tweede helft van de negentiende eeuw met de eerste vergelijken. Doch laat ons dit majeur niet te jubelend maken. Bij de Nederlandse natie heeft de zeevaart steeds een grote rol gespeeld; dus ook de scheepsbouw. Hoe aarzelend de aanloop tot de modernisering, d.w.z. het doorwerken van een wetenschappelijke aanpak was, moge blijken uit de herinneringen van de Delftse ingenieur die zich kort voor de eeuwwisseling

'als student in scheepsbouw aan de toenmalige Polytechnische school te Delft liet inschrijven en kennis maakte met professor Cop, de enige hoogleraar in dat vak, die zonder hulp van assistenten, maar uitgerust met de nodige kennis, belesenheid, opgewektheid, lust, met een verward archief van verouderde sloopstekeningen en een niet gecatalogiseerde bibliotheek, op een ruim twee meter hoge zolder aan het Oude Delft, in een somber collegezaaltje, voor een ongeverfde lessenaar, de wetenschappelijke opleiding van de Nederlandse scheepsbouwkundige ingenieurs verzorgde. Het was dan ook niet te verwonderen

<sup>1</sup> Brugmans: *Paardenkracht en mensenmacht*, p. 344-45. <sup>2</sup> A.v., p. 372. <sup>3</sup> A.v., p. 237. <sup>4</sup> A.v., p. 238. <sup>5</sup> A.v., p. 373.