

exportoverschot van ruim 200 ton eieren per jaar was tot ruim 100 000 ton gegroeid: in nog geen twintig jaar.¹

Achter al die gegevens en cijfers moet men in de eerste plaats de mensen zien: de boeren zelf, voor meer dan de helft werkend op eigen, niet al te grote bedrijven, de directeuren en arbeiders van de propere en efficiënte fabrieken die in het gehele land verzezen waren, de duizenden bestuursleden der coöperatieve verenigingen. Alle wisselingen in de conjunctuur ten spijt, had de boerenstand zich binnen het betrekkelijk korte tijdsverloop van twee generaties zelf omhoog gewerkt. Er was in de gehele volkshuishouding nauwelijks een sector aan te wijzen waar zo duidelijk aangetoond was wat samenwerking vermocht.

Ook de verkeersmiddelen, grondslag van het gehele economische ruilverkeer, waren onderworpen aan een voortgezet proces van uitbreiding en modernisering. Het aantal telefoonaansluitingen groeide van 104 000 eind 1919 tot 328 000 twintig jaar later.² Het net werd grotendeels geautomatiseerd: een weinig spectaculair werk, maar van belang voor de snelheid bij het afwikkelen der gesprekken. Meer spectaculaire prestaties ontbraken niet. Het Wilhelminakanaal dat dwars door Noord-Brabant liep, werd in 1923 opengesteld; nog in de jaren '20 kwamen het Maas-Waal-kanaal en, in het zuiden van de Peel, het kanaal Wessum-Nederweert gereed. In midden- en Noord-Limburg werd de kanalisatie van de kronkelende Maas voltooid; doordat over de kanalisatie van het zuidelijke gedeelte dat de grens met België vormde, geen overeenstemming met dat land bereikt kon worden, werd in Limburg beoosten de Maas het Julianakanaal aangelegd; het werd in '35 opengesteld. Het Twentekanaal schonk het Twentse industriegebied een waterverbinding westwaarts; de verbreding en verlenging van het oude Merwedekanaal, verbinding tussen Amsterdam en de Rijn, werd ter hand genomen. Van bijna 8 000 km waterwegen (85 % kunstmatige verbindingen!) werd in 1939 gebruik gemaakt door bijna 20 000 binnenvaartschepen.³

Veel aandacht werd voorts besteed aan de verbetering van de wegen. In het begin van de jaren '20 lag tussen Amsterdam en Haarlem een klinkerweg van ruim 4 meter breedte, de beruchte kronkelweg tussen Amsterdam en Utrecht had een breedte van 3 meter 20.⁴ De meeste wegen in den lande waren grintwegen. 'De toelaatbare snelheid hangt geheel af van de omstandigheden,' zo waren de automobilisten gewaarschuwd. Gelukkig: 'op een eenzame weg over de Veluwe kan men zonder enig bezwaar met een snel-

¹ A.v., p. 55. ² Meded. van de afd. statistiek der PTT, 21 maart 1967. ³ P. Kuin en H. J. Keuning: 'Het vervoerswezen', in *Ned. volksk.*, dl. XII, p. 52. ⁴ A.v., p. 49.