

nierswinkels, bakkerijen, slagerijen, rijwielhandels, brandstoffenzaken) min of meer gesaneerd, althans tegen de ergste uitwassen beschermd.¹

Niet anders op de vervoerssector.

Tal van kleine ondernemers gingen zich in de crisisjaren werpen op wat een lucratief bedrijf scheen te worden: de 'wilde bus' – d.w.z. het niet aan vaste voorschriften gebonden intercommunale autobusvervoer, veelal uitgevoerd met minderwaardig materieel. Aanvankelijk hadden de spoorwegen zich daar niet te fel tegen verzet. Om bedrijfstechnische en financiële redenen waren zij bezig, het aantal stations en halten in te krimpen (het daalde van 993 in 1916 tot 385 in 1939)² en vooral doordat, van 1930 af, de steeds minder rendabele stoomtram uit het landschap ging verdwijnen (van '30 tot '39 verminderde het stoomtram-net met een derde),³ zagen zij, de spoorwegen, voor het busvervoer een natuurlijke taak weggelegd bij het verkeer tussen kleine plaatsen onderling en tussen die plaatsen en de naastbij gelegen grotere: daar kon men dan weer de trein nemen. De autobusondernemingen concentreerden zich evenwel op het veel meer passagiers opleverende en dus veel voordeliger vervoer tussen de grote plaatsen onderling. Nauwelijks was bijv. de Waalbrug bij Nijmegen geopend, of tweederde van het reizigersvervoer Arnhem-Nijmegen v.v. vloeide van de trein naar de goedkopere bus af.⁴ Nu betrof dit een geconcessioneerde onderneming; de 'wilde bussen' waren nog schadelijker. Wel bleef hun totaalopbrengst in '38 beneden de f 4 mln (tegen een opbrengst bij de geconcessioneerde bussen van f 18,5 mln), maar die f 4 mln gingen, doordat de 'wilde bussen' met tarieven, de helft van die van de trein, zich de drukste trajecten in het westen des lands toeëigenden, practisch geheel voor de Nederlandse Spoorwegen verloren. Deze vorm van vervoer werd in mei '39 verboden. De positie van de spoorwegen bleef moeilijk genoeg; passagiers- en vrachvervoer waren in hoge mate afhankelijk van de conjunctuur, het vrachvervoer kon zich dank zij het kolenvervoer uit Zuid-Limburg wel handhaven, maar inmiddels maakte de vrachtauto zich meester van het transport van goederen die men vroeger steeds per trein verzonden had: groenten, fruit, vis. Terwijl de spoorwegen, volgens schatting, in 1938 voor bijna 25% van het binnenlands goederenvervoer zorgden, namen de vrachtautobedrijven al iets meer (26,6%) voor hun rekening. Het leeuwedeel van dit vervoer (47,6%) bleef, als steeds, bij de binnenscheepvaart berusten⁵ waar overigens ook in de latere crisisjaren, wij zezen er al op, het bestaan der

¹ J. G. M. Delfgaauw, a.v., dl. XI, p. 68-69. ² P. Kuin en H. J. Keuning, a.v., dl. XII, p. 124. ³ A.v., p. 45. ⁴ Ned. Spoorwegen, Raad van commissarissen, notulen, 7 nov. 1942, p. 5. ⁵ P. Kuin en H. J. Keuning in *Ned. volksh.*, dl. XII, p. 74.