

Groot nieuws klein gebracht

De lokale krant vormde een buffer tussen de grote, universele en publieke wereld van buiten en de kleine, particuliere en private wereld van thuis; hij spiegelde, dat wil zeggen versloeg én vormde, een lokale of regionale werkelijkheid. Dit gebeurde op alle gebied en zeker daar waar het spraakmakende onderwerpen betreft. Daaronder, destijds, eind 19de, begin 20ste eeuw, de aanleg van het plaatselijk elektriciteitsnetwerk of die van een eigen spoorweg en het lokaal station; de ingebruikneming van stromend water, gas, riool, telefoon; de verschijning van eerste auto's en garages ter plaatse of, daaraan voorafgaand, de populariteit van de fiets met de vestiging van de eerste fietsenmaker; de bouw van een bijzondere school of scholen, de komst en spoedig daarna het weer snelle verdwijnen van de paardentram, gevolgd door eerst de stoomgedreven, daarna elektrische tram en uiteindelijk de (auto)bus. Zo is er veel, heel veel: vanaf het einde van de 19de eeuw veranderde de wereld, snel en steeds sneller, eerst in de grote steden en daarna (bijna) overal. Die verandering verliep overal min of meer hetzelfde en tegelijkertijd overal enigszins anders. Elke stad, streek en, dorp speelde op zijn manier in op de verworvenheden van de nieuwe tijd. De verslaglegging van die 'manier' was veelal het werk van de lokale krant terwijl de lokale middenstand het publiek op zijn manier en met andere bedoelingen, via advertenties dus, over de vernieuwingen informeerde. Immers, weinig onderwerpen hielden mensen zo bezig als deze. Begrijpelijk: ze raakten iedereen; met zijn technologische revolutie was het toenmalig '[breukvlak van twee eeuwen](#)' voor iedereen net zo'n razendspannende tijd als onze digitale revolutie. Dat was pas 'nieuws'!

Neem zoiets, voor ons gevoel, oubolligs als de [paardentram](#). In Delpher komt het woord een kleine 20.000 keer voor, een paar keer in de jaren '70 van de 19de eeuw, iets meer dan 2000 keer in de jaren '80 en meer dan 3500 keer in de jaren '90. Maar anders dan je zou verwachten verschenen de meeste artikelen over het fenomeen in het eerste decennium van de 20ste eeuw, juist toen dit vervoersmiddel in de grote steden zijn tijd alweer gehad had en vervangen werd door stoom, elektriciteit of (maar dat gebeurde pas na de Eerste Wereldoorlog) benzine (autobus). In kleinere steden hield de paardentram het langer vol. De laatste verdween een jaar of 10 vóór de Tweede Wereldoorlog. Ook over die vervanging werd overigens uitvoerig bericht - in de jaren '20 vaak met foto's en vaak een vleugje nostalgie.

Zover was het eind 19de eeuw nog niet. Vandaar dat de *Apeldoornsche Courant* op 1 januari 1892 in een terugblik op het oude jaar trots schreef dat de gemeenteraad 'ontegenzeggelijk' besluiten genomen had 'die voor de toekomst van ons dorp van het grootste belang zijn.

De voornaamsten zijn zeker wel, het verleen van concessie voor eene drinkwaterleiding, en voor het leggen van een paardentram door ons dorp, beide concessies welke ongetwijfeld ons dorp meer en meer aantrekkelijk zal maken voor vreemdelingen om er zich te vestigen. En dat toch is voor elke plaats het voornaamste bewijs van vooruitgang.

In de loop van 1892 verscheen over de paardentram een groot aantal artikelen in de *Apeldoornsche Courant*. Toch duurde het nog enige tijd tot dit vervoermiddel daadwerkelijk begon te rijden. Eenmaal zover droeg het inderdaad bij aan de levendigheid van het dorp - en aan het plaatselijk toerisme. Zo schreef de krant in 1910 dat het, zoals meestal met Pinksteren, weer eens flink druk was.

De treinen brachten reeds vroeg in den morgen honderden reizigers aan. Dat het prachtige weer tot alles wel het meest meewerkte, spreekt van zelf. De straten en lanen krioelden van wandelaars en fietsers, terwijl ook rijtuigen en automobielen niet te tellen waren. Ook de paardentram zat geregeld stampvol. De hotels en café's hadden geen handen genoeg om alle dorstigen en hongerigen te laven.

Een kleine tien jaar later moest ook Apeldoorn eraan geloven. De paardentram verdween en de plaatselijke dichter keek (d.d. 16 jan. 1919) met weemoed terug.

*Dat hoeftgetrappel van weleer
Laat zich thans niet meer hooren,
Geen belgerinkel komt sinds lang
Apoldro's rust verstoren;
Wij missen jaar en dag de stem
Van Apeldoorn's paardentram.*

Eenzelfde verhaal kan verteld worden over de komst van de [elektriciteit, in Amersfoort](#) bijvoorbeeld en zoals verteld door de *Amersfoortsche Courant*. Tussen 1870 en 1900 publiceerde deze krant zo'n 350 artikelen over het fenomeen. Niet verrassend hierbij is dat het aantal in de loop van tijd toenam (elektriciteit was in de jaren '70 nog een zeldzaamheid) en in de jaren '90 van de 19de eeuw dus heel wat groter was dan enkele tientallen jaren eerder.

Hoewel het fenomeen elektriciteit in de Amersfoortse krant in verschillende hoedanigheden besproken werd (onder meer als natuurverschijnsel en als thema van wetenschap) was er om voor de hand liggende redenen één aspect dat de meeste aandacht vroeg: de nieuwe toepassingen. Helaas kwamen die in Nederland niet zo snel als elders. Vandaar dat de *Amersfoortsche Courant* ook mopperde over de elektriciteit of eigenlijk over het vasthouden door de gemeente aan oude vormen van verlichting, gas met name.

Dat te onzent de ontwikkeling zóo uiterst langzaam gaat, is meerendeels te wijten aan de Gemeentebesturen, die in de [elektrische] centrale een vijandin zien der door de Gemeente zelve geëxploiteerd wordende gasfabriek. Het gevolg is dat we jaren en jaren ten achter raken tegenover het buitenland.

Tegelijkertijd realiseerde de krant zich dat een dergelijk achterlopen in een kleine stad als Amersfoort onvermijdelijk was. Dat kwam ter plekke ook tot uiting in de discussie over de tram. Aldus de journalist die de ontwikkelingen van het openbaar vervoer elders in den lande volgde - onder meer Scheveningen waar al in de jaren '70 de paardentram, in de jaren '80 de stoomtram en in de jaren '90 de elektrische tram verscheen. 'Naar wij uit goede bron vernemen,' schreef hij eind april 1899,

werd bij een der eerste firma's op het gebied van electrische beweegkracht advies ingewonnen omtrent de inrichting van de ontworpen stads-tram. Haar berekeningen moeten aantoonen, dat bij een kleine lijn, zooals deze, het electrische bedrijf alleen bij een veel grooter verkeer dan hier in lengte van jaren te verwachten valt, oeconomisch mogelijk wordt.

Verhalen als deze kunnen in duizendvoud verteld worden. Elke stad of stadje en, veelal later, tal van dorpen ondergingen de zegeningen of veronderstelde zegeningen van de moderniteit en elke krant berichtte daarvan. Dit ook al, zonder twijfel, omdat elke lezer van de vernieuwingen ter plekke wilde weten.

Zo kreeg Vlissingen in 1883, twee jaar na Amsterdam, z'n eerste telefoonaansluiting. Vanzelfsprekend werd een journalist van de *Vlissingsche Courant* uitgenodigd. Hij berichtte er in de krant van 14 juni uitgebreid over. De aansluiting werd verzorgd door een vertegenwoordiger van de Nederlandsche Bell-Telefoonmaatschappij en geïnstalleerd in de kantoren van de grootste werkgever ter plaatse: scheepswerf De Schelde.

Op eene centrale inrichting van 10 lijnen, geplaatst in de portiers woning van de maatschappij 'De Schelde' zijn respectievelijk onder de nummers 1, 2, 3 en 4 de volgende posten aangesloten. 1e de directeurswoning (dhr. v. Raalte); 2e die van den burgemeester (dhr. A. Smit); 3e het havenkantoor en 4e het kantoor der maatschappij 'De Schelde'.

Vervolgens legt de journalist omstandig uit hoe het apparaat werkt. Dat was wat minder eenvoudig dan tegenwoordig. Stel dat nummer 1 wilde spreken met nummer 3, dan moest hij eerst contact opnemen met 'de centrale', in dit geval dus de portier. Deze moest dan twee 'stoppen' (verbindingstekkertjes) plaatsen 'voorwaarts' zeggen...

ten teeken dat de verbinding gereed is, waarop no. 1 schellen kan; daardoor wordt no. 3 opgeroepen, omdat diens scheltoestel overgaat, deze neemt dan de handtelefoon van den haak en spreekt. Is het gesprek afgelopen, dan hangen beide 1 en 3 hunne telefonen aan den haaken terwijl zij op den knop onder aan het seintoestel drukken, draaien zij de kruk eenmaal om. Hierdoor worden de signalen 1 en 3 op het centraal-bureau weder zichtbaar, waarna de portier de stoppen weder op de grondlijn zet.

Het artikel gaat zo nog even door, onder meer met de opmerking dat het mogelijk is dat 1 met 3 en 2 met 4 spreekt zonder dat de anderen het horen kunnen. Ook vertelt hij over het toestel, de aanleg van de 1,5 km lange kabel van de portierswoning naar het havenkantoor ('over 20 palen') en het feit dat men elders in den land, voorop Amsterdam, al heel wat verder was.

De geheele telefoon-inrichting hier strekt overigens den ondernemers tot eer en tot aanbeveling van hun werk, dat overwaardig is door ieder in ogenschouw te worden genomen.

Het ging langzaam met de telefoon in Vlissingen - en elders. Geen wonder. Het was alleen nog mogelijk over korte afstanden te bellen. De eerste interlokale verbinding kwam pas in 1888 tot stand - tussen Amsterdam en Haarlem. In Vlissingen waren toen nog slechts een paar lijnen meer aangelegd. Wel waren ondertussen de eerste telefoonnummers in de krant verschenen, met als eerste, in 1894, die van limonadeverkoper Zandee. Hij had nr 83. Velen zouden volgen.

Als bewijs dat meer en meer gebruik wordt gemaakt van de telefoon, alhier, kan dienen, dat, terwijl in de maand februari dezes jaars [1895] het getal aansluitingen [lees: verbindingen], door het centraal-bureau tot stand gebracht, 1895 bedroeg, dit in maart tot 2340 gestegen is.

Aldus de *Vlissingsche Courant* van 8 april 1895. In de daarop volgende jaren zou de krant dit cijfer nauwkeurig bijhouden. Zo weten we dat er in het ronde jaar 1900 in Vlissingen nog altijd niet meer dan honderd aansluitingen waren, in 1920 nog slechts 300, in 1924 400. Maar vanaf dat moment ging het snel en kreeg een telefoon ook steeds meer nut. Zo was dankzij een kabel over de bodem van de Noordzee vanaf 1922 zelfs mogelijk met Engeland te bellen. Ondertussen waren en bleven deze en andere wetenswaardigheden over de 'verrespreker' stof voor de krant - nieuws dus dat velen heel wat interessanter vonden dan gebeurtenissen in het buitenland of gekrakeel in Den Haag. Nogmaals de *Vlissingsche Courant*, nu van 21 augustus 1895:

Wat tal van ontdekkingen op elk gebied van wetenschap, kunst, nijverheid en dat der werktuigen, heeft deze eeuw niet reeds voortgebracht of hoort men nog dagelijks van

gewagen... De grootste afstanden zijn verbonden door stoom en electriciteit; maandenlange reizen zijn daardoor tot enkele weken gekrompen. Spoorwegen brengen in dolle, doch voorgeschreven en geregeld vaart de volken dicht bij elkander. Stoombooten, door krachtige machines gedreven, streven hunne mededingers in snelheid na... Op elk gebied bijna is wat nieuws... Vooruit is de leus. Steeds sneller is de vaart.'

Dankzij dit soort passages en dus dankzij de krant zullen de lezers van de Vlissingsche Courant niet alleen het gevoel gekregen hebben dat ze een plek maar ook dat ze een ervaring deelden: een lokale variant van de moderne tijd, moderniteit.