

Een problematisch symbool van vooruitgang. De representatie van de spoorwegen in De Hollandsche Illustratie (1864-1884)

THOMAS SMITS

thomassmits@hotmail.com

ABSTRACT

The railways are one of the most vivid symbols of the Nineteenth Century. Their strong symbolic meaning is, however, far from unproblematic. Representations of the railways seem to reflect both a strong confidence in 'the genius' of the Nineteenth Century, but also a strong fear of what the future will bring. The railways figure prominently in the illustrations of one of the first Dutch illustrated periodicals: *De Hollandsche Illustratie* (1864-1884). The two symbolic meanings of the railways can be found in the pages of this Dutch magazine. In this article I argue that the character of these representations depends largely on the specific possibilities of the medium, i.e. the illustrated periodical in a Dutch context. The limited possibilities of the *Hollandsche Illustratie* are the reason why most of the illustrations have a foreign origin, despite the strong development of the Dutch railways in the period and the wish of the editors to create a magazine with 'national' content. The limited possibilities also prevented a quick reaction to current affairs. I argue that the editors of *De Hollandsche Illustratie* tried to increase the value of illustrations they bought from other magazines by giving them a stronger symbolic meaning.

KEYWORDS

De Hollandsche Illustratie, railways, representation, medium, illustrated periodicals

'The nineteenth century when it takes its place with the other centuries in the chronological charts of the future, will, if it needs a symbol, almost certainly have as that symbol a steam engine running upon a railway.'¹

Voor de Engelse schrijver H. G. Wells zijn de spoorwegen in 1902 al hét symbool van de negentiende eeuw. Een eeuw die zich kenmerkt door een enorme technologische vooruitgang en een steeds kleiner wordende wereld. Niet iedereen ziet de trein echter

¹ H.G. Wells, *Anticipations of the reactions of mechanical and scientific progress upon human life and thought*. Londen: Chapman and Hall 1902 (4).

als een positief symbool. De nieuwe vorm van reizen vernietigt ook de kleine en overzichtelijke wereld van de achttiende eeuw, waarin de mogelijkheden van de mens nog comfortabel begrensd lijken. In 1868 omschrijft de Engelse krant *The Saturday Review* de angst voor de trein: ‘We are, in the matter of railway travelling, always treading the unknown. All that we know is that the future is full of dangers; but what these dangers are we cannot conjecture or anticipate.’² De trein staat dus zowel symbool voor het geloof *in*, als de angst *voor* de moderne wereld.

Het in 1864 opgerichte geïllustreerde tijdschrift *De Hollandsche Illustratie* wil zijn lezers via tekst, maar vooral via afbeeldingen, kennis laten maken met deze nieuwe wereld, die – mede door de spoorwegen – binnen handbereik ligt, maar voor het overgrote deel van de bevolking nog niet tastbaar is. In *De Hollandsche Illustratie* komen regelmatig afbeeldingen terug van allerlei aspecten van de spoorwegen als modern fenomeen. In dit artikel betoog ik – aan de hand van de eerste twintig jaargangen van het blad – ten eerste dat uit deze beelden op te maken valt dat de omgang met de nieuwe manier van reizen niet onproblematisch is: naast de positieve, komen ook de negatieve effecten, zoals de vele ongelukken, uitgebreid naar voren. Daarnaast onthullen de afbeeldingen van de spoorwegen veel over de eigenschappen van het geïllustreerde tijdschrift als medium. De onderwerpen van de afbeeldingen die uiteindelijk in een blad terecht komen worden niet uitsluitend door de redactie bepaald; de reproductiemogelijkheden van het medium spelen hier ook een grote rol. De beperkte mogelijkheden van *De Hollandsche Illustratie* zijn van grote invloed op de representatie van de spoorwegen in het blad.

Het negentiende-eeuwse geïllustreerde tijdschrift wordt pas de laatste twintig jaar door historici als bron gebruikt.³ In Nederland is dit onderzoek, ondanks het belangrijke inventariserende werk *Het geïllustreerde tijdschrift in Nederland* (1993) van Joan Hemels en Renee Vegt en de oprichting van het *Tijdschrift voor tijdschriftstudies* in 1997, nog nauwelijks op gang gekomen.⁴ In het buitenland staat het werk van Benedict Anderson en Edward Said aan de basis van een onderzoeklijn die de relatie tussen de geïllustreerde bladen en het nationalisme problematiseert.⁵ In deze traditie laat de Engelse historicus Peter Sinnema zien hoe de *Illustrated London News* een bepaald nationaal ideaalbeeld propageert en dat andere volken en lagere sociale klassen – die niet binnen dit beeld

² ‘The railway calamity.’ *Saturday Review*, 29 augustus 1868. Geciteerd in R. Harrington, ‘The Railway Accident: trains, trauma and technological crisis in nineteenth-century Britain.’ In M. Micale en P. Lerner (ed.), *Traumatic Pasts: History, Psychiatry, and Trauma in the Modern Age, 1870-1930*. Cambridge: Cambridge University Press 2001, 31-57 (32).

³ Zie voor een historiografisch overzicht: T. Smits, *De wereld in beeld. Het geïllustreerde tijdschrift in de negentiende eeuw*. Ongepubliceerde masterscriptie, UvA 2012.

⁴ J. Hemels & R. Vegt, *Het geïllustreerde tijdschrift in Nederland. Bron van Kennis en vermaak, lust voor het oog Dl. 1 1840-1945*. Amsterdam: Otto Cramwinkel 1997. Zie ook het boek *Magazine!* dat werd uitgegeven naar aanleiding van een tentoonstelling over tijdschriften in het Haags gemeentemuseum: M. Van Delft, N. Van Dijk en R. Storm (red.), *Magazine! 150 jaar Nederlandse publiektijdschriften*. Den Haag: Waanders Uitgevers 2006.

⁵ B. Anderson, *Imagined communities. Reflections on the Origin and Spread of Nationalism*. Londen: Verso 1983. E. Said, *Orientalism*. New York: Vintage 1979.

passen – constant op een minderwaardige wijze gerepresenteerd worden.⁶ Hartwig Gebhardt en Kirsten Belgum onderzoeken de representatie van de Duitse eenwording in de *Illustirte Zeitung* en de *Gartenlaube* – twee belangrijke Duitse geïllustreerde tijdschriften.⁷ In haar boek *Garibaldi. Invention of a hero* (2007) gaat Lucy Riall uitvoerig in op de verhouding tussen een aantal geïllustreerde bladen en de revolutionaire held van de Italiaanse eenwording.⁸

Sinnema besteedt in zijn boek *Dynamics of the pictured page* (1998) ook aandacht aan de representatie van de spoorwegen in *The Illustrated London News*.⁹ De ontwikkeling van het spoorwegennet is volgens hem van essentieel belang voor het blad, omdat het tijdschrift hierdoor snel verspreid kan worden. Naar de representatie van spoorwegen is ook door verschillende andere historici onderzoek gedaan. Dit onderzoek maakt echter bijna uitsluitend gebruik van tekstuele bronnen. Het boek *The railway journey* (1980) van de Duitse historicus Wolfgang Schivelbusch, waarin hij betoogt dat de nieuwe manier van reizen een andere perceptie mogelijk maakt, is hierbij toonaangevend.¹⁰

In dit artikel wordt dus op twee manieren naar de visuele representaties van de spoorwegen in de *Hollandsche Illustratie* gekeken. Ten eerste beschouw ik de afbeeldingen van het blad in het licht van eerder onderzoek dat zich vooral op tekstuele bronnen baseert. Komen de spoorwegen op de afbeeldingen van het Nederlandse blad ook terug als positief en negatief symbool van vooruitgang? Welke elementen uit de tekst zijn terug te zien op de afbeeldingen en welke juist niet? Zijn er ook elementen op de afbeeldingen te zien die niet in de tekst beschreven worden? Daarnaast staat bij de analyse van de afbeeldingen *De Hollandsche Illustratie* als modern medium centraal: hoe zijn de eigenschappen van het geïllustreerde tijdschrift als medium in een Nederlandse context van invloed op de representatie van een belangrijk symbool zoals de spoorwegen? In de conclusie van dit artikel kom ik terug op de vraag hoe de mogelijkheden van het blad het karakter van de representatie van de spoorwegen beïnvloedden.

ACTUELE BEELDEN?

Hemels en Vegt stellen dat *De Hollandsche Illustratie* het ‘eerste geïllustreerde familietijdschrift’ in Nederland is.¹¹ Wat houdt dit precies in? In het eerste nummer legt

⁶ P. Sinnema, *Dynamics of the pictured page. Representing the nation in the Illustrated London News*. Londen: Ashgate 1998.

⁷ K. Belgum, *Popularizing the nation. Audience, representation and the production of identity in Die Gartenlaube, 1853-1900*. Lincoln: University of Nebraska Press 1998; H. Gebhardt, ‘Auf der Suche nach nationaler Identität. Publizistische Strategien in der Leipziger ‘Illustrierten Zeitung’, zwischen Revolution und Reichsgründung.’ In S. Germer en M. Zimmermann (eds.), *Bilder der Macht und Macht der Bilder. Zeitgeschichte in Darstellungen des 19. Jahrhunderts*. Berlijn: Klinkhardt & Biermann 1997, 310-322.

⁸ L. Riall, *Garibaldi: Invention of a Hero*. New Haven: Yale University Press 2007 (3).

⁹ Zie: P. Sinnema, *Dynamics of the pictured page. Representing the nation in the Illustrated London News*. Londen: Ashgate 1998; P. Sinnema, ‘Representing the Railway: Train Accidents and Trauma in the ‘Illustrated London News.’ *Victorian Periodical Review* 31, 1998, 142-168.

¹⁰ W. Schivelbusch, *The railway journey. The industrialization of time and space in the 19th century*. Berkeley: University of California Press 1986.

¹¹ Hemels & Vegt 1997 (222).

‘Xenophon Castigat’ op een luchtige manier uit wat voor tijdschrift *De Hollandsche Illustratie* wil zijn. Beelden zullen de belangrijkste plaats innemen. Tekst wordt als veel minder belangrijk gezien: ‘Wat zullen die doode letters dan bevatten. Zij zijn de onderdanige slaaf der platen die u worden aangeboden.’ Het beeld wordt door de auteur gezien als objectiever dan de ‘bedrieglijke pen’. Daarnaast wordt het beeld ook aangeduid als universele taal: het spreekt ‘tot alle natiën’.¹²

Het blad stelt daarnaast dat het zich voor een belangrijk deel wil richten op de illustratie van de belangrijkste contemporaine gebeurtenissen: ‘Gij zult met haar [*De Hollandsche Illustratie*] lachen over de gekheden van den dag. Met haar zult gij de gebeurtenissen van het tegenwoordige bewonderen.’¹³ Deze nadruk op de actualiteit komt terug als de vorm van het blad wordt besproken: ‘*De Hollandsche Illustratie* is geen courant, geen dagblad, geen weekblad, geen advertentieblad. En toch is het een almanak van den dag, die u bij den volgenden morgen, mogelijk weinig belang meer zal verwekken.’¹⁴

Hiermee verschilt het blad van andere Nederlandse geïllustreerde tijdschriften uit het midden van de negentiende eeuw. Bij het bekende blad de *Katholieke Illustratie* zijn de beelden vooral bedoeld als ondersteuning van de tekst, die een duidelijke morele – en soms ook politieke – boodschap heeft. *De Hollandsche Illustratie* probeert zich daarentegen zo veel mogelijk politiek neutraal op te stellen en wordt door tijdgenoten dan ook zo omschreven. Zo herinnert J. R. van der Lans, die in de jaren zestig van de negentiende eeuw redacteur is bij de *Katholieke Illustratie*, zich de ‘buitengewone opgang’ van de ‘neutrale *Hollandsche Illustratie*’.¹⁵ De afbeeldingen in het tijdschrift zijn niet bedoeld om de lezer op te voeden of hem iets bij te brengen; ze zijn vooral bedoeld om de lezer zich te laten verwonderen over de contemporaine wereld.

De doelstelling van het blad om actuele beelden te leveren, bepaalt in belangrijke mate de inhoud van het blad. De afbeeldingen zijn houtsnedes. In de jaren veertig van de negentiende eeuw gebruikt het bekende Engelse blad *The Illustrated London News* deze techniek voor het eerst om beelden van actuele gebeurtenissen te presenteren. De productie van de houtsnede is echter een tijdrovend en vooral ook kostbaar proces. In verschillende Europese landen ontstaat rond het midden van de negentiende eeuw een ware ‘afbeeldingsindustrie’. Zo werken in Londen honderden graveurs in *image factories* aan de actuele afbeeldingen van de *Illustrated London News*.¹⁶ Het Nederlandse taalgebied is te klein om de kostbare productie van afbeeldingen met Nederlandse onderwerpen te ondersteunen.¹⁷

¹² Xenophon Castigat, ‘De Koningin.’ *De Hollandsche Illustratie* 1, 1864.

¹³ *Ibid.*

¹⁴ *Ibid.*

¹⁵ *Katholieke Illustratie* 60, 1927. Geciteerd in: Hemels & Vegt 1997 (222).

¹⁶ M. Twyman, *Printing 1770-1970: An Illustrated History of its Development and Uses in England*. Londen: Eyre & Spottiswoode 1970 (97).

¹⁷ Zie voor de Nederlandse situatie: D. van Lente, ‘Illustratietechniek.’ In H. Lintsen (red.), *Geschiedenis van de Techniek in Nederland. De wording van een moderne samenleving 1800-1900, deel II*. Zutphen: Walburg Pers 1993, 255-277 (258).

De Hollandsche Illustratie kan dus maar in zeer beperkte mate afbeeldingen van Nederlandse onderwerpen plaatsen. Het overgrote deel van de afbeeldingen wordt gekocht van buitenlandse *image factories*. In de eerste jaargang is het blad te zien als *franchise* van het bekende Franse geïllustreerde tijdschrift *L'Illustration*. Dit is onder andere op te maken uit het feit dat het hoofdkantoor van het Nederlandse blad gevestigd is in de rue de Richelieu in Parijs, direct naast het kantoor van het Franse blad.¹⁸ Dit is geen ongebruikelijke praktijk. Het *Geïllustreerd Nieuws*, een concurrent van *De Hollandsche Illustratie*, die tussen 1866 en 1879 in Nederland uitkomt, maakt uitsluitend gebruik van afbeeldingen van het bekende Duitse blad *Die Leipziger Illustrierte Zeitung*.¹⁹

Het gebruik van Franse afbeeldingen in het 'Hollandsche' blad kan al snel op veel kritiek rekenen. Zo schrijft de illustrator en journalist Gerhard Thomas Mohrman in 1864 het schotschrift *Hollandsche Illustratie? Neen Fransche Kwakzalverij!*²⁰ Een nieuwe redactie probeert vanaf 1865 het blad dan ook een meer 'Hollandsch' karakter te geven om het niet langer een 'bastaardzoon van Frankrijk' te laten zijn.²¹ De meeste afbeeldingen in het blad blijven echter tot het einde van de eeuw van buitenlandse oorsprong. Dit is van grote invloed op de representatie van de spoorwegen in het blad.

DE TOEKOMST TEGEMOET

In de periode 1865-1880 worden over de hele wereld spectaculaire spoorwegtrajecten geopend. De *Hollandsche Illustratie* besteedt hier veel aandacht aan. Vooral trajecten over natuurlijke obstakels zoals bergen en rivieren worden gezien als een teken van vooruitgang. In een artikel over de opening van het spoorwegtraject over de Zwitserse berg de Rigi komt dit goed naar voren: 'De spoorweg over den Berg Cenis, (...), en die over de Rigi, (...), behooren tot de schoonste werken en stoutste ondernemingen van onzer eeuw.'²² Op de afbeelding die bij het artikel hoort, is te zien hoe de trein zich door het indrukwekkende landschap beweegt.²³ Het valt direct op dat de trein zeer klein is afgebeeld en het landschap erg groot en overweldigend. Dit zien we ook in twee andere artikelen over dezelfde spoorlijn. De trein wordt opgeslokt door het landschap en op sommige prenten is de trein zelfs geheel afwezig.²⁴ Dit overweldigende beeld is eveneens terug te vinden in de prenten met betrekking tot de opening van de grote Pacific-spoorweg die de oost- en westkust van Amerika met elkaar verbindt. Hier is te zien hoe het spoor zich beweegt over oneindig lijkende prairies en door indrukwekkende kloven.²⁵ Hoe is deze representatie van de spoorwegen te verklaren?

¹⁸ Hemels & Vegt 1997 (220).

¹⁹ De Duitse firma Brockhaus voorziet de Leidse uitgever Slijthof van vellen papier waarop de afbeeldingen al gedrukt zijn, zodat Slijthof alleen nog maar Nederlandse tekst hoeft toe te voegen. Van Delft, Van Dijk en Storm 2007 (34-35).

²⁰ G. Mohrman, *Hollandsche Illustratie? Neen, Fransche Kwakzalverij*. Amsterdam 1864.

²¹ 'Een woord tot het publiek.' *De Hollandsche Illustratie* 1, tweede helft 1864/1865.

²² 'De spoorweg over de Rigi.' *De Hollandsche Illustratie* 9, 1871.

²³ 'De Spoorweg van den berg Cenis.' *De Hollandsche Illustratie* 6, 1868.

²⁴ 'Spoorweg over de berg Cenis.' *De Hollandsche Illustratie* 24, 1869.

²⁵ 'De Pacific-spoorweg.' *De Hollandsche Illustratie* 2, 1869.

In zijn boek *The Railway Journey* (1977) geeft Wolfgang Schivelbusch een antwoord op deze vraag. Volgens hem wordt de trein ervaren ‘as a projectile’ en het reizen met de trein ‘as being shot through the landscape’.²⁶ De snelheid van de trein verandert de relatie van de reiziger met het landschap om hem heen. Het is niet meer mogelijk om het landschap waardoor men reist in zijn geheel te bevatten. Reizigers wordt dan ook aangeraden om in de verte te turen om zo een overzicht van het landschap te krijgen.²⁷ Dit resulteert in de neiging om het landschap op te delen en panoramische voorstellingen van een treinreis te maken. In de geïllustreerde tijdschriften wordt vaak een aantal van deze karakteristieke overzichten naast elkaar afgebeeld om de hele treinreis in beeld te brengen.²⁸



Afb. 1: Panoramische weergave van de spoorweg over de berg Cenis. *De Hollandsche Illustratie* 6, 1868.

STRIJD TEGEN DE NATUUR

In de eerdergenoemde afbeeldingen van de spoorwegen over de berg Cenis en de Pacific-spoorweg is duidelijk de triomf van de techniek over de natuur te zien. Hoewel de natuur weerbarstig is, weet men er toch een spoorweg door aan te leggen. Dit gevoel

²⁶ Schivelbusch 1986 (58).

²⁷ *Ibid.* (60).

²⁸ ‘Spoorweg over de berg Cenis.’ *De Hollandsche Illustratie* 24, 1869.

blijkt ook uit een artikel, zonder illustratie, over de uitbreiding van het Nederlandse spoorwegennet, dat vergeleken wordt met enkele kunststukjes uit Zwitserland:

(...) werd lang het verwijt tot ons gericht dat Nederland geen gelijken tree hield met andere landen, waar het betrof den aanleg van deze middelen van verkeer, – de kunstwerken, in den laatste jaren ondernomen en tot stand gebracht, zijn wel geschikt een beter oordeel te rechtvaardigen – en de roem verworven door de overbruggingen gelijk die van den Moerdijk en van onze hoofdrievieren in het belang van het spoorwegverkeer, wedijvert met de glorie in het zuiden, door de tunnels in Mont-Cenis verworven.²⁹

Op een andere illustratie in het blad zijn ‘de werken’ wel te zien : de brug wordt afgebeeld met op de achtergrond een molen, een ander symbool van Hollandse overwinning op de natuur.³⁰

De spoorwegen weten niet altijd de weerbarstige natuur te verslaan. Vooral wanneer de trein geconfronteerd wordt met zijn natuurlijke aartsvijanden, water en ijs, weten de elementen het van de techniek te winnen. Zo wordt een trein beschreven die in een ondergelopen station langzaam tot stilstand komt: ‘Men kan haar aanzien dat zij, die door vuur en stoom wordt gedreven, in dat koude nat volstrekt niet in haar element is.’³¹ Daarnaast komt ook regelmatig het verhaal terug van de trein die vastloopt in de sneeuw. Ook hier moet de techniek zijn meerdere erkennen in de natuur: ‘De locomobiel moet hijgend en zuchtend haar onmacht bekennen waar zij dien berg van sneeuw op de rail ziet opeengehoopt en de ongelukkige reizigers zitten uren achtereen tot de baan is schoongeveegd in de wagons te bibberen van de koude.’³²

De trein strijdt niet alleen tegen de ‘dode’, maar ook tegen de ‘levende’ natuur. Zo worden treinen aangevallen door leeuwen en olifanten (zie afbeelding 2).³³ De strijd tussen een olifant en een locomotief neemt bijna epische proporties aan:

Het reusachtige dier, het sterkste en moedigste der schepping, had zich stevig op zijn poten gezet (...) Wat vermag echter dierenkracht tegen stoomkracht! Het dier werd gedood, maar zijn massa was zo geducht dat de lokomotief van de rails gleeed en met elf wagons van den dijk naar beneden stortte waarbij de machinist omkwam.³⁴

Op een andere illustratie is te zien hoe een hele kudde olifanten een trein aanvalt.³⁵ Het lijkt bijna alsof de olifanten de locomotief als ander dier beschouwen. De tekst bij de afbeelding roept dit beeld in ieder geval op: ‘De nachttrein vloog brieschend over de rails.’³⁶ Het artikel naast de afbeelding weet nog te vermelden dat een ‘onverschrokken

²⁹ ‘De Spoorweg te Ravenstein.’ *De Hollandsche Illustratie* 3, 1873.

³⁰ ‘De nieuwe spoorwegverbinding te Rotterdam.’ *De Hollandsche Illustratie* 1, 1877.

³¹ ‘Een spoorweg-station overstroomt.’ *De Hollandsche Illustratie* 31, 1873.

³² ‘Een trein door de sneeuw tegengehouden.’ *De Hollandsche Illustratie* 32, 1866.

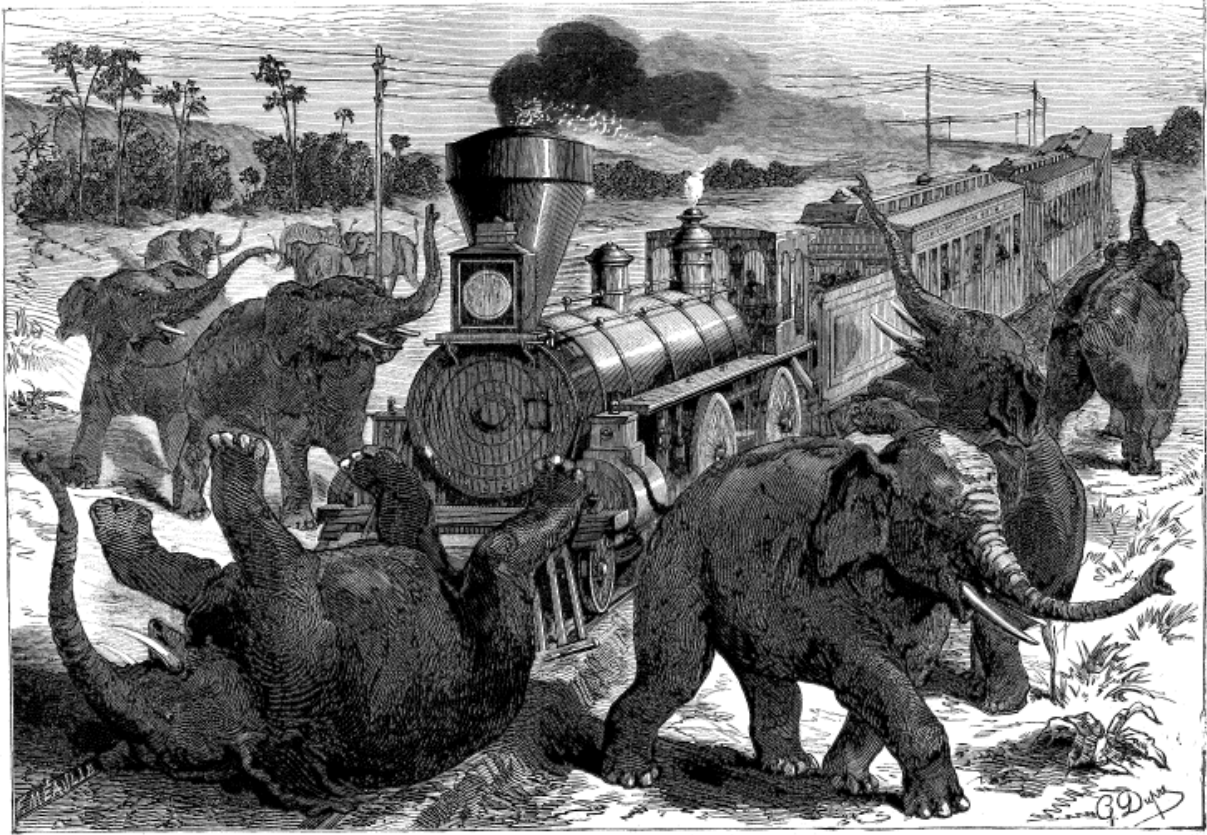
³³ Zie bijvoorbeeld: ‘Leeuwen aan een spoorwegstation.’ *De Hollandsche Illustratie* 15, 1876.

³⁴ ‘De olifant en de locomotief.’ *De Hollandsche Illustratie* 50, 1868.

³⁵ ‘Aanvallen van olifanten op een trein in Engelsch Indie.’ *De Hollandsche Illustratie* 12, 1876.

³⁶ ‘De olifant en de locomotief.’ *De Hollandsche Illustratie* 50, 1868.

Engelschman' de slagtanden van de olifant afzaagt en vervolgens weer rustig in zijn wagon gaat zitten: 'Altijd praktisch die kalme Engelsche!'³⁷



ENGELSCH INDIE. — AANVAL VAN EEN KUDDE OLIFANTEN OP EEN SPOORTREIN. (Zie blz. 6.)

Afb. 2: Een kudde olifanten valt een trein aan. *De Hollandsche Illustratie* 12, 1876.

Een speciaal onderdeel van de strijd tussen techniek en natuur in de representatie van de spoorwegen in de *Hollandsche Illustratie* zijn de afbeeldingen van spoorbruggen. Een goed voorbeeld hiervan is de spoorwegbrug over de Seine.³⁸ De afbeeldingen zien er over het algemeen hetzelfde uit. We zien een enorme brug, soms met een klein treintje erover. De afbeelding van spoorwegbruggen wijkt dan ook niet af van het algemene beeld dat al eerder is aangeduid. Toch lijkt de spoorwegbrug een speciale plaats in te nemen in de representaties van spoorwegen. Dit lijkt voornamelijk voort te komen uit het feit dat rivieren in Nederland de belangrijkste natuurlijke obstakels vormen. Zo valt in het eerder genoemde artikel over de brug bij Moerdijk te lezen:

Onze beste wenschen vergezellen de nieuwe onderneming: zij belooft als solide geldbelegging goede vruchten en als middel tot ontwikkeling en beschaving moge ze tot zegen worden, niet slechts in de streken die zij doorloopt, maar weldadig voor den bloei van het gehele vaderland.³⁹

³⁷ 'Aanvallen van olifanten op een trein in Engelsch Indie.' *De Hollandsche Illustratie* 12, 1876.

³⁸ 'Boogbrug over de Seine bij Parijs.' *De Hollandsche Illustratie* 31, 1867.

³⁹ 'De spoorweg te Ravenstein.' *De Hollandsche Illustratie* 3, 1873.

ONTSPoord

De spoorwegen die machtige, natuurlijke obstakels overwinnen zijn een vaak terugkomend thema in *De Hollandsche Illustratie*. Ook de negatieve gevolgen van de nieuwe manier van reizen komen echter regelmatig terug. Zo is er in elke jaargang van het Nederlandse blad wel een afbeelding van een treinongeluk te vinden. De teksten bij de afbeeldingen benadrukken dat deze ongelukken een onderdeel zijn geworden van het leven: ‘Spoorweg-ongelukken behoren tot de treurigste evenementen, maar komen schier dagelijks de menschheid bezoeken.’⁴⁰

In zijn artikel ‘The Railway Accident’ (2001) betoogt de Engelse historicus Ralph Harrington dat er in de perceptie van de negentiende-eeuwse mens sprake is van een constante toename van het aantal treinongelukken.⁴¹ Dit fenomeen is ook terug te zien in *De Hollandsche Illustratie*. Zo schrijft het tijdschrift in 1882: ‘Een nieuw spoorwegaanval heeft zich gevoegd bij de vele, die dit jaar reeds hebben plaats gehad. Het schijnt dat het jaar 1882 bestemd is als het spoorwegongelukken-jaar later te worden vermeld.’⁴² Daarnaast wordt het treinongeluk anders waargenomen dan andere ongelukken. De historicus Roger Cooter betoogt dat treinongelukken publieke evenementen worden.⁴³

Geïllustreerde bladen lijken een belangrijke rol te spelen bij het ‘publiek worden’ van het treinongeluk. De afbeeldingen in geïllustreerde bladen, zoals *De Hollandsche Illustratie*, dragen hier op een belangrijke manier aan bij. De manier waarop het spoorwegongeluk wordt afgebeeld vertoont veel kenmerken van de ervaring van het reizen met de trein, zoals Schivelbusch die omschrijft. De reis roept volgens hem ambivalente gevoelens op bij de negentiende-eeuwse mens. Aan de ene kant wordt het reizen met de trein ervaren als ‘uncannily smooth, easy, secure, like flying’ maar aan de andere kant is de sensatie van potentiële destructie altijd aanwezig.⁴⁴ Dit wordt vooral bewerkstelligd door het feit dat de reiziger geen controle heeft over de snelheid waarmee hij zich voortbeweegt. Dit gevoel komt goed naar voren in een artikel van de *Katholieke Illustratie*: ‘Pijlsnel vloog de machine over de rails; nu begon ik eerst goed mijn toestand in te zien, ik was bevreesd en geen wonder; ieder oogenblik konden wij door eenig onvoorzien gebrek in de baan derailleren, van ene brug storten, in een afgrond neervallen enz.’⁴⁵

In de artikelen van *De Hollandsche Illustratie* wordt het ongeluk vaak als onvermijdelijk gepresenteerd. Zo beschrijft het artikel ‘De instorting der spoorwegbrug over den Tay bij Dundee’ (1880) hoe een trein gestaag een al ingestorte brug – en dus zijn eigen ondergang – tegemoet rijdt. Het beeld dat de tekst oproept wordt ondersteund door een illustratie waarop te zien is hoe een trein met hoge snelheid in een gat in de brug rijdt

⁴⁰ ‘Het spoorweg-ongeluk te Auteuil.’ *De Hollandsche Illustratie* 32, 1876.

⁴¹ Harrington 2001 (32).

⁴² ‘De spoorwegramp bij Freiburg.’ *De Hollandsche Illustratie* 15, 1882.

⁴³ R. Cooter, ‘The moment of the accident: culture, militarism and modernity in late-Victorian Britain.’ In R. Cooter en B. Luckin (ed.), *Accidents in history: injuries, fatalities and social relations*. Amsterdam: Rodopi 1997, 107-158 (113).

⁴⁴ Schivelbusch 1986 (131).

⁴⁵ ‘Een spoorweg in de bergen.’ *De Katholieke Illustratie* 35, 1869.

(zie afbeelding 3).⁴⁶ In een ander artikel over een treinongeluk bij het Luxemburgse Dommeldange wordt tot drie keer gesteld dat het ongeluk ‘onvermijdelijk’ was.⁴⁷

Tegelijkertijd benadrukt *De Hollandsche Illustratie* dat het ongeluk voor de reiziger vaak plotseling en ongelofelijk snel – binnen ‘enkele seconden’ – plaatsvindt.⁴⁸ Het treinongeluk wordt ervaren als een ‘shock’, een woord dat volgens Schivelbusch zijn huidige betekenis krijgt door de beschrijvingen van treinongelukken in de negentiende eeuw.⁴⁹ Dit gevoel komt ook terug in een beschrijving van het blad van de treinramp bij Auteuil: ‘Het plotselinge en onverwachte verhoogt het vreselijke van de ramp. Men zit te kijken, te praten of te slapen...een geweldige schok wordt gevoeld, een donderend gekraak gehoord... en men wordt ergens in min of meer verminkte staat neergeworpen.’⁵⁰



Afb. 3: Een trein rijdt in het gat van de brug over de Tay. *De Hollandsche Illustratie* 30, 1880.

De hierboven genoemde elementen zijn ook terug te zien op de illustraties. De enorme destructie wordt afgebeeld door het verwrongen staal, de ineengeschoven wagons en het rondomliggend (en soms zelfs rondvliegende) puin. Het plotselinge van de gebeurtenis en het schokelement worden afgebeeld door de nog rokende schoorstenen van de loco-

⁴⁶ ‘De instorting der spoorwegbrug over den Tay bij Dundee.’ *De Hollandsche Illustratie* 30, 1880.

⁴⁷ ‘Een spoorweg-ongeluk bij Dommeldange.’ *De Hollandsche Illustratie* 50, 1870.

⁴⁸ ‘Spoorweg-ongeluk in Polen.’ *De Hollandsche Illustratie* 17, 1865.

⁴⁹ Schivelbusch 1986 (145-151).

⁵⁰ ‘Het spoorweg-ongeluk te Auteuil.’ *De Hollandsche Illustratie* 32, 1876.

motieven en de duidelijk aangeslagen passagiers die net uit de trein lijken te stappen. Dit moet de indruk wekken dat het ongeluk kortgeleden heeft plaatsgevonden.

Het fysieke trauma van de reizigers is ook een belangrijk thema in de representatie. Zo schrijft *De Hollandsche Illustratie* over een treinongeluk in Polen: ‘de machinist en conducteurs liggen gewond of verpletterd; de reizigers kermen onder de verbrijzelde wagens, die hunne ledematen kneusden of braken’ en over de slachtoffers van het treinongeluk bij Dommeldange: ‘Men vond dertien verminkte en verbrijzelde grotendeels onherkenbare lijken.’⁵¹ Hoewel het tijdschrift zich als familieblad presenteert zijn op de afbeeldingen de gewonden en doden van de treinongelukken duidelijk te zien.⁵²



Afb. 4: De spoorwegramp bij Freiburg. *De Hollandsche Illustratie* 15, 1882.

Volgens verschillende auteurs vormt het treinongeluk ook een belangrijke schakel in de acceptatie van geestelijk letsel.⁵³ In de medische literatuur komt aan het einde van de negentiende eeuw het begrip ‘Railway Spine’ in opgang. Door de schok van het ongeluk zou er een afwijking ontstaan in de ruggengraat waardoor mensen, zonder direct lichamelijk letsel, toch konden lijden onder een treinongeluk.⁵⁴ Ook in de artikelen van *De Hollandsche Illustratie* wordt verwezen naar wat we tegenwoordig zouden omschrijven als

⁵¹ ‘Spoorweg-ongeluk in Polen.’ *De Hollandsche Illustratie* 17, 1865. En: ‘Een spoorweg-ongeluk bij Dommeldange (Luxemburg).’ *De Hollandsche Illustratie* 50, 1870.

⁵² ‘Een spoorweg-ongeluk bij Dommeldange.’ *De Hollandsche Illustratie* 50, 1870.

⁵³ Dit wordt onder andere betoogd door Schivelbush en Harrington.

⁵⁴ Schivelbusch 1986 (136).

een trauma: ‘Hoevelen toch onder de reizigers, wien de schrik om het harte sloeg, en wien zonder lichamelijk kwetsuren te bekomen, door den schok, die hun gezondheid kreeg, lang de heugenis van het onheil zal bijblijven.’⁵⁵

DE DREIGENDE DERDE KLASSE

Bij het begin van de uitbreiding van het spoorwegennet zijn er nog verschillende positieve geluiden te horen over de bindende sociale werking van de trein. Zo schrijft de Franse econoom Constantin Pecqueur in 1839 in zijn boek *Economie sociale*: ‘It is the same convoy, the same power that carries the great and the small, the rich and the poor; thus, the railroads most generally provide a continuous lesson in equality and fraternity.’⁵⁶ Deze sentimenten verdwijnen echter snel. Nadat er in 1861 en 1864 twee moorden plaatsvinden in eersteklaswagons breekt er een algemene stemming van paniek uit in Europa over de vermenging van de verschillende sociale klassen in de trein.⁵⁷

Deze gevoelens zijn ook terug te zien in de artikelen in *De Hollandsche Illustratie*. Zo schrijft het blad in een artikel over de inrichting van spoorwegwagons:

De nieuwe inrichting der wagons heeft echter ook nog een zeer ernstig voordeel. Men denke toch aan de aanvallen, die nu en dan in de wagons op reizigers gedaan worden en de diefstallen die er in worden gepleegd. Deze zijn slechts mogelijk bij een volkomen afsluiting en beginnen meestal daarmee dat het ongelukkige offer door een snuifje, of een sigaar gechloroformiseerd en dan van zijn voorwerpen van waarde ontdaan en soms nog bovendien uit het venster geworpen wordt.⁵⁸

Deze angst komt het duidelijkst naar voren in de verhalen over de beledigingen en aanrandingen van (jonge) vrouwen die makkelijk in de afgesloten coupés kunnen plaatsvinden: ‘Men neme het geval van een dame die met iemand in een compartiment zit, die haar beledigt of, nemen wij het ergste, die haar vermoorden en bestelen wil.’⁵⁹ Dat dit een zeer gevoelig onderwerp is blijkt uit het feit dat *De Hollandsche Illustratie* aan een artikel over de moord op een jonge vrouw in een Italiaanse trein de titel ‘Aan ’t spoorwegstation te Rome’ mee geeft. De tekst en de afbeelding zijn vervolgens wel weer zeer direct. Op de afbeelding is te zien hoe een politieman een reiskist opent waarin duidelijk een afgehakt vrouwenhoofd te zien is.⁶⁰ De beschrijving is ook veelzeggend: ‘(...) de koffer die reeds tien dagen aan het spoorwegstation te Rome had gestaan (...) is eindelijk door de politie geopend en bevatte het in stukken gesneden lichaam van een jonge vrouw.’⁶¹

⁵⁵ ‘Het spoorwegongeluk te Bondy.’ *De Hollandsche Illustratie* 43. 1881.

⁵⁶ C. Pecqueur, *Economie sociale : des intérêts du commerce, de l’industrie et de l’agriculture, et de la civilisation en général, sous l’influence des applications de la vapeur*. Parijs 1839 (338). Geciteerd in: Schivelbusch 1986 (75).

⁵⁷ Schivelbusch 1986 (88).

⁵⁸ ‘De spoorweg-wagon der toekomst.’ *De Hollandsche Illustratie* 7, 1874.

⁵⁹ ‘De alarm-bel in den wagon.’ *De Hollandsche Illustratie* 6, 1866.

⁶⁰ ‘Aan ’t spoorwegstation te Rome.’ *De Hollandsche Illustratie* 20, 1875.

⁶¹ *Ibid.*

De angst voor de derde klasse komt in *De Hollandsche Illustratie* ook terug in twee afbeeldingen van de zogenaamde ‘pleziertreinen’. Deze treinen waren bedoeld om mensen uit de onderste klasse van de samenleving de kans te geven om met de trein te reizen. Het blad is duidelijk niet positief over deze speciale treinen en waarschuwt zijn lezers voor het lage volk dat erop afkomt. Er is dus niks ‘plezierigs’ aan de pleziertrein.⁶² De twee prenten, gemaakt door de Franse cartoonist Honoré Daumier, komen – waarschijnlijk via de *Hollandsche Illustratie* – in handen van Vincent van Gogh. Deze laat zich in een brief aan zijn broer Theo uiterst negatief uit over de menigte die op de prent de trein bestormt: ‘Reizigers met bleeke gezigten en zwarte jassen in guur weer en die te laat op ’t perron komen. Vrouwen met schreeuwende zuigelingen er tusschen in.’⁶³

De afgesloten compartimenten blijven zorgen voor veel onrust. Volgens Schivelbusch bestaat er een spanning tussen de wens van welgestelde reizigers op privacy en de angst voor het isolement in de compartimenten. Er ontstaat in de jaren zestig van de negentiende eeuw dan ook een ware zoektocht naar een systeem dat voor een passende communicatie tussen de compartimenten zorgt.⁶⁴ In *De Hollandsche Illustratie* komen verschillende artikelen terug die naar deze zoektocht verwijzen. Een mooi voorbeeld hiervan is het artikel over een alarmbel in de wagon. Het voorstel is om een telegraaf-systeem te installeren in de wagons waarmee reizigers het treinpersoneel kunnen waarschuwen in noodsituaties. Op een illustratie is te zien hoe een man langs een angstig kijkende vrouw reikt om de alarmbel in te drukken.⁶⁵ Uiteindelijk wordt het probleem opgelost door een corridor toe te voegen aan de compartimenten. Een systeem dat we vandaag de dag nog altijd kennen.⁶⁶

REPRESENTATIE EN REPRODUCTIE

De afbeeldingen van de spoorwegen in de *Hollandsche Illustratie* laten zien dat deze inderdaad een belangrijk symbool van de negentiende eeuw zijn. Deze symbolische functie is echter niet eenduidig. De strijd tussen de locomotief en de natuur, de uitgebreide en directe beschrijvingen en afbeeldingen van ongelukken en de angst voor de vermenging van verschillende sociale klassen, laten allemaal zien dat de nieuwe manier van reizen ambivalente gevoelens bij de negentiende-eeuwse mens oproept. Net als in historisch onderzoek naar tekstuele bronnen, komen de spoorwegen uit de afbeeldingen van *De Hollandsche Illustratie* ook naar voren als een positief en negatief symbool van moderne techniek.

De tekstuele en visuele representaties van de spoorwegen komen vaak grotendeels overeen. Belangrijke motieven, zoals de strijd tegen de natuur, de angst voor sociale vermenging en de schok van het treinongeluk, komen ook op de afbeeldingen van *De Hollandsche Illustratie* regelmatig terug. Daarnaast leidt de moderne ervaring van het

⁶² ‘Een pleziertrein.’ *De Hollandsche Illustratie* 3, 1887.

⁶³ Vincent van Gogh aan Theo van Gogh, 27 December 1882, www.vangoghletters.org.

⁶⁴ Schivelbusch 1986 (89-90).

⁶⁵ ‘De alarm-bel in den wagon.’ *De Hollandsche Illustratie* 6, 1866.

⁶⁶ Schivelbusch 1986 (91).

reizen met de trein, die in tekst beschreven wordt, tot nieuwe vormen van ‘afbeelden’. De panoramische afbeeldingen die proberen een beschrijving van een treinreis in één keer te illustreren, zijn hier een goed voorbeeld van. Ten slotte valt het op dat de afbeeldingen van ongelukken vaak directer zijn dan de tekst. De slachtoffers, die in de tekst in bedekte termen omschreven worden, zijn op de afbeeldingen vaak duidelijk te zien.

Ik heb in dit artikel ook geprobeerd aan te tonen dat de eigenschappen van het medium van het geïllustreerde tijdschrift van invloed zijn op de manier waarop de spoorwegen gerepresenteerd worden. De discrepantie tussen de wens van *De Hollandsche Illustratie* om ‘actueel’ te zijn en de beperkte reproductiemogelijkheden van het blad zorgen ervoor dat de redactie aan de afbeeldingen van de spoorwegen vaak noodgedwongen een symbolische lading *moet* geven. De afbeeldingen van ongelukken, treinen die worden aangevallen door wilde dieren en vastlopen door sneeuw en water verwijzen in hun oorspronkelijke bron – dus het buitenlandse tijdschrift waarvan *De Hollandsche Illustratie* de afbeeldingen koopt – naar een concrete en actuele gebeurtenis. Aangezien het blad de afbeeldingen pas ver na het plaatsvinden van deze gebeurtenis kan publiceren, moeten ze op een andere manier waarde krijgen. Dit doet de redactie vooral door in de beschrijvingen de afgebeelde gebeurtenissen als tekenend voor de tijd, dus als symbool, in algemene termen te omschrijven.

Het feit dat *De Hollandsche Illustratie* niet in staat is om zijn eigen afbeeldingen te produceren, zorgt er daarnaast voor dat de representatie van de spoorwegen, als onderdeel van de Nederlandse beeldcultuur, een internationaal karakter heeft. Ondanks de wens van de redactie om ‘nationaal’ te zijn en de snelle uitbreiding van het Nederlandse spoorwegennet in de jaren zestig en zeventig, hebben de meeste afbeeldingen van de spoorwegen een buitenlandse oorsprong. Dit internationale karakter komt dus niet voort uit de doelstellingen of wensen van de redactie of de lezers van het blad, maar is een direct gevolg van de beperkingen van het medium in een Nederlandse context.

De eigenschappen van een medium moeten in representatieonderzoek een grote rol spelen. Zoals ik in dit artikel heb aangetoond zijn ze namelijk vaak bepalend voor belangrijke onderdelen van de representatie. Aan de andere kant moet niet vergeten worden dat de keuze voor een bepaald onderwerp nooit helemaal kan voortkomen uit de mediale vorm: de fascinatie voor de spoorwegen kan niet verklaard worden door te verwijzen naar de eigenschappen van het geïllustreerde tijdschrift als medium. De ingewikkelde driehoeksverhouding tussen de financiers, de producenten en de consumenten van de bladen moet daarom een belangrijk deel van het onderzoek blijven.

De afbeeldingen in geïllustreerde tijdschriften zijn een door historici nog ondergewaardeerde bron. In de talige traditie van de geschiedwetenschap zou veel meer aandacht moeten komen voor deze beelden. Onderzoek naar de afbeeldingen van de bladen kan ons veel vertellen over degenen die naar de negentiende-eeuwse wereld keken. Daarnaast kan dit soort onderzoek misschien ook licht werpen op de oorsprong van onze eigen wereld, waar het beeld steeds meer terrein lijkt te winnen op de tekst.

•> THOMAS SMITS heeft de onderzoeksmaster geschiedenis aan de Universiteit van Amsterdam afgerond met een scriptie over het negentiende-eeuwse geïllustreerde tijdschrift als medium.