

"Een slaafsch en ongezond bedrijf"

Op 23 juni 2005 ben ik gepromoveerd op mijn onderzoek naar de geschiedenis van het oudste openbaar vervoer in Waterland. De handelseditie van het proefschrift wordt uitgegeven door Verloren in Hilversum en telt zo'n 500 bladzijden. Ik heb van het eerste hoofdstuk een bewerking gemaakt, die een aardig beeld van mijn onderzoek geeft. Misschien is het een aanzet om daarna de hele studie nog eens tot u te nemen.

Bewerking eerste hoofdstuk:



Reizigersvervoer per trekschuit

Waarschijnlijk is de trekschuit uit noodzaak geboren. Een schipper die niet wilde wachten tot de wind zou draaien naar een gunstige hoek, spande een paard voor zijn schuit; hijzelf nam het roer, zijn zoon mende het paard. Er is natuurlijk een nog eenvoudiger variant denkbaar. De schipper die zich geen paard kon veroorloven, nam zelf het roer en liet het trekken over aan zijn knecht. Er is iets voor te zeggen om de trekschuit een unieke uitvinding te noemen, maar - zoals bij zoveel belangrijke uitvindingen - was er vooral sprake van een slimme combinatie van een aantal elementen die los van elkaar, in een ander verband, reeds hun waarde bewezen hadden.

In al zijn simpelheid is de trekschuit, met de tulp, de windmolen, de Goudse pijp en de kaas, een symbool geworden van de Hollandse natie. In zijn

hoogtijdagen tot ver over onze grenzen geprezen om zijn comfort en betrouwbaarheid, een tijdlang vereerd met een klein plaatsje in ons paspoort en een paar jaar geleden ook op een Nederlandse postzegel afgebeeld. Die postzegel legt een verband met een zeer belangrijke functie van de trekschuit in de Republiek: het vervoeren van post. Toen ik vele jaren geleden aan een onderzoek begon naar de geschiedenis van het Waterlandse postwezen, ontdekte ik de trekschuit en raakte ik verzeild in een wondere wereld van kaarsrechte vaarten, stappende paarden, schippers en knechten. Een wereld waarin zeven kilometer per uur de maximale snelheid was, waarin strikte regels en wetten golden en die er over het algemeen uiterst geordend uitzag, de wereld van het oudste openbaar vervoer in Waterland.

In 1660 sloten afgevaardigden van de stadsbesturen van Amsterdam, Hoorn, Edam, Monnickendam en Purmerend een akkoord om voor gezamenlijke rekening trekvaarten, jaag- en wagenwegen aan te leggen ten gerieve van het personenvervoer tussen hun steden. Enerzijds paste deze overeenkomst in de geest des tijds. Op verschillende plaatsen in de Republiek werden in de zeventiende eeuw trekschuitverbindingen aangelegd. In het derde kwart van die eeuw was een heel netwerk van wegen en vaarten gegroeid, dat de belangrijkste steden met elkaar verbond. Anderzijds was de gesloten overeenkomst uniek. Niet alleen door het feit dat de vijf steden überhaupt tot samenwerking kwamen, maar ook door de grootschaligheid van de hele onderneming. Het samenwerkingsverband dat de vijf steden aangingen om het reizigersvervoer tussen hun steden te verbeteren door het opzetten van een trekschuitenveer, staat in mijn onderzoek centraal. De titel van mijn studie verwijst naar een verzuchting van de schippers die het eigenlijke werk moesten doen. Zij mochten in de eerste decennia van het samenwerkingsverband grote aantallen reizigers in hun schuiten begroeten, maar daarna lopen de zorgen om hun inkomsten als een rode draad door het verhaal. In de Franse tijd bereikte het verval zijn dieptepunt, in de jaren daarna bleef het gehoopte herstel uit. Halverwege de negentiende eeuw gooiden de schippers de handdoek in de ring. Een pakje, een enkele passagier, dat was het waarmee ze de zware kosten moesten bestrijden "van een duur gekocht veer", van het onderhoud van de paarden, hun schuiten, de landelijke en stedelijke belastingen, "alvoorens eenige belooning te vinden voor hun slaafsch en ongezond bedrijf".

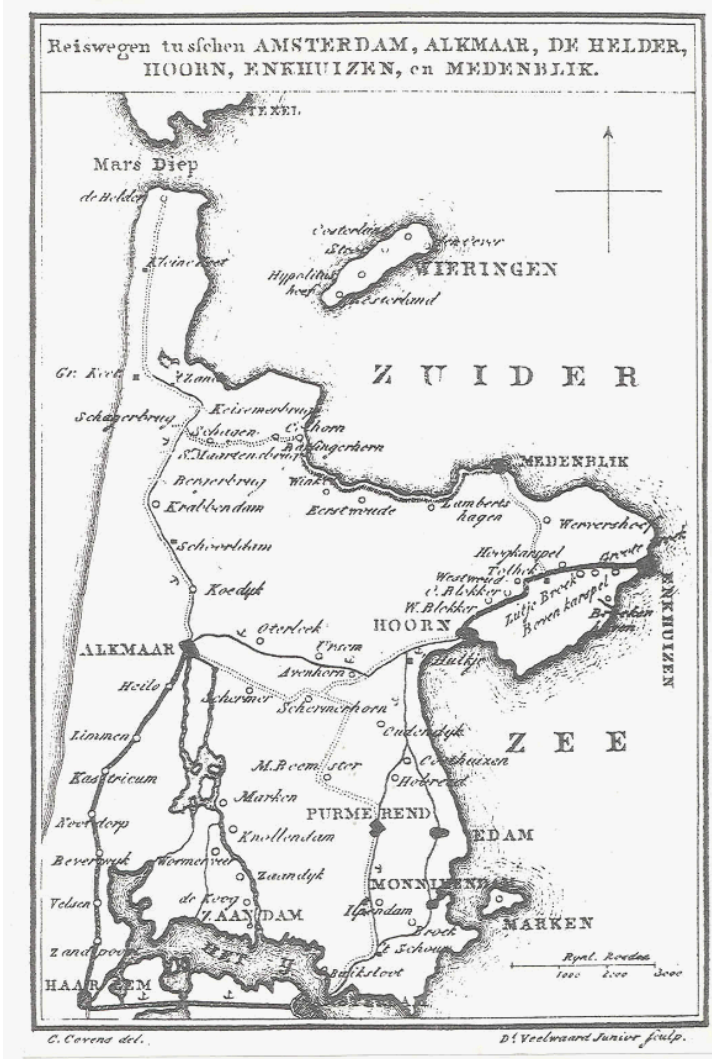
Mijn studie sluit aan op het onderzoek waarop Jan de Vries in 1989 promoveerde, *Barges and Capitalism*. Na twaalf soms duizelingwekkende hoofdstukken herinnert hij de lezer aan de reiziger die hij in zijn eerste hoofdstuk introduceerde. Die reiziger kon halverwege de zeventiende eeuw gebruik maken van de unieke vervoersmogelijkheden in de Republiek. De Vries is die reiziger - zo geeft hij zelf in zijn "Overview" toe - in de loop van

zijn studie al lang vergeten, want het ging hem niet in de eerste plaats om het geven van inzicht in de "living institution" van het trekschuitwezen. Hij was uit op een ander inzicht: in de voor-industriële economie van de Republiek en hield daarvoor, waarschijnlijk met pijn in het hart, die levende wereld van de trekschuiten op het tweede plan: de wereld van de schippers en hun knechten, de vaartengravers en staljongens. Die wereld staat centraal in mijn onderzoek; tabellen, grafieken en modellen spelen een bescheiden rol, er treden andere spelers naar voren. Centraal staan de stedelijke magistraten, de "Heren Commissarissen", die bijna vanuit het niets het Waterlandse personenvervoer vorm gaven, en de schippers, die met hun knechten in dat systeem hun dagelijks brood probeerden te verdienen.

Met mijn onderzoek wil ik antwoord geven op de vraag hoe het oudste openbaar vervoer in Waterland ontstond en hoe het meer dan twee eeuwen lang functioneerde. De archiefstukken van de stedelijke gecommiteerden, de rekeningboeken, correspondentie, de notulen van de vergaderingen van burgemeesters en vroedschap vormen het fundament van het onderzoek. Waar mogelijk is getracht het onderzoekswerk van anderen daarmee te

verbinden. De centrale vraag zal beantwoord worden vanuit een dubbel perspectief: dat van de stedelijke bestuurders en dat van de schippers.

In het tweede hoofdstuk verken ik de Waterlandse infrastructuur. Het is een schets van de vervoersmogelijkheden in de zestiende en het begin van de zeventiende eeuw. Daarbij komt ook de vraag aan de orde wat er aan de kwaliteit daarvan mankeerde, waardoor de steden besloten tot een zo ingrijpend samenwerkingsproject. Het gaat daarbij om vervoersactiviteiten die onder toezicht van de stedelijke bestuurders verricht werden:



wagendiensten en beurtveren passeren de revue.

Het zal duidelijk worden dat met name bij de steden Purmerend en Hoorn de behoefte aan een verbetering van vervoersmogelijkheden over weg en water groot was. De verbinding van Hoorn met Amsterdam liep over de Zuiderzee en dat was een route die niet altijd zonder problemen bevaren kon worden. De weg van Purmerend richting Amsterdam was niet meer dan een gammel pad, dat absoluut ongeschikt was voor vrachtvervoer. Vrachtvervoer vanuit Purmerend ging over de "wagenweg" die Edam en Monnickendam in de jaren dertig van de zeventiende eeuw hadden aangelegd. In diezelfde periode was tussen Broek in Waterland en Monnickendam al een trekvaart in gebruik gekomen die het mogelijk maakte beurtschepen ook bij tegenwind een goede verbinding met Amsterdam te geven. De initiatieven voor het verbeteren van de infrastructuur lagen vooral bij Purmerend en Hoorn, de tegenwerking kwam van Edam en Monnickendam. De resultante was een duur compromis, waarbij de drie binnensteden door een trekvaartverbinding met Hoorn en Amsterdam verbonden werden. Wie nu door Waterland rijdt, loopt of fietst komt op verschillende plekken de herinneringen aan deze infrastructuur tegen.

In het derde hoofdstuk ligt het perspectief bij de stedelijke bestuurders. Zij waren de initiatiefnemers en vormgevers van het project. Hoe kwamen de steden tot hun samenwerkingsproject, welke motieven en belangen speelden daarbij een rol? Hoe gaven zij daarna gezamenlijk vorm aan hun onderneming en wat waren de financiële consequenties ervan? Op welke problemen stuitte zij en hoe hebben zij die trachten te overwinnen?

Aan de hand van de bewaard gebleven rekeningoverzichten is een schatting te maken van de kosten van het hele project. Daaruit wordt duidelijk dat de inkomsten geleidelijkaan de uitgaven niet meer dekten. De samenwerking tussen de steden, toch al gebaseerd op een fundament van eigenbelang en wantrouwen, werd daardoor meer dan eens ernstig beproefd. De financiële zorgen kregen een extra dimensie door de economische achteruitgang in het gebied ten noorden van het IJ. Die achteruitgang werd al gevoeld in de jaren dat de steden tot hun samenwerkingsverband besloten. Vanaf de eerste decennia van de achttiende eeuw werd zij steeds zorgwekkender, om in de Franse tijd een dieptepunt te bereiken.

De stedelijke bestuurders waren behoorlijk autonoom in hun beslissingsbevoegdheid, in principe hadden zij alleen met elkaar te maken. Vanaf de Franse tijd kwam daar verandering in en werden de bestuurders steeds vaker geconfronteerd met boven hen geplaatste autoriteiten: hun beslissingen werden getoetst aan de wetten en regels van de

eenheidsstaat in wording. Die veranderingen, ze resulteerden uiteindelijk in een beëindiging van het samenwerkingsverband, vormen de afsluiting van het derde hoofdstuk.

In feite was de hele organisatie gericht op de creatie van een openbaar vervoerssysteem ten dienste van "de reizende man". In het vierde hoofdstuk staat het trekschuitenveer centraal, waarbij de nadruk ligt op de schippers en hun toezichthouders. Eerst wordt onderzocht hoe in de betrokken steden het trekschuitbedrijf werd opgezet. Vanuit welke 'filosofische' en pragmatische uitgangspunten ging men daarbij te werk? Daarna wordt gekeken hoe het trekschuitbedrijf van de schippers er bedrijfsmatig en financieel uitzag en komen de problemen ter sprake waarmee zij geconfronteerd werden. Aan het eind van dit hoofdstuk wordt gezocht naar een antwoord op de vraag hoe de reizigers deze vorm van vervoer waardeerden.

Het zal duidelijk worden dat de steden voor de opzet van het trekschuitenveer terugvielen op een aantal vertrouwde concepten, die in de dagelijkse praktijk eerder en elders hun waarde bewezen hadden. In alle steden in de Republiek koos men voor de uitvoering van het transportwerk zo'n beetje voor hetzelfde model. Schippers die met elkaar in een beurs

voeren, onder stedelijk toezicht, zonder onderlinge concurrentie, maar beschermd tegen de concurrentie van buitenstaanders, wilde schippers, schippers van dorpsveren. We kunnen de vele trekschuitorganisaties die vanaf de jaren dertig in de zeventiende eeuw hun vorm kregen, het beste zien als zakelijke ondernemingen. Het vervoeren van personen, pakjes en post tussen twee plaatsen was "business" en de uitvoering van dit werk droegen de steden op aan schippers die verenigd waren in een soort gilde-achtig samenwerkingsverband. Bij de beschrijving van het trekschuitbedrijf van de schippers kijk ik naar de wijze waarop zij in de praktijk van alledag hun zaken regelden en naar de financiële aspecten ervan. Ook probeer ik de plaats van de schippers op de maatschappelijke ladder van hun tijd te geven.



*Een nieuwe geesfel voor het kwy-
nend Vaderland,
Een Runderpest in't veld en stal-
lingen aan 't woeden,
Die Neerlands hartaer raakt, en
jammerlyk doet bloeden,
Verspreidt haar doodlyk gif en
vuur aan allen kant.*

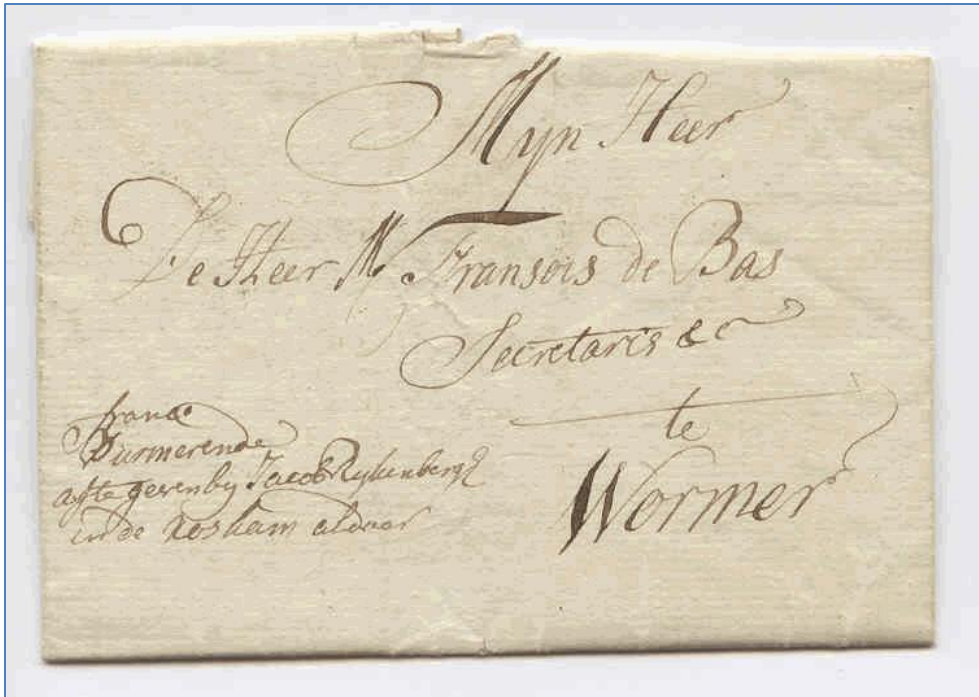
De grondtoest. Hofabande in de 18^{de} eeuw aan ontacten

De economische neergang die het Noorderkwartier in de achttiende eeuw

trof, raakte ook de schippers en dat zal de rode draad zijn in het tweede deel van het hoofdstuk: de schippers constateerden dat hun veer steeds meer in verval raakte. Ook omdat er geen duidelijk standpunt was over de oorzaken daarvan en er verdeeldheid heerste over de oplossingen, kon de juiste remedie niet gevonden worden. Het derde deel van dit hoofdstuk beschrijft de jaren na de Franse tijd: de pogingen van de schippers om hun trekschuitbedrijf nieuw leven in te blazen, de blijvende verdeeldheid over de wijze waarop de samenwerking het beste vorm kon krijgen. Bij de meeste schippers (en steden) stond het eigenbelang voorop. Een beschrijving van de veren laat zien dat ze steeds verder in verval raakten en dat de dienstverlening steeds meer haperde. Een nieuw reglement zorgde slechts voor nieuwe verdeeldheid en kon de ingezette neergang van het vijfstedenvaar niet stoppen. Steeds meer schippers staakten hun activiteiten, mede door de steeds sterker gevoelde concurrentie van andere middelen van vervoer: diligences en stoomboten. In de jaren vijftig van de negentiende eeuw kwam er, na bijna tweehonderd jaar, officieel een einde aan het vijfstedenvaar.

In het vijfde hoofdstuk staat het postvervoer centraal dat de schippers van de trekschuiten verzorgden. Bij dat postvervoer lag in feite het beginpunt van mijn onderzoek. Enkele nauwelijks begrepen passages in een aantal posthistorische studies zetten mij op het spoor van hun activiteiten en geleidelijk ontdekte ik dat er achter dat vervoer een heel systeem schuilging en dat ik het oudste openbaar vervoer in Waterland 'ontdekt' had. In dit hoofdstuk beschrijf ik de wijze waarop het postbedrijf van de trekschuitschippers georganiseerd was en onderzoek ik het belang ervan voor de betrokkenen.

Brieven maakten handelsactiviteiten mogelijk en lieten de ambtelijke molens van de landelijke en regionale bestuurscolleges draaien. In het vervoer van die correspondentie waren de trekschuiten een onmisbare schakel. Meer dan eens lieten de bestuurders van de Waterlandse steden blijken dat ze veel belang hechtten aan snelle en betrouwbare communicatiemogelijkheden. Hun trekschuitschippers slaagden erin, zonder veel stedelijke bijsturing, een unieke postorganisatie op te zetten, die doorgaans naar tevredenheid van alle betrokkenen functioneerde en die uitstekend samenwerkte met andere postdiensten buiten Waterland. Voor de schippers was het postvervoer een belangrijke bron van inkomsten. In de jaren dat de reizigersaantallen sterk terugliepen, werd "de brievenzak" meer dan belangrijk: het postvervoer groeide uit tot een onmisbare bron van inkomsten, de kurk waarop de schuiten nog (net) bleven drijven.



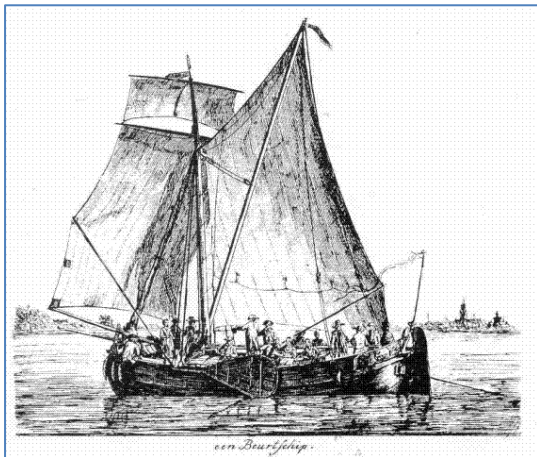
1794- Kasteleinsbrief: vervoerd per trekschuit van Hoorn naar Purmerend, waar de kastelein van De Roskam zorgde voor verder vervoer naar Wormer

Het zesde hoofdstuk handelt over het monopolie op vracht- en reizigersvervoer. In dit hoofdstuk wordt beschreven hoe het vrachtvervoer naar/uit de binnensteden en de dorpen georganiseerd was, waarbij speciale aandacht uitgaat naar de rol van de schippers van het Buiksloterveer, het overzetveer naar Amsterdam. Ik onderzoek de conflicten rond dit vervoer: de aard ervan, de oorzaken en de pogingen de problemen op te lossen.

Voordat de schippers van de trekschuiten in Hoorn en de Waterlandse steden het alleenrecht verkregen op het reizigersvervoer, bezaten de schippers van de stedelijke beurtveren dat monopolie. Na 1660 waren er in feite twee vervoerssystemen, die - naast en met elkaar - het vracht- en reizigersvervoer tussen de betrokken steden verzorgden. In dat systeem vormden de schippers van het Buiksloterveer de 'brug' tussen Amsterdam en het gebied ten noorden van het IJ. Vanuit het perspectief van de steden was, in theorie, op deze manier zowel het vracht- als het reizigersvervoer goed geregeld. In de dagelijkse praktijk waren er echter geregeld fricties tussen de betrokken partijen en bijna altijd had die onenigheid te maken met (vermeende) aantasting van rechten. De vrachtschippers beschuldigden de trekschuitschippers van illegaal goederenvervoer, en omgekeerd stelden die vast dat er heel wat meer reizigers op de "pakschuiten" meereisden dan toegestaan was. Met name het stadsbestuur van Amsterdam trad, gesouffleerd door de schippers van het Buiksloterveer, krachtadig op tegen vrachtschippers die zich niet aan de regels hielden. Maar omdat die regels rekbaar waren en bovendien over de hoofden van de schippers van de oude vrachtveren heen tot stand waren

gekomen, duurde het tot in de negentiende eeuw voordat er een bevredigende oplossing gevonden was.

Het was vooral een concurrentieprobleem. De schippers van de trekschuiten hadden flink moeten investeren om in het veer te kunnen participeren en zagen dagelijks dat hun recht op de uitsluitende vaart toch niet zo exclusief bleek als zij zich voorgesteld hadden. De schippers van de oude veren voelden zich beroofd van allerlei rechten die ze voor de komst van het vijfstedenvaar bezaten. De Vrouwe van IJpendam, eigenaresse van een "heerlijk dorpsveer", bestreed zonder succes het monopolie dat de steden voor zichzelf claimden, op basis van het octrooi voor de trekvaart, dat hun in 1660 door de Staten van Holland en West-Friesland gegeven was.



Het zevende hoofdstuk maakt de cirkel rond en analyseert de ontwikkelingen die in de negentiende eeuw het Waterlandse vervoerssysteem ingrijpend veranderden. Zoals halverwege de zeventiende eeuw de trekschuiten de 'oude' beurtschepen steeds meer een plaats in de marge gaven, moesten de schippers van de trekschuiten twee eeuwen later wijken voor andere vervoerders. Ik onderzoek daarvan de oorzaken en gevolgen. Vanaf de jaren

veertig van de negentiende eeuw werd de concurrentie van de diligences in Waterland steeds sterker gevoeld. De aanvankelijk "hotsende en botsende karren" boden door een aantal technische verbeteringen steeds meer reiscomfort. Ze boden ook meer transportsnelheid, zeker toen de dienstregeling van de trekschuitschippers door de onderlinge verdeeldheid steeds meer gaten begon te vertonen.

De aanleg van het Noordhollands Kanaal, dat Amsterdam een rechtstreekse verbinding gaf met Den Helder, over Purmerend en Alkmaar, moet door de schippers met enige argwaan gevolgd zijn. Zij ondervonden flink wat overlast, doordat voor dit kanaal grote stukken van het trekvaartstelsel tussen Purmerend en Buiksloot vergraven werden. Daarbij werden zij geconfronteerd met de zware concurrentie van een ondernemer die met extra grote trekschuiten een verbinding tussen Amsterdam en Alkmaar opzette.



Halverwege de negentiende eeuw maakte stoomkracht de trekschuiten definitief tot ouderwetse middelen van vervoer. De eerste raderstoomboten in het Noordhollands Kanaal maakten een zo verpletterende indruk dat men voor de zekerheid het varen ermee verbood, maar de vooruitgang bleek niet te stoppen. Schroefstoomboten bleken minder verontrustend en daarmee opende Goedkoop in 1859 een dienst tussen Amsterdam en Purmerend, met aansluiting op de diligence van Igesz naar Hoorn, Enkhuizen en Medemblik. Andere ondernemers zetten in de jaren die volgden, met wisselend succes, diverse stoombootdiensten op voor het vervoer van personen, goederen en vee. Daar waar de vaarten voor de stoomboten onbevaarbaar waren, bleef een enkele trekschuitschipper zijn diensten aanbieden.

Het belang van het onderzoek

In 2002 verscheen ter gelegenheid van het 85-jarig bestaan van de vereniging Oud-Hoorn een prachtig geïllustreerd boekwerk: *Hoorn en de Zee*. Het is een fascinerend boek, dat mede door de fraaie illustraties aan een breed publiek duidelijk maakt wat de scheepvaart voor de stad betekend heeft en hoe talloze facetten van het scheepvaartbedrijf de stad kleur gaven: de grote Oost-Indiëvaarders, de vissersvloot, de walvisvaarders, de met hout beladen schepen uit Noorwegen, de zoutvaarders en graanschepen, de beurtvaarders die met vracht en reizigers over de Zuiderzee koersten.

Deze stoere vissers en wereldreizigers spreken natuurlijk meer tot de verbeelding dan de schippers en schuiten die in mijn onderzoek centraal staan. Gelukkig krijgen die kleinere schippers in *Hoorn en de Zee* ook een plaats, want hoewel ze vergeleken met hun collega's die de wereldzeeën bevoeren, een kleinere rol gespeeld hebben in het succesverhaal van de Republiek, moeten we hun bijdrage zeker serieus nemen.

Het functioneren van het (inter)stedelijk vracht- en personenvervoer is nog niet diepgaand onderzocht en dat is eigenlijk verwonderlijk, want het is geen onderwerp zonder belang. In enkele overzichtswerken die de laatste jaren verschenen, wordt dat belang ook wel belicht. Het netwerk van trekschuitverbindingen in Holland was misschien wel "het meest geavanceerde vervoerssysteem in het toenmalige Europa". In het tweede deel van de onlangs afgeronde *Geschiedenis van Holland* legt Stol een verband met de economische bloei van de gouden eeuw, die "(...) leidde tot een steeds intensiever verkeer van personen en goederen in laag Nederland." Beurtschip en diligence voldeden niet meer, de oplossing werd gevonden in het systeem van de trekschuit: de trekvaarten werden "de snelwegen van de zeventiende en achttiende eeuw". Stol wijst op de "trekvaartkoorts" die volgde op het succes van de eerste trekvaart tussen Amsterdam en Haarlem (1631-1632) en op de vele conflicten die doorgaans gepaard gingen met de aanleg van een verbinding tussen twee steden. Hij belicht ook de voordelen van het trekschuitsysteem: de trekschuit voer stipt op tijd, was goedkoop, redelijk snel en comfortabel, waardoor hij goed kon concurreren met andere vormen van vervoer. Pas de komst van de trein betekende "de doodklap" voor de trekschuit.

Zolang water niet bevroren is, maakt het een sneller en betrouwbaarder vervoer mogelijk dan landwegen. In *Bevochten Eendracht* brengen Frijhoff en Spies naar voren dat hierdoor in de Republiek een goed functionerend interstedelijk postvervoer mogelijk werd. Beurtveren speelden daarbij een belangrijke rol. Rond 1650 bestonden die tussen bijna alle steden die over water bereikbaar waren. De trekschuiten betekenden "een wezenlijke verbetering" van dit systeem. Doordat trekschuiten betrekkelijk ongevoelig waren voor weersomstandigheden, kon er een betrouwbaar vervoerssysteem mee opgezet worden; vooral reizigers en post reisden per trekschuit, voor vracht- en bulkgoed waren de beurtschepen meer geschikt. De trekschuit bood ("Ondanks de dikke rookwalm waarvan de kajuit doortrokken was") heel wat meer comfort dan de wagen: "geen gehots en gebots, weinig lawaai, en dus mogelijkheid tot conversatie. (...) De trekschuit was te duur voor de armen en te gewoon voor de rijken. De aristocratie had haar eigen koetsen, regenten konden vaak van de stadsjachten profiteren. Buiten die uitersten trok de trekschuit een zeer gevarieerd publiek. (...) De trekschuit was een publieke ruimte waar gepraat en gediscussieerd kon worden over alle onderwerpen die de reizigers

gemeenschappelijk hadden. In de pamfletliteratuur was de trekschuit om die reden een populaire locatie. In hoofdstuk 4 zal duidelijk worden dat zo'n schuitenpraatje meer kan zijn dan een "opiniërend pamflet": een achttiende-eeuwse tekst over de Purmerendse oplichter Pieter Pergerrits geeft een aantal levendige details over het reizen per trekschuit.



Reiscomfort in de trekschuit

In de optiek van Stol was het de economische bloei van de Gouden Eeuw die leidde tot een intensiever verkeer van goederen en mensen in de Republiek en de opkomst van de trekschuit. Tegen dat verband valt weinig in te brengen. In *Barges and Capitalism* maakt De Vries aannemelijk dat de afname van die bloei valt af te lezen aan de vermindering van reizigersaantallen in trekschuit (en trein). Toch zou het wel eens zo kunnen zijn dat het belang van de vervoerssystemen die in de Republiek ontwikkeld werden (beurtvaart en trekschuitnetwerken), verder gaat en dat de oorzaak-gevolg relatie omgedraaid moet worden. Er valt iets te zeggen voor de hypothese dat de goed ontwikkelde vervoerssystemen niet (alleen) het gevolg waren van het economische succesverhaal van de Republiek, maar dat ze die successen mede veroorzaakt hebben.

John Dehé

"Een slaafsch en ongezond bedrijf"

De geschiedenis van het openbaar vervoer in Waterland, 1630-1880

Uitgegeven door Verloren, Hilversum, Amsterdamse Historische Reeks, Grote Serie 33
Isbn 90 6550 853 8