



Het imago van Nederlandse steden tot het begin van de twintigste eeuw

In dit artikel geeft Pim Kooij een beschrijving van het imago van de Nederlandse steden, dat begin twintigste eeuw veelal een nieuw karakter kreeg.

Inleiding

In het begin van de twintigste eeuw begonnen stadsbesturen en toeristenbureaus hun steden te promoten. Een belangrijk aspect daarbij was de creatie van een nieuw imago voor individuele steden. Haarlem werd bijvoorbeeld de bloemenstad genoemd en 's-Hertogenbosch werd aangeduid als een vrolijke marktstad. Wellicht heeft de politieke en economische eenwording van Nederland, die in de negentiende eeuw plaatsvond, de stedelijke autoriteiten er toe aangezet om hun stad te markeren in dit landelijk geheel. In ieder geval ging deze culturele differentiatie hand in hand met economische specialisatie, die een extra impuls kreeg door de industrialisatiegolf aan het eind van de negentiende en het begin van de twintigste eeuw.

In deze bijdrage zal ik nagaan hoe deze culturele en economische specialisaties gekoppeld waren. En in de tweede plaats wil ik onderzoeken wat er met de karakterisering en gebeurde van vóór de negentiende eeuw. Blevেন ze bestaan, verdwenen ze, of gingen ze onderdeel uitmaken van het nieuwe imago? Bij de beantwoording van deze twee vragen zal steeds een onderscheid gemaakt worden tussen karakterisering van binnenuit en externe oordelen.

Karakterisering van steden door buitenlandse reizigers vóór 1800

Er zijn inmiddels enkele gedegen studies gepubliceerd over de bevindingen van reizigers uit Engeland, Duitsland en Frankrijk, die Nederland bezochten



Een negentiende eeuwse stad op haar voordeligst. Delft omstreeks 1850. Uit: W. Jappe Alberts en J.M. van Winter, *Nederland voor 100 jaar* (z.p. 1959).

in de vroegmoderne tijd.¹ Een overzicht uit 1936 laat zien dat de meeste reisbeschrijvingen afkomstig zijn van reizigers uit deze drie landen.² Van de 303 beschrijvingen tussen 1648 en 1850, die op dat moment bekend waren, waren 105 geschreven door Duitsers, 78 door Britten en 61 door Fransen. Bijna al deze auteurs bezochten het meest verstedelijkte westen van het land. Slechts enkelen gingen naar de andere delen.

De Duitsers bezochten gewoonlijk het oostelijk deel van het land op doorreis naar het westen (Nijmegen, Arnhem), terwijl de Fransen reisden via het zuiden ('s-Hertogenbosch, Breda, Bergen op Zoom, Vlissingen, Middelburg). Mensen uit Engeland namen meestal de boot van Harwich

- 1 C.D. van Strien, *British travellers in Holland during the Stuart period*. Edward Browne and John Locke as tourists in the United Provinces, Leiden 1993; Anja Chales de Beaulieu, *Deutsche Reisende in den Niederlanden. Das Bild eines Nachtbarn zwischen 1648 und 1795* (Frankfurt am Main 1995); Madeleine van Strien-Chardonneau, *Le voyage de Hollande: récits de voyageurs français dans les Provinces-Unies, 1748-1795* (Oxford 1994).
- 2 J.N. Jacobsen Jensen, *Reizigers te Amsterdam. Beschrijvende lijst van reizen in Nederland door vreemdelingen* (Amsterdam 1936). De uitsplitsing naar landen is gemaakt door Chales de Beaulieu, *Deutsche Reisende in den Niederlanden*, 63.

naar Den Briel (later Hellevoetsluis) en reisden van daar over land naar Den Haag of per boot naar Rotterdam.³

In het westen waren Amsterdam, Den Haag en Rotterdam de meest bezochte steden. Ook Delft, Leiden, Haarlem, Dordrecht, en Utrecht trokken vele bezoekers, evenals de kleine stadjes aan de Zuiderzee. Reizigers naar het noorden bezochten altijd Leeuwarden en Groningen. Maastricht in het zuiden, dat op dat moment een wat geïsoleerde vesting was, werd door de meeste bezoekers gemedend.

De meeste reizigers gebruikten hetzelfde stramien voor hun beschrijvingen: wat statistische informatie (aantallen inwoners en huizen), een beetje geschiedenis uitmondend in een beschouwing over de positie van de stad binnen de politieke context van de Republiek, economische activiteiten, en een beschrijving van de belangrijkste gebouwen, meestal in het kader van een stadswandeling.

Musea waren er in die tijd vrijwel nog niet, maar de kabinetten met de privé-collecties van rijke burgers werden wel genoemd. Een andere attractie vormden de spinhuizen en rasphuizen waar vrouwelijke en mannelijke criminelen respectievelijk moesten spinnen of hout raspen voor de verf-industrie. Je moest wel betalen om dit te kunnen bekijken.

In het kader van onze vraagstelling is het van belang welk algemeen oordeel de buitenlandse bezoekers formuleerden over de steden. Dit was meestal tamelijk positief. De typisch Nederlandse architectuur werd vrijwel altijd genoemd, evenals de grachten die de gevels weerspiegelden. Men had meer aandacht voor het totaal dan voor afzonderlijke monumenten.

Soms werden Nederlandse steden op een zodanige manier door buitenlandse bezoekers gekarakteriseerd dat het een stereotype werd. Amsterdam werd herhaaldelijk 'het Venetië van het noorden' genoemd, maar een andere aanduiding door een Duitse bezoeker 'Die Perle aller Städte in der Welt', werd niet overgenomen door anderen.⁴ Den Haag werd stevast aangeduid als een mooi dorp, hoewel het in de achttiende eeuw meer dan 40.000 inwoners had. Dit kwam omdat Den Haag geen fortificaties had en pas in 1811 stadsrechten zou krijgen van Napoleon. Franse bezoekers noemden deze zetel van de Nederlandse regering vaak elegant.⁵ Het was inderdaad de meest 'Franse' stad in de Republiek vanwege de aanwezigheid van vele diplomaten. Rotterdam werd door Engelsen die daar kwamen vaak klein

3 Van Strien, *British travellers*, 71.

4 Chales de Beaulieu, *Deutsche Reisende in den Niederlanden*, 77.

5 Van Strien-Chardonneau, *Voyage de Hollande*, 236.

Londen genoemd, vanwege de vele Schotse en Engelse families die daar woonden en hun oorspronkelijke kledij waren blijven dragen.⁶

Vrijwel alle bezoekers roemden de properheid van de Nederlandse steden, hoewel al dat geschrob en geboen ook wel wat overdreven werd gevonden. Zaandam werd het schoonst gevonden.⁷ Het dorpje Broek in Waterland, ten noorden van Amsterdam, was een icoon van reinheid, dat iedere reiziger wilde bezoeken. Amsterdam werd ook als heel schoon beschouwd, hoewel sommige bezoekers klaagden over de stank van de grachten, die als open riolen werden gebruikt.

Een aantal Franse bezoekers vond Rotterdam de plezierigste stad. Dat kwam omdat de zestiende-eeuwse uitbreiding, de waterstad, brede grachten had die in verbinding stonden met de rivier. Je kon zo tot aan de huizen binnenvaren en bovendien stonk het niet erg, vanwege de doorspoeling met rivierwater.⁸

's-Hertogenbosch, één van de minst typisch Nederlandse van de grotere steden, werd door een Duitse reiziger beschreven als heel vies.⁹ Er was sowieso minder appreciatie voor de steden buiten Holland, met uitzondering van Utrecht, welke stad soms de leukste van de Lage Landen genoemd werd.¹⁰

Reisbeschrijvingen werden ook gemaakt door studenten als ze voor een langere periode aan een buitenlandse universiteit gingen studeren. In Leiden en Utrecht studeerden bijvoorbeeld nogal wat Duitse studenten.¹¹ Hun verhalen betreffen meestal maar één stad zodat ze meer diepgang hebben dan die van bezoekers die dezelfde dag al weer vertrokken. Leiden, waar in de achttiende eeuw de wolindustrie in verval was, werd gekarakteriseerd als een rustige, sobere stad. De meest gedetailleerde informatie van de studenten betreft evenwel de universiteit en de kwaliteit van de professoren.

Een andere specifieke groep reizigers was geïnteresseerd in fortificaties. De grote vestingen in het zuiden - Breda, Bergen op Zoom en 's-Hertogenbosch - trokken vele bezoekers. De versterkingen van Bergen op Zoom,

6 Van Strien, *British travellers in Holland*, 72.

7 In Zaandam bezochten toeristen altijd het huisje waar de Russische tsaar Peter de Grote had gewoond toen hij in 1697 op een scheepswerf werkte.

8 Hans Bonke, *De kleyne mast van de Hollandse coopsteden. Stadsontwikkeling in Rotterdam 1572-1795* (Amsterdam 1996) 75.

9 Chales de Beaulieu, *Reisende in den Niederlanden*, 139-146.

10 Van Strien, *British travellers in Holland*, 114.

11 Chales de Beaulieu, *Deutsche Reisende in den Niederlanden*, 167-178.

ontworpen door Menno van Coehoorn, waren populair bij Franse bezoekers omdat deze stad in 1747, gedurende de Oostenrijkse Successieoorlog, was ingenomen door de Fransen.

Er zit veel imitatie in de reisverhalen. De meeste bezoekers kochten thuis een gids, zoals Guicciardini's *Description de tout le Pais-Bas* (1567) of Diderot's *Voyage en Hollande* (1773) en volgden de daarin opgenomen routes. Daardoor is het gemakkelijk om originele opmerkingen te scheiden van herhalingen, maar het is ook weer zo dat herhaling duidt op het beamen van eerder gedane observaties.

Er kan dus vastgesteld worden dat alle buitenlandse bezoekers tamelijk positief waren over de Nederlandse steden, met name die in het westen. In hun perceptie representeerden de goed onderhouden, schone gebouwen de rijkdom van het land en van afzonderlijke steden. Bezoekers waren vooral gecharmeerd van een totaalindruk, omdat er naar hun mening nauwelijks monumenten waren die konden tippen aan die in hun eigen land. Haarlem had in de visie van buitenlanders maar één monument: de kathedraal.¹² Alleen het stadhuis van Amsterdam werd als een monument van internationale standing beschouwd. En verder was er bewondering voor de wijze waarop het water was geïntegreerd in steden en voor de molens, die bedrijvigheid uitstraalden.

Het zelfbeeld van enkele Nederlandse steden in de vroegmoderne tijd

Helaas is nog nauwelijks verkennend onderzoek verricht naar het zelfbeeld van Nederlandse vroegmoderne steden. Dit soort onderzoek staat dan ook nog maar heel recent op de agenda van stadshistorici. Maar inmiddels wordt in iedere integrale stadsgeschiedenis wel aandacht aan dit aspect besteed.

Sommige steden - Amsterdam, Rotterdam en Dordrecht zijn belangrijke voorbeelden - werden gepromoot als handelssteden.¹³ In de zeventiende eeuw noemde een inwoner van Rotterdam zijn stad de 'kleyne mast van de hollandse coopsteden'.¹⁴ De grote mast was uiteraard Amsterdam. 'Coopstad'

12 Van Strien-Chardonneau, *Voyage en Hollande*, 277; Van Strien, *British travellers in Holland*, 121.

13 A. van der Schoor, *Stad in aanwas. Geschiedenis van Rotterdam tot 1813* (Zwolle 1999); W. Frijhoff, H. Nusteling en M. Spies ed., *Geschiedenis van Dordrecht van 1572 tot 1813* (Hilversum 1998).

14 Bonke, *Kleyne mast*, 68.

was ook het epitheton dat de Rotterdamse elite gebruikte. Dit was eveneens het geval in Dordrecht, wat laat zien dat stadsbestuurders, die meestal tevens belangrijke handelaren waren, hun eigen activiteiten gebruikten om het imago van een stad te bepalen. Deze relatie met de haven werd overigens ook naar voren gebracht door de laagste strata. Dit hing samen met de wederzijdse afhankelijkheid van de hoogste en laagste sociale groepen, omdat de laagste groepen grotendeels in de haven werkten. Verder waren de Dordtenaren trots op hun titel van eerste stad van Holland, met het privilege om in de Staten als eerste te mogen stemmen. Dit aspect werd ook vaak genoemd door buitenlandse bezoekers.

Corporate identity is grondig bestudeerd voor Leeuwarden.¹⁵ Ondanks een tamelijk grote sociale afstand meenden alle inwoners dat zij deel uitmaakten van het zogenoemde stedelijk theater. Het hof van de Nassau stadhouders was één van de podia van dit theater. Vanwege haar perifere locatie werd deze stad minder frequent bezocht door reizigers.

Dit laatste was ook het geval voor Groningen. De inwoners van die stad, twee keer zo groot als Leeuwarden, toonden hun trots vanwege het feit dat de stad grote delen van de provincie in bezit had. De Groningse elite ontwikkelde in deze periode een specifieke *civic pride*, die gebaseerd was op gevoelens van superioriteit tegenover de Groningse landadel. Deze gaven daar aan toe door in de winter hun borgen te verlaten om in de stad te gaan wonen en de elitecultuur over te nemen. De grote boeren namen die cultuur eveneens over. Bovendien waren zij vrij succesvol in het beknotten van de rechten van de landadel. Dit maakte Groningen tot een centrum waar de burgerlijke waarden helder geformuleerd werden.

Een recente stadsgeschiedenis van Utrecht draagt de titel *Een paradijs vol weelde*. Dit was de karakterisering door Joost van den Vondel (1587-1679). Nadat Karel V in 1528 de bisschop opzij had gezet, werd de stad getransformeerd in een Habsburgse fortificatie door de Italiaanse architect Donato de Boni Pellizuoli.¹⁶ Utrecht werd door de Habsburgers als een belangrijke stad beschouwd, zowel Karel V als Philips II hielden er een *blijde incomste*, terwijl er ook een bijeenkomst van de ridders van het Gulden Vlies werd gehouden.

15 Goffe Jensma, 'Het theater Leeuwarden' in: R. Kunst e.a., *Leeuwarden 750-2000. Hoofdstad van Friesland* (Franeker 1999) 202-232.

16 A.H.M. van Schaik, 'Een nieuwe heer en een andere leer' in: R. de Bruin e.a., ed., *Een paradijs vol weelde. Geschiedenis van de stad Utrecht* (Utrecht 2000) 191-251, aldaar 197.

Nadat Utrecht zich in 1576 aangesloten had bij de opstand, braken er hevige conflicten uit tussen orthodoxe calvinisten en katholieken, die decennia duurden en uitmondde in een fragiele coëxistentie. Niettemin wist de stad haar oude grandeur te behouden. Dit werd versterkt door de stichting van een universiteit in 1636 en door de vredesonderhandelingen in 1714, die Utrecht voor meer dan een jaar een Frans aanzien gaven en vele rijke en adellijke figuren aantrokken.¹⁷ In 1807 verbleef koning Lodewijk Napoleon een paar maanden in Utrecht, maar hij verplaatste daarna zijn residentie naar Amsterdam.

Interessant is de casus 's-Hertogenbosch. De hoofdstad van Brabant werd in 1629 als één van de laatste grote steden door Frederik Hendrik de Republiek in gelooft. Brabant werd geen gewest maar werd direct vanuit Den Haag bestuurd door de Staten-Generaal. 's-Hertogenbosch werd daardoor een soort koloniale stad. De dominante katholieke godsdienst werd verboden en het beeld van de heilige maagd werd uit de kathedraal gehaald.¹⁸ De oude katholieke gebruiken werden bespot door de protestanten, maar desondanks probeerde een deel van de bevolking ze levend te houden. De grimmige scheidslijnen in de stad werden geaccentueerd door de enorme fortificaties. Buitenlandse bezoekers ervoeren dit als onaangenaam.

Het is veel te vroeg om op grond van enkele observaties vergaande conclusies te trekken. Maar het lijkt er wel op dat het zelfbeeld van de Nederlandse steden wat aan het veranderen was. Van iedere stad zijn wel lofliederen overgeleverd uit de Middeleeuwen.¹⁹ Ze doen nogal overdreven aan en bestaan grotendeels uit passages die inwisselbaar zijn. Tussen 1500 and 1800 werden de karakteristieken meer specifiek en sloegen ze duidelijker op kenmerken van afzonderlijke steden. Maar dit verschil is niet sterk. Ook voor deze periode zijn er vele uitlatingen van stadsbestuurders overgeleverd die hun stad in de eerste plaats *schoon* noemden, in de dubbele betekenis van het woord.

17 D.E.A. Faber en R.N.J. Rommes, 'Op weg naar stabiliteit' in: De Bruin, *Een paradijs vol weelde*, 251-315, aldaar 301.

18 A. Vos e. a., ed., 's-Hertogenbosch. *De geschiedenis van een Brabantse stad 1629-1990* (Zwolle 1997).

19 De oudste, over Haarlem, stamt uit 1483. G.F. van der Ree-Scholtens e.a., *Deugd boven geweld. Een geschiedenis van Haarlem* (Hilversum 1995) 100.

Nederlandse steden in de ogen van buitenlandse en Nederlandse bezoekers in de negentiende eeuw

Er is geen systematisch onderzoek gedaan naar de bevindingen van buitenlandse bezoekers in de negentiende en twintigste eeuw. Maar er zijn wel een paar reisbeschrijvingen beschikbaar die tamelijk bekend zijn geworden in Nederland en daarbuiten en die vele malen zijn herdrukt en vertaald. De beroemdste daarvan is *Olanda* door Edmondo de Amicis, een Italiaanse globetrotter die Nederland bezocht in 1873.²⁰

Een tweede bekende buitenlandse bezoeker was Henry Havard uit Parijs. Hij moest in 1871 vluchten vanwege de Commune. Nadat hij was teruggekeerd, bezocht hij Nederland nog vele malen. Dankzij de trein was het reizen veel gemakkelijker geworden. De Amicis slaagde er dan ook in om in korte tijd het hele land te doorkruisen, met uitzondering van Brabant en Limburg. Havard 'deed' per bezoek maar een deel van het land aan.²¹ Daarom zijn diens boeken gedetailleerder en staat er bovendien meer over het platteland in, waar de Amicis trouwens ook heel positief over was.

Ik denk dat deze interesse in de wereld buiten de steden een nieuw element in de reisbeschrijvingen in deze periode was. Eerdere reizigers doorkruisten het platteland alleen maar om in de volgende stad te komen. En als er al enige aandacht was, dan was het vooral voor dat deel van het platteland dat in cultuur was gebracht. Nu kwam er echter ook aandacht voor natuurlijke elementen. Zo ging De Amicis naar het Scheveningse strand, dat door zijn voorgangers als ruw en onbeschaafd was gemedend.

Deze nieuwe interesse voor het platteland en de natuur ging gepaard met een verminderde belangstelling voor economische activiteiten in de steden. Dit schrappen van havens, fabrieken en markten gebeurde niet alleen in de verslagen van buitenlandse bezoekers, maar ook in Nederlandse reisverslagen uit het einde van de negentiende eeuw.

Tot die tijd was de industrie een integraal onderdeel van Nederlandse reisbeschrijvingen geweest. Van Hogendorp en Van Lennep bijvoorbeeld,

20 Edmondo de Amicis, *Olanda* (1873). De eerste Nederlandse vertaling kwam uit in 1876. Ik heb gebruik gemaakt van Edmondo de Amicis, *Nederland en zijn bewoners* (Utrecht en Antwerpen 1985).

21 Cf. Henry Havard, *La Hollande pittoresque : les frontières menacées : voyage dans les provinces de Frise, Groningen, Gueldre et Limbourg* (Parijs 1876) ; Henry Havard, *La Hollande pittoresque. Le cœur du pays : voyage dans la Hollande méridionale, la Zélande et le Brabant* (Parijs 1878); Henry Havard, *La Hollande pittoresque: voyage aux villes mortes du Zuiderzée* (Parijs 1880).

twee studenten die door Nederland reisden in 1823, noemden voortdurend nieuwe fabrieken. Zij verbonden de schoonheid van steden met economische activiteiten. Deventer vonden zij dan ook een lelijke stad in verval, omdat er rond die tijd niet veel economische activiteit was.²²

Dominee Craandijk, die omstreeks 1870 een hele reeks erg populaire reisbeschrijvingen publiceerde, beschouwde fabrieken, havens en andere economische locaties integrale onderdelen van het landschap.²³ Vijfentwintig jaar later ging dat anders. De vier delen van *Van Eems tot Schelde*, het meest bekende overzicht van de toenmalige schoonheid van Nederland, bevat slechts beschrijvingen van mooie steden, dorpen en imposante landschappen.²⁴ Toch was de auteur, H. Blink, een zeer bekende geograaf, die veel studies op zijn naam had over regionale en lokale economische ontwikkeling. Hij liet de industrie hier weg omdat deze nu zo algemeen was geworden dat deze als een bedreiging voor de schoonheid van het land werd beschouwd.²⁵ Sommige sterk geïndustrialiseerde steden werden eveneens uit de beschrijvingen weggelaten.

De belangstelling voor de natuur rond 1900 werd weerspiegeld in de oprichting van vele organisaties, zoals *Vogelbescherming* in 1899, *Staatsbosbeheer* in 1899, alsmede de *Vereeniging tot behoud van Natuurmonumenten*, opgericht in 1905, die waardevolle natuurgebieden begon te kopen. De ANWB uit 1883, was druk bezig met het promoten van toerisme op het platteland, via wegwijzers en gidsen. In de steden vonden vergelijkbare ontwikkelingen plaats. De *Bond Heemschut* (1911) vroeg aandacht voor monumentale gebouwen en mooie stadsgezichten en zette aan tot bescherming ervan. Ook de regering vertoonde interesse in monumenten door de oprichting van een commissie (1903), de voorloper van *Monumentenzorg*.

Zoals gezegd bedreigde deze nieuwe aandacht voor natuur het positieve imago van industriesteden. Maar de bestuurders van deze steden wilden ook toeristen trekken. Bovendien verhuisden hun meest vermogende inwoners

22 Elisabeth Kluit, *Nederland in den goeden ouden tijd. Zijnde het dagboek van hunne reis te voet, per trekschuit en per diligence van Jacob van Lennep en zijn vriend Dirk van Hogendorp door de Noord-Nederlandse provincieën in den jare 1823* (Haarlem 1942).

23 J.G. Craandijk en P.A. Schipperus, *Wandelingen door Nederland met pen en potlood*, 7 delen (Haarlem 1875-1884).

24 H. Blink, *Van Eems tot Schelde. Wandelingen door oud en nieuw Nederland*, 4 delen (Amsterdam 1902/1906).

25 Pim Kooij, 'Het landschap en de industriële samenleving' in: *Uit sympathie. Vijftien opstellen, aangeboden aan Taco Kastelein* (Groningen 1989) 39-53.

naar het gezondere en natuurlijker platteland. Vooral steden in het westen van Nederland hadden hier last van. Steden als Arnhem en Nijmegen, die voorheen nauwelijks een bezoek waardig werden geacht, werden nu, vanwege hun groene omgeving, plezierige plaatsen gevonden om te bezoeken of om er te gaan wonen.

Daarom moesten industriesteden hun imago zien te veranderen om zich op een attractiever wijze te presenteren. Sommige steden lukte dat heel aardig.

Image building in Nederlandse steden rond 1900

Amsterdam was erg actief met de creatie van een nieuw imago. Dat was ook wel nodig want sinds de opening van de spoorlijn naar Utrecht, in 1845, verlieten steeds meer welgestelde inwoners de stad om in dorpen aan het spoor te gaan wonen, zoals in Baarn, dat veranderde in een luxe villadorp.²⁶ Om deze belangrijke belastingbetalers binnen te houden werd de uitbreiding van Amsterdam voornamelijk gepland voor de elite. Rond de stad werd een nieuwe halve cirkel geprojecteerd waar huizen voor de welgestelden moesten komen. Vanwege financiële problemen kon daar maar een deel van gerealiseerd worden: het Vondelpark met aangrenzende villa's, de Plantage en delen van het Sarphati-plan. Daartussen kwam industrie, zoals de Heineken brouwerij, en een arbeiderswijk: de Pijp.²⁷

Maar terwijl het imago van mooie woonstad werd gekoesterd, was het stadsbestuur zich wel degelijk bewust van de behoefte aan meer industrie. Tijdens de agrarische depressie (1878-1895) waren veel mensen van het platteland naar de stad gekomen. Aanvankelijk was er wel werk voor hen maar dit bleek tijdelijk.²⁸ In deze liberale periode was het uitgesloten dat het stadsbestuur zelf een industrialisatiepolitiek ging voeren. Maar men kon wel allerlei wettelijke beperkingen opruimen, die de activiteiten van bedrijven of woningbouwcorporaties aan banden legden. Bovendien was het stadsbestuur erg gespitst op de uitbreiding van de stedelijke infrastructuur en op propaganda op een internationale schaal.

In deze propaganda positioneerde Amsterdam zich als een *pars pro toto*,

26 G.A. Hoekveld, *Baarn. Schets van de ontwikkeling van een villadorp* (Baarn 1964).

27 M.F. Wagenaar, *Amsterdam 1876-1914. Economisch herstel, ruimtelijke expansie en de veranderende ordening van het stedelijk grondgebruik* (Amsterdam 1990).

28 Ad Knotter, *Economische transformatie en stedelijke arbeidsmarkt. Amsterdam in de tweede helft van de negentiende eeuw* (Zwolle 1991) 50.

de afspiegeling van heel Nederland. In het Paleis voor Volksvlijt, Amsterdams antwoord uit 1864 op het Crystal Palace, werden niet alleen producten uit Amsterdam tentoongesteld maar uit het hele land.

Een mooie combinatie van de promotie van de Amsterdamse bedrijvigheid en haar residentiële kwaliteiten, alsmede een publiekstrekker van de eerste orde, vormde de *Exposition Universelle Coloniale et d'Exportation Générale* van 1883, in de volksmond de werelddtentoonstelling genoemd. Er was inderdaad nogal wat participatie van buitenlandse firma's. Ook was er de onvermijdelijke koloniale afdeling, ditmaal grotendeels gewijd aan Nederlands Indië, die het grootste succes van de tentoonstelling werd. De tentoonstelling kwam voort uit een nauwe samenwerking tussen het Amsterdamse bedrijfsleven en het stadsbestuur, die uiteindelijk werd gesteund door de Nederlandse regering.²⁹

In de geschiedenis van de werelddtentoonstellingen neemt deze Amsterdamse, met anderhalf miljoen bezoekers, geen bijzondere plaats in. Maar voor Nederlandse begrippen was dit heel wat. Bovendien inspireerde deze succesvolle combinatie van economie en cultuur andere Nederlandse steden om hetzelfde te doen. Dit gebeurde bijvoorbeeld in 1903 in Groningen, met presentaties van Groningse, Nederlandse en enkele buitenlandse firma's. Het exotische gedeelte werd gevormd door een Japanse markt. Deze tentoonstelling trok 300.000 bezoekers, waaronder de koninklijke familie. Interessant is dat het initiatief voor deze tentoonstelling werd genomen door de directeur van de Groningse Vereeniging voor Vreemdelingenverkeer (VVV) met het doel om Nederlandse en buitenlandse bezoekers 'naar deze prachtige stad te lokken'.³⁰

Toeristenbureaus, het eerste werd gesticht in 1885 in Valkenburg, werden steeds vaker betrokken bij dit soort tentoonstellingen. Dit was bijvoorbeeld het geval in Haarlem, waar in 1910 de internationale bloembollententoonstelling *Bulbi Cultura*, werd georganiseerd.³¹ Dit was een groot succes. Er kwamen in twee maanden 163.000 bezoekers, onder wie de koningin en haar man en Theodore Roosevelt, die toevallig de 100.000e bezoeker bleek te zijn. Met deze tentoonstelling en bijbehorend corso, dat een jaarlijkse gebeurtenis

29 Ileen Montijn, *Kermis van koophandel. De Amsterdamse werelddtentoonstelling van 1883* (Bussum 1983).

30 Beno Hofman, *In the picture. Van werelddtentoonstelling tot Blue Moon* (Groningen 2001) 7-19.

31 M. van Vlijmen en W. de Wacht, *De groene stad. Een eeuw openbaar groen in Haarlem* (Wormer 2002) 144.



De Japanse afdeling op de Groningse 'wereldtentoonstelling' van 1903. Uit: Groninger Archieven.

werd, werd het imago van Haarlem als bloemenstad versterkt. Haarlem had ook een ideale locatie voor activiteiten die met dit imago verbonden waren. Dat was het stadsbos de Haarlemmerhout, dat in diezelfde tijd in een park werd getransformeerd door landschapsarchitect L.A. Springer.

Maar eigenlijk was Haarlem rond 1900 bezig een belangrijke industrie-stad te worden, met nadruk op de drukindustrie, de metaalindustrie en de productie van voedings- en genotsmiddelen (chocola). En dit leidde mede tot een uittocht van de bloemisten, met uitzondering van de wereldbe-roemde firma Krelage, naar de geestgronden in het westen. Dit industriële karakter van Haarlem werd door de stedelijke autoriteiten zeker tot 1930 ontkend.³²

In Rotterdam was het omstreeks 1900 onmogelijk om handel en industrie over het hoofd te zien. De stad was tussen 1851 en 1899 van 86.000 tot 309.000 inwoners gegroeid en dat had tot veel uitbreidingen en veranderingen in het stadscentrum geleid. Buitenlandse reizigers, zoals E.V. Harris, hielden niet van dit nieuwe Rotterdam: 'Rotterdam, it should

32 B. M.A. de Vries, 'Een stad in beweging. Economische en sociale ontwikkelingen' in: Van der Ree-Scholtens, *Deugd boven geweld*, 483-505, aldaar 490.

be said at once, is not a pleasant city. It must be approached as a centre of commerce and maritime industry, or not at all.³³ Zelfs inwoners van Rotterdam uitten hun afkeuring over het verdwijnen van de trotse en mooie *coopstad* en de transformatie ervan in iets dat op Manchester leek.³⁴ Cultuur was ondergeschikt aan economische belangen en alleen dank zij het oude geld van een paar maecenassen konden het Historisch Museum en het Museum Boymans van Beuningen gesticht worden. De meerderheid van de oude elite verliet de stad.

In het interbellum veranderde het negatieve imago van Rotterdam in een positiever imago. W.G. Witteveen tekende toen een masterplan, dat er op gericht was een eind te maken aan de verkeerschaos en het evenwicht tussen stad en haven te herstellen.³⁵ Daarbij werd Rotterdam de plaats waar modernistische architecten zich konden presenteren. Zo bouwde Dudok een Bijenkorf, die samen met andere winkels veel bezoekers trok. Ook de Maastunnel trok veel publiek.

Bovendien hadden de socialisten de meerderheid in het stadsbestuur verkregen. Zij eisten culturele voorzieningen ter verheffing van de arbeiders. Dit leidde tot nieuwbouw voor het museum Boymans en de oprichting van een orkest, terwijl er ook een aantal moderne bioscopen kwamen. Hierdoor kreeg het imago van werkstad, dat Rotterdam behield, een positiever lading.

De oude elite van Rotterdam was inmiddels naar Den Haag verhuisd. Daar bouwden projectontwikkelaars een aantal villaparken in het, nu als zeer gezond beschouwde, zandgebied tussen Den Haag en Scheveningen.³⁶ Hoewel Den Haag grote fabrieken had, met name in de metaalsector, werden deze uit het zicht gehouden in het veengebied in het westen. Mede daardoor wist de stad haar imago als een attractief en prestigieus residentieel centrum vast te houden. De meeste mensen die rijk uit Nederlands Indië terugkwamen, gingen hier wonen. Den Haag werd in Nederland beschouwd als de stad met de mooiste winkels. Beroemde schrijvers, zoals Louis Couperus, noemden Den Haag een *cité mondaine*. Het hof deed er echter niet veel aan om dit imago in stand te houden. Ambassadeurs en buitenlandse bezoekers

33 E.V. Lucas, *A wanderer in Holland* (Londen 1905) 3.

34 Paul van de Laar, *Stad van formaat. Geschiedenis van Rotterdam in de negentiende en twintigste eeuw* (Zwolle 2000) 201.

35 Deze passage is gebaseerd op Van de Laar, *Stad van formaat*, hoofdstuk 10.

36 Henk Schmal, *Den Haag of 's Gravenhage. De 19   eeuwse gordel, een zone gemodelleerd door zand en veen* (Utrecht 1995).

meldden dat de hofcultuur erg saai was, zeker na het overlijden van koningin Sophie in 1877. De vele clubs werden wel op prijs gesteld.³⁷

Leeuwarden, de hoofdstad van agrarisch Friesland, was één van de minst geïndustrialiseerde grotere steden in Nederland. Daarom is het interessant om na te gaan of dit wellicht tot een positiever imago leidde. Erg hoopvol zag het er niet uit. De Nassau's met hun hof waren verdwenen en aan het einde van de negentiende eeuw tastte de agrarische depressie de marktfuncties van de stad behoorlijk aan. Toch raakte Leeuwarden niet in verval. De elite, inclusief de adel die eerder fortuinen had gehaald uit haar grondbezit, begon met de *upgrading* van zowel hun privé-ruimte als de openbare ruimte.³⁸ De paleistuinen bijvoorbeeld, die door koning Willem I aan de stad cadeau waren gedaan, werden omgevormd tot een mooi park. De huizen van de elite langs de centrale gracht werden goed onderhouden, terwijl in de buurt van het nieuwe station representatieve woonwijken werden aangelegd.

Door het ontbreken van moderne economische activiteiten bleef de sociale structuur tamelijk rigide. De elite bleef de touwtjes in handen houden en probeerde haar stad mooi te houden. Zij karakteriseerde deze als plezierig, gezond, open en goed geproportioneerd.³⁹ Dit werd wel bevestigd door buitenlandse bezoekers. De Amicis noemde Leeuwarden een groot dorp, maar had verder vooral aandacht voor de proporties van de jonge Friese vrouwen, die toen nog in klederdracht liepen.⁴⁰ Lucas, die Leeuwarden ongeveer 30 jaar later bezocht, imiteerde De Amicis: 'Leeuwarden is large and prosperous and healthy. What one misses in it is any sense of intimate cosiness'.⁴¹ Net als De Amicis voelde hij zich hier verder van huis dan ooit. Nieuw was echter dat hij een halve pagina citeerde uit een brochure van de lokale VVV.

Utrecht had aan het eind van de negentiende eeuw een soort gespleten persoonlijkheid. Omstreeks 1820 waren de wallen verwijderd omdat de Nieuwe Hollandsche Waterlinie de defensie overnam. De vrijgekomen grond werd gebruikt voor wandelparken en villawijken. In het centrum creëerde het stadsbestuur culturele voorzieningen, zoals een museum (1838) en een

37 P.R.D. Stokvis, *De wording van modern Den Haag* (Zwolle 1987) hoofdstuk 10.

38 Yme Kuiper, 'Burgerlijk zelfbeeld van het 19de eeuwse Leeuwarden' in: Kunst e. a., *Leeuwarden*, hoofdstuk 13.

39 Kuiper, 'Burgerlijk zelfbeeld', 330-345

40 De Amicis, *Nederland en zijn bewoners*, 267-276.

41 Lucas, *Wanderer in Holland*, 236.

concertgebouw (1845).⁴² In het zuiden echter werd sinds 1842 gebouwd aan een reusachtig spoorwegknooppunt, terwijl in het westen een industriële zone werd ontwikkeld, gedomineerd door de metaalindustrie.⁴³ Het herstel van de bisschoppelijke hiërarchie in 1853 bevorderde de zichtbaarheid van het katholicisme in het stadscentrum. Daar was in 1839 ook het eerste Nederlandse warenhuis, de 'Winkel van Sinkel', geopend.

De Amicis schijnt deze kaleidoskopische presentatie niet opgemerkt te hebben. Toen hij Utrecht bezocht, in 1873, zag hij vooral een stad met een groots verleden in verval en vond Utrecht net zo droevig en ernstig als Leiden. De Dom zonder schip droeg daar voor hem toe bij. Wat er van de kerk over was, vond hij op het Lagerhuis lijken, vanwege de vele banken.⁴⁴

Omstreeks 1900 had Utrecht voor de bewoners uit de omgeving vooral het imago van een plezierig winkelcentrum, dat gemakkelijk bereikbaar was per trein en tram. De commerciële kant van Utrecht werd in 1917 tot op nationale schaal verheven door de oprichting van de Jaarbeurs. De functie van centraal gelegen landelijk trefpunt, die daarmee werd geaccentueerd, zou in de volgende jaren steeds verder worden uitgebouwd.⁴⁵

Naar het imago van 's-Hertogenbosch is recentelijk interessant onderzoek gedaan. In 1813 werd Noord-Brabant een volwaardige provincie binnen het Koninkrijk der Nederlanden met 's-Hertogenbosch als hoofdstad. Er kwam toen een merkwaardige emancipatiebeweging op gang die refereerde aan de glorie van de stad binnen het hertogdom Brabant.⁴⁶ Een aantal mensen vertoonde zich in historisch kostuum en er werden historische optochten gehouden. Ook werd 's-Hertogenbosch aangeduid als een katholieke stad, niet partieel zoals Utrecht, maar totaal.

De Amicis heeft die stad niet gehaald, maar Lucas werd getroffen door haar katholieke karakter met als middelpunt de St. Jan met het teruggekeerde beeld van de heilige maagd.⁴⁷ En verder werd het marktplein het vrolijkste van het land genoemd, waar iedereen heen wilde, ook zoete lieve

42 R.E. de Bruin, 'Regenten en revolutionairen' in: *Een paradijs vol weelde*, 315-375.

43 T.H.G. Verhoeven, 'Stedelijk leven in een stroomversnelling' in: *Een paradijs vol weelde*, 375-435.

44 De Amicis, *Nederland en zijn bewoners*, 200.

45 Floribert Baudet, *Utrecht in bedrijf. De economische ontwikkeling van stad en regio en de Kamer van Koophandel* (Utrecht 2002) passim.

46 Gerard Rooijackers, 'De verbeelding van een stad. 's-Hertogenbosch als een woud van symbolen' in: Vos, *'s-Hertogenbosch*, 405-421.

47 Lucas, *Wanderer in Holland*, 279.

Gerritje. Hoewel 's-Hertogenbosch belangrijke industrieën bezat, vooral drukkerijen, sigarenfabrieken en schoenfabrieken, werd haar imago ontleend aan andere, hiervoor genoemde kwaliteiten en aan de fameuze Bosse bollen, die op hun beurt moesten concurreren met de Arnhemse meisjes, Maastrichtse vlaaien en Groninger koek.

Besluit

Al draagt deze beschouwing door gebrek aan voldoende materiaal een wat impressionistisch karakter, toch worden wel een paar zaken duidelijk. In het laatste kwart van de negentiende eeuw veranderde de wijze waarop het imago van steden geformuleerd werd. Tot die tijd werden vooral de welvaart, voorspoed en rijkdom van steden geprezen door buitenlandse bezoekers en Nederlandse bezoekers uit andere steden. De bron van deze rijkdom, de economische bedrijvigheid die zich manifesteerde in bedrijven, in havens en op markten werd uitgebreid gepresenteerd. Na ongeveer 1875 werd die rijkdom van steden nog wel gezien door bezoekers, maar had men geen oog voor de nieuwe industrie die daar de oorzaak van was. Stedelijke rijkdom werd in de eerste plaats geassocieerd met de goede staat waarin de monumenten verkeerden, met mooie musea en exclusieve winkels.

Industrie was niet attractief meer. Stadsbestuurders en toeristenbureaus speelden hierop in door hun stad niet aan te duiden als productiecentra maar als plezierige plaatsen om te wonen of te verblijven.⁴⁸ Daarbij wezen ze vooral op culturele aspecten, zoals musea, monumenten en parken. Ook de plezierige omgeving van steden werd breed uitgemeten om in te spelen op de nieuwe interesse in de natuur. Maar dat omstreeks 1900 veel Nederlandse steden industriesteden waren geworden, werd nadrukkelijk buiten beeld gehouden.

48 Wellicht hing hiermee samen dat via de stadspropaganda ook pogingen in het werk werden gesteld om van de bijnaam van de inwoners af te komen, die in voorgaande eeuwen van buitenaf waren opgedrukt. Deze bijnamen waren meestal niet vleidend: Dordtse schapekoppen, Tilburgse kruikezeikers, Groningse mollebonen, Zwolse blauwvingers, Haarlemse muggen (...) Een kleine, niet representatieve, enquête heeft aan het licht gebracht dat de bekendheid van dit soort namen in de loop van de twintigste eeuw danig is afgenomen. Ze leven hoogstens voort in de advertentie- en rubriek van lokale huis aan huis bladen. En voor de Nijmegenaren wist men zelfs op het gemeente-archief geen bijnaam te melden.