

Naar een integrale geschiedenis van de negentiende-eeuwse stad

Vijftien stadsbiografieën in perspectief

JAN HEIN FURNÉE

Towards an integrated history of the nineteenth-century city. A review of fifteen Dutch urban biographies

Over the last twenty years, the writing of modern urban biographies has been one of the core activities of Dutch urban historians. Focusing on the analysis of the nineteenth century city in fifteen major urban biographies, this review discusses their selection of themes, composition and style, but also explores new possibilities to enhance the synthetic potential of urban historiography. The article argues that in the next few years more attention might be paid to the stimulating role of urban government, especially in economic and cultural development; to the contested creation of class and gender relations in the field of leisure; and to the multifaceted character of urban space: as a structure, a built environment and a socially constructed site of daily experience.

Inleiding

‘Wat lijken die boeken toch op elkaar.’¹ In de afgelopen jaren is Nederland getraceerd op een golf van wat men doorgaans aanduidt als stadsbiografieën, stadsmonografieën, stadsstudies of gewoon stadsgeschiedenissen: rijk geïllustreerde overzichtswerken waarin de geschiedenis van een bepaalde stad op basis van de laatste wetenschappelijke inzichten voor een breed geïnteresseerd publiek is samengebald tot een toegankelijke synthese. Alleen al de omvang van de tot dusver verschenen stadsbiografieën – samen meer dan twee meter plankruimte – bewijst dat we hier te maken hebben met een collectieve onderneming van formaat. Maar ook het aantal onderzoekers dat aan de vaak in brede teams totstandgekomen stadsgeschiedenissen heeft bijgedragen spreekt boekdelen: in

1 Paul van de Laar en Arie van der Schoor, ‘Nieuwe stadsstudies besproken’, *Tijdschrift voor Sociale en Economische Geschiedenis* 3 (2006) 143-147, aldaar 147.

totaal zo'n driehonderd auteurs, waaronder bekende historici als Pim Kooij, Willem Frijhoff, Boudien de Vries, Maarten Prak, Paul Klep, Paul van de Laar, Remieg Aerts, Piet de Rooy, samen met tal van historici en andere specialisten die in of rond lokale archieven werkzaam zijn. Sinds het midden van de jaren negentig hebben de stadsgeschiedenissen met steun en soms op initiatief van gemeentebesturen een steeds ambitieuzer karakter gekregen. Naast de kloekke, eendelige stadsbiografieën over Zutphen, Haarlem, Leeuwarden, Utrecht, Gouda, Zwolle en Alkmaar zijn er zo ook twee-, drie-, vier- en vijfdelige monumenten opgericht voor Den Bosch, Rotterdam, Dordrecht, Nijmegen, Den Haag, Leiden en Amsterdam. En de stroom is nog altijd niet opgedroogd. In de maak zijn momenteel stadsbiografieën van Arnhem, Deventer en Zaanstad, en het zal wel niet lang duren voordat ook Maastricht, Delft, Amersfoort en Groningen hun eigen 'moderne' stadsgeschiedenis krijgen.²

Het genre van de stadsbiografie ligt in de wetenschappelijke kritiek een beetje moeilijk. Ondanks de indrukwekkende hoeveelheid academische menskracht die er in de afgelopen jaren in is geïnvesteerd, leest men in recensies geregeld klachten over eenvormigheid, voorspelbaarheid, omissies, overlappingsen, versnippering, gebrek aan overkoepelende visie, gebrek aan nieuwe inzichten of een te weinig publieksvriendelijke stijl.³ In de verschillende recensie-artikelen die na enkele publicatiegolfjes aan het genre zijn gewijd, zien we al dit soort

2 W. Frijhoff e.a. (red.), *Geschiedenis van Zutphen* (Zutphen 1989); G.F. Ree-Scholten e.a., *Deugd boven geweld. Een geschiedenis van Haarlem, 1245-1995* (Hilversum 1995); J. van Herwaarden e.a. (red.), *Geschiedenis van Dordrecht*, 3 dln. (Hilversum 1996-2000); A. Vos e.a. (red.), *'s-Hertogenbosch. De geschiedenis van een Brabantse stad, 1629-1990* (Zwolle/'s Hertogenbosch 1997); P. Kuijer (red.), *'s-Hertogenbosch. Stad in het hertogdom Brabant, ca. 1185-1629* (Zwolle/'s Hertogenbosch 2000); R. Kunst e.a. (red.), *Leeuwarden 750-2000. Hoofdstad van Friesland* (Franeker 1999); A. van der Schoor, *Stad in aanwas. Geschiedenis van Rotterdam tot 1813* (Zwolle 1999); P. van de Laar, *Stad van formaat. Geschiedenis van Rotterdam in de negentiende en twintigste eeuw* (Zwolle 2000); R.E. de Bruin e.a. (red.), *'Een paradijs vol weelde Een paradijs vol weelde'. Geschiedenis van de stad Utrecht* (Utrecht 2000); P.H.A.M. Abels (red.), *Duizend jaar Gouda. Een stadsgeschiedenis* (Hilversum 2002); R.C.J. van Maanen e.a. (red.), *Leiden. De geschiedenis van een Hollandse stad*, 4 dln. (Leiden 2002-2004); J.G. Smit e.a. (red.), *Den Haag. Geschiedenis van de stad*, 3 dln. (Zwolle 2004-2005); Jan ten Hove, *Geschiedenis van Zwolle* (Zwolle 2005); M. Carasso-Kok e.a. (red.), *Geschiedenis van Amsterdam*, 5 dln. (Amsterdam 2004-2007); Hans Bots e.a. (red.), *Nijmegen. Geschiedenis van de oudste stad van Nederland*, 3 dln. (Wormer 2005); Jurjen Vis (red.), *De geschiedenis van Alkmaar* (Zwolle 2007). In 1990 verscheen ook het derde deel van de in 1942 aangevangen stadsgeschiedenis van Breda: M.J.M. Duijghuizen m.m.v. P.M.M. Klep, *Geschiedenis van Breda. Hoofdpijnen en accenten, 1795-1960* (Breda 1990). Zie verder ook J.M.P. van Oorschot (red.), *Eindhoven, een samenleving in verandering*, 2 dln. (Eindhoven 1982); M.A.W. Gerding e.a., *Geschiedenis van Emmen en Zuidoost-Drenthe* (Meppel/Amsterdam 1989); C. Gorisse e.a. (red.), *Tilburg, stad met een levend verleden. De geschiedenis van Tilburg vanaf de steentijd tot en met de twintigste eeuw* (Tilburg 2001); H. Gras e.a. (red.), *Geschiedenis van Assen* (Assen 2000); B. Speet, *Edam. Duizend jaar geschiedenis van een stad* (Zwolle 2007). Een eerste, meer bescheiden overzicht voor Maastricht biedt P.J.H. Ubachs, *Tweeduizend jaar Maastricht* (Maastricht 1991; derde druk Zutphen 2006).

3 Zelfs bij de beste stadsbiografieën worden dit soort kanttekeningen gezet. Zie bijvoorbeeld Henk van Dijk, recensie van Pim Kooij en Vincent Sleebe (red.), *Geschiedenis van Dordrecht van 1813 tot 2000* (Hilversum 2000), in: *Tijdschrift voor Sociale Geschiedenis* 28 (2002) 479-481 en D.T. Broersma, recensie van Remieg Aerts en Piet de Rooy, *Geschiedenis van Amsterdam, III, Hoofdstad in aanbouw, 1813-1900* (Amsterdam 2006), in: *Tijdschrift voor Sociale en Economische Geschiedenis* 5 (2008) 165-167.

kritiekpunten steevast terug.⁴ De genoemde bezwaren zijn niet onterecht. Toch dreigt zo langzamerhand niet alleen het genre van stadsbiografie, maar ook de kritiek op de stadsbiografie enigszins een herhalingsoefening te worden. Naarmate er minder nieuwe projecten op stapel staan neemt bovendien de relevantie van een strenge kritiek stelselmatig af. Zeker nu sommige vooraanstaande redacteuren al lang en breed hebben toegegeven dat zij achteraf ook zelf niet helemaal tevreden zijn over het resultaat.⁵

Nu de vier grote steden en de meeste provinciesteden hun eigen moderne stadsbiografie bezitten en *De Negentiende Eeuw* een balans wil opmaken, lijkt het de moeite waard om – na een eerste verkenning van compositie en stijl – de oogst van de afgelopen jaren vanuit een iets positievere invalshoek te benaderen. Als we de belangrijkste vijftien stadsbiografieën die de afgelopen twintig jaar zijn gepubliceerd naast elkaar leggen, welke nieuwe inzichten en vragen levert dat nu op ten aanzien van de negentiende-eeuwse Nederlandse stad in het algemeen? Anders dan vaak wordt verondersteld bieden de stadsbiografieën geen representatief beeld van de Nederlandse stadsgeschiedschrijving. Ik heb wel eens betoogd dat sommige delen zelfs strikt genomen buiten het domein van de stadsgeschiedenis zouden moeten vallen.⁶ Toch bieden de kloeke publiksboeken wel degelijk een relevant ijkpunt van de belangrijkste tradities en vernieuwingen in het onderzoeksveld. Maar belangrijker nog: de verschillende stadsbiografieën blijken samen een schat aan informatie te bieden waarmee stadshistorici en onderzoekers uit andere (sub)disciplines in hun speurtocht door de negentiende-eeuwse stad in Nederland nieuwe wegen kunnen inslaan en nieuwe dwarsverbanden kunnen leggen.

Invuloefening of evenwichtkunst?

Het schrijven van een stadsbiografie is in theorie een unieke opgave waarin men bij uitstek recht kan doen aan wat stadsgeschiedenis is of zou moeten zijn: een vorm van integrale geschiedenis die met ruimte als verbindend element de disciplinaire hokjesgeest van historici kan overstijgen. Zoals de legendarische aartsvader van de Engelse *urban history* Jim Dyos in de jaren 1960 en 1970 keer op keer heeft betoogd kunnen stadshistorici op een lokale schaal

4 Zie o.a. Pim Kooij, 'Het format van de stad. Een evaluatie van recente Nederlandse stadsgeschiedenissen', *Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden* 117 (2002) 293-306. Van de Laar en Van der Schoor, 'Nieuwe stadsstudies besproken'. R.E. de Bruin, 'Nieuwe stadsgeschiedenissen in beeld', *Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden* 122 (2007) 411-424.

5 Jan Hein Furnée en Ed Taverne, De herinnering aan de stad is eindig. Interview met Willem Frijhoff', *Stadsgeschiedenis* 2 (2007) 66-80, aldaar 78-79. Zie ook het interview met Pim Kooij in Leo Noordegraaf, *Waarover spraken zij? Economische geschiedbeoefening in Nederland omstreeks het jaar 2000* (Amsterdam 2006) 184-192, aldaar 187-188.

6 Jan Hein Furnée, 'Beeld, ruimte en maatschappij. Nieuwe wegen in de Nederlandse stadsgeschiedschrijving', *Historisch Tijdschrift Groniek*, themanummer 'Nederlandse steden', 162 (2004) 9-27, aldaar 10.

de wisselwerking tussen politieke, economische, sociale, culturele en ruimtelijke processen nauwkeuriger in hun onderlinge complexiteit bestuderen dan op nationale schaal mogelijk is.⁷ In Nederland, waar stadsgeschiedenis in de jaren 1970 en 1980 als subdiscipline van de sociaal-economische geschiedenis tot bloei is gekomen, hebben historici als Pim Kooij en Herman Diederiks – vanuit een duidelijke voorkeur voor de in hun ogen meer wetenschappelijke methodiek van de Amerikaanse structuralistische geografie boven de bredere, eucumenische aanpak van Dyos – het accent lange tijd gelegd op het kwantitatief-historisch onderzoek naar de demografische, economische en sociale structuren en processen die samen inzicht zouden moeten verschaffen in de stad als maatschappelijk en logistiek-ruimtelijk systeem. Sinds de jaren 1990 is het onderzoeksveld echter belangrijk verbreed. Mede door de stuwende kracht van Ed Taverne is er in het stadshistorische onderzoek veel meer aandacht gekomen voor de fysieke, materiële ruimte van de gebouwde omgeving en de wijze waarop verschillende actoren de stad vanuit hun eigen idealen en belangen hebben vormgegeven. Mede vanuit cultuurhistorici als Willem Frijhoff is bovendien steeds meer belangstelling gekomen voor de beleving van de stad: zowel voor de representatie en de identiteit van steden, als voor de manier waarop bewoners en bezoekers de stedelijke ruimte in hun dagelijks leven gebruiken, toe-eigenen en vormgeven.⁸ De gelijktijdige golf van stadsbiografieën heeft door deze recente verbreding van het veld bij uitstek nieuwe kansen geschapen om de beloftes van een integrale stadsgeschiedenis waar te maken.

Maar het schrijven van een stadsbiografie is een notoir moeilijke klus. Het initiatief komt meestal niet uit de academische gemeenschap, maar uit een gemeente, een stadsarchief of, zoals in Den Haag, een boekhandelaarsvereniging. De gemeente draagt in de meeste gevallen flink bij aan de kosten, met name om de productiekosten en dus de aankoopprijs laag te houden. Dat klinkt allemaal prachtig, maar binnen deze opdrachtsituatie blijkt het vaak bijzonder lastig om het gewenste resultaat te realiseren. In Rotterdam kreeg Paul van de Laar een meerjarige onderzoeksaanstelling bij het gemeentearchief die hem in staat stelde om vanuit één samenhangend concept in zijn eentje zijn synthese vorm te geven. De meeste stadsbiografieën zijn echter om financiële redenen aangewezen op behoorlijk grote teams van verschillende professionele en vaak ook amateur-historici die bereid zijn om naast al hun andere verplichtingen en nagenoeg zonder vergoeding hun afzonderlijke hoofdstuk tot stand te brengen. Iedereen die wel eens een bundel of themanummer heeft geredigeerd weet hoe moeilijk het is om een groep drukbezette en eigenwijze specialisten aan één samenhangend concept te binden. Daar komt nog bij dat er, behalve bijvoorbeeld

7 J. Dyos en M. Wolff, *The Victorian city. Images and realities* (Londen en Boston 1973).

8 Voor een uitgebreider overzicht van de recente ontwikkelingen in de Nederlandse stadsgeschiedenis zie Furnée, 'Beeld, ruimte en maatschappij'. Vgl. ook het programmatische openingsartikel van het in 2006 opgerichte tijdschrift *Stadsgeschiedenis*, Peter Stabel en Michiel Wagenaar, 'Stadsgeschiedenis. Uitgangspunten van een nieuw tijdschrift', *Stadsgeschiedenis* 1 (2006) 1-6. Een ouder, maar uitvoeriger overzicht biedt Pim Kooij, *Stadsgeschiedenis* (Zutphen 1989) en idem, 'The Netherlands', in: Richard Rodger (ed.), *European urban history. Prospect and retrospect* (Leicester/Londen 1993) 127-150.

in Dordrecht, meestal geen budget beschikbaar is om op essentiële thema's waarover geen secundaire literatuur bestaat het noodzakelijke aanvullende onderzoek te verrichten. Voor de auteurs zit er dan weinig anders op dan de beter onderzochte thema's al 'schotsje springend' zo goed mogelijk aan elkaar te schrijven. Voeg daarbij de krappe tijdsplanning die vaak door initiatiefnemers en financiers wordt afgedwongen (het boek over Alkmaar werd in 2002 opgestart en zou al in 2004 klaar moeten zijn) en de moeilijke opgave om een wetenschappelijk verantwoorde synthese tot stand te brengen die voor een zeer breed publiek toegankelijk is – en het zal duidelijk zijn dat het ideaal van de stadsbiografie als vernieuwend staaltje van integrale stadsgeschiedenis wel erg hoog gegrepen is. Toch zijn er binnen de gegeven randvoorwaarden natuurlijk wel inhoudelijke keuzes gemaakt die kritisch kunnen worden vergeleken.⁹

Als we ons verder richten op de negentiende eeuw en de thema's en aspecten bezien die in de stadsbiografieën op de voorgrond staan, dan blijkt de verzuchting van Paul van de Laar en Arie van der Schoor – 'wat lijken die boeken toch op elkaar' – bepaald niet uit de lucht te zijn gegrepen. In alle boeken staan niet alleen dezelfde kernthema's maar eigenlijk ook steeds dezelfde deelaspecten centraal. Dat geldt zeker voor kernthema's als demografie (sterfte, geboorte, huwelijkspatronen, migratie), sociaal-economische structuur en stedelijke economie (economische structuur en conjunctuur, groei- en remmende factoren, innovatief ondernemerschap), maar ook voor de kernthema's politiek en bestuur (politiek stelsel, samenstelling van de raad, omvang van het electoraat, toenemende politisering, toenemende gemeentelijke taken), publieke en semi-publieke voorzieningen (armenzorg, onderwijs, volksgezondheid en volkswoningbouw), religie (omvang denominaties, emancipatie en conflict), stedelijke cultuur (genootschappen, kunsten, sport, beschavingsoffensief, beeld van de stad) en stedelijke ruimte (ontmanteling van de wallen, verkeersinfrastructuur, stadsuitbreiding, publieke gebouwen, waterleiding, riolering en andere infrastructuurle werken). Natuurlijk is deze opsomming gechargeerd en zijn er zeker accentverschillen te vinden. Toch blijft de bandbreedte van de behandelde thema's en aspecten opvallend beperkt. Verrassend is dat niet: stadsbiografieën bieden nu eenmaal een afspiegeling van de dominante thema's waar Nederlandse historici zich in de afgelopen decennia mee bezig hebben gehouden. Bovendien heeft de stadsbiografie als genre zo'n sterke traditie opgebouwd dat de selectie van thema's in elke nieuwe uitgave daardoor bijna dwingend wordt gedictieerd.

9 In aanvulling op de hiervoor genoemde meerdelige stadsbiografieën volgen hier de specifieke studies waarin de negentiende eeuw centraal staat: Pim Kooij en Vincent Sleebe (red.), *Geschiedenis van Dordrecht van 1813 tot 2000* (Hilversum 2000); M.A. de Vries en R.C.J. van Maanen (red.), *Leiden. De geschiedenis van een Hollandse stad, 111, 1795-1896* (Leiden 2003); T. de Nijs en J. Sillevius (red.), *Den Haag. Geschiedenis van de stad, 111, Negentiende en twintigste eeuw* (Zwolle 2005); J. Brabers (red.), *Nijmegen. Geschiedenis van de oudste stad van Nederland, 111, Negentiende en twintigste eeuw* (Wormer 2005); Remieg Aerts en Piet de Rooy, *Geschiedenis van Amsterdam, 111, Hoofdstad in aanbouw, 1813-1900* (Amsterdam 2006). De stadsbiografieën van Eindhoven, Emmen, Assen en Edam laat ik vanwege de geringe omvang van de betreffende steden hieronder verder buiten beschouwing.

Is de selectie van thema's zeer uniform, de stadsbiografieën zijn qua compositie gevarieerder dan men zou verwachten. In beginsel volgen ze allemaal de opbouw van de *Algemene Geschiedenis der Nederlanden* (1977-1983) waarbij de economische, sociale, politieke, culturele en ruimtelijke dimensies van het stadsverleden in afzonderlijke delen of hoofdstukken worden uitgediept. Maar deze kernthema's worden wel op uiteenlopende manieren aan de lezer gepresenteerd. Ze zijn meer en minder opgesplitst, over meer of minder auteurs verdeeld, in wisselende volgordes gerangschikt en binnen een overwegend thematisch-diachrone of juist diachroon-thematische opbouw geordend. *Nijmegen* blijft het dichtst bij de klassieke AGN-benadering met vier brede hoofdstukken over 'ruimte en bevolking', 'economische en sociale geschiedenis', 'cultuur' en 'bestuur en politiek' die elk de hele negentiende eeuw bestrijken. *Haarlem* en *Leiden* hebben een vergelijkbare opzet, maar dan met zes en negen thematische hoofdstukken, met vooral een uitsplitsing op het terrein van cultuur. *Gouda* en *Den Haag* behandelen de moderne stadsgeschiedenis in zeven en dertien thematische hoofdstukken, die elk zowel de negentiende als de twintigste eeuw bestrijken. In *Breda* is de lange negentiende eeuw daarentegen juist in drie periodes opgedeeld met daarbinnen steeds zes thematische hoofdstukken. Maar er zijn ook meer gelaagde formules. *Den Bosch* en *Leeuwarden* laten de vier à vijf thematische hoofdstukken vooraf gaan door een grondig inleidend hoofdstuk waar alle thema's alvast in hun onderlinge verband worden uiteengezet. *Zutphen* en *Dordrecht* kennen een nog verder uitgewerkte tweetrapsformule: een eerste deel met diachroon-thematische hoofdstukken en een tweede deel met thematisch-diachrone hoofdstukken.

Het spreekt vanzelf dat de compositorische keuzes samen met de omvang van het auteursteam in hoge mate bepalend zijn voor de mate waarin een stadsbiografie een samenhangend beeld kan geven van de negentiende-eeuwse stad. In *Alkmaar*, *Gouda*, maar ook *Den Haag* lukt dit het minst, al draagt het grote aantal parallelle hoofdstukken met hun lange-termijn perspectief wel bij aan de toegankelijkheid van de publiëksboeken die zij vooral beogen te zijn. In *Nijmegen*, dat beduidend meer wetenschappelijke ambities heeft, blijkt echter ook het klassieke AGN-model niet altijd even gunstig uit te pakken. De vier forse thematische hoofdstukken van soms zestig tot tachtig pagina's staan hier zozeer op zichzelf dat dezelfde basisinformatie over bijvoorbeeld de vestingontmanteling of het onderwijs soms in drie of alle vier hoofdstukken wordt herhaald, zonder dat de dwarsverbanden expliciet worden gelegd. Beter werken dan ook de formules van *Leiden*, *Den Bosch*, *Leeuwarden* en *Zutphen* en het meest die van *Dordrecht* waar inleidende hoofdstukken of conclusies een gedegen overzicht geven van de belangrijkste thematische lijnen die in de overige hoofdstukken worden uitgediept.

Een samenhangende en originele visie op de negentiende-eeuwse stad blijkt uiteindelijk toch het gemakkelijkste tot stand te brengen wanneer er niet negen of veertien auteurs, maar slechts één of twee auteurs aan het roer staan. In *Rotterdam* neemt Paul van de Laar de vrijheid om vier hoofdstukken met

wisselende periodisering en te wijden aan de haven, arbeidsmarkt, bevolking en gemeentevervoorzieningen en met de overige vier hoofdstukken over ‘infrastructuur’ en de verrassende combinatie ‘politiek en cultuur’ zijn visie op de stedelijke ontwikkeling te onderstrepen (zometeen meer hierover). Terwijl Piet de Rooy door een diachrone benadering het versnellende ritme van Amsterdam in de periode 1870-1900 accentueert, kiest Remieg Aerts voor de periode 1815-1870 een heel originele thematische structuur die met begrippen als ‘stedelijke’, ‘publieke’ en ‘maatschappelijke orde’ de geijkte AGN-thema’s op een nieuwe manier doorsnijdt, hergroepeert, aanvult en verdiept. In de eendelige stadsbiografieën van Zwolle en Utrecht blijft de informatie over de in twee tijdvakken geknipte negentiende eeuw noodgedwongen wat aan de oppervlakte. Maar de vaak inventieve verbanden en bruggetjes waarmee de auteurs de korte thematische paragrafen aan elkaar weten te rijgen tot een soepel diachroon verhaal, komt zowel het publiekskarakter als de inhoudelijke samenhang zeer ten goede.

Dat de auteurs en redacteurs verschillend denken over de belangrijkste motoren en breuklijnen in de ontwikkeling van de negentiende-eeuwse stad, komt duidelijk in de composities tot uitdrukking. *Breda, Nijmegen, Den Bosch* en *Dordrecht* zijn het meest geschoeid op sociaal-economische leest. De stedelijke economie wordt hier als de motor van stedelijke verandering beschouwd, en – soms na een inleidend hoofdstuk over ruimtelijke ontwikkeling – vaak ook als eerste behandeld. Soms lijkt het economische primaat te veel als axioma aangehouden. Hoewel Paul Klep in zijn hoofdstuk over de Nijmeegse economie uitgebreid de sturende rol van politiek en bestuur behandelt, staat het hoofdstuk over politiek en bestuur naar Braudeliaans recept nog steeds helemaal achteraan – met alle overlap van dien. Pim Kooij gaat hier in *Dordrecht* veel speelser mee om. In zijn diachroon-thematische inleidingen toont hij op een knappe manier dat men zowel economie, politiek als bevolking als startpunt van een stadshistorische analyse kan nemen. Paul van de Laar, van oorsprong economisch historicus, gaat in *Rotterdam* een stap verder. Hoewel de stedelijke economie hier meer dan in andere stadsbiografieën de hoofdstukindeling domineert, betoogt hij in twee sleutelhoofdstukken over politiek en cultuur dat de doorslaggevende motor van de stedelijke transformatie niet de economische overgang was van haven- naar transitostad, maar de verschuiving die rond 1880 in kringen van de politieke elite optrad in de *beeldvorming* en hun *politieke* keuzes ten aanzien de toenmalige en toekomstige welvaartsbronnen van de stad. *Utrecht* gaat het meest expliciet uit van een politiek-historische invalshoek en presenteert de gemeentewet van 1851 als breukpunt voor de negentiende eeuw. In *Zutphen* en *Leeuwarden* staat het beeld en zelfbeeld van de politieke elite opnieuw voorop, net als in *Amsterdam* waar het beeld van de ‘hoofdstad in aanbouw’ als stuwend en samenbindend uitgangspunt is gekozen.

Waarin onderscheidt de geschiedenis van ene stad zich van de andere? Niet alleen voor gemeentelijke opdrachtgevers of financiers, die stadsbiografieën soms expliciet zien als investering in de lokale *citymarketing* en sociale cohesie,

maar ook voor stadshistorici is het unieke of pad-afhankelijke karakter van stedelijke ontwikkeling interessant. Dat geldt misschien wel bij uitstek voor de negentiende eeuw, wanneer Nederlandse steden steeds meer in een nationaal netwerk worden opgenomen en wanneer nationale wetgeving een steeds sterker en uniformerend stempel drukt op het stedelijke beleid. In de drie grote steden dringt de unieke functie en daardoor ook bijzondere ontwikkeling van de hoofdstad, de havenstad en de hof- en regeringsstad zich vanzelf op de voorgrond. Maar ook in andere stadsbiografieën zetten de auteurs het specifieke karakter van hun stad meer of minder centraal. De meeste stadsbiografieën beschrijven hoe de stedelijke economie zich van andere onderscheidde, al gaat het in de meeste gevallen om regionale verzorgingscentra. *Leiden* en *Dordrecht* vergelijken daarnaast bijvoorbeeld ook de sociaal-economische structuur met die van Haarlem, terwijl *Gouda* en *Leiden* de sterfte- en geboortecijfers afzet tegen de landelijke trends. Yme Kuiper in *Leeuwarden* vergelijkt de matig veranderende sociale samenstelling van de gemeenteraad met andere steden waar de democratisering sneller of minder snel verliep. Als men alle delen achter elkaar leest (wat natuurlijk niemand doet, en ook niet de bedoeling is!) dringt zich niettemin de gedachte op dat het specifieke karakter van de verschillende steden een stuk sterker op de voorgrond had mogen worden geplaatst. Een enkele keer is het genre van de stadsbiografie wel heel erg een herhalingsoefening geworden. Aangekomen bij de negentiende-eeuwse Nijmeegse zanggezelschappen, de militaire kapellen, de kermis en de eerste sportverenigingen lezen we bij Anton van de Sande in totaal bijna drie pagina's lang letterlijk dezelfde tekst die hij acht jaar eerder in het vergelijkbare hoofdstuk voor *Den Bosch* heeft geschreven. Alleen de namen van de zang- en voetbalverenigingen zijn aangepast ...

Als het gaat om stijl en presentatie dan blijkt de juiste balans tussen wetenschappelijke ambities en toegankelijkheid voor een breed publiek misschien wel het moeilijkste van alles. Terwijl sommige stadsbiografieën te kampen hebben met de wat onevenwichtige stijl van vaak lokaalhistorische auteurs, zijn met name enkele demografische hoofdstukken voor een breed publiek veel te taai en opsommerig. Wie nog nooit van de tiërcering heeft gehoord en niet aanvoelt dat de Hollandse 2,5% obligaties daardoor tot slechts tien procent van de pariteitswaarde daalden, zal ook snel vast lopen in het grondige, maar weinig publieksvriendelijke hoofdstuk over de Nijmeegse economie. In het algemeen is de stijl van de stadsbiografieën informatief en begrijpelijk, maar wel erg beschrijvend en weinig vraaggestuurd of problematiserend. Een gunstige uitzondering biedt *Den Bosch*, waar bijna elk thematisch hoofdstuk wordt gepresenteerd vanuit een centrale vraag. In *Amsterdam*, *Nijmegen* en *Zutphen* biedt de correctie op de historische beeldvorming regelmatig een verfrissende invalshoek. In *Dordrecht* is de licht-ironische toon van Pim Kooij een verademing.

Het is een gemiste kans dat het verleden zo zelden met citaten tot leven wordt gebracht en evocatieve openingen of treffende details vaak achterwege blijven. Hoe goed dat kan werken blijkt onder meer in *Den Bosch* waar Anton

van de Sande zijn hoofdstuk verrassend opent vanuit de ogen van een twaalfjarige jongen, maar ook in *Leeuwarden*, waar we op het Raadhuisplein het startsein van de Bataafse revolutie meemaken en in *Leiden*, waar Boudien de Vries de lezer via een prachtige bron aanwezig laat zijn bij de oprichting van een klein maar o zo formeel gezelschap, met leden die zich tooien met de namen van Leidse en andere vaderlandse helden. De lastige evenwichtoefening tussen publiek en wetenschap pakt het best uit bij Remieg Aerts in *Amsterdam*: met zijn beeldend-verhalende, maar vaak ook gedurfd-essayistische stijl slaat hij een prachtige brug naar een breed publiek en weet hij tal van vastgeroeste stadshistorische thema's nieuw leven in te blazen en te verbinden.

Politiek en economie: de sturende rol van het stadsbestuur

Wie alle stadsbiografieën van Amsterdam tot Zwolle overziet wordt getroffen door de grote hoeveelheid aandacht die wordt besteed aan de rol van het stedelijk bestuur. Of beter gezegd: aan de grotendeels afhoudende houding van het stadsbestuur die pas in de tweede eeuwhelft plaats maakte voor meer gemeentelijk ingrijpen – vaak weinig van harte en vooral afgedwongen door externe factoren als nationale wetgeving, lokale druk vanuit burgers en arbeiders of een onbeheersbare opeenstapeling van stedelijke problematiek. De veranderende rol van het stadsbestuur domineert niet alleen de hoofdstukken over armenzorg, gezondheidszorg, onderwijs en natuurlijk politiek en bestuur, maar staat ook regelmatig voorop in de hoofdstukken over ruimtelijke orde, economie en cultuur. Verwonderlijk is dit natuurlijk niet. Politieke geschiedenis is en blijft immers de wortel van ons vak, alle paradigmawisselingen en *turns* van de afgelopen decennia ten spijt. Bovendien is in de afgelopen eeuw juist in lokale archieven veel politiek-institutionele geschiedenis verricht, niet het minst omdat het werken met overheidsbronnen vaak het meest overzichtelijk en gemakkelijk is (of lijkt). De dominantie van de politiek-institutionele benadering in de stadsbiografieën is niet altijd even opwekkend. Het zicht op de stad en met name op de stedelijke samenleving wordt hierdoor mijn inziens zelfs regelmatig verstikt. Toch levert de vergelijking van de verschillende studies, zeker voor de eerste eeuwhelft, wel degelijk een aantal interessante inzichten en vragen op.

Dat Nederlandse stadsbesturen vooral in de eerste helft van de negentiende eeuw nauwelijks energie en geld staken in wat wij vanzelfsprekend beschouwen als publieke taken is genoegzaam bekend. Het meest treffend blijkt dit uit de omvang van het gemeentelijk budget, een belangrijk kerngegeven dat overigens nog lang niet voor alle steden is uitgekamd. Terwijl de gemeente Amsterdam in 1815 op een bevolking van ruim 180.000 inwoners slechts over een jaarbudget beschikte van drie miljoen gulden, spendeerde de gemeente Dordrecht jaarlijks niet meer dan 1,8 ton en bleef de begroting van Breda beperkt tot 60.000 gulden (respectievelijk zeventien, tien en zes gulden per inwoner). De meeste stadsbesturen gaven van het uiterst krappe budget het merendeel uit aan subsidies aan



Afb. 1 *Zicht op Nijmegen, ca. 1840.*

godshuizen en andere armenzorginstellingen; aan het onderhoud van gemeentebouwen, wegen, havens en bruggen; en aan de handhaving van de publiek orde, inclusief de straatverlichting – in Dordrecht bijvoorbeeld respectievelijk dertig, twintig en vijftien procent. Een aanzienlijk deel van het budget, vaak meer dan tien procent, ging op aan de vrij royale salarissen en onkosten voor het college van B&W, de gemeentesecretaris, de ontvanger en het gemeentebestuur. Voor onderwijs en volksgezondheid had men nauwelijks wat over: in Dordrecht werd hier tezamen niet meer dan *vier* procent van het beperkte budget aan besteed.¹⁰ Voor volkshuisvesting, economische ontwikkeling of cultuur was op de meeste begrotingen al helemaal geen plaats.

Als we alle stadsbiografieën op een rijtje zetten wordt duidelijker waarom. Bijna alle stadsbiografieën benadrukken dat stadsbesturen in het nieuwe Koninkrijk hun voorheen forse autonome bestuursmacht moesten inleveren en gereduceerd werden tot administratieve eenheden die zich primair moesten richten op de uitvoering van nationaal beleid. Trotse Amsterdamse bestuurders die hiertegen protesteerden (‘Zo kunnen we niet meer regeren’) kregen van minister Van Maanen het lid op de neus (‘U wordt alleen gevraagd te besturen’). Het nieuwe regime ontnam stadsbestuurders zo behalve hun macht ook een flink deel van hun motivatie om zich in te zetten voor het algemeen belang. Geen wonder: de besluiten die men helemaal zelf mocht nemen, zo schrijft Pim Kooij beeldend, ‘waren van de orde dat de inwoners’ s avonds een kaars of lan-

10 Pim Kooij, ‘Een stad in het isolement, 1813-1850’, in: Kooij en Sleebe (red.), *Geschiedenis van Dordrecht*, 13-36, aldaar 19-20. De armenzorg omvatte overigens ook geneeskundige bijstand.

taarn voor hun raam moesten zetten'. Dat koning Willem I in 1816 en opnieuw in 1824 in alle steden zelf de burgemeesters aanwees, de raadsleden voor het leven benoemde en voor de vacatures een getrappt verkiezingsstelsel afdwong dat in de praktijk het oude coöptatiestelsel voortzette, bevorderde de actieve rol van de snel vergrijzende stadsbestuurders natuurlijk evenmin, zeker omdat de raadsvergaderingen niet openbaar waren en de kritische pers de mond werd gesnoerd. Een verlamdende invloed op het stadsbestuur speelde ook de vaak enorme schuldenlast: in Amsterdam en Den Bosch werd aan rentebetalingen maar liefst een kwart van de begroting opgesoupeerd.

Maar er was ook een andere, veel minder bekende factor die een meer actieve rol van stadsbestuurders belemmerde: ze geloofden er gewoon niet in! Toen de gouverneur van Gelderland het Nijmeegse college van B&W in 1841 aanspoorde om door een nieuwe Kamer van Koophandel de lokale economie te stimuleren, wees het college met een beroep op de Allerhoogste dergelijke initiatieven defaitistisch van de hand: 'Wat vermogen de beste menselijke inrichtingen, de grootste geldelijke offers, tegen de geest des tijds, tegen de loop der omstandigheden, tegen opkomst en verval van Rijken en Staten, tegen 's werelds afwisselingen – of liever – tegen de wijze bedoelingen van den oneindigen en onzichtbaren Bestuurder die het lot der volken, het hart der koningen leidt met zijne hand.'¹¹

Terwijl de meeste stadsbiografieën de afhoudende rol van het stadsbestuur in nogal afkeurende termen beschrijven ('nachtwakerstad'), benadrukken andere interessant genoeg dat de vroeg-negentiende-eeuwse stadsbestuurders bij nader inzien helemaal niet zo passief en asociaal waren als hun publieke beleid lijkt te suggereren. In *Leeuwarden* beklemtönt Yme Kuiper bijvoorbeeld terecht dat de meeste stadsbestuurders buiten de raad als vooraanstaande burgers juist bijzonder actief waren in weldadige organisaties en andere initiatieven die gericht waren op het algemeen belang. Dat zij de verantwoordelijkheid voor het algemeen belang liever bij zichzelf en hun medeburgers legden dan bij de overheid, krijgt tegen de achtergrond van de recente privatiseringsgolf en vooral de herwaardering van de 'civil society' een positievere bijklank. Juist in het licht van het toenmalige belastingstelsel getuigt deze ideologie eigenlijk zelfs van een groter in plaats van geringer rechtvaardigheidsgevoel. Het gros van de gemeentelijke inkomsten kwam immers uit de opcenten op accijnzen op levensbehoeften die de lagere en middenklassen onevenredig zwaar belasten. Terwijl de onderstand door de diaconie overwegend door de burgerij werd opgebracht, zouden extra publieke investeringen in armenzorg, publiek onderwijs en volksgezondheid grotendeels een sigaar zijn geweest uit eigen doos. Rooskleurig was de situatie daarmee natuurlijk allerminst. Terwijl in Nijmegen nog in de jaren 1840 een derde van de bruidegoms en bruiden analfabeet was, kwam in Gouda en Dordrecht mede door de slechte hygiënische toestanden één op de drie kinderen voor het eerste levensjaar te overlijden.

¹¹ Geciteerd in Paul M.M. Klep, 'De economische en sociale geschiedenis van de negentiende eeuw', in: Brabers (red.), *Nijmegen*, 52-133, aldaar 72.

Het Amsterdamse stadsbestuur, zo betoogt Remieg Aerts, beperkte zich in de eerste eeuwheft tot het beheer van de stad en het beheersbaar houden van problemen. Ze voerden domweg geen beleid: 'Op geen enkel terrein wenste het stadsbestuur initiatieven te ontwikkelen of regie te voeren.'¹² Deze stelling leunt mogelijk zelfs voor Amsterdam teveel op het harde oordeel van latere liberalen, maar zeker in andere stadsbiografieën blijkt dat de meeste stadsbesturen toch een stuk actiever waren dan vaak wordt verondersteld – ook en met name waar het ging om het stimuleren van de lokale economie. In de eerste plaats valt op dat veel stadsbesturen regelmatig bij de centrale overheid lobbyden voor grote infrastructurele werken om hun lokale economie te stimuleren, vaak in directe concurrentie met andere steden. De stadsbestuurders van Alkmaar en Den Bosch liepen zich in Den Haag de benen uit het lijf om te zorgen dat het Noordhollands kanaal en de Zuid-Willemsvaart door hun stad zouden gaan. Het Zwolse stadsbestuur drong er regelmatig bij de landsregering op aan om het Zwolse diep te verbeteren en bij internationale handelsverdragen niet langer uitsluitend de grote havensteden in de kustgewesten voor te trekken. Belangrijker nog: verschillende stadsbesturen trokken in de eerste eeuwheft ook zelf aanzienlijke sommen uit om hun handelspositie met ambitieuze infrastructurele werken te verbeteren. Het Zwolse stadsbestuur schreef in 1842 een prijsvraag uit voor het beste plan om de handelsweg naar zee te verbeteren en tekende uiteindelijk voor 50.000 gulden in op de naamloze maatschappij die dit tot stand zou brengen, optimistisch delend in de verwachting van de Kamer van Koophandel dat het project 'onze vaderstad waarschijnlijk tot de derde koopstad van het Rijk maken' zou.¹³

Terwijl diverse stadsbesturen de lokale welvaart probeerden te stimuleren met infrastructurele werken die gunstig zouden uitwerken op de productieve economie, richtten andere stadsbesturen zich – veel moderner dan we zouden vermoeden – ook of vooral op de consumptieve kant van de lokale economie. Om het lokale consumptiepeil te behouden en te versterken lobbyden de stadsbesturen van Breda en Den Bosch keer op keer bij het landsbestuur voor het behoud en de uitbreiding van het garnizoen. De Alkmaarse burgemeester Fontein Verschuer zette alles op alles om de rechtbank voor de stad te behouden. Met de kostbare aanleg van fraaie plantsoenen op de oude vestingwallen probeerden de stadsbesturen van Haarlem, Utrecht en Leeuwarden, maar ook Leiden, Nijmegen, Zwolle, Gouda en Alkmaar doelbewust het vestigingsklimaat van de stad voor renteniers van elders te vergroten. Dat zou niet alleen de stedelijke belastingopbrengsten, maar ook de inkomens van de lokale middenstand en lagere klassen ten goede komen. Het stadsbestuur van Den Haag ging nog een flinke stap verder. In 1828 bouwde het met een kolossale lening van 230.000 gulden in Scheveningen een prachtig badhuis dat vanuit heel Europa hoog-aristocratische toeristen zou moeten lokken. Een jaar later trok het nog eens 130.000 gulden uit om met de aankoop van de Koninklijke Schouwburg

12 Aerts en De Rooy, *Geschiedenis van Amsterdam*, III, *Hoofdstad in aanbouw*, 310.

13 Ten Hove, *Geschiedenis van Zwolle*, 435.

het aristocratische vestigingsklimaat van de hofstad te versterken. Interessant genoeg stond de hofstad hierin niet alleen. Ook het Utrechtse stadsbestuur probeerde met opvallende subsidies aan culturele genootschappen en de oprichting van het Gebouw voor Kunsten en Wetenschappen het lokale vestigingsklimaat te bevorderen. Zelfs het overwegend afhoudende stadsbestuur van Nijmegen bleek al in 1839 bereid de bouw van een nieuwe schouwburg te bekostigen.

Stadsbestuurders streefden met hun investeringen in de lokale economie behalve het algemene belang natuurlijk ook hun persoonlijke belangen na. Vooraanstaande kooplieden hoopten met het bestuurlijke lobbywerk voor kanalen en havens een graantje mee te pikken van de bloei van de lokale economie. En de stedelijke elite liet zich gemakkelijk overtuigen van investeringen die met fraaie wandelingen, afwisselende operavoorstellingen en boeiende contacten met Russische en Duitse prinsen hun eigen leefklimaat verrijkten. Het is in dit verband ook geen toeval dat de meeste stadsbesturen er weinig voor voelden om de toekomstige welvaart van hun stad te zoeken in grootschalige fabrieksnijverheid naar Engels of Belgisch model. Op een grote toestroom van arbeiders zaten de gezeten elites niet bepaald te wachten, en al evenmin op de sociale stijging van rijke fabrikanten. Toch is het de moeite waard om de actieve rol van stadsbestuurders, hun initiatieven, drijfveren en resultaten, eens systematischer te onderzoeken dan tot nu toe is gedaan. Vooral de rol van de burgemeesters lijkt in dit verband interessant. De Haagse burgemeester Copes van Cattenburg, een relatieve buitenstaander die door Willem I hoogstpersoonlijk in de aanzienlijke kringen van de hofstad was gearachuteerd, pakte zijn bestuurlijke verantwoordelijkheid voortvarend aan. Al in 1826 maakte hij een heuse studiereis naar Boulogne om zijn visie op de toekomst van Den Haag en Scheveningen op basis van internationale expertise vorm te geven. Maar zelfs de als uiterst conservatief bekend staande burgemeesters van Alkmaar en diens Utrechtse collega Kien blijken met lobbywerk en investeringen veel meer dan gedacht actief richting te hebben willen geven aan de economie en welvaart van hun stad.

In de tweede helft van de negentiende eeuw namen stadsbesturen als bekend geleidelijk meer verantwoordelijkheid voor het welzijn en de welvaart van hun stadsgenoten. Op het gebied van armenzorg, volksgezondheid, maar vooral ook publieke infrastructuur en onderwijs namen de gemeentelijke investeringen met sprongen toe. Terecht benadrukken de meeste stadsbiografieën dat de uitbreiding van gemeentelijke taken lang niet altijd van harte ging en grotendeels door nationale wetgeving werd afgedwongen. Maar er was ook sprake van een interessante wisselwerking, waar we eigenlijk nog weinig van weten. De befaamde 'Huiszittenkwestie', waarbij het Leidse stadsbestuur een hoogoplopend conflict aanging met de diaconie om zijn greep op de lokale armenzorg te versterken, was vast niet de eerste keer dat de lokale bestuurservaring van ministers en kamerleden een stempel drukte op nationale wetgeving. Een eigen lokale dynamiek spreekt ook uit het gegeven dat de conservatief-confes-

sionele armenwet van Van der Bruggen, bedoeld om de rol van de gemeente juist beperkt te houden, niet kon verhinderen dat de gemeente-uitgaven op dit gebied juist exponentieel stegen. Piet de Rooy wijst er terecht op dat de toenemende gemeente-investeringen in het openbaar onderwijs in Amsterdam grotendeels het resultaat waren van de politieke druk van de nieuwe kiesvereniging Burgerplicht die er midden jaren 1860 in slaagde om de burgers aan de onderkant van het electoraat politiek te mobiliseren. In de verschillende stadsbiografieën blijken dergelijke kiesverenigingen na de invoering van het directe kiesrecht behalve in de vier grote steden ook in kleine provinciesteden als Breda in de jaren 1850 en 1860 een actieve rol te hebben gespeeld in de lokale politiek, vaak in directe reactie op de herziening van het lokale belastingstelsel. Deze politieke emancipatie van goeude middengroepen aan de onderkant van het electoraat, die mede door het dominante verzuilingsperspectief grotendeels buiten het blikveld van historici zijn gebleven, zou alleen al in dit verband meer aandacht verdienen.

In de monumentale stadsbiografie van Rotterdam toont Paul van de Laar overtuigend aan dat het sturende optreden van het stadsbestuur en de toenemende politisering van het lokaal bestuur in de tweede eeuwhelft van doorslaggevende betekenis is geweest voor de ontwikkeling van de stedelijke economie. De oude Rotterdamse koopmanselite beschouwde én bestuurde de stad in het midden van de negentiende eeuw tegen beter weten in, maar duidelijk vanuit hun eigen zakelijke en sociale belangen, als een koopmansstad: een stad wier welvaart was gebaseerd op de stapelhandel en die gekenmerkt werd door een fraai stadsbeeld van grachten met trotse zeilschepen voor de deur en een rijk cultureel leven waarin de stad de hoofdstad naar de kroon kon steken. De modernisering van Rotterdam tot een havenstad, gericht op de doorvoerhandel naar het Duitse achterland, blijkt welbeschouwd vooral het resultaat te zijn geweest van een politieke strijd om de beeldvorming van de stad, een strijd waaraan de pers een belangrijke bijdrage leverde en die nieuwe elites het instrument verschafte om zich de kring van het stadsbestuur in te vechten.

Maar Rotterdam staat hierin niet alleen. Terwijl het Zutphense stadsbestuur veel actiever dan altijd is aangenomen investeerde in infrastructurele werken om de industriële 'take off' van de stad te bevorderen, trok de gemeente Nijmegen bijvoorbeeld maar liefst één miljoen gulden uit voor de aansluiting van de stad op het nationale en internationale spoorwegnet. Van gebrek aan ambitie en politieke fantasie was in de tweede eeuwhelft bepaald geen sprake meer. Zwolle gaf de moed niet op om als doorvoerhaven voor de Twentse industrie spectaculair uit haar as te verrijzen. Leeuwarden beloofde met de komst van de Noorderspoorweg van Hamburg naar Harlingen te veranderen in 'een der voornaamste koopsteden van Europa'. Niet alleen Den Haag, Haarlem en Utrecht, maar ook steden als Nijmegen, Leeuwarden en Breda investeerden met luxe villabouw en culturele instellingen tevens of vooral in het lokale vestigingsklimaat voor welgestelde particulieren. Interessant genoeg blijkt dat dit bijna altijd gepaard ging met hoogoplopende en langdurige politieke strijd. De

Haarlemse gemeenteraad discussieerde voortdurend of de stad nu het beste als luxe- dan wel als industriestad zou moeten worden bestuurd. De radicaal-liberale kiesvereniging Burgerrecht vocht in Leeuwarden de strijd uit in de lokale pers, waar zij fel inhakte op de lokale elite die ‘van Leeuwarden een badplaats willen maken’ en zo ‘alle industrie en de kleine burger doen verdwijnen’.¹⁴

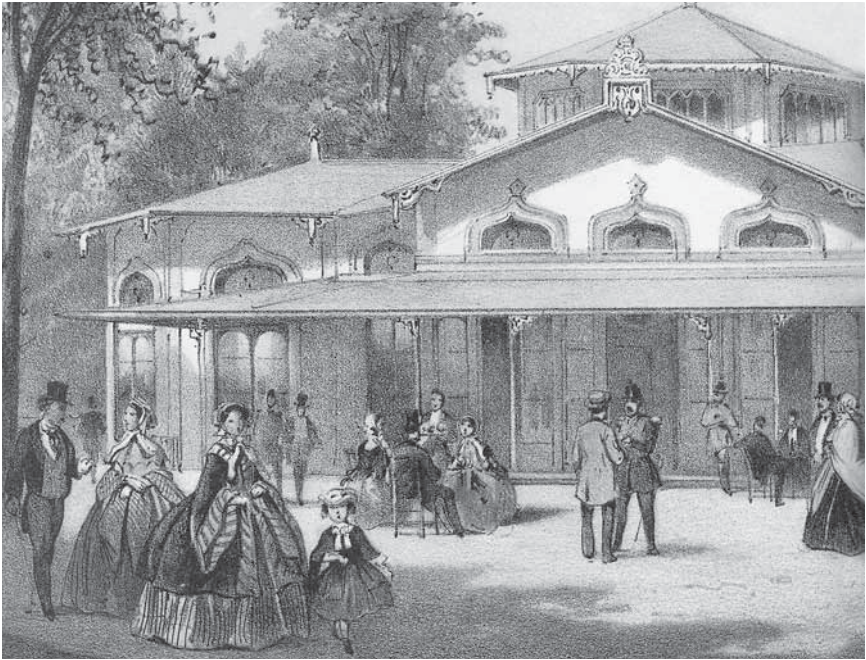
Een paar jaar geleden voerden Dirk Jan Wolffram en ik een kleine polemiek over de plaats van politiek en bestuur in de Nederlandse stadsgeschiedschrijving. Door het ‘onderschatten, zelfs verwaarlozen van de factoren politiek en bestuur’, zo betoogde hij, hadden Nederlandse stadshistorici in de afgelopen decennia de wezenlijke geschiedenis van de stad onrecht gedaan. In de integrale stadsgeschiedenissen werd de stuwende rol van politiek en bestuur volgens hem het meest stelselmatig miskend, door ‘steeds ruwweg hetzelfde stramien van economische, sociale en ruimtelijke ontwikkeling te hanteren (...) en de politiek-bestuurlijke kant van de stadsgeschiedenis steeds te reduceren tot een onvermijdelijke omgevingsfactor’.¹⁵ Nu ik alle stadsbiografieën achter elkaar heb gelezen, ben ik het over dit negatieve oordeel meer dan ooit met hem oneens. Dat de sturende rol van politiek en bestuur in de stad nader onderzoek verdient en zowel op lokaal als op nationaal niveau nieuwe inzichten kan bieden in de dwarsverbanden tussen politiek, economie, samenleving, cultuur en ruimte, daar blijf ik het niettemin van harte mee eens.

Sociale verhoudingen en cultuur: plaatsen van vertier

De stad is meer dan een politiek-bestuurlijke eenheid of een economisch systeem. Ze vormt ook een bijzonder soort maatschappij waarin duizenden, tienduizenden, honderdduizenden mensen van uiteenlopende afkomst en positie zonder elkaar persoonlijk te kennen op een beperkt oppervlak dicht op elkaars huid moeten proberen samen te leven. Dat leidt tot typisch stedelijke spanningen en distinctiedrang, maar scheidt ook typisch stedelijke mogelijkheden tot kloofoverbruggend contact. Behalve op de werkplaats, in de buurt, in de kerk of op school, gebeurt dat ook en bij uitstek op de plaatsen waar stadsbewoners elkaar in hun vrije tijd ontmoeten, zoals genootschappen, theaters of de jaarlijkse kermis. Terwijl de stedelijke sociale structuur in de stadsbiografieën al minder duidelijk uit de verf komt dan men zou verwachten, blijft ook de bespreking van de culturele infrastructuur doorgaans tot institutionele feiten beperkt. Toch levert ook hier de vergelijking van de verschillende stadsbiografieën een paar goede aanknopingspunten op voor een meer geïntegreerde benadering.

¹⁴ Rolf van der Woude, ‘De grenzen verlegd’, in: Kunst e.a. (red.), *Leeuwarden*, 232-251, aldaar 232.

¹⁵ Dirk Jan Wolffram, ‘Politieke stadsgeschiedenis’, *Groniek* 165 (2004) 591-602; Jan Hein Furnée, ‘Politieke stadsgeschiedenis. Een repliek’, *Groniek* 166 (2005) 171-177. Dat ‘Dordrecht’, afgezien van de paragrafen in de diachroon-thematische hoofdstukken, geen afzonderlijk thematisch hoofdstuk heeft ingeruimd voor politiek en bestuur is opvallend, maar binnen het genre van de stadsbiografie zeer uitzonderlijk.



Afb. 2 *Buitensociëteit Amicitia, Leiden ca. 1860.*

Sinds het bekende standen- of klassendebat van de jaren 1970 hebben sociaal-economisch historici veel energie gestoken in het kwantitatieve onderzoek naar de sociale structuur van een groot aantal Nederlandse steden, resulterend in sociale stratificaties in drie of zes standen of klassen op basis van beroep of welstand. Enkele stadsbiografieën bouwen hier dankbaar op voort. Zo zetten *Haarlem*, *Leiden* en *Dordrecht* met overzichtelijke tabellen uiteen wat de omvang was van de verschillende belastingklassen en door welke beroepsgroepen deze werden gedomineerd. Dit brengt enkele aardige accentverschillen aan het licht. In Haarlem en Leiden was rond 1850 het aantal gezinshoofden dat meer dan honderd gulden personele belasting betaalde naar verhouding kleiner dan in Amsterdam maar groter dan in Rotterdam, en anders dan Amsterdam werd deze hoogste belastingklasse niet door kooplieden maar door ondernemers, vrije beroepbeoefenaren en renteniers gedomineerd. Aan de hand van twee of drie peiljaren laten enkele stadsbiografieën ook goed zien hoe de sociale structuur in de loop van de negentiende eeuw verschoof. Zo blijkt de omvang van de Haarlemse goegede burgerij in de tweede eeuwhelft enigszins af te nemen, terwijl deze in Dordrecht juist een minieme groei vertoonde.

Deze kwantitatieve uitzettingen geven een nuttige eerste indruk van de stedelijke sociale verhoudingen, maar in de praktijk bieden ze vaak minder inzicht dan we zouden wensen. Voor een vergelijking tussen verschillende steden

zijn ze bijvoorbeeld lang niet altijd geschikt. De sociale stratificatie van *Haarlem* en *Leiden* is primair gebaseerd op de personele belasting van gezinshoofden rond 1850, terwijl *Dordrecht* gebruik maakt van de hoofdelijke aanslagen van 1860 en *Leeuwarden* de omvang van de kleine burgerij niet op welstand maar op beroep definieert. Soms worden er slordige fouten gemaakt. In *Den Haag* vinden we een grafiek van de sociale stratificatie in de drie grote steden 'op grond van de beroepsstatus', die in werkelijkheid is gebaseerd op onderzoek naar belastingklassen. Problematischer is het dat de door historici verzonden benamingen van de fiscale klassen – 'ambachtslieden', 'kleine burgerij', 'middenstand', 'gegoede burgerij', 'elite' – bijna altijd de suggestie wekken samen te vallen met maatschappelijke standen, die ook of zelfs vooral aan de hand van beroepsstatus zijn gedefinieerd. Het duurt dan niet lang of de termen gaan door elkaar lopen en de statistische constructies van de onderzoeker worden als werkelijke sociale groepen gepresenteerd.

Het probleem van al dit soort eindimensionale sociale stratificaties is dat veelal wordt genegeerd dat de statistische grenzen die de onderzoeker zelf aanbrengt tussen drie of zes fiscale klassen geenszins naadloos samenvallen met de sociale grenzen tussen beroepsgroepen, laat staan met de sociale grenzen zoals tijdgenoten in hun dagelijks leven in geschrift en praktijk beleefden en cultiveerden. *Breda* brengt de soms gespannen verhouding tussen beroep en welstand al veel duidelijker onder de aandacht met een tweedimensionale tabel waarin beroeps categorieën zijn afgezet tegen belastingaanslagen. In één oogopslag ziet men hier hoezeer in elke belastingklasse vertegenwoordigers uit bijna alle beroeps categorieën te vinden zijn. In *Amsterdam* gaat Remieg Aerts nog verder. Nadrukkelijker dan alle andere stadsbiografieën stelt hij voorop dat (uiterlijke) welstand een belangrijke, maar lang niet altijd doorslaggevende rol speelde in de positie die iemand innam en toekwam in de stedelijke hiërarchie. Terwijl een steenrijke suiker- en gasfabrikant vanwege zijn beroepsstatus niet in de hoogste kringen werd toegelaten, ging dat predikanten en juristen ondanks hun soms verrassend lagere welstand vaak veel gemakkelijker af. Aerts presenteert daarop een veel overtuigender beeld van de maatschappelijke ge-laagdheid, dat poogt zo goed mogelijk recht te doen aan de toenmalige beleving van tijdgenoten en dat gebaseerd is op een genuanceerd samenspel van beroep, welstand, maar ook politieke macht en levensstijl. Na de paragraaf 'rangen en standen' wijdt hij een afzonderlijke paragraaf aan 'verschil in welstand', waarmee hij nog eens benadrukt dat de vier sociale lagen uit de kwalitatieve beschrijving niet naadloos samenvalt met de kwantitatieve verhouding tussen de fiscale klassen. Hij zet ons aan het denken door te betogen dat veertig procent van de bevolking op basis van beroep en welstand kan worden gerekend tot de Amsterdamse burgerstand in brede zin, maar dat deze in 'engere zin eigenlijk alleen degenen omvatte die naar een geheel van maatschappelijke conventies leefden en daardoor als degelijk en 'fatsoenlijk' golden'.¹⁶

Hoe de complexe sociale structuur van negentiende-eeuwse steden meer was dan slechts een simpele afspiegeling van sociaal-economische ongelijkheid in welstand en/of beroep, maar ook en met name vorm kreeg in politieke machtsverhoudingen, beeldvorming en in- en uitsluitingsprocessen in het dagelijkse sociale verkeer, daar komen de meeste stadsbiografieën niet of nauwelijks aan toe. De hoofdstukken over de stedelijke cultuur bieden op dit punt echter interessante aanknopingspunten voor verder onderzoek. De korte, maar vaak informatieve passages over de lokale heren- en burgersociëteiten springen er daarbij het meeste uit. Sinds het midden van de achttiende eeuw – en met name sinds de opvallende stichtingsgolf in de jaren 1760 – bestonden er in de meeste Nederlandse steden één of meerdere vooraanstaande herensociëteiten met namen als de ‘Groote Sociëteit’ en ‘Sociëteit Amicitia’, waarin mannen uit de aanzienlijkste kringen in zeer exclusieve kring zich overgaven aan gezellig sociaal verkeer. Aanvankelijk bezaten de meeste sociëteiten een duidelijk politieke signatuur, maar sinds de Bataafs-Franse tijd vormden ze vaak de belangrijkste plek waar aanzienlijken van verschillende signatuur hun onderlinge politieke tegenstellingen trachtten te neutraliseren. In Rotterdam besloten de leden van de Groote Sociëteit en Amicitia te fuseren, terwijl de Groote Sociëteit in Zwolle sinds haar oprichting in 1802 zowel uitgesproken orangisten als ex-patriotten omvatte. Op aandrang van Lodewijk Napoleon fungeerde de Nieuwe Sociëteit in Den Bosch zelfs als de belangrijkste sociale arena waar de protestantse bestuurselite voor het eerst de katholieke elite in haar gelederen toeliet. Met een hoge contributie, een strenge ballotageprocedure en een omvang van doorgaans honderd tot tweehonderd leden – de leidende bestuurskringen, magistraten en officieren, aangevuld door de rijkste kooplieden, enkele academici en een vooraanstaande fabrikant – vormden deze sociëteiten meer dan zomaar een afspiegeling van ‘de’ lokale hoogste stand. Zij smeedden de vertegenwoordigers van de oude adel, het regentenpatriciaat of de homines novi actief aaneen tot een nieuwe, relatief homogene notabelenelite.

In de hele negentiende eeuw bleven deze oudste en meest voorname herensociëteiten een sleutelpositie innemen in de lokale maatschappij en politiek. Door elkaar binnen de kring van de sociëteit zakelijke en politieke informatie, huwelijkskandidaten, maatschappelijke posities en vaak ook politiek-bestuurlijke posten toe te spelen, voorkwam men dat de maatschappelijke orde door de opmars van fortuinlijke nieuwkomers werd verstoord en hield men de concentratie van macht, welstand en positie in de hoogste kringen in stand. De chique herensociëteiten voor de topelite stonden echter niet op zichzelf. In de meeste steden namen ook andere mannen uit de hogere en middenstanden het initiatief om zich in een heren- of burgersociëteit als coherente sociale groep te manifesteren. Gegoede kooplieden, fabrikanten en vrije beroepsbeoefenaars die in de hoogste kringen werden uitgesloten maar zich op grond van hun welstand en politieke rechten als ‘deftige burgerstand’ van de rest van de bevolking wilden onderscheiden, organiseerden zich bijvoorbeeld in De Harmonie in Zwolle (1828), Burgerlust in Nijmegen (1839) en Sociëteit Amicitia in Leeuwarden

(1840). Sociëteiten voor gegoede winkeliers, ambachtsbazen, middelbare ambtenaren en onderwijzers bestonden in steden als Nijmegen en Dordrecht al rond 1800, maar beleefden een nieuwe bloei vanaf het midden van de eeuw, bijvoorbeeld in Leiden met de Nieuwe Sociëteit (1850) en Concordia (1862), in Gouda met Ons Genoegen (1854) en in Dordrecht met Concordia (1859). In de meeste steden kwam zo stapsgewijs een hiërarchisch stelsel van sociëteiten tot stand, die de bestaande standonderscheiden grotendeels bevestigde en waarbinnen elke stand of kring zijn eigen culturele voorkeuren cultiveerde – van stijve conversaties in de aanzienlijkste kringen tot vrolijke kolf- en kegelpret in de burgerstand. Toch getuigde de oprichting van nieuwe sociëteiten opvallend vaak ook van uitgesproken ambities om de lokale sociale orde eens flink te herschikken. De leden van De Harmonie in Zwolle streefden er expliciet naar om de sociale kloof tussen de ‘aanzienlijkste’ en de ‘gemiddelden burgerstand’ te verkleinen. De oprichtingsgolf van burgersociëteiten in het midden van de eeuw manifesteerde het hernieuwde en vaak onderschatte emancipatiestreven van gegoede middenstanders aan de onderkant van het electoraat.

In zijn herinneringen aan zijn jeugd in Leeuwarden trok Pieter Jelles Troelstra tussen de Groote Sociëteit en Amicitia een hele scherpe sociale grens. Te scherp, zo stelt Yme Kuiper, want volgens hem zat ‘iedereen met iedereen’ in andere verenigingen en sociëteiten.¹⁷ Tot op zekere hoogte heeft hij hierbij gelijk. In verschillende stadsbiografieën vinden we voorbeelden van genootschappen die de sociaal-economische en sociaal-culturele verschillen binnen en zelfs tussen de hogere en middenstanden eerder overbrugden dan accentueerden. Bij nadere beschouwing geldt dat in het bijzonder voor genootschappen die vooral in het zomerseizoen actief waren, zoals de genootschappelijk georganiseerde dierentuinen in Amsterdam, Rotterdam en Den Haag en de populaire buitensociëteiten die in de tweede helft van de eeuw in steden als Utrecht en Zwolle werden opgericht. Met honderden en soms duizenden leden uit zowel de hogere als middenstanden boden deze instellingen een krachtig tegenwicht tegen het fijnmazige standonderscheid dat in de sociëteiten werd gecultiveerd. Ook in de culturele genootschappen die vooral in het winterseizoen actief waren, trok men de sociale grenzen doorgaans wat minder scherp dan in de sociëteiten, maar toch zat hier geenszins ‘iedereen met iedereen’ bij elkaar. De meeste stadsbiografieën beperken zich bij deze culturele genootschappen helaas tot belangrijkste namen, oprichtingsdata en plaatsen van samenkomst, maar hier en daar wordt terecht opgemerkt dat met name de vele lokale rederijkersgenootschappen en zangverenigingen de sociale afstand binnen de hogere en middenstanden vaak eerder vergrootten dan verkleinden.

Dat stedelijke concertzalen en schouwburgen een minstens even belangrijke plaats innamen in de voortdurende sociale in- en uitsluiting binnen de hogere en middenstanden, komt in de meeste stadsbiografieën niet aan bod. Meer nog dan bij het genootschappelijke vertier blijft de informatie hier doorgaans be-

¹⁷ Yme Kuiper, ‘Burgerlijk zelfbeeld van het negentiende-eeuwse Leeuwarden’, in: Kunst e.a. (red.), *Leeuwarden*, 326-353, aldaar 349.

perkt tot oprichtingsdata, locaties, zaalcapaciteit en summiere aanduidingen van het aanbod. Een positieve uitzondering biedt echter de geschiedenis van Rotterdam. Hier lezen we dat het genot van serieuze symfonische muziek tot ver in de negentiende eeuw bijvoorbeeld beperkt bleef tot een kleine elite van aanzienlijken en goeude burgers, die in twee relatief kleine concertzalen en enkele sociëteiten op dure intekenconcerten de onderlinge banden verstevigden. Wie in deze kringen geen toegang vond, was net als in veel andere steden aangewezen op de meer populaire zomerconcerten van de stedelijke schutterij. Deze relatie tussen stand en smaak of cultureel aanbod was in de stadsschouwburg minder sterk. Op basis van het baanbrekende onderzoek van Henk Gras benadrukt Paul van de Laar dat de burgerlijke drama's en spectaculaire melodrama's anders dan tot voor kort werd aangenomen niet alleen door kleinburgers werden bezocht maar ook door geabonneerden uit de hoogste kringen, al maakte het rangensysteem in de schouwburg de maatschappelijke hiërarchie natuurlijk juist meer dan waar ook in zichtbaar. Remieg Aerts houdt voor Amsterdam vast aan de omstreden gedachte dat in de stadsschouwburg 'alle standen' bijeen zaten 'tot aan het volk op het schellinkje'. Net als Van de Laar benadrukt hij echter terecht dat de kleine burgerij een vast identificatiepunt vond in het kleine theatercircuit van sociëteiten en zaaltjes, maar ook hoe bezoekers uit de hogere en middenstanden de latere Salons de Variétés juist weer opzochten om het rigide standonderscheid tijdelijk te overbruggen.

Bijna alle stadsbiografieën merken terecht op dat de opkomst van de moderne sportverenigingen in de jaren 1880 – cricket, voetbal, tennis, wielrennen, atletiek – aanvankelijk bijna uitsluitend een zaak was van jongemannen uit de hoogste standen. 'Niet de sportieve krachtmeting zelf', zo schrijft Yme Kuiper treffend, 'maar de ballottage van leden zal in de eerste jaren van het bestaan van deze clubs de meeste gespreksstof hebben opgeleverd.'¹⁸ Het is niet moeilijk hierin een soort beschavingsdefensief te zien. Met hun fysieke mannelijkheids-cultus naar Engels model leken de deftige jongemannen zich op zijn minst ten dele af te zetten tegen de opwaartse druk vanuit goeude middenstanders, die hun voorliefde voor kolven en kegelen juist in deze jaren aflegden voor het deftige biljart. In de elitaire ijsclubs trokken de stedelijke elites zich tegelijkertijd terug uit het traditionele schaatsvertier dat eeuwenlang de verschillende standen tijdelijk verbroederde. Daarentegen was het vooral vanuit de middengroepen dat de eerste initiatieven kwamen om het traditionele kermisvertier, dat van een standoverschrijdend vermaak zou zijn gedegradeerd tot een drankpartij voor de lagere standen, te vervangen door veredeld volksvermaak. De meeste stadsbiografieën bieden met een korte geschiedenis van de kermisafschaffing een kijkje in de sociale verhoudingen tussen burgers en arbeiders, maar door het top-down perspectief van het beschavingsoffensief blijven de arbeiders veroordeeld tot het beeld van periodieke dronkenschap en blijft hun actieve en toenemende aandeel in de stedelijke genootschapscultuur en andere

18 Kuiper, 'Burgerlijk zelfbeeld', 351.

vormen van vrijetijdsbesteding nagenoeg volledig buiten beeld. Gelukkig zet Piet de Rooy daartegenover hoe de Amsterdamse socialisten de strijd rond het traditionele palingtrekken in de Jordaan succesvol inzetten als strijdmiddel tegen de burgerlijke hegemonie.

De vormgeving van stands- en sekseverhoudingen waren behalve bij de opkomst van de moderne sport ook op andere plaatsen van vertier nauw met elkaar verweven. De meeste stadsbiografieën constateren dat de genootschappelijke cultuur vooral een mannenzaak was, maar gaan hier vrijwel nergens dieper op in. Boudien de Vries en Remieg Aerts vormen in dit opzicht een gunstige uitzondering. Zij beschrijven hoe vrouwen uit de hogere en middenstanden, afgezien van gemengde koorzangverenigingen, in de meeste genootschappen werden uitgesloten of als *introducée* of *donatrice* in een tweederangspositie werden geplaatst. Eerzame weduwen hadden een relatief grotere bewegingsvrijheid, ook in schouwburgen en parken. Koffiehuizen bleven lange tijd een mannelijk domein, maar in het winkelen als vrijetijdsbesteding vonden ‘fatsoenlijke’ vrouwen een gezochte aanleiding om hun bewegingsvrijheid in de openbare ruimte te vergroten. Hoe deze ideologie van gescheiden sferen in verschillende kringen van de hogere en middenstanden anders werd ingevuld en hoe vrouwen met name rond 1880 hun grenzen begonnen te verleggen – ook bijvoorbeeld in de sportbeoefening – daar laten ook *Leiden* en *Amsterdam* zich nog niet over uit.

‘Stadshistorici worstelen meestal met de aanpak van cultuur’, zo constateren Van de Laar en Van der Schoor in hun recente review-artikel: ‘Hoe voorkomt men dat het geen opsomming wordt van allerlei culturele initiatieven die variëren van genootschappelijke activiteiten, amateurtoneel of het vermaak van de elite.’¹⁹ Het blijkt de meeste stadsbiografen inderdaad niet gemakkelijk af te gaan om de analyse van de culturele infrastructuur zinvol met sociale, politieke en andere ontwikkelingen in de stad te integreren. Toch ligt de oplossing voor het oprapen (al spreek ik hier natuurlijk wel erg vanuit mijn eigen straatje). Door meer te investeren in ledenanalyse en publieksonderzoek kan het onderzoek naar het stedelijke culturele leven de eendimensionale voorstellingen van de stedelijke sociale stratificatie definitief vervangen voor een complexer en dynamischer beeld van de stedelijke sociale verhoudingen, waarbij de grenzen tussen de standen soms scherper, soms minder scherp en meestal net iets anders liggen dan we vaak hebben verondersteld. Dergelijk onderzoek biedt bijzondere mogelijkheden om verschillende kringen in de middengroepen meer in het centrum van de belangstelling te zetten en van hieruit greep te krijgen op hun onderbelichte rol in de stedelijke politiek en economie. Maar dat is niet het enige. Door de verhouding tussen stand en culturele smaak beter uit te lichten en te onderzoeken hoe de ontwikkeling van de stedelijke infrastructuur soms gehinderd en soms bevorderd werd door processen van sociale in- en uitsluiting, kunnen we ook een belangrijke bijdrage leveren aan het theater-, muziek-, literatuur- en kunsthistorisch onderzoek naar de negentiende eeuw.

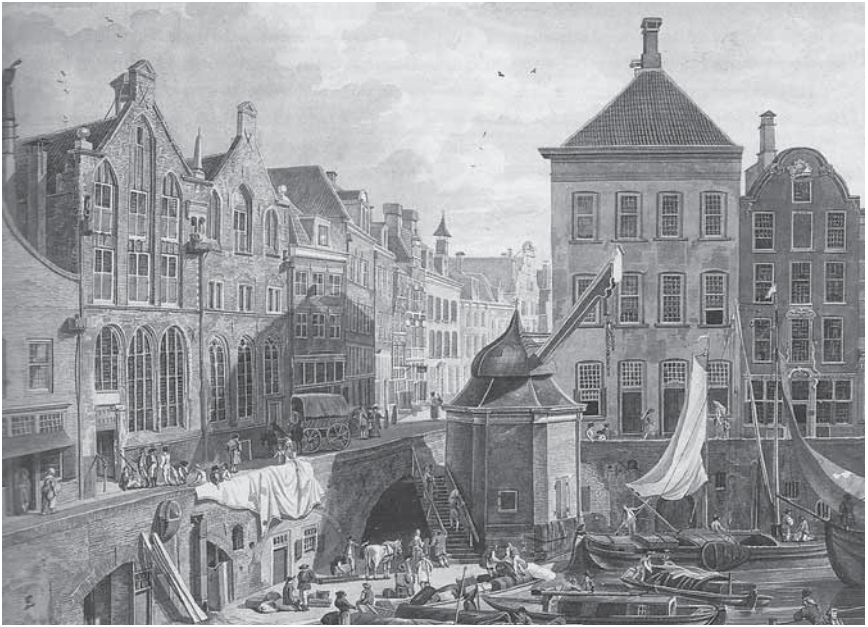
19 Van de Laar en Van der Schoor, ‘Nieuwe stadsstudies besproken’, 146.

Ruimte: structuur, bebouwing en beleving

Sinds de jaren 1970 zijn de meeste Nederlandse stadshistorici het erover eens dat de term 'stadsgeschiedenis' moet worden gereserveerd voor onderzoek waarin bepaalde stedelijke activiteiten in verband worden gebracht met de ruimtelijke dimensie van de stad. Historische studies waar de focus op een specifieke stad louter dient om een onderzoek handig af te bakenen – 'medische zorg in Arnhem', 'politieke elites in Middelburg' of 'verzuiling in Assen' – vallen bij deze definitie in principe af.²⁰ Wat we echter precies onder die ruimtelijke dimensie moeten verstaan en hoe we deze in het stadshistorisch onderzoek kunnen integreren, die vraag is in de afgelopen decennia op uiteenlopende manieren beantwoord. Sociaal-economisch historici hebben 'ruimte' lange tijd primair opgevat als een relatief abstracte, logistieke structuur die mensen, goederen en diensten op een hiërarchische manier concentreert, verbindt en scheidt. Sinds de jaren 1990 hebben architectuur- en stedenbouwhistorici echter als gezegd meer aandacht gevraagd voor de fysieke, materiële ruimte van de gebouwde omgeving, terwijl cultuurhistorici de belangstelling hebben gevoed voor de 'beleving' van de stedelijke ruimte: voor de representatie van de stad, maar ook voor de manier waarop mensen de stedelijke ruimte in hun dagelijks leven gebruiken, toe-eigenen en vormgeven. Als we vergelijken hoe de verschillende stadsbiografieën omgaan met de ruimtelijke dimensie van de stad, zien we de recente verbreding van het onderzoeksveld slechts beperkt terug. Toch zijn ook hier diverse aanknopingspunten aangereikt voor een meer geïntegreerde benadering.

De meeste stadsbiografieën, inclusief de meer politiek getinte over Utrecht, Zwolle en Amsterdam, verklaren de negentiende-eeuwse groei van hun stad in belangrijke mate vanuit hun veranderende centrumpositie ten opzichte van het omringende platteland en/of hun veranderende positie in het nationale en internationale stedennetwerk. Kernbegrippen als 'multifunctionele centrale plaats' en 'netwerksysteem' vallen zelden, maar de stadsbiografieën grijpen hier duidelijk terug op het structuralistische, logistieke ruimtebegrip waarmee sociaal-economische historici de moderne Nederlandse stadsgeschiedenis sinds de jaren 1970 op de kaart hebben gezet. Als het gaat om migratiestromen komt het ruimtelijke systeem nauwelijks uit de verf. Een stad als Dordrecht wordt goed beschreven als een etappeplaats in een circuit van getrapte migratie tussen het platteland naar Rotterdam, maar doorgaans moeten we het doen met kale kwantitatieve informatie over vestigingsoverschotten en –tekorten. Ten aanzien van de plaats van de stad in verschuivende handelsnetwerken zijn de meeste stadsbiografieën al een stuk gelaagder. We krijgen staatjes van veranderende marktopbrengsten, overzichten van nieuwe kanalen, spoorwegen en andere verkeersinfrastructuur en informatie over de pogingen van stadsbesturen om hiermee een betere positie in het stedennetwerk te verwerven. Pim Kooij verbindt de logistieke positie van Dordrecht fraai met de stedelijke mentali-

20 Kooij, 'Het *format* van de stad', 294.



Afb. 3 De Bocht bij de Oudegracht, Utrecht ca. 1860.

teit. De stad was via meerdere belangrijke waterwegen met de buitenwereld verbonden, maar vormde door dezelfde waterwegen tegelijk een geïsoleerd eiland. Via economische en politieke intermediairs – van beurtschippers, reders en houthandelaren tot burgemeester en wethouders – hielden de inwoners contact met de buitenwereld. Maar zelf cultiveerden ze een sterk naar binnen gerichte eilandmentaliteit.

Kwesties van stedelijke dichtheid en residentiële segregatie, sinds de jaren 1970 hoog op de stadshistorische agenda, passeren in alle stadsbiografieën de revue. Bij een stad als Breda blijft het beeld nogal vlak. De toenemende bevolkingsdruk in de eerste eeuwheft wordt bijna uitsluitend in kwantitatieve termen gepresenteerd. In Nijmegen ontstaat met de benauwde vesting, de toenemende bevolking en vooral de uitbuitende huurbazen en -baasjes een veelzijdiger, ruimtelijker en beklemmender beeld. De bebouwing van binnenvelden, tuinen en steegjes en de opsplitsing van huizen in eenkamerwoningen maakt de ruimtelijke en sociale verdichting in Den Bosch, Zwolle en Gouda nog tastbaarder en indringender, zeker als in één adem wordt toegevoegd dat de levensverwachting in Gouda tien tot achttien jaar lager was dan in Parijs en Londen. In Amsterdam durft Remieg Aerts opnieuw een stap verder te gaan. Suggestief trekt hij het beeld van de inpanning en de verkrotting in de eerste eeuwheft door naar andere maatschappelijke domeinen. Naar de stagnerende, niet op expansie maar op behoud gerichte economie, waar de eindeloze arbeidsde-

ling erop was gericht zo veel mogelijk handen aan het werk te houden. En ook naar de sociale verhoudingen, waar de distinctiedrang toenam naarmate de verschillende standen dichtter op elkaar kwamen te wonen: 'De stad maakte, in allerlei opzichten, een uitgewoonde indruk.'²¹ Dat de residentieële segregatie zich in de eerste eeuwhelft meer aftekende op straat- dan op wijkniveau, en arm en rijk vaak verrassend dicht bij elkaar woonden, daarover zijn alle stadsbiografen het over eens. Toch krijgen we dit zelden scherp in beeld, met uitzondering van *Utrecht*, waar een mooie kaart is opgenomen waarop precies te zien valt waar de allerrijkste en allerarmste gezinnen woonden.

De veranderingen in de gebouwde ruimte en het aanzien van de stad komen zelden echt tot leven. Als het gaat om de eerste helft van de negentiende eeuw, wordt de enthousiaste afbraak van de stadsmuren, wallen en stadspoorten en de aanleg van fraaie wandelingen keurig met jaartallen opgesomd, onder verwijzing naar de bekende motieven van hygiëne, kostenbesparing, werkgelegenheid en verfraaiing. Een enkele keer wijst men in de geest van Auke van der Woods magistrale studie *Het lege land* op de mentale gevolgen: de veranderende verhouding tussen stad en platteland en de nieuwe mogelijkheden om over grenzen heen te denken. Terecht beklemtonen de meeste stadsbiografieën dat met uitzondering van een enkele kerk, school of weeshuis in de eerste eeuwhelft nauwelijks beeldbepalende publieke gebouwen verrezen. Toch is er meer mogelijk. In *Utrecht* lezen we bijvoorbeeld dat veel particuliere huizen in de eerste eeuwhelft nieuwe gevels kregen en steeds meer huizen werden bepleisterd. Het brede kleurenpalet van de stad, zo merkt Renger de Bruin prachtig op, versmalde zich daardoor naar wit, grijs en oker. In *Gouda* wordt geopperd dat de stad een groenere indruk maakte dan in de achttiende eeuw. Behalve de fraaie wandelingen op de oude stadswallen, werden ook de grachten en singels meer en meer met linden en iepen bepland. In Leeuwarden groeide in de Bataafs-Franse tijd net als in veel andere steden het gras tussen de straatkeien, maar rond 1820 werden de hoofdwegen opnieuw bestraat en verdwenen op last van het stadsbestuur de particuliere stoepen met hun stoeppalen en kettingen, de pothuizen, maar ook de luifels en zelfs de uithangborden. In enkele jaren tijd scheen de stad bijna een geheel aanzien te hebben gekregen. *Gouda* voegt daaraan toe dat in 1812 de eerste straatnaamborden verschenen en in 1846 de huisnummering werd ingevoerd. Met dit soort treffende opmerkingen over het veranderende stadsbeeld krijgt de lezer meer greep op de stedelijke ruimte, ja zelfs een evocatieve *sense of place*. Opnieuw blijkt tevens dat sommige stadsbesturen omwille van de stedelijke trots en het vestigingsklimaat meer ingrepen in het dagelijks leven van de stad dan men doorgaans aanneemt. Vreemdelingen in Zwolle constateerden tot hun aangename verrassing weinig armoede in de stad: de ellende in de hofjes bleef achter de fraaie gevels buiten beeld.

In de tweede helft van de eeuw veranderde de gebouwde ruimte, de ruimtelijk-sociale structuur en de beleving van de steden ingrijpend van karak-

21 Aerts en De Rooy, *Geschiedenis van Amsterdam*, III, *Hoofdstad in aanbouw*, 22.

ter. Maar ook hier komt de wisselwerking tussen deze ruimtelijke dimensies zelden goed uit de verf. In alle stadsbiografieën is uitgebreid aandacht voor de stadsuitbreiding die vanaf de jaren 1860 bijna overal flink op gang kwam, sinds de Vestingwet van 1874 ook in Nijmegen, Den Bosch en Breda. Het bestuurlijke debat over particuliere of overheidsfinanciering en de toenemende segregatie van villawijken, burgerwijken en arbeiderswijken komt stevast aan bod, maar met uitzondering van steden als Den Haag en Utrecht wordt dit alles vreemd genoeg niet met kaartmateriaal ondersteund. Ten aanzien van het stadscentrum beperken de meeste stadsbiografieën zich tot een opsomming van nieuwe, beeldbepalende publieke en semi-publieke gebouwen: katholieke en protestantse kerken, lagere en hogere burgerscholen, politiebureaus, post- en telegraafkantoren, kazernes, gevangnissen, stationsgebouwen, gasfabrieken, concertzalen, theaters en sociëteiten. Slechts een enkele keer staat het veranderend stadsbeeld centraal, zoals in Gouda, waar in 1865 alle molens rond de stad waren verdwenen, of in Leiden, waar fabrieken geleidelijk hele bouwblokken in de stad in beslag namen en met rokende schoorstenen het silhouet van de stad dramatisch veranderden. In *Den Bosch* en *Haarlem* lezen we eindelijk over de opmars en transformatie van winkelstraten: de doorbraak van etalages, de verbouwing van winkelpuien en de bouw van compleet nieuwe winkelpanden in neo-renaissance-stijl in de jaren 1870 en 1880.

De meeste stadsbiografieën zijn rijk geïllustreerd, vaak met prachtige kleurenafbeeldingen, maar ze dienen doorgaans uitsluitend als illustratie. Op een enkele uitzondering na, zoals de mooie analyse van de *Twaalf gezichten op de voornaamste gebouwen en beplantingen der stad Leeuwarden*, vormen ze bijna nooit onlosmakelijk onderdeel van het betoog. Dat is een gemiste kans. Zeker als het gaat om het aanzien, de identiteit en de beleving van de stad vormen visuele bronnen een onschatbare bron. Juist voor de tweede eeuwhelft kunnen ze zicht geven op de veranderende visuele ervaring van de stad: de verkeersdruk, de oprukkende reclame, de jachtigheid, maar ook de steeds schrijnender tegenstellingen tussen weelde en armoede, of de pogingen deze tegenstellingen buiten beeld te houden. Ook de veranderende *sound scape* van de stad verdient in dit kader meer aandacht: het gebeier van de kerkklokken waarmee protestanten en katholieken hun domeinen bevochten, het getingel van de trams, het gestamp van de machines, het lawaai van de orgeldraaiers, het gekakel van de dienstmeiden – en de pogingen van stadsbestuurders om door middel van houtbestrating de ergste geluidsoverlast te beteugelen. En de stank? Sinds 1875 bestond de Hinderwet, maar de meeste fabrieken hoefden zich daar weinig van aan te trekken. Van de vierhonderd aanvragen werd er in Gouda slechts twee procent afgewezen. En in Utrecht moest nog in 1901 een school zijn lokalen sluiten omdat de leerlingen onwel werden door de stank van opgestapelde beenderen bij het nabijgelegen beenzwartbedrijf. Dit soort kwesties dienen een stadsbiografie niet alleen ‘op te leuken’. Ze kunnen een wezenlijke, nieuwe ingang bieden om inzicht te krijgen in de manier waarop mensen in de stedelijke ruimte samen leefden.

Besluit

De term 'stadsbiografie' is een in Nederland weinig gebruikte benaming voor het genre dat de afgelopen twintig jaar een stevig stempel op de Nederlandse stadsgeschiedschrijving heeft gedrukt: de wetenschappelijke, maar op een breed publiek gerichte en vaak met gemeentesteun uitgegeven syntheses van de geschiedenis van steden van hun oorsprong tot heden. De term 'biografie' is inderdaad niet helemaal gelukkig. Ze roept teveel associaties op met literatuur en rikt zelfs naar antiquarianisme en amateurisme, zeker omdat Pim Kooij de 'biografische aanpak' eerder heeft gereserveerd voor verouderde jubileumboeken en nostalgische uitgaven in de reeks *Ach Lieve Tijd*.²² Het moge duidelijk zijn dat ik deze connotaties niet voor ogen heb. Wel lijkt het me nuttig om een aparte term te hebben die het genre scherp onderscheidt van andere soorten stadshistorische syntheses die meer wetenschappelijk zijn omdat zij primair op nieuw onderzoek zijn gebaseerd en meer op vakgenoten zijn gericht: de bekende sociaal-economische studies van Van Dijk, Diederiks, Kooij en Van der Woude over Rotterdam, Amsterdam, Groningen en Leeuwarden en Groningen, maar ook bijvoorbeeld de meer ruimtelijk geïntereerde synthese van Martin over Maastricht.²³ Het is in dit verband misschien goed te vermelden dat de term 'city biography' of 'urban biography' in de Engelse stadsgeschiedschrijving een zeer respectabel begrip is.²⁴

Het gebruik van de term stadsbiografie heeft echter ook een ander voordeel. Nu na ruim twintig jaar bijna elke grote stad over een eigen moderne stadsbiografie beschikt, wordt in de Nederlandse stadsgeschiedschrijving een fase afgesloten. Totdat de nieuwe stadsbiografieën opnieuw verouderd zullen zijn, hebben huidige en toekomstige stadshistorici eigenlijk hun handen vrij om zich te richten op nieuwe deelstudies, maar ook om te experimenteren met nieuwe vormen van integrale stadsgeschiedenis. De recente stadsbiografieën leunen behalve op de structuralistische traditie nog erg sterk op de institutionele benadering van het stedelijke verleden. De verbreding van het stadshistorische onderzoek die sinds de jaren 1990 voet aan de grond heeft gekregen, heeft zich hierbij nog slechts ten dele kunnen bewijzen. In nieuwe vormen van integrale stadsgeschiedenis zou in de komende jaren meer kunnen worden gekeken naar

22 Kooij, 'Het format van de stad', 294. Vgl. idem, *Stadsgeschiedenis*, 8.

23 Henk van Dijk, *Rotterdam 1810-1880, aspecten van een stedelijke samenleving* (Rotterdam 1976); Herman Diederiks, *Een stad in verval. Amsterdam omstreeks 1800* (Amsterdam 1982); Pim Kooij, *Groningen 1870-1914. Sociale verandering en economische ontwikkeling in een regionaal centrum* (Groningen 1986); Rolf van der Woude, *Leeuwarden 1850-1914. De modernisering van een provinciehoofdstad* (Leeuwarden 1994); Marijke Martin, *Opkomst van de moderne stad. Ruimtelijke veranderingen in Maastricht 1660-1905* (Zwolle en Zeist 2000). De termen 'stadsgeschiedenissen' en 'stadsstudies' die Kooij resp. Van de Laar/Van der Schoor in hun review-artikelen voor het genre hanteren, blijken in de praktijk te weinig onderscheidend. Zo bespreken Van de Laar/Van der Schoor de stadsbiografieën van Nijmegen en Den Haag onder één noemer met de veel beperktere synthese van P.D. 't Hart, *Leven in Utrecht, 1850-1914. Groei naar een moderne stad* (Hilversum 2005).

24 Vgl. David Reeder, 'The industrial city in Britain: urban biography in the modern style', *Urban History* 25 (1998) 368-378. R.J. Morris, 'Urban biography: Scotland, 1700-2000', *Urban History* 29 (2002) 276-283.

de stuwende rol van politiek en bestuur, naar stedelijk vertier als verbindende schakel tussen de culturele infrastructuur en sociale verhoudingen, en naar de mogelijkheden om de verschillende betekenissen van stedelijke ruimte – structuur, bebouwing en beleving – actiever te integreren. Het belangrijkste is denk ik dat we de geschiedenis van de stad minder opdelen via de klassieke AGN-sectoren en minder eenzijdig beschouwen vanuit instituties. Misschien is het eigenlijk wel heel simpel. Laten we de stadsgeschiedenis minder vanuit zelfstandige naamwoorden en meer vanuit werkwoorden bestuderen. Niet: politiek, economie, samenleving, cultuur, ruimte. Maar: besturen, kiezen, werken, kopen, verkopen, bouwen, wonen, samenleven, leren, geloven, genieten, spelen, zien, horen, ruiken, hopen, overleven.

*Jan Hein Furnée, Afdeling Geschiedenis UvA, Spuistraat 134, 1012 VB Amsterdam.
w.j.h.furnee@uva.nl*