SOPHIE VAN GINNEKEN

AMSTERDAM

DOOR VREEMDE OGEN

TOERISTENSTAD IN WORDING

2024 Prometheus Amsterdam

De uitgever heeft getracht alle rechthebbenden te achterhalen. Aan hen die desondanks menen aanspraak te kunnen maken op enig recht, wordt verzocht contact op te nemen met Uitgeverij Prometheus, Postbus 1662, 1000 BR Amsterdam.

© 2024 Sophie van Ginneken
Omslagontwerp Suzan Beijer
Foto omslag Collectie Stadsarchief Amsterdam
Foto auteur Jeannette Huisman
Lithografie afbeeldingen BFC, Bert van der Horst, Amersfoort
Zetwerk Elgrahic
www.uitgeverijprometheus.nl
ISBN 978 90 446 5729 6

I

DE MODERNE MENS ALS TOERIST

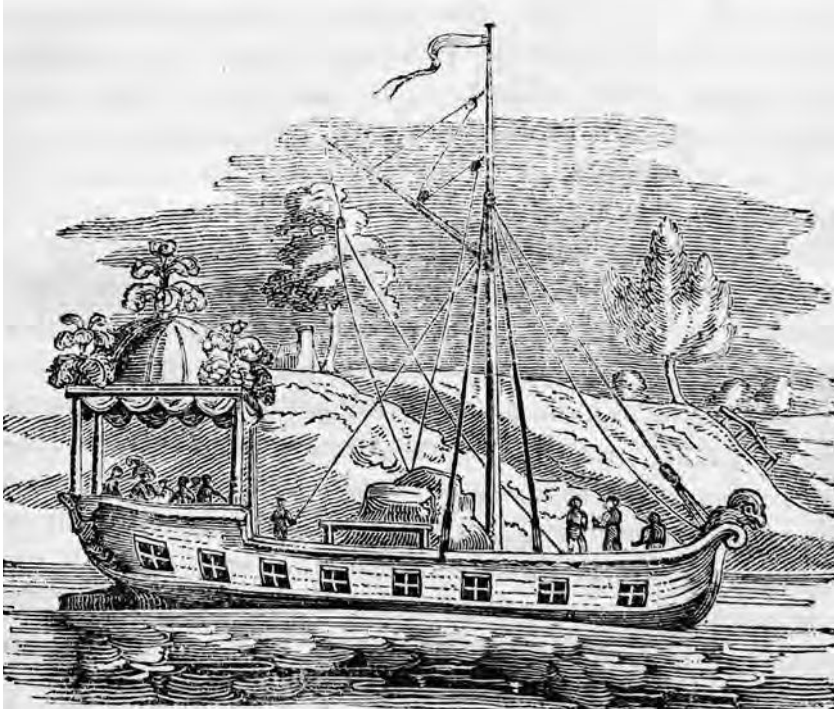
Modern toerisme

Door dit boek te laten beginnen in 1840 volg ik een hardnekkig cliché: het idee dat het moderne toerisme om en nabij dat jaartal doorbrak. Dat het reizen vóór die tijd nog een elitaire bezigheid was, bedoeld ter lering en ontdekking in plaats van vermaak, slechts bereikbaar voor rijke jongemannen, notabelen en kunstenaars. De gedachte dat we vanaf dat moment spreken van 'toeristen' in plaats van het meer deftige 'reizigers'. De bestaansreden van dit simpele idee, waarbij het jaar 1840 als een historische omwenteling wordt voorgesteld, vindt zijn oorsprong in de komst van twee belangrijke fenomenen rondom dat jaartal: de stoomtrein en de fotografie.[1] De trein bracht een ongekende stroom mensen op de been en maakte de verkenbare wereld vele malen groter. De fotografie produceerde een andere manier van kijken naar die wereld, omdat visuele beelden van bestemmingen, die dankzij nieuwe reproductietechnieken ook nog eens op grote schaal werden verspreid, voor het eerst grote groepen mensen bereikten. Zulke revoluties zijn inderdaad baanbrekend geweest, blijkt wel uit het feit dat ook de Britse toerismesocioloog John Urry het jaar 1840 beschouwt als een kantelpunt in de geschiedenis van het toerisme, precies vanwege die twee vernieuwingen: de trein en de fotografie.[2] Het verschijnen van allerlei populaire reisgidsen in een nieuw format, zoals de bekende *Murray's*, *Baedekers* en *Guides Joanne*, die alle in of rond 1840 hun eerste uitgaven beleefden, onderstreept dat geschiedbeeld nog eens.[3]



Uitsnede van de uitvouwbare spoorwegkaart in John Murrays *A Handbook for Travellers on the Continent* (1850). Spoorwegverbindingen waren er nauwelijks (in Nederland waren er nog maar een paar, een connectie met omringende landen was er niet). Daarnaast was er een stoombootverbinding met Groot-Brittannië.

Inmiddels zijn er allerlei studies verschenen die deze nogal binaire voorstelling van zaken nuanceren.[4] Verschillende onderzoekers wezen er terecht op dat de geschiedenis van het massatoerisme in werkelijkheid een langlopend proces is, waaraan veel meer ontwikkelingen en revoluties hebben bijgedragen; bijvoorbeeld ook de stijging van het welvaartsniveau, een andere visie op arbeid (zoals de invoering van de betaalde vakantie en het gevoelde belang van vrije tijd), gevoelens van nationalisme, de komst van toeristische organisaties, enzovoort – een proces dat in de twintigste eeuw nog veel meer revoluties zou beleven (denk alleen al aan de komst van de auto, de burgerluchtvaart en het internet).[5] Daarbij lijkt de grote nadruk op het belang van de trein wat overschat: een enkele spoorlijn (in Nederland in 1839, in Engeland zo'n tien jaar eerder) maakt het reizen immers nog niet tot massale activiteit. Anderen wijzen erop dat de stoomboot een veel grotere pioniersrol had dan de trein, aangezien hiervoor niet eerst een compleet netwerk hoefde te worden aangelegd.[6] Ook de gelijktijdige uitvinding van de fotografie is meer een historische toevalligheid. De invloed ervan op de reiscultuur is



De trekschuit zoals afgebeeld in Campbells *The Traveller's Complete Guide through Belgium & Holland* (1817).

weliswaar enorm, maar daarvan is eigenlijk pas echt sprake wanneer beelden massaal kunnen worden gemaakt (met de persoonlijke camera) én verspreid (dankzij grootschalige reproductiemethoden), wat in de meeste landen pas zo'n dertig of zelfs veertig jaar later het geval was.[7]

Een andere nuancering is dat reizen voor het plezier beslist niet uniek is voor modern toerisme, maar al eeuwen aanwezig is in reiservaringen. Historici Jan Hein Furnée en Peter Borsay wijzen erop dat klassieke reizen als de achttiende-eeuwse grand tour weliswaar in oorsprong bedoeld waren als educatief en vormend, maar dat plezier en 'plat vermaak' daar net zo goed bij hoorden. Voor de jonge rijke mannen die eraan deelnamen, zo schrijven ze, was een reis door Europa niet alleen een tour langs culturele hoogtepunten en kunstschatten, maar evenzeer een soort 'initiatieritueel' op het gebied van seks, drinken en gokken.[8] Historicus Gerrit Verhoeven ontdekte zelfs al commercieel vermaak op de middeleeuwse pelgrimages,

waar de toeristische attracties en de winkels vaak meer bezoekers trokken dan de heilige relieken van San Marco.[9] Kortom, veel aspecten van toerisme die we nu aanzien voor 'modern', zoals de belangstelling voor het vreemde, de zucht naar een historische sensatie en de aanschaf van souvenirs, gaan in werkelijkheid eeuwen terug.[10]

Tot slot kunnen we kritische vragen stellen bij de daadwerkelijke omvang van het Amsterdamse toerisme rond 1840. Hoe serieus moeten we dat nemen? Exacte bezoekersaantallen ontbreken, maar heel veel mensen zullen het niet zijn geweest.[11] De gebrekkige staat van het Nederlandse spoornetwerk, zonder aansluiting op buurlanden, maakte dat de trekschuit tot ver in de jaren 1860 het geijkte vervoermiddel bleef (overigens mede doordat die met zijn punctuele vertrektijden uitstekend functioneerde).[12] Wie de praktische wenken in die vroegnegentiende-eeuwse reisgidsen erop naleest, ziet bovendien dat een stedentripje naar Amsterdam niet bepaald laagdrempelig was. Het uitzoeken van postkoets- en vaartijden was een hele puzzel, sommige trajecten vereisten een privékoets, geldwisselkantoren waren er nauwelijks, de trekschuiten stopten minstens een kilometer buiten de stad, waarna de toerist moest lopen, enzovoort; het was, kortom, duur en niet zonder risico's.[13] Daarbij had Amsterdam tot ver in de negentiende eeuw een bedenkelijke reputatie: het was een ingedutte en achtergebleven stad, reden waarom veel Engelsen na aankomst in Rotterdam hun reis liever vervolgden over de Rijn, naar Duitsland of België.[14] Echt populair werd Nederland pas tegen het einde van de eeuw. Wat betreft de Amsterdamse situatie zou het dan ook logischer zijn om de opkomst van het massatoerisme te situeren in het laatste kwart van de negentiende eeuw, als gelijktijdig met de 'visuele revolutie' ook de stedelijke en regionale infrastructuur drastisch verbeteren (waarmee toeristische dagtochtjes mogelijk worden), het ene na het andere hotel wordt gebouwd en, niet toevallig, de eerste toeristische initiatieven worden ontplooid.[15] Pas dan, zo schrijft architectuurhistoricus Auke van der Woud in zijn boek *De nieuwe mens* (2015), is er in Amsterdam sprake van 'massacultuur' en dus een heuse toeristische industrie.[16]

Een internationaal reisnetwerk

Toch is 1840 een logisch startmoment voor de geschiedenis van het Europese toerisme, en dus ook van Amsterdam. Van een snelle omslag in dat

jaar is weliswaar geen sprake, maar het is wel degelijk in die periode dat de basis voor modern toerisme werd gelegd. Allereerst op het gebied van infrastructuur. De komst van de eerste stoomboten, in Engeland al in de eerste decennia van de negentiende eeuw, betekende een onmiddellijke verbetering van de toegankelijkheid, zowel over de zee als over de rivieren.[17] Vooral Engelsen, die als industriële grootmacht het meest vermogende volk op aarde waren, maakten in (relatief) groten getale de oversteek naar het Europese vasteland. Al in de jaren 1830-1840 vertrok er 's zomers vanuit Londen driemaal per week een stoomboot naar Rotterdam.[18] Nederland was voor de Engelsen aanvankelijk nog een noodzakelijke tussenstop, als aankomsthaven en startpunt van de Rijnroute, maar kwam gaandeweg steeds meer in beeld als een volwaardige bestemming.[19]

Ondertussen zorgde de aanleg van een internationaal spoornetwerk in deze eerste decennia van de negentiende eeuw ervoor dat op termijn heel Europa bereisbaar werd, een ontwikkeling met onmiskenbare impact, zo onderkennen ook eerdergenoemde historici.[20] Cruciaal is het proces van democratisering dat daarmee in gang werd gezet – hét ingrediënt bij uitstek wanneer we praten over de geschiedenis van het massatoerisme en een onderscheidende eigenschap van elke grote ontwikkeling daarin, zo zal verderop in dit boek duidelijk worden. De komst van de trein bracht niet alleen een spectaculaire reistijdverkorting, maar de trein was ook veiliger en goedkoper, dé reden dat toerisme in het industrialiserende Engeland al rond 1850 toegankelijk werd voor de werkende klasse.[21] Daarnaast was de verandering mentaal. De Duitse historicus Wolfgang Schivelbusch beschrijft in zijn klassieker *The Railway Journey* (1980) mooi hoe de trein een geheel andere perceptie van ruimte bewerkstelligde: 'a geography based on the new conditions of speed'.[22] Daarbij zal de trein het reizen als visuele ervaring flink hebben bevorderd. Doordat mensen zich immers veel sneller verplaatsten, en dat ook nog deden in een afgesloten cabine, lijkt het logisch dat andere manieren van waarnemen – het ruiken van het gras, het horen van insecten, het voelen van de wind – in de verdrukking kwamen, wat de nadruk op 'sightseeing' zal hebben versterkt.[23]

Ook op lokaal niveau waren er talloze infrastructurele verbeteringen. Binnen enkele decennia zien we in Europa een snelle vertakking van het toeristisch netwerk, waarin accenten verschuiven en een nieuwe ruimtelijke configuratie ontstaat. Zo worden historische binnensteden grotere

knooppunten door de sporen en wegen die er samenkomen, maar er ontstaan ook nieuwe toeristische centra, zoals skioorden, kuuroorden en kustresorts. Aan het begin van de negentiende eeuw lag het zwaartepunt van het West-Europese toeristische circuit nog langs enkele hoofdroutes: vanuit Londen, Parijs en Brussel via de Zwitserse bergen naar Italië (en vice versa) en langs het stroomgebied van de Rijn.[24] In de loop van de eeuw wordt Nederland sterker opgenomen in dat circuit: het is bereikbaar via de zee (het was de eerste stop voor een toerist die vanuit Engeland Europa wilde verkennen) en de rivier (als onderdeel van de Rijnroute).

Dit alles had gevolgen voor de blik waarmee naar bestemmingen werd gekeken. In haar artikel 'Origins of Sightseeing' (1989) beschrijft socioloog Judith Adler hoe het reizen rond het begin van de negentiende eeuw was veranderd in een esthetische ervaring. Wat in de eeuwen ervoor nog trekken vertoonde van een onderzoekende ontdekkingstocht waarin de 'objectieve' empirische waarneming van de werkelijkheid vooropstond, had onder invloed van de Romantiek (op zichzelf ook weer een uitvloeisel van de industriële revolutie) meer het karakter gekregen van een gepassioneerde bezigheid, een emotionele onderdompeling met meer aandacht voor de persoonlijke beleving van schoonheid.[25] Een vaak aangehaald figuur in dit verband is de romantische Engelse dichter Lord Byron, onder wiens invloed (en die van andere beroemde *grand tourists* in het begin van de negentiende eeuw, zoals Goethe) de toeristische praktijk een fundamentele verandering onderging, vanuit het geloof in het weldadige effect van het kijken naar mooie taferelen.[26] Dit begon aanvankelijk met aandacht voor landschappen en kunst – zoals dat ook in reisgidsbeschrijvingen van Amsterdam zichtbaar is in de uitgebreide beschrijvingen van schilderijen in privécollecties en beginnende nationale musea –, maar breidde zich gaandeweg uit naar de esthetiek van het stadsgezicht.[27] Ook oude gebouwen kregen zo een andere rol. Ze waren niet meer 'slechts' de uitdrukkingen van de plaatselijke cultuur, maar werden nadrukkelijker 'beleefd', als artefacten van vroeger, als 'beelden' die iets te vertellen hadden.[28] Het is deze 'toeristische' blik die de kiem plantte voor een erfgoedindustrie; niet toevallig stammen de eerste initiatieven (dan wel pleidooien) voor overheidsgestuurde monumentenzorg uit dezelfde periode. Het is deze vaak als 'romantisch' omschreven maar in wezen moderne manier van kijken naar steden en landschappen, waarin ze collec-



Aan het einde van de negentiende eeuw was het spoorwegnetwerk fors uitgebreid. Spoorwegkaart in *Baedekers Belgien und Holland. Handbuch für Reisende* (1873) met daarop ook de stoomboot- en postverbindingen (wegen voor postkoets en omnibus).

tief beschouwd worden als (bezienswaardig) 'erfgoed', die we herkennen in de toeristische blik vandaag de dag.[29]

Het moderne toerisme wordt vaak omschreven als het automatische uitvloeisel van modernisering op andere terreinen. Maar het toerisme was ook zelf een katalysator die het moderniseringsproces voeding gaf en ver-

snelde. Het reizen bepaalde de perceptie van de moderne wereld, niet alleen via infrastructuur, vervoersbedrijven en reisorganisaties die daarvan gebruikmaakten, maar via allerlei media die de blik op die wereld construeerden en doorgaven.[30] Het zien van andere bestemmingen zette bewoners ertoe aan door de lens van de vreemdeling naar hun eigen woonplaats te kijken, prikkelde onderlinge (nationale) vergelijking en cultureel identiteitsbesef, stimuleerde gevoelens van nationale trots en bewustwording – allemaal kernelementen van de toeristische blik. Het reizen stimuleerde de lokale economie, zette vernieuwing in gang, inspireerde lokale vernieuwers en stadsbesturen om hun steden te verfraaien, tentoon te stellen dan wel te behouden, kortom, vormde de perceptie én de werkelijkheid van plaatsen. Het herschikte de bestaande wereld én produceerde een andere, deels naar het beeld dat men ervan had. Het toerisme is dus niet alleen het product van modernisering, maar ook zelf een krachtige culturele praktijk die deze modernisering mede vormgaf.[31] Dit is wat toerismetheoreticus MacCannell bedoelt met zijn stelling dat het toerisme het perfecte model is voor het begrijpen van de moderne mensheid.[32] De moderne mens is een toeristische mens.

De viering van nationale verschillen

Naast bovengenoemde ontwikkelingen zijn er twee culturele fenomenen in het bijzonder die de moderne toeristische blik in de negentiende eeuw mede vormgaven: het proces van (nationale) identiteitsvorming en de opkomst van de stedelijke vrijetijdscultuur.

Kenmerkend voor de toeristische blik zoals die in de negentiende eeuw vorm krijgt is de sterk nationalistische bril.[33] Wanneer we de fenomenen nationalisme en toerisme met elkaar vergelijken, is te zien dat er niet alleen veel tijdsoverlap zit in hun ontwikkeling (beide zijn bij uitstek negentiende-eeuwse fenomenen), ook in de manier van denken en kijken zit een duidelijke parallel, namelijk in een zekere obsessie met (nationale) identiteit en authenticiteit.[34] Typerend voor beide is het ontdekken, benadrukken en vieren van nationale verschillen, met daarbij een sterke tendens tot vereenvoudiging: het denken in nationale stereotypen en clichés. Hierbij is enige mate van geschiedvervalsing toegestaan of wordt die in elk geval niet geschuwd.[35] Onder meer historicus en nationalisme-expert Joep Leerssen maakte al

duidelijk hoezeer deze in de negentiende eeuw ontstane 'nationale identiteit' een gemáákte constructie is: een zienswijze, geen 'zijnswijze'.[36] Zowel nationalistische gevoelens als het sightseeën worden gekenmerkt door een bovenmatige belangstelling voor geschiedenis, in de veronderstelling dat 'identiteit' historisch is geworteld. Historicus Marita Mathijsen (2013) wijst op het internationaal breedgedragen historisch besef waarmee het proces van nationale identiteitsvorming vanaf het einde van de achttiende eeuw en het begin van de negentiende eeuw gepaard is gegaan. Ze omschrijft deze 'historiezucht' als een paradigmawisseling, een ware epidemie die in heel Europa alle lagen van de bevolking trof.[37] Overal werden tradities toegeëigend, bedacht en 'uitgevonden', aldus Eric Hobsbawm en Terence Ranger in hun standaardwerk *The Invention of Tradition* (1983).[38] Niet toevallig kwam toen, dat wil zeggen omstreeks 1800, de geschiedschrijving zelf tot ontwikkeling, resulterend in historische overzichtswerken, romans, herdenkingsfeesten, geschiedenisonderwijs op scholen, de oprichting van oudheidkundige genootschappen, het plaatsen van standbeelden van nationale helden, de naamgeving van straten en de openstelling van archieven en musea.[39]

Nederland liep wat betreft nationalisme en herinneringscultuur nog een tijd lang achter op buurlanden. Tot ver in de negentiende eeuw, volgens sommigen zelfs tot aan de opening van het Rijksmuseum in 1885, speelde de kwestie van nationale identiteit nauwelijks een rol van betekenis (laat staan de actieve bevordering van iets als een nationaal bewustzijn).[40] Er waren wel nationale musea (in Amsterdam en Den Haag), maar die hadden nog een sterk besloten karakter en gedenkplaatsen waren er nauwelijks.[41] Het standbeeld van Rembrandt (1852) op het Rembrandtplein en het monument *De Eendracht* op de Dam (1856 – beter bekend als *Naatje*) behoren tot de spaarzame uitdrukkingen van nationaal bewustzijn die halverwege de negentiende eeuw in de Amsterdamse openbare ruimte zijn opgericht (en dat waren bovendien burgerinitiatieven). Nederlanders, inclusief de Amsterdammers zelf, zagen Amsterdam dan ook nog niet als een nationaal symbool, als een 'Holland in het klein'. Het idee van een 'natie' was voor hen een tamelijk abstract en bovendien nog jong idee.[42]

De 'nationale' manier van kijken werd in eerste instantie bevorderd door toeristen afkomstig uit het buitenland, die in deze jaren de meerderheid vormden (toeristen uit eigen land waren er een stuk minder).[43] Ter-