

Buiter, H., *Riool, rails en asfalt. 80 Jaar straatruimte in vier Nederlandse steden* (Dissertatie Eindhoven 2005, Zutphen: Walburg Pers, 2005, 365 blz., €29,50, ISBN 90 5730 406 6).

Dit boek omvat de geschiedenis van de straat tijdens de tweede helft van de negentiende en ruwweg de eerste veertig jaar van de twintigste eeuw. Het gaat over de straat als openbare ruimte zoals wij die nu nog steeds kennen, bestemd voor alle burgers, en de straat als technisch bouwwerk, met plaveisel en alles wat daar in, op, onder en omheen zit, staat en ligt. Een ambitieuze doelstelling, maar Buiter is erin geslaagd een goed leesbaar overzicht te geven van tachtig jaar straat in vier grote steden, Den Haag, Rotterdam, Amsterdam en Utrecht. Na een algemene inleiding, waarin de stand van de wetenschap op dit gebied in binnen- en buitenland wordt beschreven, komt Buiter met vier Nederlandse voorbeelden. Dit zijn achtereenvolgens het Spui en het Buitenhof in Den Haag, de Coolsingel in Rotterdam, het Damrak en het Rokin in Amsterdam, en ten slotte het Vredenburg en de Lange Viestraat in Utrecht, bijna allemaal gedempte grachten, nieuwe avenues of grote doorbraken door bestaande bebouwing. Buiters studie beperkt zich overigens niet helemaal tot deze vier voorbeelden, maar plaatst ze in een breder gemeentelijk kader.

Met de Gemeentewet van 1851 kregen de gemeenten meer bestuurlijke armslag en zeggenschap over hun eigen infrastructuur, met de financiële mogelijkheden daarvoor nodig. Het was hoog tijd, want de regelmatig terugkerende cholera-epidemieën – de laatste was in 1866 – maakten steeds honderden slachtoffers, vooral in de armste buurten van de grote steden. Deze epidemieën waren de motor achter de verbetering van de sanitaire voorzieningen, zoals die door artsen en hygiënisten werd bepleit. Geleidelijk aan was het idee doorgedrongen dat vervuild drinkwater een van de belangrijkste oorzaken van de cholera was. Betere afvoer van menselijke en dierlijke uitwerpselen en betere drinkwatervoorziening, ook voor de minvermogenden, kwamen zo tot stand en zorgden inderdaad voor een betere gezondheid van de stadsbevolking. Open straatgoten werden ondergronds gebracht, tonnenstelsels of riolering vervingen de smerige beerputten en schoon drinkwater werd opgepompt of door leidingen van elders aangevoerd. Dit alles hield grote activiteit van de stadsbesturen in: straten werden opgebroken om leidingen aan te leggen en slecht doorgespoelde grachten werden gedempt, allemaal activiteiten waardoor de afdelingen Publieke Werken enorm in belang toenamen. Aanleg van waterleidingen of diepe waterputten volgde kort daarna, waarmee een nog grotere hygiëne werd bereikt. De snel groeiende steden hadden ook behoefte aan openbaar vervoer, maar daarvoor was in de nauwe overvolle straten van de binnensteden eigenlijk geen plaats. Meer dempingen en soms grote doorbraken om de rails van de paardentram ruimte te geven waren het gevolg. De invoering van de elektriciteit, zowel voor verlichting als voor de stadstrams, zorgde voor nog meer activiteit op straat, eerst bovengronds omdat alle leidingen – ook die voor de telefonie – aan palen werden opgehangen, later deels ondergronds. Buiter ziet de komst van de elektrische tram eigenlijk als de

belangrijkste oorzaak van de huidige vorm van de binnensteden. Met zijn hogere snelheid, grotere frequentie en grotere afmetingen had de elektrische tram behoefte aan brede doorgaande trajecten, waarvoor het stadsbeeld opnieuw moest worden aangepast. Nieuwe doorbraken en verbredingen waren het gevolg en het later snel groeiende autoverkeer heeft daar in de binnensteden eigenlijk niet zoveel verandering in gebracht.

Een bezwaar van de door Buiten gekozen werkwijze is dat de soms wel en soms niet parallel lopende gedachten die in de vier steden werden ontwikkeld onderling vaak moeilijk vergelijkbaar zijn, hoewel hij zijn best heeft gedaan dit probleem te vermijden door in zijn laatste en samenvattende hoofdstuk een algemener overzicht te geven. Ook miste ik het verband met de algemene discussie in de laatste jaren van de negentiende en het begin van de twintigste eeuw over de groeiende invloed van de overheid in het algemeen – ook landelijk – op allerlei terreinen, zoals onderwijs, sociale voorzieningen, openbaar vervoer, volksgezondheid en energie. Alleen in het geval van Amsterdam, waar de rol van wethouder Treub wordt beschreven, komt deze algemene problematiek wat beter uit de verf. Zijn ideeën, en die van andere radicaal-liberalen, hebben natuurlijk een veel verder strekkende invloed gehad dan in Amsterdam alleen.

Buiten is historicus en geen technicus, en zijn boek is zeer leesbaar geschreven, maar ik had graag wat meer toelichting gehad bij verschillende onderwerpen. Het Liernur-stelsel voor de afvoer van fecaliën bijvoorbeeld, dat in verscheidene steden werd uitgetoetst, komt terecht uitgebreid aan de orde, maar hier had Buiten wat meer technische uitleg mogen geven, want hoe het systeem nu eigenlijk werkte, wordt niet helemaal duidelijk. Ook het stelsel van de ‘ondergrondse geleiding’ bij de aanleg van de elektrische tram in Den Haag had wat preciezer beschreven mogen worden. Een argeloze lezer zal nu misschien denken aan een tramtunnel, zeker wanneer het over Den Haag gaat. Dat is echter helemaal niet de bedoeling, want het gaat slechts over de stroomvoorziening van de trams, bovengronds opgehangen aan – vaak als lelijk en storend ervaren – masten, of met een soort sleuf tussen de rails waarin de stroomvoerende rail is weggeborgen. Ook de nortonpompen, waarmee het gemeentebestuur van Den Haag rond 1868 de bevolking van schoon drinkwater dacht te voorzien, roepen vragen op. Hoe werden die dingen aangedreven? Een index ontbreekt helaas.

Afgezien van deze vragen en opmerkingen is Buiten erin geslaagd een zeer nuttig boek te schrijven over de straat, een als vanzelfsprekend aanvaarde ruimte, waar men over het algemeen weinig of niet over nadenkt. De straat is er gewoon en zal er ook al wel lang zijn, maar hoe het huidige straatbeeld tot stand is gekomen is een verhaal dat weinig bekend is. Buiten heeft daar gelukkig in voorzien.

A. J. Veenendaal jr.

Pingen, R., *Dat museum is een mijnheer. De geschiedenis van het Van Abbemuseum 1936-2003* (Dissertatie Vrije Universiteit Amsterdam 2005, Eindhoven/Amsterdam: Van Abbemuseum/Artimo, 2005, xvi + 590 blz., €45,-, ISBN 90 8546 039 5).

In 1933 stelde Henri van Abbe de gemeente Eindhoven voor op zijn kosten een museum te stichten. Als sigarenfabrikant – van Karel I voor de liefhebbers – had hij goed geboerd en hij stelde zich ten doel cultuur te brengen in deze uithoek van Brabant. Er was echter ook een belastingtechnisch aspect aan dit initiatief verbonden want hij wilde schilderijen uit zijn privécollectie door het museum laten aankopen met een door hem verschaft bedrag, dat als bedrijfskapitaal moest worden gezien. Weinigen konden toen vermoeden dat het Van Abbemuseum zou uitgroeien tot een van de voorposten voor moderne kunst. De diverse directeuren ervan hebben elk op hun wijze Eindhoven tot een soms controversieel centrum op dat gebied gemaakt.

De dissertatie van René Pinggen (promotor Carel Blotkamp) volgt deze ontwikkeling op de voet, soms wel een beetje te, want er bleek nog zeer veel archiefmateriaal over te zijn. Ons wordt dan ook geen enkele beleidsnota, toespraak, onderhandeling over prijzen of wat dies meer zij bespaard, waardoor de grote lijn in het boek wel eens ondergesneeuwd raakt. Pinggen bespreekt de geschiedenis van het museum aan de hand van de wisseling van directeuren. En inderdaad, de persoonlijkheid en de voorkeuren van de directeur hebben een krachtig stempel op de collectievorming en de houding ten opzichte van de buitenwereld gedrukt. Zij hadden te maken met commissies van advies en toezicht, die – zeker later – niet altijd tevreden waren met het door hen gevoerde beleid. Dat is nog steeds en aldoor meer een belangrijk punt: de visie op het tentoonstellings- en collectiebeleid hing nauw samen met de nagestreefde museale functie. De groeiende internationale aspiraties hadden tot gevolg dat de museumactiviteiten niet expliciet gericht waren op vergroting van het draagvlak in stad of streek, maar zij bleven wel onderwerp van lokale politieke besluitvorming. Als men Pinggens indeling van museumtypen naloopt is er de klassieke museumopvatting, waarin hogere waarden van de cultuur worden verbreed en dat was de politiek van de eerste directeuren W. J. A. Visser (1904-2002) en Edy de Wilde (1919-2005). Dan volgt de responsieve museumopvatting, waarin de plaats van het museum door de maatschappelijke ontwikkeling wordt bepaald, zoals het doel was van Jean Leering (1934-2005). De educatieve dienst werd belangrijk en de bezoeker kon zo tot culturele zelfontplooiing worden aangezet. Rudi Fuchs (1942) ging radicaal een andere richting uit namelijk die van het autonome museum met avantgarde elementen. Dit soort museum hoefde zich niet te legitimeren, want de legitimatie lag in de kunst zelf. Ook het laatst besproken directoraat van Jan Debbaut (1949) vertegenwoordigde die richting.

Zoals gezegd kunnen we door de uitvoerige werkwijze van Pinggen tot in detail volgen hoe deze ontwikkeling verliep. Van het begin, sinds 1936, onder de mediëvist Visser die met een aanstelling van twee dagen per week veel