

'Allen zijn welkom'

Rythmus. Jaarboek voor de studie van het fin de siècle 4

# ‘Allen zijn welkom’

## Ontmoetingsplaatsen in de Lage Landen rond 1900

Redactie

BEN DE PATER

TOM SINTOBIN

HANS VANDEVOORDE



Hilversum

Verloren

2017

Deze uitgave is mogelijk gemaakt door een financiële bijdrage van de afdeling Algemene Cultuurwetenschappen van de Radboud Universiteit Nijmegen.

Radboud Universiteit Nijmegen



Afbeelding op het omslag: voorzijde, zomerconcert in de tuin van het Tolhuis in Amsterdam-Noord. Prentbriefkaart uitgegeven door Trenkler & Co, 1906. Stadsarchief Amsterdam; achterzijde, 'La Bourse de Bruxelles' (fragment; 1901) van Fernand Toussaint. Boon Gallery, Knokke.

Redactie Rythmus  
Ben de Pater (Universiteit Utrecht)  
Tom Sintobin (Radboud Universiteit Nijmegen)  
Hans Vandevoorde (Vrije Universiteit Brussel)

ISBN 978-90-8704-691-0

Omslagontwerp: Robert Koopman, Hilversum

Typografie: Rombus, Hilversum

Druk: Wilco, Amersfoort

No part of this book may be reproduced in any form without written permission from the publisher.

# Woord vooraf

Stedelingen, merkte de beroemde Amerikaanse stadspublicist Jane Jacobs op in haar klassieker *Death and Life of Great American Cities* (1961), stellen prijs op hun privacy, maar willen in de openbare ruimte wel ‘nuttige en plezierige’ contacten met anderen onderhouden. Een goede, leefbare stad heeft daarom stoepen, pleinen en parkjes waar terloopse en minder terloopse ontmoetingen mogelijk zijn. Juist die kansen op ontmoeting, bekritiseerde Jacobs, werden door de toentertijd gangbare stadsplanning, met haar nadruk op functiescheiding, hoogbouw, autoverkeer en parkeerplaatsen, gereduceerd. De stad zoals die bestond vóór de opkomst van de moderne stadsontwikkeling vanaf de jaren 1920, bood mensen veel meer mogelijkheden om elkaar te ontmoeten.

Iets soortgelijks noteerde de Poolse socioloog Zygmunt Bauman in zijn boek *Globalization: The Human Consequences* (1998). De stedelijke ruimte veranderde volgens hem rond 1900 radicaal. Stedelijke plekken ‘waar de bewoners uit verschillende wijken elkaar tegen het lijf liepen, elkaar vluchtig ontmoetten, elkaar aanspraken en uitdaagden, konden praten, ruziemaken [...], hun particuliere problemen tot publieke konden maken en publieke zaken tot privékwesities’ – die plekken zouden in aantal, grootte en toegankelijkheid snel verminderen.

Wat daarentegen welig tiert zijn wat de Californische geograaf Steven Flusty in zijn essay *Building Paranoia* (1994) ‘interdictory spaces’ noemt, plekken die zijn onderworpen ‘to intercept and repel or filter would-be users’. Het zijn plekken die zo zijn ingericht dat mensen er niet kunnen verblijven, bijvoorbeeld doordat er sproeiërs aan de muren zijn gemonteerd, of met stoepranden die afhellen, zodat men er niet op kan zitten.

Flusty ziet in deze opmars van ‘interdictory spaces’ een ‘erosion of spatial justice’, Bauman in het verdwijnen van ontmoetingsplekken de teloorgang van de ware democratie. Deze rampzalige ontwikkeling kwam volgens hem door toedoen van een nieuwe gemondialiseerde elite die zich fysiek in zwaar bewaakte compounds verschanst maar tegelijkertijd maximaal mobiel is in cyberspace. Het lijkt er dus op dat de stad als ideale ontmoetingsplek altijd in het verleden ligt: voor de opkomst van het internet voor Bauman en Flusty, voor de opkomst van modernistische stadsplanning voor Jacobs.

In dit boek nemen we de stad in de decennia rond 1900 onder de loep. In vijftien casestudies worden plekken van samenkomst en ontmoeting belicht: in Amsterdam en Rotterdam, in Brussel en Gent. Maar ook ontmoetingsplekken buiten deze steden komen aan de orde – bij-

voorbeeld het strand van Oostende, passagiersschepen die vanuit Antwerpen en Rotterdam landverhuizers naar New York brachten en sociëteiten in het Nederlands Indië van omstreeks 1900.

Uit deze voorbeelden blijkt al meteen dat het niet alleen gaat om ontmoetingsplekken in de publieke ruimte, maar ook om semiopenbare en (half-)besloten plaatsen van samenkomst. De cases variëren van het openbare strand en uitgaanswijken via winkelpassages en cafés tot bibliotheken, begraafplaatsen, concertgebouwen en sportstadions. Ook mobiele trefplaatsen, die dus niet in de geografische ruimte zijn verankerd, komen aan de orde, zoals de trein en het passagiersschip.

‘Allen zijn welkom’, liet het Leger des Heils destijds in Amsterdam weten, maar zo gastvrij en toegankelijk voor iedereen waren veel ontmoetingsplekken rond 1900 toch niet. Allerhande gedragscodes en conventies, al dan niet vertaald in wetten en ruimtelijke voorzieningen, zorgden ervoor dat mannen en vrouwen, locals en vreemdelingen, witte en anders-gekleurde mensen, de *fine fleur* en de *hoi polloi* elkaar niet tegen het lijf konden of hoefden te lopen. Deze spanning tussen de democratisering van de openbare ruimte en de inperking daarvan kreeg een centrale plaats in dit boek.

Deze bundel is het vierde deel in de reeks *Rythmus*, die zich toespitst op de studie van het fin de siècle in België en Nederland in een internationaal en interdisciplinair perspectief. Eerdere delen gingen over de Engelse kunst en literatuur in de Lage Landen rond 1900 (*Lopende vuurtjes*, 2012), over de toenmalige strand- en zeebadcultuur, in het bijzonder in Scheveningen en Oostende (*Koninginnen aan de Noordzee*, 2013), en over taboes en verboden in België en Nederland (*Onnoemelijke dingen*, 2014).

Zonder subsidies had dit boek niet kunnen verschijnen. We danken de afdeling Algemene Cultuurwetenschappen van de Radboud Universiteit Nijmegen voor haar financiële ondersteuning. Voorts zijn we dank verschuldigd aan de auteurs voor hun bijdragen, aan Jos Boon van de Boon Gallery te Knokke voor zijn toestemming om ‘La Bourse de Bruxelles’ (Fernand Toussaint, 1901) te gebruiken voor de achterzijde, aan Belinda Limani voor de hulp bij de drukproeven en aan Stefanie Blom voor de correctie van de Engelstalige samenvattingen. En wederom zijn we blij met de goede samenwerking met de mensen die bij uitgeverij Verloren de productie van dit boek verzorgd hebben.

De redactie  
september 2017

# Inhoudsopgave

Woord vooraf 5

BEN DE PATER, TOM SINTOBIN en HANS VANDEVOORDE  
Ontmoetingsplaatsen in tijden van 'snelverkeer'. Een inleiding 9

## **Sport & religie**

JURRYT VAN DE VOOREN  
Uit de schaduw van het Rijksmuseum: het stadion als ontmoetingsplaats 23

HANS KNIPPENBERG  
Religieuze ontmoetingsplaatsen: het Leger des Heils in Amsterdam 35

## **Muziek & wereldtentoonstelling**

THOMAS DELPEUT  
De bonte tuinen der muziek. Ontmoetingen in de tuin van het Amsterdamse  
Concertgebouw rond 1900 53

MARC JACOBS  
Folklore, feest en ontmoeting. 'Brussel 1900' op de Expo '58 71

## **Geld & stad**

BEN DE PATER  
Plaatsen van handel, plaatsen van vertier. De havenstad Rotterdam 85

ANNELEEN ARNOUT  
Laterna Magica. De Brusselse Sint-Hubertusgalerijen als ontmoetingsplek 101

## **Boot & hotel**

TORSTEN FEYS

Een brug tussen werelddelen en een wereld apart: Trans-Atlantische passagiersschepen als plaatsen van ontmoeting en segregatie 117

LUT MISSINNE

De burgers van de hotelrepubliek 135

## **Lichaam & leven**

JAAP GRAVE

Pissoir – urinoir – vespasienne en het taboe 149

TOM SINTOBIN

‘À chaque plage son cachet’. Het strand van Oostende 157

## **Lichaam & geest**

WIM CAPPERS

Rust en reuring: de Nederlandse stadsbegraafplaats als ontmoetingsplaats, 1875-1925 209

ROB VAN DE SCHOOR

Kippeveer en ‘die innere Öde’. Spiritistische ontmoetingsplaatsen in Cosinus’ Kippeveer, of het geschaakte meisje (1888) 225

## **Werk & ontspanning**

RUBEN MANTELS

‘Entre le livre et le lecteur, il y a le bibliothécaire’. De bibliotheek als ontmoetingsplek in Gent (1890-1914) 243

PETER RIETBERGEN

‘Concordia’, ‘Eendracht’, ‘Harmonie’: de sociëteit als ontmoetingsplaats in Nederlands-Indië 263

HANS VANDEVOORDE

Pleisterplaatsen. De functie van cafés voor de schrijvers van *De Nieuwe Gids* en *Van Nu En Straks* 283

Abstracts of the case studies 301

Over de auteurs 308



# Ontmoetingsplaatsen in tijden van 'snelverkeer'

## Een inleiding

Ben de Pater, Tom Sintobin en Hans Vandevoorde

---

Het *Rotterdamsch Nieuwsblad* opende zijn eerste nummer van de twintigste eeuw met een optimistisch overzicht van de ontwikkeling van Rotterdam in het laatste jaar van de negentiende eeuw. De stad groeide als kool. 'Het nieuwe jaar en de nieuwe eeuw kan onze goede stad ingaan met de volle energie van één die veel gedurfd heeft en in hare ondernemingen gelukkig geslaagd is'. De illustratie bij het overzicht is niet specifiek Rotterdams, maar had op nieuwjaarsdag in alle kranten kunnen staan. Ze laat een afgepeigerde grijsaard zien die op de vele bagage zit die hij in de loop van honderd jaar heeft verzameld. Hij wacht op een klein kindje dat met een bescheiden valiesje komt aanlopen. 'De ontmoeting der eeuwen' staat onder de tekening.

Zo groot als in 'De ontmoeting der eeuwen' waren de contrasten tussen de maatschappij van de late negentiende en die van de vroege twintigste eeuw niet, maar dat men in een dynamische tijd leefde stond buiten kijf. De samenleving veranderde in hoog tempo – de moderne, geïndustrialiseerde en verstedelijkte samenleving diende zich aan. In de woorden van de contemporaine Duitse socioloog Ferdinand Tönnies, in 1887: de *Gesellschaft* kwam, de *Gemeinschaft* ging. De *Gemeinschaft* was homogeen, kleinschalig, collectivistisch, gesloten, lokaal, stabiel en organisch; de *Gesellschaft* heterogeen, grootschalig, individualistisch, open, nationaal, dynamisch en mechanisch. Ze bestond uit mensen die 'op vredige wijze naast elkaar leven en wonen, niet wezenlijk verbonden maar wezenlijk gescheiden zijn [...] ondanks alle verbondenheden'.<sup>1</sup> Ook de hedendaagse Nederlandse historicus Auke van der Woud ziet een fundamentele transformatie rond 1900: in de steden van die tijd werd volgens hem het graf van de oude ideële op het hogere gerichte beschaving gedolven en kwam de wieg van de nieuwe, 'aardse' materialistische massacultuur te staan, een massacultuur die in de loop van de twintigste eeuw de oude beschaving zou verdrijven. 'De nieuwe mens' was er opgestaan.<sup>2</sup>

Ondanks alle transformaties bleef het dagelijks leven van mensen vormgegeven rondom ontmoetingen – ook al veranderde wellicht, volgens Tönnies althans, de aard van de ontmoetingen wel: van 'wezenlijk verbonden' (door solidariteit en empathie) tot 'wezenlijk gescheiden' (want ingegeven door eigenbelang en berekening). Of die observatie juist was, valt nog te bezien. In elk geval vonden die ontmoetingen voor een deel binnenshuis – het gezin rond de

<sup>1</sup> 'auf friedliche Art nebeneinander leben und wohnen, aber nicht wesentlich verbunden, sondern wesentlich getrennt sind [...] trotz aller Verbundenheiten' (Tönnies 1926, 39).

<sup>2</sup> Van der Woud 2015.



'Ontmoeting der eeuwen'. Rotterdamsch Nieuwblad, 2 januari 1901.

eettafel – plaats maar voor een groot deel ook buitenshuis. In dit boek gaat het over deze ontmoetingsplaatsen buiten de eigen woning. Die plekken van samenkomst veranderden met de samenleving en de omgeving. Oude ontmoetingsplekken verdwenen, nieuwe verschenen. Naast discontinuïteit was er continuïteit: sommige ontmoetingsplaatsen als cafés floreerden in de oude én in de nieuwe stad, al wil dat niet zeggen dat de ontmoetingen er zelf ook gelijk bleven.

In dit inleidende hoofdstuk verkennen we de veranderende wereld en samenleving rond 1900 en bezien we de verschillende soorten ontmoetingsplaatsen. Het hoofdstuk biedt zo de context waarin de casestudies van ontmoetingsplaatsen geplaatst kunnen worden.

### Een veranderende wereld

Rond 1900 was in West-Europa het gevoel dat de wereld in hoog tempo veranderde algemeen. Menige auteur keek op de drempel van de nieuwe eeuw terug op de achterliggende eeuw. Een zekere 'E.' parafraseert op de eerste dag van de nieuwe eeuw in het *Nieuwsblad van het Noorden* instemmend een niet bij naam genoemde Franse historicus die had geconstateerd dat de negentiende eeuw 'voor alles een ontzagwekkende vooruitgang in de beheersing der stoffelijke wereld' had gegeven. Zo waren er machines gekomen 'die in vaardigheid de menselijke hand [...] evenaren of overtreffen' en was de postkoets 'vervangen door een locomotief, die zijn staart van wagens voortslingert met eene snelheid van 100 K.M. en meer in het uur'.

Inderdaad: omstreeks 1900 waren Nederland en België bedekt met een dicht net aan spoor- en tramwegen. Nederlandse kranten gingen vanaf die tijd ook regelmatig de term 'snelverkeer' gebruiken.<sup>3</sup> Dankzij het spoor was onder meer forensenverkeer op gang gekomen. In Nederland was dagelijks reizen tussen woon- en werkgemeente aanvankelijk voorbehouden aan de goedbetaalden; in België was forensisme onder arbeiders al eerder een gewoon verschijnsel. Zij die zich niet elke dag een treinrit konden permitteren – het leeuwendeel van de bevolking – kon in elk geval een paar keer per jaar met de trein op familiebezoek of naar het strand. De wereld was door de transportrevolutie gekrompen, geografische afstanden waren geen barrières

3 Dat blijkt uit de zoekmachine Delpher van de Koninklijke Bibliotheek in Den Haag. Voor 1890 kwam de term 'snelverkeer' eigenlijk niet voor, vanaf de jaren 1890 af en toe, na 1900 steeds frequenter.

meer. Ook E. constateerde dat. De (klein)kinderen van de oudere lezer ‘verplaatsen zich thans gemakkelijker over mijlen dan hij [in zijn jeugd] over meters deed. Vreemde landen, voor onze zestigjarige volgens de voorstellingen zijner jeugd bevolkt met “wilden”, liggen nu als naast de deur’.<sup>4</sup>

Het is lichtelijk overdreven, maar het lijdt geen twijfel: de reistijden en de reiskosten waren ook voor internationale reizen rond 1900 aanzienlijk gedaald in vergelijking met een halve of driekwart eeuw eerder. Dat gold voor treinverkeer, maar ook stoomschepen verkortten de overtocht tussen bijvoorbeeld de Amerikaanse oostkust en West-Europa. Daardoor steeg het verkeer over de oceaan explosief. Zo kwam de Amerikaanse stuntman Buffalo Bill met zijn show over het Wilde Westen in 1887 naar Europa. Honderden medewerkers (‘roodhuiden en cowboys’) en dieren (paarden, muilezels) reisden met hem mee, zodat ‘het vangen van wilde paarden met lasso’s, het overrompelen eener diligence in volle wildernis’ adequaat kon worden gedemonstreerd. In 1887 adverteerde reisbureau J.P. Lissone in Nederlandse kranten met een reis naar Londen, waar Buffalo Bill zou optreden. Zes dagen duurde de reis, en een bezoek aan de show was inbegrepen. De kosten, alles inclusief: 63 gulden.

In 1891 deed Buffalo Bill opnieuw Europa aan. Dit keer reden er extra treinen vanuit Nederland naar Antwerpen, waar hij van 11 tot 17 juni zijn tenten opgeslagen had. Ook zou de show naar Nederland komen. In Amsterdam was bijvoorbeeld een optreden gepland ‘op het sportveld achter het Museum’, tegenwoordig het Museumplein dat aan het einde van de negentiende eeuw diende als sportterrein (zie het hoofdstuk van Jurryt van Vooren) en als terrein voor wereldtentoonstellingen. Maar de Amerikanen besloten de toer in te korten en vervroegd terug te keren naar hun land. Brussel, Antwerpen en Gent werden wel aangedaan.<sup>5</sup>

Behalve de reiskosten daalden ook de transportkosten. Er was een wereldeconomie aan het ontstaan. Zo werden in 1900 niet alleen levende (als in de show van Buffalo Bill), maar ook geslachte en gekoelde dieren tussen continenten getransporteerd. Dat was echter eerder een experiment dan staande praktijk: de diepvries moest nog worden uitgevonden. E. liep wat op de zaken vooruit:

Schapen, in Australië geslacht, komen in verschen toestand in Europa aan en worden dáár uit de slagerswinkels verkocht. Het koren in Zuid- of Noord-Amerika gebouwd vindt zijn weg naar de Oude Wereld en de boer, die vroeger nooit van die landen gehoord had, ondervindt thans de directe mededinging van zijne bruine of zwarte kameraden.

De economische verweving van de wereld zou, vermoedde E., verder gaan in de nieuwe, twintigste eeuw. De samenleving bevond zich nog maar in het begin van de periode van ‘electrische beweegkracht’. E. zal daarbij gedacht hebben aan de elektrische tram, die rond 1900 de paarden- en stoomtram verving, en aan de elektrische auto die het destijds leek te winnen van auto’s met een verbrandingsmotor. En ook het vliegtuig kwam er aan. ‘De proeven met

<sup>4</sup> ‘De negentiende eeuw’, in: Nieuwsblad van het Noorden, 1 januari 1901. Citaten uit de kranten zijn gevonden met Delpher.

<sup>5</sup> Passage over Buffelo Bill is ontleend aan Van Ham & Timmermans 2015, 117-124. Ook in 1903, toen hij wederom door Europa toerde werd Nederland niet aangedaan, ondanks inspanningen van de gemeente Den Haag om de show naar de stad te halen, aldus Van Ham & Timmermans. Voor Buffalo Bill en België, zie de masterproef van Maaijke Vanden Berghe (2001-2002). Zie ook: <http://codyarchive.org/texts/wfc.nsp11459.html>.

de luchtscheepvaart mislukken nog vrij gestadig', moest E. op de eerste nieuwjaarsdag van de twintigste eeuw constateren, 'maar men kan ook dáár wijzen op vorderingen'. Het zou nog tot 1908 duren voordat de eerste vlieger boven België vloog, en tot 1909 voordat dat in Nederland gebeurde.

Ook informatie was minder dan voorheen plaatsgebonden. Met nieuws van maanden oud nam de toenmalige krantenlezer geen genoegen meer. Dankzij de telegraaf konden berichten snel de wereld rond. Zo verkondigde al op 9 mei 1859 het *Algemeen Handelsblad* het overlijden van de beroemde geograaf en publieke persoonlijkheid Alexander von Humboldt in Berlijn. De krant had een telegram uit de Pruisische hoofdstad ontvangen: 'De treurige mare is door de stad verspreid, dat de Nestor der wetenschap, de onsterfelijke Alexander von Humboldt, gisteren namiddag ten 3 ure, het tijdelijke met het eeuwige heeft verwisseld'.

Die vertraging van twee-drie dagen tussen het sterven in Berlijn (op 6 mei) en de bekendmaking ervan in een Amsterdamse krant (9 mei), werd rond 1900 al weer te lang gevonden. Om nog één keer E. te citeren: 'Wij ergeren ons, wanneer wij nog niet aan de avond van den dag weten, wat er in den morgen in een of ander deel der wereld is voorgevallen.' Al ruim voor 1900 waren er vele honderden plaatsen in Nederland van waaruit men een telegram kon verzenden. Rond de eeuwwisseling werden lokale telefoonnetten met elkaar verbonden. In 1890 kon men bijvoorbeeld wel tussen Amsterdam, Den Haag en Rotterdam telefoneren, maar tussen Rotterdam en Utrecht of tussen Den Haag en Utrecht – laat staan naar buiten West-Nederland – was dat nog onmogelijk. Twintig jaar later was er een dicht nationaal net van telefoonverbindingen (zie kleurenafbeelding 1). Zelfs in dorpen in de perifere delen van Nederland waren er openbare telefoons in postkantoren en ook in sommige winkels en cafés.<sup>6</sup>

## Oude en nieuwe ontmoetingsplaatsen

In de snel groeiende steden was de modernisering het eerst en het meest duidelijk zichtbaar. Zo verdwenen rond 1900 de ronde gebouwen, vaak van tijdelijke aard, die tegen hun binnenmuur geschilderde panorama's toonden van bijvoorbeeld exotische steden of heroïsche veldslagen. Tegen betaling hadden stedelingen er in de negentiende eeuw de panorama's kunnen bewonderen. Als de belangstelling terugliep, rolde de exploitant het schilderij op en bracht het naar een andere stad om het daar opnieuw tentoon te stellen. Zo openden in 1881 niet minder dan drie panorama's in Antwerpen.<sup>7</sup> Bezoekers aan het Vondelpark in Amsterdam konden tussen 1883 en 1885 Constantinopel bewonderen, een panoramaschilderij van J. Garnier. Uiteindelijk kwam het schilderij in Kopenhagen terecht.<sup>8</sup>

Omstreeks de eeuwwisseling werden deze tentoonstellingen van panoramaschilderijen een achterhaald fenomeen. Ze werden vervangen door 'amusementsmachines' op wereldtentoon-

6 Voor de snel groeiende telefonie in België, zie Bart Van der Hertten 2004, hoofdstuk 3.

7 Voor de Antwerpse panorama's, zie Grieten & Verniers 2005.

8 Rombouts 2006; zie ook Van der Woud 2015, hoofdstuk 2. Door het rondreizen hadden de schilderijen het hard te verduren. Het panorama Mesdag in Den Haag, dat Scheveningen in de jaren 1880 toont vanaf een duintop, is het enige panoramaschilderij in Nederland dat overleefde.

stellingen ‘die experimenteerden met het in beweging brengen van de toeschouwer’<sup>9</sup> en uiteraard ook door (aanvankelijk soms rondtrekkende) bioscopen. Die laatste toonden bijvoorbeeld documentaires van Boeren die in Zuid-Afrika tegen de Engelsen streden. De filmvoorstellingen werden drukbezocht (evenals toneelstukken die aan de Boerenoorlog waren gewijd). Nederlanders en Vlamingen kozen massaal partij voor de underdog: de ‘stamverwante’ Boeren.<sup>10</sup> Zo brachten bioscopen op een nieuwe manier de wereld binnen in de eigen woonplaats.

Bij bioscopen bleef het uiteraard niet. Rond 1900 dienden ook andere moderne elementen zich aan in steden: voetbalclubs en andere sportverenigingen werden opgericht, zwembaden en tennisbanen aangelegd, warenhuizen en winkelpassages ontworpen, stadions en kleedkamers gebouwd, concert- en operagebouwen ingericht, musea en theaters geopend. Zij waren vooral lokale of regionale ontmoetingsplaatsen, soms nationale, bijvoorbeeld bij sportwedstrijden als het ging om nationale kampioenschappen of interlands – de eerste interland tussen België en Nederland vond plaats in Antwerpen, op 30 april 1905. Voor de Belgische voetballers was het de tweede, voor Oranje de eerste interland.<sup>11</sup> De al vermelde wereldtentoonstellingen, die in deze decennia hun hoogtepunt kregen, waren internationale ontmoetingsplaatsen bij uitstek. In de Lage Landen kregen Amsterdam, Antwerpen, Brussel, Gent en Luik een of meerdere wereldtentoonstellingen (hoofdstuk Marc Jacobs). En ook de industrialisatie van de steden bracht een hele reeks nieuwe ontmoetingsplaatsen met zich mee: van bedrijfskantines tot vakbondsgebouwen en coöperaties – denk aan de Volkshuizen in België en de Amsterdamse ‘Burcht van den Arbeid’, gebouwd in 1900 aan de Henri Polaklaan als plaats van samenkomst voor de leden van de Algemeene Nederlandsche Diamantbewerkerbond.

Dergelijk (inter)nationale ontmoetingsplaatsen konden floreren dankzij de trein. De komst van de trein halverwege de negentiende eeuw had gezorgd voor nieuwe ontmoetingsplekken: het station natuurlijk, met zijn perrons en wachtkamers, maar ook de trein zelf, met zijn treincoupés die reizigers enige tijd deelden (hoofdstuk Lut Missinne). Ook binnen steden ontstonden mobiele ontmoetingsplekken toen het openbaar vervoer tot ontwikkeling kwam: de omnibus, tram en metro en later ook de autobus.

Passagiers in het openbaar vervoer die elkaar niet kennen, zo observeerde de Leuvense stadsetnograaf Ruth Soenen, negeren elkaar (‘beleefde vermijding’), raken onderling aan de praat (‘small talk’), of komen met elkaar in conflict (een woordenwisseling, fysieke aanraking). Contacten ontstaan als er iets ongewoons voorvalt (een aanrijding op straat bijvoorbeeld, of een noodstop); ook baby’s, peuters en huisdieren geven aanleiding tot een praatje. Conflicten ontstaan vanwege normoverschrijdend gedrag: geluidsoverlast, roken, intimidatie, voordringen. Soenen deed veldwerk in tramlijn 12 in het hedendaagse Antwerpen, maar het zal vroeger niet anders zijn geweest.<sup>12</sup>

Veel ontmoetingsplaatsen overleefden de modernisering, zeker aanvankelijk. In het spoorwegtijdperk bleven boten passagiers en goederen over water vervoeren. Zo was Amsterdam tot diep in de twintigste eeuw verbonden met tal van Zuiderzeestadjes: Hoorn, Enkhuizen, Me-

9 De Caeter 1993, 42.

10 Dibbets 2014; Jonckheere 1999.

11 Volgens gegevens op wikipedia.

12 Soenen 2006, 71–76; Soenen 2009.



Een koninklijke fietser: Leopold II op een driewieler op de zeedijk van Oostende. Met dank aan Siegfried Debaeck en uitgeverij De Klaproos.

demblik, Harlingen, Stavoren, Lemmer, Harderwijk, enzovoorts. Een rivierdorp als Hardinxveld, aan de Merwede, stond via een netwerk van beurtschepen in contact met Gorkum, Dordrecht, Rotterdam en Gouda.<sup>13</sup> Passagiers deelden gedurende enige uren, soms zelf een hele nacht, de passagiersaccommodatie.

Traditionele 'stationaire' ontmoetingsplaatsen functioneerden ook goed in een moderniserende samenleving. Dag- en weekmarkten, kroegen, koffiehuisen en herbergen bleven populair, evenals salons, sociëteiten, bordelen, gokhuizen en de Nederlandse en Belgische equivalenten van de Britse *music halls*. Als permanente ontmoetingsplaatsen waren ze het gehele jaar te bezoeken. Daarnaast waren er tijdelijke ontmoetingsplaatsen, zoals jaarmarkten en kermissen. Zij trokken een ruim publiek, soms tot misnoegen van de autoriteiten die vreesden voor zedeloosheid. Een 'beschavingsoffensief', dat probeerde het ongeregelde te onderwerpen aan reglementering, moest dan soelaas bieden: beperking van alcoholgebruik, feest alleen in zalen en niet in de openbare ruimte, strikte sluitingstijden, toezicht. Carnaval verloor vanaf het einde van de negentiende eeuw geleidelijk zijn spontane volkse karakter; het werd meer en meer een georganiseerd en geordend feest. Carnavalsverenigingen, kerkelijke en wereldlijke autoriteiten zorgden voor de, wat Foucault noemt, disciplinerende van de carnavalsgangers.<sup>14</sup> De carnavalsfunctie werd, althans in de artistieke verbeelding, overgenomen door onder meer badplaatsen, met bijzondere nadruk op het strand (hoofdstuk Tom Sintobin).

<sup>13</sup> Den Breejen 1984, 117-118.

<sup>14</sup> Wijers 1995, hoofdstuk 1; Foucault 1989 (oorspronkelijk 1975).