

‘Die onbeschrijfelijke wereldstad’

Verhalen van Nederlandse
reizigers in Londen, 1860-1890



Debbie Varekamp 374490

Master Geschiedenis van Nederland
in Mondiale Context

Erasmus School of History, Culture
and Communication

Erasmus Universiteit Rotterdam

debbievarekamp@gmail.com

begeleidende docent: prof. dr. J.A.
Baggerman

tweede lezer: dr. E.M. Jacobs

juli 2017

'Hoe langer men zijn verblijf rekt in deze plaats, hoe meer men tot de overtuiging komt, dat zij eenig is in hare soort, en dat men, zonder een bezoek aan Englands hoofdstad, de wereld in haar zwoegen, in hare eigenlijke industrie nog niet heeft gezien, dat men nog niet weet wat menschelijke kracht en menschen-genie vermag!

*Londen is het hart der wereld.'*¹

¹ E.L.A van den Gheijn, 'Herinneringen aan Londen', *Omnibus: geïllustreerde bladen aan schoone letteren en kunst gewijd* (1868), 214.

Inhoud

Hoofdstuk 1: inleiding	4
1.1 Introductie onderwerp	4
1.2 Hoofd- en deelvragen	6
1.3 Theoretische concepten	7
1.3.1 Ferdinand Tönnies: <i>Gemeinschaft</i> en <i>Gesellschaft</i>	7
1.3.2 Reinhart Koselleck: veranderend tijdsbesef	9
1.3.3 Dean MacCannell: <i>markers</i>	10
1.3.4 John Urry: de <i>tourist gaze</i>	11
1.4 Historiografie	13
1.4.1 Definities: reizen en <i>travel writing</i>	13
1.4.2 Reisgeschiedenis als academische studie	16
1.4.3 Eerdere onderzoeken naar (negentiende-eeuws) reizen	18
1.4.4 Lacunes in onderzoek	21
1.5 Bronnen en methode	22
1.5.1 Verantwoording bronnenselectie	22
1.5.2 Methode	24
1.6 Relevantie onderzoek	25
1.7 Opzet scriptie	26
Hoofdstuk 2: Context	27
2.1 Londen en Engeland in de tweede helft van de negentiende eeuw	28
2.1.1 Transportrevolutie en infrastructuur	28
2.1.2 Politiek, bestuurlijke hervormingen en sociale voorzieningen	31
2.1.3 Bevolkingsgroei en volksgezondheid	33
2.2 Nederland in de negentiende eeuw	34
2.2.1 Transportrevolutie en infrastructuur	35
2.2.2 Politiek, bestuurlijke hervormingen en sociale voorzieningen	36
2.2.3 Bevolkingsgroei en verstedelijking	39
2.3 Conclusie	40
2.3.1 Overeenkomsten en verschillen	40
2.3.2 <i>Gemeinschaft</i> en <i>Gesellschaft</i>	41

Hoofdstuk 3: analyse	44
3.1 Introductie auteurs	44
3.2 Algemene informatie over de reis	47
3.3 Transport, verkeer en openbaar vervoer	53
3.4 Industrie en armoede	55
3.5 Architectuur	59
3.6 Het Britse volk	62
3.6.1 Ondernemend maar onverschillig	62
3.6.2 De Britse keuken	65
3.7 Britse cultuur en bezienswaardigheden	65
3.8 Conclusie	71
3.8.1 Samenvatting analyse	72
3.8.2 Veranderend tijdsbesef	75
3.8.3 Markers	77
Hoofdstuk 4: conclusie	80
4.1 Conclusie	80
4.2 Reflectie	81
4.2.1 Bruikbaarheid theoretisch kader	82
4.2.2 Terugkoppeling naar eerder onderzoek	83
4.2.3 Beperkingen en suggesties voor vervolgonderzoek	84
Bijlage 1 Waarnemingsinstrument	86
Bijlage 2 Bronnen en literatuur	88
Primaire bronnen	88
Literatuur	89
Internetbronnen	93

Hoofdstuk 1: inleiding

1.1 Introductie onderwerp

Een blik in de televisiegids is vandaag de dag genoeg om te zien dat reizen een populair thema is. Het EO-programma *Rail Away* - een spoorwegversie van het mateloos populaire *Planet Earth* waarin kijkers treinen overal ter wereld volgen - trekt op een gemiddelde avond ruim 600.000 kijkers.² *Peking Express*, waarin de deelnemers al liftend een aantal landen doorkruisen, keert in 2017 na vijf jaar terug op de Nederlandse televisie.³ En *Erica op Reis*, het programma van omroep Max waarin Erica Terpstra wordt gevolgd op haar reizen naar vreemde landen en culturen, trok in december 2016 zelfs meer dan 900.000 kijkers.⁴

In de populaire cultuur mag het reizen dan misschien niet aan belangstelling ontbreken, wetenschappers lijken maar weinig interesse te hebben in het onderwerp. Hoewel binnen de academische wereld de belangstelling voor de geschiedenis van het reizen sinds de jaren negentig wel flink is toegenomen, blijft er een groot onontgonnen gebied.⁵ Zo is er met name in Nederland nog maar weinig wetenschappelijk onderzoek gedaan naar reizen van Nederlanders in bijvoorbeeld de negentiende eeuw. Met deze scriptie wordt daaraan een bescheiden bijdrage geleverd. Er is gekozen voor een onderzoek naar de ervaringen van Nederlandse reizigers die naar Londen afreisden in de tweede helft van de negentiende eeuw, aan de hand van hun reisverslagen. De Britse hoofdstad was toen al – en is dat nu nog steeds – een populaire bestemming voor Europese reizigers.⁶ In 2014 werd Londen zelfs gekroond tot populairste stad ter wereld wat betreft het aantal toeristen, met

² Dag top 25 KijkTotaal donderdag 5 januari, https://kijkonderzoek.nl/component/com_kijkcijfers/Itemid,133/file,d1-0-0-p (6-1-2017).

³ 'Rik van de Westelaken gaat Peking Express presenteren', <https://www.televizier.nl/categorie/amusement/rik-van-de-westelaken-gaat-peking-express.928790.lynkx> (6-1-2017).

⁴ Week top 100 week 52 2016, https://kijkonderzoek.nl/component/com_kijkcijfers/Itemid,133/file,w1-1-0-p (6-1-2017).

⁵ Peter Burke, 'Directions for the History of Travel', in Lars M. Andersson et al. (red.), *Rätten: en Festschrift till Bengt Ankarloo* (Lund 2000) 176.

⁶ Joseph de Sapio, 'A reign of steam': continental perceptions of modernity in Victorian London, 1840-1900', *the London Journal*, vol. 37 no. 1 (2012) 44-45.

maar liefst 18.69 miljoen internationale bezoekers in dat jaar.⁷ Ter vergelijking: Amsterdam trok in datzelfde jaar 7.23 miljoen toeristen.⁸ Dat het in de negentiende eeuw nog niet om zulke grote aantallen ging, spreekt voor zich, maar ook toen was Londen al een geliefd reisdoel. Vooral na de introductie van de spoorweg en het stoomschip kwam het reizen naar Londen voor velen binnen handbereik te liggen.⁹

Het onderzoek in deze scriptie staat niet op zichzelf. Het zal een aanvulling zijn op eerdere studies naar negentiende-eeuwse Europese reizen, zoals die van de Britse historicus Joseph de Sapio naar de ervaringen van continentale reizigers in Londen in de tweede helft van de negentiende eeuw of die van de geografe Claire Hancock, waarin zij onderzocht hoe fysieke elementen van het stadsleven zoals de architectuur bijdroegen aan de beeldvorming van Parijzenaren over Londen en vice versa.¹⁰ Daarnaast sluit het onderzoek in deze scriptie aan bij eerder gedane studies die zich specifiek richtten op Nederlanders in Londen in de negentiende eeuw. Tot op heden is echter slechts onderzoek gedaan naar de periode rond het midden van de eeuw, en dat slechts in ongepubliceerde bachelorscripties.¹¹ Deze scriptie omvat de daaropvolgende periode, van 1860 tot 1890. Daarmee kan een conclusie worden getrokken over de langetermijnontwikkeling van de ervaringen van Nederlandse reizigers naar Londen. Bovendien zijn met de afronding van deze scriptie alle Nederlandse reisverslagen met als reisbestemming Londen uit het repertorium van egodocumenten uit de periode 1832-1890 onderzocht.¹²

⁷ Desmond Choong en Yuwa Hedrick-Wong, 'Mastercard 2014 Global Destination Cities Index', via http://newsroom.mastercard.com/wp-content/uploads/2014/07/Mastercard_GDCI_2014_Letter_Final_70814.pdf (6-1-2017).

⁸ Choong en Hedrick-Wong, 'Mastercard 2014 Global Destination Cities Index', via http://newsroom.mastercard.com/wp-content/uploads/2014/07/Mastercard_GDCI_2014_Letter_Final_70814.pdf (6-1-2017).

⁹ De Sapio, 'A reign of steam', 44.

¹⁰ De Sapio schreef naast 'A Reign of Steam' ook *Modernity and Meaning in Victorian London. Tourist views of the Imperial Capital* (Londen 2014). Claire Hancock, 'Your city does not speak my language: cross-Channel views of Paris and London in the early nineteenth century', *Planning Perspectives* 12:1 (1997) 1-18.

¹¹ Debbie Varekamp, 'Zelfs voor de geoefende pen onbeschrijfbaar'. Ervaringen van Nederlandse reizigers in Londen, 1844-1851' (BA-scriptie, Erasmus School of History, Culture and Communication, 2016) en Martijn Schoonenberg, 'Het Tyrus, het Rome, en het Ninive der nieuwere wareld'. Beelden van elf Nederlandse reizigers over Londen, 1832-1857' (BA-scriptie, Erasmus School of History, Culture and Communication, 2016).

¹² Voor een uitgebreidere verantwoording van de bronnenselectie, zie paragraaf 1.5.1.

1.2 Hoofd- en deelvragen

De vraag die in deze scriptie centraal staat is of – en zo ja, hoe – de perceptie van Nederlandse reizigers van Londen veranderde gedurende de tweede helft van de negentiende eeuw. Daarnaast zal ook worden gezocht naar verklaringen voor deze verandering, of voor het gebrek daaraan. Joseph de Sapio, die in 2012 publiceerde over zijn onderzoek naar de ervaringen van continentale reizigers in Londen in dezelfde periode, concludeerde dat men over het algemeen rond het midden van de eeuw minder enthousiast was over de Britse hoofdstad dan enkele decennia later.¹³ Daarnaast ziet De Sapio dat de industriële moderniteit in de door hem onderzochte reisverslagen anders werd gewaardeerd dan de culturele moderniteit van de stad. Over de culturele moderniteit van Londen (musea, standbeelden, etc.) zijn de reizigers gedurende de hele tweede helft van de negentiende eeuw positief, terwijl de waardering voor de industriële moderniteit (fabrieken, transport, architectuur etc.) maar langzaam lijkt te groeien.¹⁴ De Sapio onderzocht echter geen reisverslagen van Nederlandse reizigers.

Gaan de conclusies van De Sapio ook op voor reizigers die vanuit Nederland naar Londen afreisden? Uit eerdere onderzoeken naar Nederlandse reisverslagen uit het midden van de negentiende eeuw blijkt dat de negatieve houding tegenover Londens industriële moderniteit die De Sapio bij andere continentale reizigers zag, bij Nederlanders lang niet zo duidelijk aanwezig was.¹⁵ Zowel in onderzoek dat zich richtte op handgeschreven reisverslagen als in onderzoek waarin werd gekeken naar gedrukte reisverslagen werd geconcludeerd dat Nederlanders vaak overwegend positief waren over de meeste aspecten van de Britse hoofdstad, zowel cultureel als industrieel.¹⁶

In deze scriptie zal aan de hand van gedrukte reisverslagen worden onderzocht hoe de perceptie van Nederlandse reizigers in Londen zich in de decennia na deze reeds onderzochte periode verder ontwikkelde. Worden uitingen van zowel industriële als culturele moderniteit langzaam maar zeker steeds meer gewaardeerd, zoals De Sapio zag bij

¹³ De Sapio, 'A reign of steam', 43.

¹⁴ De Sapio, 'A reign of steam', 43.

¹⁵ Zie hiervoor Varekamp, 'Zelfs voor de geoefende pen onbeschrijfbaar' en Schoolenberg, 'Het Tyrus, het Rome, en het Ninive der nieuwere wereld'.

¹⁶ Voor onderzoek naar handgeschreven reisverslagen, zie Varekamp, 'Zelfs voor de geoefende pen onbeschrijfbaar'. Voor onderzoek naar gedrukte reisverslagen, zie Schoolenberg, 'Het Tyrus, het Rome, en het Ninive der nieuwere wereld'. Schoolenberg concludeert dat de door hem onderzochte reizigers, hoewel positief over culturele aspecten, wel minder positief lijken te zijn dan de reizigers die De Sapio onderzocht.

andere reizigers, of blijven de verhoudingen gelijk? Of gebeurt zelfs het tegenovergestelde, en worden Nederlanders steeds negatiever over Londen? Gaan de reizigers na verloop van tijd de nadruk leggen op andere aspecten van de stad? En zo ja, hoe kan dat worden verklaard?

De deelvragen zijn thematisch ingedeeld. Door in elke deelvraag te kijken naar de houding van Nederlanders ten opzichte van één aspect van de stad (bijvoorbeeld verkeer en openbaar vervoer), wordt het beantwoorden van de hoofdvraag mogelijk. De thema's waarop de in deze scriptie onderzochte reisverslagen worden geanalyseerd zijn als volgt: transport en openbaar vervoer, industrie, architectuur, het Britse volk, de Britse cultuur en bezienswaardigheden. De reisverslagen worden geanalyseerd met behulp van een waarnemingsinstrument, dat als bijlage aan deze scriptie is toegevoegd.¹⁷

1.3 Theoretische concepten

1.3.1 Ferdinand Tönnies: *Gemeinschaft* en *Gesellschaft*

In het artikel dat Joseph de Sapio schreef over de resultaten van zijn onderzoek naar continentale reizigers in Londen, noemt hij de concepten *Gemeinschaft* en *Gesellschaft* van de Duitse socioloog Ferdinand Tönnies als een mogelijke verklarende factor voor zijn bevindingen.¹⁸ De Sapio concludeerde immers dat reizigers vanaf het continent die Londen rond het midden van de negentiende eeuw bezochten, niet onverdeeld enthousiast waren over de toestand van de stad. Volgens De Sapio zou dit te wijten kunnen zijn aan het feit dat de Britse samenleving op dat moment wezenlijk verschilde van de samenlevingen op het continent: Londen was de belichaming van *Gesellschaft*, terwijl de grote steden op het continent gekenmerkt konden worden als *Gemeinschaft*.¹⁹ Op het continent had de zogeheten *Wesenwille* de overhand, de inherente wil van de mens als sociaal wezen om met anderen samen te gaan, terwijl Londen geregeerd zou worden door de *Kürwille*, waarbij berekenende keuzes worden gemaakt om met anderen samen te werken, puur om bepaalde doelen te bereiken.²⁰ Bovendien worden in een *Gemeinschaft* de relaties tussen mensen

¹⁷ Zie bijlage 1 op pagina 86-88.

¹⁸ De Sapio, 'A reign of steam', 50-51.

¹⁹ De Sapio, 'A reign of steam', 50.

²⁰ Voor een korte inleiding op Tönnies: Jacques van Hoof en Joris van Ruysseveldt, *Sociologie en de moderne samenleving. Maatschappelijke veranderingen van de industriële omwenteling tot in de 21^e eeuw* (Heerlen 2008) 135.

ervaren als 'echt en organisch', terwijl in een *Gesellschaft* de relaties volgens Tönnies getypeerd kunnen worden als 'denkbeeldig en mechanisch'.²¹ Tönnies legt kortom veel nadruk op hoe het samenleven in een *Gesellschaft* niet organisch is, in tegenstelling tot het samenleven in *Gemeinschaft*. Dit essentiële verschil weet Tönnies goed uit te leggen in een passage die het waard is in zijn geheel geciteerd te worden:

*The theory of the Gesellschaft deals with the artificial construction of an aggregate of human beings which superficially resembles the Gemeinschaft in so far as the individuals live and dwell together peacefully. However, in the Gemeinschaft they remain essentially united in spite of all separating factors, whereas in the Gesellschaft they are essentially separated in spite of all uniting factors.*²²

Vervolgens legt Tönnies uit hoe we dat gebrek aan eenheid en solidariteit in *Gesellschaft* terugzien op het gebied van handel. Binnen een *Gesellschaft* zou niemand bereid zijn iets te produceren voor iemand anders, of iets te geven aan een ander, zonder dat daar iets tegenover staat.²³ Dit is kenmerkend voor een industriële, kapitalistische samenleving. Hoewel Tönnies de term individualisme niet hanteert, is ook het individualisme dat zo typerend is voor een moderne industriële samenleving terug te zien in zijn beschrijving van *Gesellschaft*, wanneer hij stelt dat ieder mens in een *Gesellschaft* streeft naar zijn of haar eigen gewin en dat men alleen bindingen aangaat met anderen wanneer hij of zij daar zelf voordeel uit kan halen. Tönnies stelt zelfs dat *alle* relaties in een *Gesellschaft* gebaseerd zijn op diensten.²⁴

Ook sociologen Jacques van Hoof en Joris van Ruysseveldt verwijzen in *Sociologie en de moderne samenleving* naar Tönnies. In navolging van Tönnies beweren ook zij dat urbanisering ertoe leidde dat traditionele sociale verbanden minder belangrijk werden.²⁵ Verder hebben Van Hoof en Van Ruysseveldt aandacht voor het feit dat Tönnies' ideeën vaak te kort door de bocht begrepen worden. *Gemeinschaft* en *Gesellschaft* worden vaak in

²¹ Ferdinand Tönnies, *Community & Society. Gemeinschaft und Gesellschaft*. Vertaling door Charles P. Loomis (New York 1957), 33.

²² Tönnies, *Community & Society*, 64-65.

²³ Tönnies, *Community & Society*, 65.

²⁴ Tönnies, *Community & Society*, 77-78.

²⁵ Van Hoof en Van Ruysseveldt, *Sociologie en de moderne samenleving*, 61.

verband gebracht met de tweedeling tussen stad en platteland. Van Hoof en Van Ruysseveldt wijzen erop dat die dichotomie niet helemaal terecht is – er bestaat niet zoiets als een uniforme stedelijke of landelijke leefwijze.²⁶

1.3.2 Reinhart Koselleck: veranderend tijdsbesef

Een tweede theorie die interessant is binnen deze scriptie is die van de Duitse historicus Reinhart Koselleck over een veranderende tijdsgeest. In de honderd jaar tussen 1750 en 1850 werd de kloof tussen verleden en heden volgens Koselleck groter dan ooit.²⁷ Door een scala aan economische, technologische, politieke en sociale ontwikkelingen werd het verleden als wezenlijk anders beschouwd dan de tijd waarin men leefde. Het cyclische tijdsbesef dat al sinds het begin der tijden bestond werd vervangen door een lineair tijdsbesef. De toekomst stond niet meer vast als een vanzelfsprekend gevolg van het verleden, maar werd als het ware maakbaar ('all previous experience might not count against the possible otherness of the future').²⁸ Naar de invloed van dit nieuwe tijdsbesef op autobiografisch schrijven is onderzoek gedaan door de Rotterdamse historicus Arianne Baggerman. Het nieuwe historisch bewustzijn wordt door haar gezien als een impuls voor autobiografisch schrijven. Mensen kregen het gevoel dat de tijd waarin zij leefden en de dingen die ze meemaakten uniek waren, en dat deze daarom moesten worden vastgelegd.²⁹ Het verschil tussen verleden en heden ging in negentiende-eeuwse autobiografieën dan ook een steeds grotere rol spelen.³⁰ Het zou interessant zijn om te zien of dit nieuwe lineaire tijdsbesef ook waarneembaar is in de in deze scriptie onderzochte reisverslagen. Het lijkt waarschijnlijk dat wanneer men op reis gaat naar een samenleving die nog moderner was dan die waarin men zelf leeft, die breuk tussen heden en verleden alleen nog maar sterker ervaren wordt. Benadrukken de auteurs in hun reisverslagen het unieke karakter van de tijd waarin ze leven en geven zij de indruk dat ze een kloof ervaren tussen het verleden en de tijd waarin zij leven?

²⁶ Van Hoof en Van Ruysseveldt, *Sociologie en de moderne samenleving*, 355.

²⁷ Maria Grever, 'History and the twofold character of time', (EUR syllabus 2016) 4.

²⁸ Reinhart Koselleck, *Futures past. On the semantics of historical time* (Massachusetts 1985) 280.

²⁹ Arianne Baggerman, 'Lost Time: temporal discipline and historical awareness in nineteenth-century Dutch egodocuments', in Arianne Baggerman, Rudolf Dekker en Michael Mascuch (red.), *Controlling Time and Shaping the Self* (Leiden 2011) 486.

³⁰ Baggerman, 'Lost Time', 496.

1.3.3 Dean MacCannell: *markers*

Een derde concept dat interessant is binnen onderzoek naar reizen is het idee van zogeheten *markers*, in 1967 geïntroduceerd door professor in de landschapsarchitectuur Dean MacCannell. Historicus Gerrit Verhoeven vat in een artikel dat hij schreef over nieuwe ontwikkelingen in het onderzoek naar toerisme treffend samen wat *markers* precies zijn: ‘de stukjes informatie uit brochures, reisgidsen, het internet en diverse andere media die maken dat we monumenten en objecten als bezienswaardigheden herkennen’.³¹ MacCannell legt het concept zelf in ingewikkelder termen uit. Hij maakt een uitstapje naar de semiotiek, de studie die zich bezig houdt met het gebruik van tekens en tekensystemen. Een toeristische attractie is volgens MacCannell een teken, een representatie. Het eerste contact dat een toerist met een bezienswaardigheid heeft, is bovendien vaak niet eens met de bezienswaardigheid zelf, maar weer met een representatie dáárvan.³² Die representatie van de bezienswaardigheid wordt door MacCannell een *marker* genoemd. Een *marker* is, simpeler gezegd, de informatie die je als toerist over een bezienswaardigheid krijgt, vaak nog voordat je de bezienswaardigheid zelf hebt gezien.³³ Dit kan een foto of plattegrond van de bezienswaardigheid zijn, informatie uit reisgidsen of verhalen die je door vrienden zijn verteld. Het is niet de bezienswaardigheid zelf die ertoe doet, maar de informatie die reizigers erover krijgen. Om dit te verduidelijken geeft MacCannell in zijn boek het voorbeeld van Mark Twain, die vol ontzag schrijft over een boom in het Franse Bois de Boulogne. Die boom is op zichzelf niet bijzonder. Wat de boom bijzonder maakt, is het verhaal over de moordaanslag op een Russische tsaar waarbij de kogel die door de dader werd afgevuurd deze boom raakte: een stukje informatie dat Twain uit de media had vernomen.³⁴

Socioloog Greg Richards’ voegt hieraan toe dat toeristen vooral worden beïnvloed door *markers* die bij hun eigen behoeften en wensen passen. Toeristen worden dus niet zozeer aangetrokken vanuit de bezienswaardigheid, maar voortgeduwd vanuit hun eigen wensen en behoeften.³⁵ Ook binnen mijn onderzoek worden de reizigers wellicht geleid door

³¹ Gerrit Verhoeven, ‘Vaut le Voyage!?’ Nieuwe tendensen in het historisch onderzoek naar toerisme (1750-1950), *Stadsgeschiedenis* 4 (2009) 68.

³² Dean MacCannell, *The Tourist. A New Theory of the Leisure Class* (herziene druk, New York en Toronto 1989) 110.

³³ MacCannell, *The Tourist*, 110.

³⁴ MacCannell, *The Tourist*, 128.

³⁵ Greg Richards, ‘The Attraction System: an empirical analysis of tourist behaviour’, via https://www.academia.edu/1272252/Tourism_attraction_systems_Exploring_Cultural_Behavior (7-1-2017) 7.

markers. Ze kunnen bijvoorbeeld reisgidsen bij zich dragen die hun vertellen welke bezienswaardigheden bezocht moeten worden, of informatie hebben ingewonnen bij familie en vrienden die eerder naar Londen zijn afgereisd. Bij de analyse van de reisverslagen is dan ook gelet op de beweegredenen die de reizigers geven voor het wel of niet bezoeken van bepaalde bezienswaardigheden.

1.3.4 John Urry: de *tourist gaze*

Een laatste concept dat hier wordt besproken en dat tot op zekere hoogte samenhangt met MacCannells *markers* is dat van de *tourist gaze*, geïntroduceerd door de Britse socioloog John Urry. Reizigers zijn nooit volledig objectief in hun waarnemingen. Zo worden ze onder meer beïnvloed door de politieke context waarin zij hun reizen maken. Claire Hancock constateerde bijvoorbeeld dat Fransen na een periode van oorlog met de Britten heel wat negatiever waren over Londen dan in tijden van relatieve vrede.³⁶ Daarnaast kunnen reizigers worden beïnvloed door wat ze hebben gehoord van vrienden of gelezen hebben in een reisgids. Al die factoren die als het ware de blik van de reiziger beïnvloeden, worden door Urry samengebracht in het concept van de *gaze*. De *tourist gaze* is een bepaalde blik waarmee naar een bestemming wordt gekeken, die invloed heeft op wat de reiziger als interessant of vermeldenswaardig beschouwt.³⁷ Terwijl het concept van *markers* betrekking heeft op fysieke stukjes informatie (soms zelfs in de meest letterlijke zin van het woord, wanneer het gaat om bijvoorbeeld een gedenksteen), wordt met de *tourist gaze* een meer abstract geheel aan informatie, vooroordelen en verwachtingen bedoeld. De *tourist gaze* is niet alleen interessant om te leren over de ervaringen van mensen wanneer ze op reis zijn, maar vertelt ook iets over de samenleving waarin de reiziger normaliter leeft. Urry stelt dat mensen wanneer ze op reis zijn namelijk bij uitstek op zoek gaan naar ervaringen die een contrast vormen met hun dagelijks leven. Door vervolgens te kijken naar waar reizigers de nadruk op leggen als ze op reis zijn, kan veel geleerd worden over hun eigen samenleving.³⁸ In *the tourist gaze* legt Urry zelf ook het verband uit tussen de *gaze* en MacCannell's concept van *markers*. Mensen moeten namelijk 'leren' hoe, wanneer en waar te 'gazen'. Hiervoor zijn *markers* nodig, en soms is het zelfs zo dat het object van de *gaze* niets meer is dan die

³⁶ Hancock, 'Your city does not speak my language', 2.

³⁷ John Urry, *The Tourist Gaze: Leisure and Travel in Contemporary Societies* (Thousand Oaks 1990) 1-2.

³⁸ Urry, *The Tourist Gaze*, 2-3.

marker, bijvoorbeeld wanneer die aangeeft dat op die plek iets bijzonders is gebeurd.³⁹ Daarnaast schrijft Urry over wat hij de *collective tourist gaze* noemt, een vorm van de *gaze* waarbij juist de aanwezigheid van andere toeristen noodzakelijk is voor het 'succes' van die plek als object van de *gaze*. Dit is bijvoorbeeld het geval bij het bezoeken van grote steden: de aanwezigheid van toeristen van over de hele wereld maakt die steden opwindend en bijzonder.⁴⁰

Belangrijk om in overweging te nemen bij het gebruiken van Urry's concept van de *gaze* is dat hij schrijft over moderne toeristen. Lang niet alle reisverslagen die in deze scriptie worden onderzocht zijn geschreven door reizigers die als toerist kunnen worden gezien: sommige auteurs zijn slechts voor hun werk in Londen en zelfs voor de reizigers die wel een plezierreisje maken, staat ter discussie of zij wel een toerist zijn in de zin waarin Urry het woord gebruikt. Toch is het concept van de *gaze* mijns inziens een nuttige toevoeging aan het onderzoek in deze scriptie. Massatoerist of niet, geen enkele reiziger gaat blanco op weg naar zijn bestemming. De verwachtingen en vooroordelen die volgens Urry onderdeel uitmaken van de *tourist gaze* bestaan ook bij de in deze scriptie onderzochte reizigers en in de analyse is dan ook zo veel mogelijk rekening gehouden met factoren die de blik van de auteurs kunnen hebben beïnvloed zoals hun politieke en sociaaleconomische achtergrond, hun leeftijd enzovoorts.

Bovengenoemde theorieën en concepten worden gebruikt als hulpmiddel bij de analyse van de reisverslagen en bij het formuleren van een conclusie. De concepten van MacCannell en Urry zijn voornamelijk van belang bij de analyse en kunnen verhelderen waarom reizigers bepaalde bezienswaardigheden bezochten of vooroordelen over Londen lijken te hebben. De ideeën van Tönnies en Koselleck zijn op hun beurt meer van belang bij het trekken van een conclusie na de analyse. Zo zouden de verschillen tussen *Gemeinschaft* en *Gesellschaft* in dit onderzoek net als in dat van De Sapio een verklarende factor kunnen zijn voor de houding van Nederlanders tegenover Londen. Een veranderend tijdsbesef zoals Koselleck dat schetst, kan invloed hebben op de manier waarop Nederlanders de snelle en heftige ontwikkelingen in Londen ervaren.

³⁹ Urry, *The Tourist Gaze*, 9.

⁴⁰ Urry, *The Tourist Gaze*, 46.

In het waarnemingsinstrument aan de hand waarvan de reisverslagen worden geanalyseerd zijn vragen opgenomen die zijn gebaseerd op deze concepten. Zo is er onder andere aandacht voor vermeldingen van het gebruik van reisgidsen en voor vooroordelen die worden bevestigd of juist ontkracht. Naast het gebruik van dit theoretisch kader bij de analyse en de conclusie van deze scriptie, wordt in het afsluitende hoofdstuk gereflecteerd op de bruikbaarheid hiervan binnen dit onderzoek en op manieren waarop deze theorieën en concepten in vervolgonderzoek kunnen worden ingezet.

1.4 Historiografie

In deze paragraaf wordt in de eerste plaats het debat rondom de begrippen *reis* en *travel writing* besproken. Daarna volgt een beschrijving van de ontwikkeling van reisgeschiedenis als academische discipline, een overzicht van eerdere onderzoeken naar (negentiende-eeuwse) reizen en aandacht voor lacunes in het onderzoeksveld.

1.4.1 Definities: reizen en *travel writing*

Een eerste begrip dat in deze scriptie verheldert dient te worden is het begrip 'reis'. Carl Thompson opent in zijn boek *Travel Writing* het hoofdstuk over de definitie van het genre met de volgende opmerking: 'to travel is to make a journey, a movement through space'.⁴¹ Hoewel dit een inkopper lijkt, roept deze definitie toch meteen een aantal vragen op. Als een beweging in de ruimte de enige eis is, zou een wandeling naar de brievenbus immers ook al als reis kunnen worden gecategoriseerd. Om deze reden komt Thompson met een aanvulling: het gaat bij reizen om een confrontatie met 'de ander'. Met dit in gedachten past hij zijn eerste definitie aan en stelt dat reizen de onderhandeling tussen 'zelf' en 'ander' is die door een verplaatsing in de ruimte teweeg wordt gebracht.⁴² *Travel writing* is dan de neerslag van deze onderhandeling.⁴³ Naast de confrontatie tussen zelf en ander en een verplaatsing in de ruimte, introduceert de Vlaamse historicus Gerrit Verhoeven een derde aspect van reizen: tijd.⁴⁴ Langdurige verblijven in het buitenland worden over het algemeen

⁴¹ Carl Thompson, *Travel Writing. The New Critical Idiom* (New York 2011) 9.

⁴² Thompson, *Travel Writing*, 9.

⁴³ Thompson, *Travel Writing*, 10.

⁴⁴ Gerrit Verhoeven, *Anders reizen? Evoluties in vroegmoderne reiservaringen van Hollandse en Brabantse elites (1600-1750)* (Hilversum 2009) 14.

niet als reis gezien. Ook korte uitstapjes van slechts een paar uur zullen door de meeste mensen niet als reis worden beschouwd. In zijn eigen onderzoek naar reiservaringen van Hollandse en Brabantse elites in de periode 1600-1750 kiest Verhoeven er voor om het begrip reis ruim te interpreteren. Ook jarenlange reizen maken onderdeel uit van zijn onderzoek, maar reizen die korter duren dan 24 uur niet.⁴⁵

De invulling die Carl Thompson aan het begrip *travel writing* geeft (de neerslag van de onderhandeling tussen het zelf en de ander die door een verplaatsing in de ruimte teweeg wordt gebracht), is voor de Amerikaanse historicus Paul Fussell niet strikt genoeg. Hij tracht een scherpere scheiding aan te brengen tussen ‘echte’ reisboeken en bijvoorbeeld reisgidsen, waarbij reisgidsen volgens hem geen vorm van *travel writing* zijn. Fussell definieert *travel writing* als een subgenre van de autobiografie. Het autobiografisch verhaal is daarin de uitkomst van de confrontatie met ‘de ander’ die ook door Thompson werd genoemd. Anders dan bijvoorbeeld in een roman moet volgens Fussell in een reisverhaal voortdurend gerefereerd worden naar de werkelijkheid.⁴⁶ Het nauwe verband dat Fussell legt tussen reisverhalen en andere vormen van autobiografisch schrijven kan volgens Thompson echter problematisch zijn wanneer gekeken wordt naar reisverhalen die zijn geschreven voor het einde van de achttiende eeuw. Zelfs wanneer deze in de eerste persoon werden geschreven, komen ze vandaag de dag op lezers vaak onpersoonlijk en niet autobiografisch over. De nadruk ligt veel meer op de informatie die de auteur tijdens zijn reis verzamelde en er is maar weinig ruimte voor persoonlijke ervaringen of introspectie.⁴⁷ Mede daardoor is het onderscheid tussen ‘echt’ reisverhaal en reisgids dat Fussell probeert aan te brengen voor vroegmoderne reisverhalen in de praktijk moeilijk te handhaven.⁴⁸ Na deze op- en aanmerkingen bij Fussells definitie komt Thompson dan ook met een aanvulling waarmee naar zijn idee het onderscheid dat Fussell probeert aan te brengen beter duidelijk gemaakt kan worden. Hij pleit voor de aanvulling ‘modern’ of ‘literair’ bij Fussells definitie van *travel writing*.⁴⁹ Met deze kleine aanpassing is het mogelijk om het onderscheid tussen reisverhalen in de door Fussell gebruikte zin van het woord (door Thompson aangeduid als

⁴⁵ Verhoeven, *Anders reizen?*, 16.

⁴⁶ Thompson, *Travel Writing*, 13-14.

⁴⁷ Thompson, *Travel Writing*, 19.

⁴⁸ Thompson, *Travel Writing*, 20.

⁴⁹ Thompson, *Travel Writing*, 21.

'*literary travel writing*') en andere vormen van het genre duidelijk te maken, zonder dat bijvoorbeeld reisgidsen buiten het begrip *travel writing* hoeven te vallen.

Historicus Zweder von Martels bevindt zich in vergelijking met Fussell op het andere uiterste van het spectrum, met een definitie van *travel writing* die vrijwel allesomvattend is. In tegenstelling tot Fussell maakt Von Martels geen onderscheid tussen 'echte' (of in Thompsons woorden: 'literaire') reisverhalen en andere vormen van *travel writing*. Zijn definitie omvat dan ook reisgidsen, routes, reisverslagen, en misschien zelfs plattegronden.⁵⁰ De Franse filosoof Michel Certeau gaat zelfs nog verder en stelt dat elk verhaal een reisverhaal is.⁵¹ Hoewel vanuit filosofisch oogpunt een interessante gedachte, is dit voor het onderzoek in deze scriptie een weinig werkbare definitie.

Historicus Jan Borm sluit zich aan bij Thompson. Net als Fussell definieert hij een reisverhaal als een niet-fictief verhaal, geschreven in de eerste persoon enkelvoud. Borm stelt deze vorm van het reisverhaal, in tegenstelling tot Fussell, echter niet gelijk aan het begrip *travel writing*. Voor Borm is *travel writing* een overkoepelend begrip, waaronder bijvoorbeeld ook fictieve teksten kunnen vallen.⁵² Net als Thompson, Borm en Fussell stelt ook historicus Tim Youngs, auteur van *The Cambridge introduction to travel writing*, dat een verhaal een overwegend feitelijk verslag moet zijn om onder de noemer van *travel writing* te vallen. Volgens Youngs is het tevens geschreven in de eerste persoon en in proza, en is de reis daadwerkelijk door de schrijver gemaakt.⁵³ Waarom het voor Youngs een vereiste is dat er in proza wordt geschreven, is onduidelijk. Zeker onder auteurs van eenvoudige komaf was het niet ongebruikelijk om hun reisverslag in rijm te schrijven. Hoewel hieraan waarschijnlijk vaak een eerdere versie in proza vooraf ging, is die niet altijd bewaard gebleven.⁵⁴ Net als voor Youngs is het ook voor historicus Peter Hulme een vereiste dat de schrijver van het verhaal daadwerkelijk de reis heeft ondernomen.⁵⁵ Dit betekent dat fictieve reisverhalen als

⁵⁰ Thompson, *Travel Writing*, 22-23.

⁵¹ Thompson, *Travel Writing*, 24.

⁵² Thompson, *Travel Writing*, 23.

⁵³ Youngs, *The Cambridge introduction to travel writing* (Cambridge 2013) 3.

⁵⁴ Rudolf Dekker, 'Van 'grand tour' tot treur- en sukkelreis. Nederlandse reisverslagen van de 16e tot begin 19e eeuw', *Opossum. Tijdschrift voor Historische en Kunstwetenschappen* 4 (1994) 12. In hun inventarisatie van Nederlandse egodocumenten van de 16e tot begin 19e eeuw vonden Dekker et al. ongeveer een dozijn reisverslagen in rijm.

⁵⁵ Youngs, *The Cambridge introduction to travel writing*, 4.

de *Odyssee*, verhalen over spirituele reizen als die van Dante Alighieri en fictieve autobiografieën als Daniël Defoe's *Robinson Crusoe* niet onder *travel writing* vallen.⁵⁶

Bij het selecteren van de reisverslagen die in deze scriptie worden geanalyseerd, zijn een aantal elementen uit de hierboven behandelde definities samengebracht. Zo was het een vereiste dat de auteur de reis werkelijk zelf had gemaakt en zijn verblijven van langer dan enkele weken buiten beschouwing gelaten. Een uitgebreidere toelichting op de selectie van de bronnen is te lezen in paragraaf 1.5.1.

1.4.2 Reisgeschiedenis als academische studie

De Britse historicus Peter Burke stelt dat reisgeschiedenis sinds de jaren negentig flink aan populariteit heeft gewonnen.⁵⁷ Op het moment dat hij zijn artikel 'Directions for the History of Travel' publiceerde in 2000, was er volgens hem een verschuiving gaande van een sociale naar een culturele aanpak van reisgeschiedenis. Zo groeide bijvoorbeeld de aandacht voor motieven om te reizen, de verwachtingen die reizigers voorafgaand aan hun reis hadden en de rol die kunst speelt binnen reizen.⁵⁸ Arianne Baggerman en Rudolf Dekker schrijven niet over reisverslagen alleen, maar over egodocumenten in het algemeen, wanneer zij schrijven dat deze rond de eeuwwisseling hernieuwde aandacht kregen doordat er meer belangstelling kwam voor het actor-perspectief. Bovendien vierde het postmodern denken hoogtij, wat een kritische houding ten aanzien van teksten met zich meebracht. Teksten werden niet langer gezien als slechts een toeleverancier van feiten. Er kwam meer aandacht voor wat de inhoud van een tekst onderzoekers kan leren over mentaliteiten en het heersende cultureel klimaat van de periode waarin deze werd geschreven.⁵⁹ In 'Van 'grand tour' tot treur- en sukkelreis. Nederlandse reisverslagen van de 16^e tot begin 19^e eeuw' benadrukt de Amsterdamse historicus Rudolf Dekker dat in de negentiende eeuw reisverslagen juist nog vaak als een objectieve bron van informatie werden gezien.⁶⁰ Hoewel

⁵⁶ Voor meer informatie over deze genres: G.J. Bestebreurtje, *De wereld in vogelvlucht: reizen en reisboeken door de eeuwen heen* (Amsterdam 2013) 23-31.

⁵⁷ Burke, *Directions for the history of travel*, 176.

⁵⁸ Burke, *Directions for the history of travel*, 177.

⁵⁹ Arianne Baggerman en Rudolf Dekker, 'De gevaarlijkste van alle bronnen', in Baggerman en Dekker (red.), *Egodocumenten: nieuwe wegen en benaderingen* (Amsterdam 2004) 9.

⁶⁰ Dekker, 'Van 'grand tour' tot treur- en sukkelreis', 8.

Baggerman en Dekker schrijven over egodocumenten in het algemeen, is het aannemelijk dat hun bevindingen ook voor reisverslagen opgaan.

Dekker ziet al in de jaren zeventig hernieuwde belangstelling voor reisverslagen, twee decennia eerder dan Burke. Volgens Dekker kwam die interesse voort uit de ontstane aandacht voor de confrontatie tussen Westerse en niet-Westerse samenlevingen in deze periode.⁶¹ Diezelfde mening is te zien in Youngs' *Cambridge introduction to travel writing*. In dit boek, dat verscheen in 2013, stelt Youngs dat het genre pas sinds dertig of veertig jaar serieus wordt genomen op universiteiten. Net als Dekker wijst ook Youngs op de rol die de groeiende interesse voor de confrontatie tussen Westerse en niet-Westerse samenlevingen hierbij speelde. Youngs noemt in dit verband ook de publicatie van Edward Saids gezaghebbende *Orientalism* in 1978 als een belangrijke factor.⁶²

Dekker wijst daarnaast op een andere factor die aan de belangstelling voor reisverslagen bijdroeg: de groeiende belangstelling voor nationale identiteiten.⁶³ Net als de publicatie van Saids *Orientalism* leidde ook de aandacht voor nationale identiteiten tot hernieuwde interesse voor de confrontatie tussen het zelf en de ander die in reisverslagen zo goed naar voren kwam.

Carl Thompson wijst net als Dekker en Youngs op de invloed van het postkolonialisme op de belangstelling voor reisverslagen. Daarnaast bespreekt Thompson de rol van de tweede feministische golf. Als gevolg hiervan kwam er meer belangstelling voor de rol van vrouwen in genres die van oudsher voornamelijk geassocieerd werden met mannen, waar *travel writing* er één van is.⁶⁴

Schrijvend in 2009 stelt Gerrit Verhoeven dat nieuwe vormen van onderzoek aan populariteit winnen. Zo wordt er volgens Verhoeven in het onderzoek naar reisverslagen steeds meer gebruik gemaakt van kwantitatieve technieken en bronnen, waarmee het reisgedrag van grotere groepen in beeld kan worden gebracht. Verhoeven ziet dit als samenhangend met de opleving van kwantitatieve onderzoeksmethoden in de zogeheten 'new cultural history'.⁶⁵

⁶¹ Dekker, 'Van 'grand tour' tot treur- en sukkelreis', 8.

⁶² Youngs, *The Cambridge introduction to travel writing*, 7-9.

⁶³ Dekker, 'Van 'grand tour' tot treur- en sukkelreis', 9.

⁶⁴ Thompson, *Travel Writing*, 3.

⁶⁵ Verhoeven, *Anders reizen?*, 30.

1.4.3 Eerdere onderzoeken naar (negentiende-eeuws) reizen

In 2010 publiceerde historica Marie Noëlle Bourguet over haar onderzoek naar de rol van notitieboekjes van Europese reizigers bij reizen in de achttiende en negentiende eeuw. Zij concludeerde dat de aantekeningen die reizigers maakten cruciaal waren voor de relatie tussen de ervaring van de reiziger en de weergave van kennis achteraf.⁶⁶ Overigens was het maken van aantekeningen als geheugensteuntje om achteraf informatie juist weer te kunnen geven niets nieuws. Volgens Bourguet bestond er al sinds de Renaissance een wantrouwen tegenover het menselijk geheugen; in deze periode ontstond het maken van aantekeningen dan ook als een manier om de overvloed aan informatie die de verspreiding van de drukpers met zich meebracht behapbaar te maken.⁶⁷

In zijn korte inleiding op negentiende-eeuwse reisverslagen maakt de Britse auteur David Seed een aantal interessante opmerkingen. Zo heeft hij aandacht voor het verschil in schrijven tussen mannen en vrouwen. Vrouwen zouden veel meer beperkt zijn in hun uitdrukkingsmogelijkheden.⁶⁸ In Carl Thompsons *Travel Writing* wordt tevens een hoofdstuk aan de rol van sekse in travel writing gewijd.⁶⁹ Thompson geeft in dit overzichtswerk daarnaast een handig overzicht van de ontwikkeling van *travel writing* door de eeuwen heen.⁷⁰

Onderzoek naar Nederlandse reisverslagen van de 16^e tot begin 19^e eeuw is gedaan door Rudolf Dekker. Hoewel dit niet de periode van het onderzoek in deze scriptie omvat, maakt Dekker een aantal opmerkingen over Nederlandse reizigers in het algemeen die ook in deze scriptie van pas kunnen komen. Zo benadrukt Dekker hoe belangrijk het is om te beseffen dat niet iedereen schrijft. Europeanen in het algemeen en Nederlanders in het bijzonder, als bewoners van een land van kooplieden, reisden van oudsher veel. Er is echter maar een kleine minderheid van deze reizigers die een reisverslag schreef en de schrijvende groep is dan ook niet representatief voor alle reizigers.⁷¹ Zo komt het merendeel van de door Dekker geïnventariseerde auteurs uit de elite, maar dit hoeft niet per se te betekenen dat

⁶⁶ Marie Noëlle Bourguet, 'A Portable World: The Notebooks of European Travellers (Eighteenth to Nineteenth Centuries)', *Intellectual History Review* 20, nr. 3 (2010) 378.

⁶⁷ Bourguet, 'A portable world', 381.

⁶⁸ David Seed, 'Nineteenth-century travel writing: an introduction', *The yearbook of English studies* vol. 34 (2004) 1.

⁶⁹ Thompson, *Travel writing*, 168-198.

⁷⁰ Thompson, *Travel Writing*, 34-61.

⁷¹ Dekker, 'van Grand Tour tot treur- en sukkelreis', 8-9.

leden van deze groep meer reisden dan anderen.⁷² Vanaf het midden van de achttiende eeuw ziet Dekker een toename in het aantal bewaarde reisverslagen. De verklaring hiervoor is tweeledig. Enerzijds werd het schrijven van reisverslagen pas na 1750 een wijdverspreide gewoonte, anderzijds is het ook zo dat van recentere tijden nu eenmaal meer verslagen bewaard zijn gebleven.⁷³ Dat Nederland van oudsher een land van kooplieden was, bracht nog een ander interessant kenmerk met zich mee: Nederlanders schreven relatief veel verslagen in vreemde talen.⁷⁴ Overigens ziet Dekker een toename van de populariteit van Engeland als reisbestemming in de late achttiende eeuw.⁷⁵

Een interessant artikel over reizen naar negentiende-eeuws Londen dat al eerder werd genoemd, is geschreven door Claire Hancock. Zij publiceerde in 1997 over haar onderzoek naar de manier waarop beschrijvingen van fysieke elementen van het stadsleven (bijvoorbeeld huizenbouw) bijdroegen aan de beeldvorming van Parijzenaren over Londen en andersom. Hancock ziet de negentiende eeuw als een periode waarin het discours rondom steden wezenlijk veranderde. Terwijl steden vroeger werden beoordeeld op bijvoorbeeld hun formaat en het aantal inwoners, ontstonden in de negentiende eeuw nieuwe criteria.⁷⁶ Het was de periode waarin nationale ideologieën ontstonden en het werd dan ook steeds belangrijker om (hoofd)steden te presenteren als representatief voor het nationale karakter.⁷⁷ Ook de internationale politiek speelde een rol bij de beeldvorming. Zo stelt Hancock dat het door de vele jaren van oorlog tussen Engeland en Frankrijk voor de Fransen als het ware noodzakelijk werd om Londen als inferieur te kunnen zien. Hoewel de Fransen nog wel te spreken waren over de Londense handelsactiviteiten, werden veel afkeurende opmerkingen gemaakt over de architectuur in deze stad.⁷⁸ De uitkomsten van de studie van Hancock zijn zeker van belang bij het bestuderen van reisverslagen van Nederlanders in Londen in de negentiende eeuw. Uit Hancocks artikel komt immers duidelijk naar voren dat de internationale betrekkingen invloed hadden op de beeldvorming van reizigers, en het is niet onwaarschijnlijk dat dit ook bij Nederlanders waar te nemen is.

⁷² Dekker, 'van Grand Tour tot treur- en sukkelreis', 14.

⁷³ Dekker, 'van Grand Tour tot treur- en sukkelreis', 11.

⁷⁴ Dekker, 'van Grand Tour tot treur- en sukkelreis', 12.

⁷⁵ Dekker, 'van Grand Tour tot treur- en sukkelreis', 19.

⁷⁶ Hancock, 'Your city does not speak my language', 1.

⁷⁷ Hancock, 'Your city does not speak my language', 1.

⁷⁸ Hancock, 'Your city does not speak my language', 3.

Onderzoek naar het verschil in beeldvorming rondom Londen in schrift en afbeeldingen is gedaan door kunsthistoricus Alex Potts, die hier al in 1988 over publiceerde. Hij noemt het verschil tussen mondelinge beschrijvingen en visuele weergaven van de stad 'misschien wel het meest opvallende kenmerk van de beeldvorming van Londen'.⁷⁹ In schilderijen en gravures is namelijk vrijwel niets terug te zien van de zorgen die men zich in de negentiende eeuw maakte over de snelle industrialisatie van Engeland. Die zorgen lijken alleen te worden geuit in geschriften.⁸⁰ Als de meer duistere kanten van de stad al werden weergegeven, was dat in de vorm van karikaturen of komische plaatjes, niet op schilderijen of gravures.⁸¹ Pas in de jaren 1870 en 1880, toen de stroming van het sociaalrealisme op haar hoogtepunt was, ontstond in de schilderkunst aandacht voor donkere en duistere armoedelandschappen.⁸²

Het onderzoek dat het dichtst bij het onderzoek in deze scriptie staat is dat van Joseph de Sapio, waarover hij in 2012 publiceerde in de *London Journal* en in 2014 een boek publiceerde getiteld *Modernity and Meaning in Victorian London*. Zoals eerder besproken ziet De Sapio een duidelijk verschil in de waardering voor wat hij industriële en culturele moderniteit noemt, waarbij toeristen beduidend minder enthousiast zijn over de industriële moderniteit van Londen.⁸³ Daarnaast is het De Sapio die in dit verband de concepten *Gemeinschaft* en *Gesellschaft* van Tönnies introduceerde als mogelijke verklaring voor de houdingen van Europeanen tegenover Londen in de negentiende eeuw. In zijn boek *Modernity and Meaning in Victorian London. Tourist views of the imperial capital* gaat De Sapio nog uitgebreider in op zijn onderzoek naar continentale reizigers die Londen bezochten. Hierin schrijft hij onder andere over de rol die reizen in de negentiende eeuw speelde bij het zoeken naar een eigen identiteit. Door het schrijven van een reisverslag waarin bekende en vreemde elementen worden gecombineerd, construeert de reiziger zijn of haar positie. Reizen, en het schrijven daarover, geeft de reizigers wat De Sapio de 'authority of experience' noemt, en dwingt de reiziger als het ware om zichzelf een plekje te

⁷⁹ Alex Potts, 'Picturing the modern metropolis: images of London in the nineteenth century', *History Workshop* 26 (1988) 30.

⁸⁰ Potts, 'Picturing the modern metropolis', 30.

⁸¹ Potts, 'Picturing the modern metropolis', 50-52.

⁸² Potts, 'Picturing the modern metropolis', 52.

⁸³ De Sapio, 'A reign of steam', 43.

geven in een wereld die groter is dan iemands thuisland. Door op die manier over hun positie na te denken, construeren de reizigers hun eigen identiteit.⁸⁴

Eerder onderzoek naar de ervaringen van Nederlandse reizigers in Londen in de negentiende eeuw werd gedaan in twee bachelorscripties waarin respectievelijk onderzoek werd gedaan naar handgeschreven en gedrukte reisverslagen. Aan de hand van de handgeschreven reisverslagen, die uit de periode 1844-1851 kwamen, werd geconcludeerd dat Nederlanders Londen overwegend positief waardeerden.⁸⁵ Er werden door enkele reizigers wel opmerkingen gemaakt over luchtvervuiling en zwartgeblakerde huizen, maar over het algemeen leken de reizigers met ontzag en bewondering naar de Britse hoofdstad te kijken. Naar aanleiding van onderzoek naar gedrukte reisverslagen uit de periode 1832-1857 werd een soortgelijke conclusie getrokken. Bovendien bleken de beelden die Nederlandse reizigers van Londen hadden aanzienlijk genuanceerder dan die van andere Europese reizigers.⁸⁶

1.4.4 Lacunes in onderzoek

Met name Peter Burke wijst in zijn 'Directions for the History of Travel' op een flink aantal lacunes in het onderzoek naar reizen. Wel moet hierbij worden opgemerkt dat hij schreef in 2000. Zo pleit Burke onder andere voor meer onderzoek naar reisorganisaties en marketing, iets waarvoor in de inmiddels zeventien jaar sinds het verschijnen van zijn artikel inderdaad meer aandacht is gekomen.⁸⁷ Toch zijn sommige lacunes die Burke traceert nog steeds relevant. Zo wijst hij erop dat er nog maar weinig onderzoek is gedaan naar het belang van afbeeldingen bij reizen. Het onderzoek van Alex Potts werd reeds genoemd, maar lijkt weinig navolging te hebben gevonden.⁸⁸ Ook zou Burke graag meer onderzoek zien naar het effect van reizen op reizigers zelf, op hun cultuur en op de cultuur waarnaar zij reisden.⁸⁹ Dit lijkt anno 2017 nog steeds niet bestudeerd te zijn, wellicht omdat het een zo complex onderwerp

⁸⁴ Joseph de Sapio, *Modernity and Meaning in Victorian London. Tourist views of the imperial capital*, (Basingstoke 2014) 16.

⁸⁵ Debbie Varekamp, 'Zelfs voor de geoefende pen onbeschrijfbaar', 39-41.

⁸⁶ Martijn Schoonenberg, 'Het Tyrus, het Rome, en het Ninive der nieuwere wereld', 119-124.

⁸⁷ Burke, 'Directions for the history of travel', 181. Onderzoek naar reisorganisaties is bijvoorbeeld gedaan door Anke Stegehuis in haar MA-scriptie "'Met Lissone op reis!' Onderzoek naar Nederlands eerste reisbureau Lissone & Zoon (1876-1927) en het verloop van haar gezelschapsreizen in Italië' (2012).

⁸⁸ Potts, 'Picturing the modern metropolis', 28-56.

⁸⁹ Burke, 'Directions for the history of travel', 183.

is dat men zich er (nog) niet aan durft te wagen. Ook wijst Burke erop dat het interessant zou zijn om onderzoek te doen naar de verschillen tussen het beoogde en reële lezerspubliek van reisverslagen.⁹⁰ Hier lijkt inderdaad nog steeds geen systematisch onderzoek naar te zijn gedaan en ook in deze scriptie voert het te ver om aandacht te schenken aan het verschil tussen het beoogde en reële lezerspubliek van de auteurs.

Gerrit Verhoeven benoemt in 'Vaut Le Voyage!?' een aantal kwesties in de reisgeschiedenis die volgens hem meer aandacht verdienen. Zo is het volgens Verhoeven een gebrek dat onderzoek naar reizen gekenmerkt wordt door geringe theorievorming. Hij gaat zelfs zo ver dat hij beweert dat slechts weinig bijdragen over reisgeschiedenis het 'beschrijvende niveau van losse historische weetjes en faits divers' overstijgen.⁹¹ Ook zou Verhoeven graag zien dat er met een nieuwe blik naar een aantal lang bestaande aannames wordt gekeken. Hij zet bijvoorbeeld zijn vraagtekens bij het idee dat de ontwikkeling van spoorwegen een voorwaarde was voor het ontstaan van een moderne reiscultuur, en in het verlengde daarvan uit Verhoeven ook zijn onvrede over het teleologische idee dat de Industriële Revolutie een einde maakte aan de Grand Tour en het begin inluidde van 'moderne' vormen van reizen, een aanname die sindsdien inderdaad aan geloofwaardigheid heeft moeten inboeten.⁹² Het gebrek aan theorievorming wordt door Verhoeven overigens opnieuw benadrukt in zijn boek *Anders Reizen?*, waarin hij in het bijzonder de klassieke theorieën van Elias, Foucault en Bourdieu aanbeveelt.⁹³

1.5 Bronnen en methode

1.5.1 Verantwoording bronnenselectie

In deze scriptie wordt gebruikgemaakt van gedrukte reisverslagen van reizen die zijn gemaakt in de periode 1860-1890. Hiermee vormt het onderzoek in deze scriptie een aanvulling op eerder onderzoek waarin gedrukte reisverslagen van Nederlanders die naar

⁹⁰ Burke, 'Directions for the history of travel', 191.

⁹¹ Verhoeven, 'Vaut le Voyage!?', 68.

⁹² Voor Verhoevens commentaar op de rol van de ontwikkeling van spoorwegen zie 'Vaut le Voyage!?', 72,. Voor meer over de invloed van de Industriële Revolutie op ontwikkelingen in het reizen zie 'Vaut le Voyage!?', 62-64.

⁹³ Verhoeven doelt hiermee op de civilisatietheorie van de Duitse socioloog Norbert Elias en het concept van *distinctie* van de Franse socioloog Pierre Bourdieu. Welke theorie van Foucault bedoeld wordt, wordt door Verhoeven niet gespecificeerd, maar wellicht gaat het hier om Foucaults idee van discoursanalyse. Zie Verhoeven, *Anders reizen?*, 37.

Londen afreisden uit de periode 1832-1857 zijn onderzocht. Door de daaropvolgende periode te onderzoeken, wordt het mogelijk een beeld te schetsen van een langetermijnontwikkeling van Nederlandse reizen naar Londen, en bovendien kunnen hiermee de resultaten van eerder onderzoek beter in context worden geplaatst.

Deze periode is interessant omdat juist in deze tijd de verschillen tussen Londen en Nederlandse steden geleidelijk kleiner werden en Nederland te maken kreeg met enkele problemen en obstakels waarmee de Britten enkele decennia eerder al te kampen hadden gehad. Het is niet ondenkbaar dat reizigers juist daarom met een andere blik naar Londen keken dan rond het midden van de negentiende eeuw, toen de verschillen tussen de twee gebieden vele malen groter waren. De exacte jaartallen zijn een gevolg van het aanbod in het repertorium van egodocumenten van Noord-Nederlanders uit de negentiende eeuw. Dit repertorium is het resultaat van een samenwerking tussen de Faculteit der Historische en Kunstwetenschappen van de Erasmus Universiteit Rotterdam (tegenwoordig Erasmus School of History, Culture and Communication) en het instituut voor Nederlandse geschiedenis (tegenwoordig Huygens Instituut voor Nederlandse geschiedenis) gestart in 1999, met als doel het bieden van een systematisch overzicht van gedrukte en ongedrukte Nederlandse egodocumenten uit de periode 1813-1914. In dit repertorium is gezocht naar reisverslagen die zijn geïnventariseerd met als geografische bestemming Londen of Groot-Brittannië, waarbij voor de reisverslagen die als reisdoel Groot-Brittannië hadden, is onderzocht of de auteur op zijn reis ook Londen aandeed. Vervolgens is voor de verslagen van reizen die tussen 1857 en 1900 werden gemaakt – de periode 1832-1857 was immers al onderzocht – nagegaan of deze aan een aantal eisen voldeden. Zo is ervoor gekozen om enkel gebruik te maken van verslagen waarvan de auteur niet langer dan zes maanden in Londen verbleef. Ook moest het verslag traceerbaar zijn middels de Nederlandse Centrale Catalogus PiCarta. Helaas was dit voor een enkel verslag niet het geval, waardoor dit noodgedwongen buiten beschouwing is gelaten.⁹⁴ Met inachtneming van deze voorwaarden bleven er uiteindelijk tien verslagen over, geschreven door zes verschillende auteurs.

⁹⁴ Het gaat hierbij om het verslag van Ottho Gerhard Heldring, dat niet wordt vermeld in de Nederlandse Centrale Catalogus PiCarta.

Het repertorium van egodocumenten is geenszins een volledig overzicht van Nederlandse reisverslagen, en claimt dit ook niet te zijn.⁹⁵ Dit betekent dat het niet ondenkbaar is dat er reisverslagen bestaan van reizen naar Londen die in deze periode werden gemaakt die niet in deze scriptie worden onderzocht. Hoewel dit logischerwijs een beperking is, zijn de verslagen uit het repertorium redelijk mooi over de onderzochte periode verdeeld. Uit de periode 1870-1880 en 1880-1890 komen elk twee verslagen (hoewel een van de verslagen, gepubliceerd in 1871, gaat over een reis uit 1869). De periode 1860-1870 wordt enigszins oververtegenwoordigd met maar liefst zes verslagen.

1.5.2 Methode

De methode waarvan in deze scriptie gebruik wordt gemaakt, is kwalitatieve tekstanalyse, waarbij de teksten worden geanalyseerd met behulp van een waarnemingsinstrument. Om langetermijnontwikkelingen in de beeldvorming van Nederlanders over Londen te kunnen waarnemen, is gekozen voor een thematische aanpak. De tien verslagen zullen worden geanalyseerd op een vijftal thema's: transport en openbaar vervoer, industrie, architectuur, het Britse volk en de Britse cultuur en bezienswaardigheden. Voor een zo volledig mogelijke analyse wordt gebruikgemaakt van een waarnemingsinstrument, waarin voor elk van deze thema's een aantal vragen wordt gesteld. De antwoorden op deze vragen vormen de kern van de analyse.

Naast het waarnemingsinstrument wordt gebruikgemaakt van het theoretisch kader zoals besproken in paragraaf 1.3, waarmee de gedane bevindingen inzichtelijk kunnen worden gemaakt of in een bredere context kunnen worden geplaatst. Bij de analyse van de reisverslagen in hoofdstuk 3 zal meermaals naar dit theoretisch kader worden verwezen en in het afsluitende hoofdstuk wordt gereflecteerd op de bruikbaarheid van deze theorieën en concepten in dit onderzoek.

Zoals elke methode kent ook deze zijn beperkingen. Sommige reisverslagen zijn enkele honderden pagina's lang en zo uitgebreid dat het onmogelijk is om elke opmerking van de auteur de analyse te geven die deze verdient. Hoewel het waarnemingsinstrument erop is gericht een zo compleet mogelijke analyse te waarborgen, kan dit ook betekenen dat

⁹⁵ 'Werkwijze bij het verzamelen van de titels en persoonsgegevens', <http://resources.huygens.knaw.nl/egodocumenten/inleiding> (7-1-2017).

bij het lezen van de verslagen de aandacht zo zeer uit gaat naar de aandachtspunten uit het waarnemingsinstrument dat andere waardevolle opmerkingen van de auteur over het hoofd worden gezien. Een soortgelijk bezwaar geldt voor het theoretisch kader. Enerzijds draagt dat bij aan het inzichtelijk maken en in context plaatsen van de onderzoeksresultaten, anderzijds is het verleidelijk om op zoek te gaan naar opmerkingen die perfect binnen een bepaalde theorie passen. Het is van belang om hier bij het trekken van conclusies rekening mee te houden en tijdens het analyseren van de bronnen constant met een zo open mogelijke blik te werk te gaan.

1.6 Relevantie onderzoek

Met dit onderzoek wordt een kleine bijdrage geleverd aan de historiografie rondom de Nederlandse reisgeschiedenis. Tot op heden is er weinig onderzoek gedaan naar de ervaringen van Nederlanders in Londen in deze periode. Bovendien zijn met de afronding van dit onderzoek alle reisverslagen uit het repertorium van egodocumenten van Noord-Nederlanders uit de periode 1832-1890 met als reisdoel Londen onderzocht, met uitzondering van enkele verslagen die niet voor onderzoek beschikbaar zijn. Dit biedt niet alleen de mogelijkheid om uitspraken te doen over de langetermijnontwikkelingen in de ervaringen van Nederlandse reizigers in Londen, maar wellicht kunnen ook voorzichtige uitspraken worden gedaan over een breder thema zoals veranderend tijdsbesef in de negentiende eeuw. De resultaten van dit onderzoek kunnen tevens worden vergeleken met die van onderzoeken naar andere Europese reizigers in deze periode, zoals die zijn onderzocht door anderen. Hiermee wordt het mogelijk om een completer beeld te schetsen van Europese reizen in de negentiende eeuw.

Daarnaast biedt deze scriptie inzicht in de praktische toepassingen van een aantal theorieën. Het gebruiken van bestaande theorieën in een onderzoek als dit heeft twee voordelen. Enerzijds wordt door het gebruik van bepaalde theoretische concepten de werkelijkheid die in deze scriptie wordt onderzocht begrijpelijker gemaakt: de (delen van) theorieën kunnen helpen om waargenomen ontwikkelingen te verklaren. Anderzijds laat het toepassen van deze theorieën ook de kracht zien van de ideeën van Tönnies, MacCannell, Urry en Koselleck, doordat wordt aangetoond dat ze méér zijn dan slechts een theoretische verhandeling. De theorieën kunnen daadwerkelijk worden toegepast in een praktisch onderzoek en wellicht kunnen aan de hand van de resultaten zelfs enige op- of

aanmerkingen worden gemaakt bij deze theorieën, al is dat zeker niet het hoofddoel van deze scriptie.

1.7 Opzet scriptie

Na dit eerste inleidende hoofdstuk waarin het onderzoek dat in deze scriptie centraal staat en de gebruikte theorieën en concepten zijn besproken, volgt een hoofdstuk waarin de context wordt geschetst waarin de onderzochte reizen zijn gemaakt. Voor zowel Nederland als Engeland, met de nadruk op Londen, worden de belangrijkste ontwikkelingen uit de tweede helft van de negentiende eeuw uiteengezet. Hierbij wordt onder andere aandacht besteed aan de transportrevolutie, de sociale problemen die industrialisatie met zich meebracht en de belangrijkste politieke en maatschappelijke ontwikkelingen.

In het derde hoofdstuk volgt de analyse van de bronnen. Dit hoofdstuk begint met een introductie van de auteurs. Hierbij wordt onder meer aandacht besteedt aan – voor zo ver bekend - hun sociaaleconomische positie, hun politieke voorkeur en bijvoorbeeld hun leeftijd op het moment van de reis: allemaal factoren die invloed kunnen hebben gehad op hoe de auteurs Londen ervaren. Na deze introductie volgt een paragraaf met algemene informatie over de reizen, waarin bijvoorbeeld wordt besproken hoe lang de reis duurde, in welk gezelschap de auteur reisde en wanneer de reis werd gemaakt.

In de daaropvolgende paragrafen wordt de analyse van de bronnen per thema besproken. Achtereenvolgens worden de ervaringen van de auteurs met betrekking tot transport en openbaar vervoer, industrie, architectuur, het Britse volk en de Britse cultuur en bezienswaardigheden uitgebreid besproken. Hoofdstuk 3 eindigt met een conclusie waarin de bevindingen worden samengevat. In deze conclusie wordt ook terugverwezen naar het theoretisch kader en de context zoals geschetst in hoofdstuk 2.

Hoofdstuk 4 bevat de conclusie van het onderzoek. Hierin worden de resultaten van de analyse opnieuw kort samengevat en volgt de beantwoording van de hoofdvraag. Daarnaast wordt gereflecteerd op de bruikbaarheid van het theoretisch kader en op het onderzoek in deze scriptie. De beperkingen hiervan zullen worden besproken, waarna suggesties voor eventueel vervolgonderzoek worden gedaan. Tot slot zijn als bijlage het waarnemingsinstrument en een lijst van de bronnen en gebruikte literatuur toegevoegd.

Hoofdstuk 2: Context

Voordat de verschillen tussen Engeland en Nederland besproken worden, is het belangrijk om op te merken dat er ook problemen waren waar vrijwel elk land in Europa in de tweede helft van de negentiende eeuw mee te maken kreeg. Deze periode werd gekenmerkt door ongekende economische voorspoed. Toch waren er nog nooit eerder zoveel grote internationale economische crises en zulke grote sociale problemen in vijftig jaar als toen.⁹⁶ Vanaf 1850 vond de *demografische transitie* plaats. Hiermee wordt het ontstaan van een nieuw demografisch patroon bedoeld. Door dalende sterftcijfers steeg de levensverwachting en als gevolg daarvan liep het aantal geboorten terug.⁹⁷ Vele landen in Noordwest-Europa werden geplaagd door de problemen die gepaard gingen met deze snelle bevolkingsgroei in combinatie met lage hygiënische standaarden en de veelal beroerde woon- en leefomstandigheden.⁹⁸ De sociologen Jacques van Hoof en Joris van Ruysseveldt noemen de menselijke ellende in negentiende-eeuwse metropolen zelfs ‘niet te overzien’:⁹⁹

De woon- en leefomstandigheden waren erbarmelijk. Verwaarloosde en ondervoede kinderen zwierven doelloos door de straten. Oudere mensen en invaliden werden aan hun lot overgelaten. In dicht opeengepakte en inderhaast opgetrokken sloppenwijken vormden de mensenmassa's en gewillige prooi voor allerlei snel om zich heen grijpende en duizenden slachtoffers eisende epidemieën.¹⁰⁰

Als gevolg van de groeiende sociale problematiek in de eerste helft van de negentiende eeuw nam in de laatste decennia van deze eeuw de overheidsbemoeyenis toe. Niet alleen

⁹⁶ Auke van der Woud, *Een nieuwe wereld. Het ontstaan van het moderne Nederland* (Amsterdam 2006) 79.

⁹⁷ Bert Altena en Dick van Lente, *Vrijheid en Rede. Geschiedenis van Westerse samenlevingen 1750-1989* (derde verbeterde druk, Hilversum 2011) 157-58.

⁹⁸ Thomas Hall, *Planning Europe's capital cities: aspects of nineteenth-century urban development* (Londen 1997), 284.

⁹⁹ Van Hoof en Van Ruysseveldt (red.), *Sociologie en de moderne samenleving. Maatschappelijke veranderingen van de industriële omwenteling tot in de 21^e eeuw* (Heerlen 2008) 348.

¹⁰⁰ Van Hoof en Van Ruysseveldt, *Sociologie en de moderne samenleving*, 348.

werden er nieuwe wetten ingevoerd om problemen rondom gezondheid, huisvesting en arbeid op te lossen, ook werden stedenbouwkundig ingenieurs ingeschakeld om een bijdrage te leveren om deze problemen het hoofd te bieden.¹⁰¹

In dit hoofdstuk wordt eerst de situatie geschetst in Londen en Engeland in de tweede helft van de negentiende eeuw, waarna een paragraaf volgt over de toestand in Nederland in dezelfde periode. In de conclusie worden vervolgens de belangrijkste verschillen en overeenkomsten op een rijtje gezet.

2.1 Londen en Engeland in de tweede helft van de negentiende eeuw

Na een onrustige periode van 1830 tot 1850 die door historicus Jerome Blum wordt gekarakteriseerd als 'de langste periode van onafgebroken sociale onrust in de moderne Britse geschiedenis', verliepen de jaren 1850 en 1860 voorspoedig voor Groot-Brittannië.¹⁰² De industrialisatie en urbanisatie zetten door en ook met de agrarische sector ging het goed. De prijzen daalden niet omdat door de bevolkingsgroei de vraag bleef stijgen. De rol die de agrarische sector speelde werd wel kleiner, tot 14 procent van het nationaal inkomen in 1871.¹⁰³ Na de gouden jaren vijftig en zestig kwamen twintig minder voorspoedige jaren. Het platteland werd getroffen door een ernstige agrarische crisis die het gevolg was van onder andere de concurrentie van het tot ontwikkeling gekomen Amerikaanse Mid-Westen. Deze crisis leidde tot hernieuwde onvrede over de positie van de adel en gentry, die vanaf de jaren 1880 uitmondde in de definitieve neergang van de aristocratie.¹⁰⁴

2.1.1 Transportrevolutie en infrastructuur

Hoewel stoomkracht een belangrijke rol speelde in de transportrevolutie die in de negentiende eeuw plaatsvond, bleven paarden gedurende de hele negentiende eeuw een grote rol spelen in het Londense verkeer. Zo werden de omnibussen, die als een van de eerste componenten van de transportrevolutie kunnen worden gezien en die al geïntroduceerd werden in 1829, voortgetrokken door paarden. Ook later in de eeuw bleven paarden een rol spelen, omdat zij naar delen van de stad konden komen die niet door het

¹⁰¹ Van Hoof en Van Ruyseveldt, *Sociologie en de moderne samenleving*, 348-49.

¹⁰² Jerome Blum, *In the beginning. The advent of the modern age. Europe in the 1840s* (New York 1994) 185.

¹⁰³ D. van der Horst, *Geschiedenis van Engeland*, (Amsterdam 2004) 235.

¹⁰⁴ Van der Horst, *Geschiedenis van Engeland*, 251-52.

spoor waren ontsloten.¹⁰⁵ De omnibus was niet het enige vervoersmiddel waarbij paarden van belang waren: in 1861 werd de eerste paardentram in gebruik genomen. Deze trams waren vooral populair onder de lage middenklasse en de arbeidersklasse. De omnibussen waren altijd meer iets van de middenklasse gebleven, voornamelijk omdat deze pas om acht uur 's ochtends begonnen met rijden, een tijdstip waarop arbeiders al aan het werk waren.¹⁰⁶ Bovendien konden in een paardentram tot vijftig passagiers – ongeveer twee keer zoveel als in een bus – waardoor de tarieven lager waren.¹⁰⁷

De eerste spoorweg op stoom in Londen werd in 1836 geopend tussen Londen en Greenwich, elf jaar na de opening van de lijn tussen Stockton en Darlington (die geen passagiers vervoerde) en zes jaar na die tussen Liverpool en Manchester, waar de eerste passagierstreinen reden.¹⁰⁸ Hierna werd in rap tempo een nationaal spoorwegnet aangelegd, waarvoor de basis in de vroege jaren vijftig voltooid was.¹⁰⁹ Het aanleggen van een landelijk spoorwegnet bracht logischerwijs intensiever contact tussen de verschillende delen van het land. Hierdoor namen de regionale verschillen af en men zou zelfs kunnen stellen dat de aanleg van het spoor op deze manier bijdroeg aan het proces van natievorming.¹¹⁰ De spoorwegen bevorderden de economische groei niet alleen doordat goederen nu sneller en goedkoper vervoerd konden worden, maar stimuleerden ook de zware industrie door de groeiende vraag naar rails, wissels, locomotieven enzovoorts. Bovendien werden de moderne technische kennis en machines belangrijke exportproducten.¹¹¹

In 1863 werd de eerste ondergrondse spoorweg in Londen geopend. Dat was een zeer welkome ontwikkeling, want bovengronds was de verkeerschaos in de hoofdstad inmiddels enorm.¹¹² Halverwege de jaren 1870 had het spoorwegnetwerk van centraal Londen ongeveer haar moderne vorm bereikt.¹¹³

De aanleg van het spoorwegennetwerk had grote gevolgen voor de inwoners van Londen. Tussen 1859 en 1867, op het hoogtepunt van de spoorwegbouw, werden ruim

¹⁰⁵ Francis Sheppard, *London: a history* (Oxford 2008) 264.

¹⁰⁶ Roy Porter, *London. A social History* (Londen 1994) 271.

¹⁰⁷ Sheppard, *London. A History*, 267., Porter 273.

¹⁰⁸ Sheppard, *London. A History*, 265., Van der Horst 217.

¹⁰⁹ Sheppard, *London. A History*, 265.

¹¹⁰ Van der Horst, *Geschiedenis van Engeland*, 219.

¹¹¹ Van der Horst, *Geschiedenis van Engeland*, 220.

¹¹² Sheppard, *London. A History*, 266-67.

¹¹³ Sheppard, *London. A History*, 267.

37.000 leden van de arbeidersklasse gedwongen hun huis te verlaten om ruimte te maken voor de nieuwe spoorwegen.¹¹⁴ De aanleg van de spoorwegen was niet het enige wat gedwongen verhuizingen met zich meebracht: ook de aanleg van de West India en St. Katharine Docks, de bouw van Regent Street en de straatverbeteringen in de jaren 1830 en 1840 hadden ertoe geleid dat mensen hun huis moesten verlaten.¹¹⁵ Tegen deze gedwongen verhuizingen was maar weinig verzet. Er werd gehoopt dat de arme arbeiders zich zouden verplaatsen naar de buitenwijken, maar die hoop bleek tevergeefs. Voor deze arme klasse was het immers nodig om dicht bij hun werk te wonen, omdat er geen geld was om te forenzen tussen woon- en werkplek. Uiteindelijk verhuisden vele van de arbeiders die hun huis uit waren gezet dus naar de dichtstbijzijnde mogelijkheid. De vraag naar accommodaties groeide, de huren gingen omhoog (nog verder geholpen doordat het land waardevoller werd door de aanleg van het spoorwegennetwerk), en uiteindelijk werd de overbevolking alleen van de ene naar de andere plek verplaatst.¹¹⁶

Op lange termijn gebeurde het uiteindelijk wel dat arbeiders, zoals al jaren werd gehoopt, naar de buitenwijken verhuisden. Hierbij hebben de zogenoemde *workmen's trains* een belangrijke rol gespeeld. De spoorwegmaatschappijen werden door de overheid gedwongen om goedkope tarieven te hanteren voor de arbeidersklasse, waardoor forenzen ook voor hen betaalbaar werd. In 1860 werden de plannen voor de eerste *workmen's trains*, die de nieuwe tarieven zouden hanteren, gepresenteerd en de Cheap Trains Act werd in 1864 getekend. De eerste treinen met de goedkope tarieven begonnen te rijden in 1865.¹¹⁷ Bovendien gingen op termijn de kosten van levensonderhoud omlaag, de lonen omhoog en werden de werkdagen ook nog eens korter. Al met al droeg dit ertoe bij dat het zelfs voor de leden van de arbeidersklasse financieel haalbaar werd om in de buitenwijken te gaan wonen.

In het laatste decennium van de negentiende eeuw werd het spoorwegennetwerk nog verder ontwikkeld met de introductie van elektrische spoorwegen die veel verder ondergronds lagen. De in 1890 geopende City and South London Railway was de eerste elektrische metrolijn ter wereld.¹¹⁸

¹¹⁴ Sheppard, *London. A History*, 271.

¹¹⁵ Sheppard, *London. A History*, 271.

¹¹⁶ Sheppard, *London. A History*, 271.

¹¹⁷ Sheppard, *London. A History*, 272., Porter 282.

¹¹⁸ Sheppard, *London. A History*, 269-270.

Dat Londen zo geplaagd werd door enorme verkeersopstoppingen had niet alleen te maken met het grote aantal inwoners. Natuurlijk leidde de combinatie van vee dat naar de veemarkten werd gedreven en het toenemende aantal verkeersdeelnemers tot chaos, maar misschien nog wel belangrijker was het ontbreken van een centraal bestuur in Londen. Daardoor was het moeilijk, bijna onmogelijk, om verkeershervormingen door te voeren. Zo duurde het bijvoorbeeld nog tot 1929 voordat in de stad stoplichten en eenrichtingsverkeer werden geïntroduceerd.¹¹⁹ Negentiende-eeuws Londen wordt dan ook door velen gekenmerkt als chaotisch. De Zweedse historicus Thomas Hall citeert in zijn boek over de ontwikkeling van negentiende-eeuwse Europese hoofdsteden de Amerikaanse historicus en architect Donald Olsen, die negentiende-eeuws Londen omschrijft als ‘een verzameling zelfstandige dorpjes’.¹²⁰ Een nog meer tot de verbeelding sprekende observatie komt van een anonieme auteur die Londen in 1856 omschreef als ‘het resultaat van een gigantisch ongeluk’.¹²¹

2.1.2 Politiek, bestuurlijke hervormingen en sociale voorzieningen

De eerste van de grote bestuurlijke hervormingen die Londen in de negentiende eeuw doormaakte, had te maken met het voornemen om wetgeving met betrekking tot de openbare orde te structureren: de invoering van de Metropolitan Police Act in 1829. Hiermee kreeg de politie autoriteit in de hele metropolitan area, met uitzondering van de City.¹²² In 1832 werd met de *Reform Bill* het kiesrecht flink uitgebreid. Toch waren het nog steeds de gezeten burgers die hiervan profiteerden en niet de arbeiders en de ambachtslui. Het kiesrecht was dan wel van 500.000 naar ruim 800.000 stemgerechtigden uitgebreid, maar het zou nog zeker vijftig jaar duren voor het politieke leven niet meer werd gedomineerd door de adel en gentry.¹²³ De slavernij werd in 1833 afgeschaft.¹²⁴ In datzelfde jaar werd ook de eerste sociale wet ingevoerd waarin de kinderarbeid in de industrie werd beperkt en inspecties werden voorgeschreven. In de jaren 1840 en 1850 volgden meer soortgelijke

¹¹⁹ Porter, *London*, 273.

¹²⁰ Hall, *Planning Europe's capital cities*, 88.

¹²¹ Hall, *Planning Europe's capital cities*, 88.

¹²² Sheppard, *London. A History*, 279.

¹²³ Van der Horst, *Geschiedenis van Engeland*, 210.

¹²⁴ Van der Horst, *Geschiedenis van Engeland*, 210.

maatregelen, met name ter bescherming van vrouwen en kinderen.¹²⁵ In 1834 werd de *Poor Law Amendment Act* ingevoerd, waarmee de armenzorg systematischer werd georganiseerd.¹²⁶ In 1865 werd vervolgens het Leger des Heils opgericht, dat toen nog de naam East London Revival Society droeg.¹²⁷ In 1867 werd de tweede *Reform Bill* ingevoerd, waarmee het aantal stemgerechtigden bijna verdubbelde.¹²⁸ Naarmate het kiesrecht verder werd uitgebreid, werd ook een verbetering en uitbreiding van het lager onderwijs in de ogen van veel mensen noodzakelijk. In 1880 werd de algemene leerplicht ingevoerd voor kinderen tussen de vijf en tien jaar, en niet veel later werd dit uitgebreid tot dertien jaar. De technologische verbeteringen die kinderarbeid overbodig maakten, droegen hier ook aan bij.¹²⁹

Londen was in bestuurlijk opzicht enorm versplinterd. In 1855 schreef de *Times* bijvoorbeeld dat Londen door niet minder dan 300 verschillende lichamen werd bestuurd.¹³⁰ Logischerwijs had dit gevolgen voor de snelheid waarmee nieuwe wetten konden worden ingevoerd. Eerder werd al opgemerkt dat het tot 1929 duurde voordat stoplichten in Londen werden geïntroduceerd. Ook op ideologisch vlak hadden het formaat en de bestuurlijke versnippering van de stad gevolgen. Zo verliep de verspreiding van (radicale) politieke ideeën in Londen langzaam.¹³¹ Vergeleken met andere steden kende Londen dan ook maar weinig rellen en protesten in de negentiende eeuw en net als in Nederland verliep ook in Engeland het revolutiejaar 1848 relatief rustig. Een aanvullende verklaring hiervoor is de politieke isolatie van de arbeidersklasse, die bovendien sowieso sterk intern verdeeld was.¹³²

In de laatste twintig jaar van de negentiende eeuw namen de zorgen rondom de sociale problemen die verstedelijking met zich meebracht na een paar decennia van optimisme weer toe. Hierbij speelden verschillende factoren een rol: een economische depressie in 1879 en problemen met de handel in de tweede helft van de jaren 1880,

¹²⁵ Van der Horst, *Geschiedenis van Engeland*, 211.

¹²⁶ Van der Horst, *Geschiedenis van Engeland*, 211.

¹²⁷ Andrew Lees, *Cities perceived. Urban Society in European and American thought 1820-1940* (Manchester 1985) 221.

¹²⁸ Van der Horst, *Geschiedenis van Engeland*, 231.

¹²⁹ Van der Horst, *Geschiedenis van Engeland*, 248-49.

¹³⁰ Porter, *London*, 289. Er zou pas iets veranderen aan de verdeeldheid van de stad met de oprichting van de London County Council in 1888.

¹³¹ Sheppard, *London. A History*, 263.

¹³² Porter, *London*, 307.

waaronder de oudere industrieën als de scheepsbouw en metaalbewerking te lijden hadden.¹³³ Dit alles leidde tot groeiende werkloosheid en de opkomst van socialisme. Met de opkomst van het socialisme nam het vertrouwen in laissez-faire politiek af en gingen mensen opnieuw kritisch naar het stedelijk milieu kijken.¹³⁴ Toch wordt wel gezegd dat het socialisme in Engeland nooit écht voet aan de grond kreeg. Britse arbeiders leken alsnog maar weinig interesse te hebben in parlementaire politiek en vonden het geen probleem om zich door liberalen en conservatieven te laten vertegenwoordigen in het parlement.¹³⁵

Een essentieel verschil tussen Londen en andere Europese hoofdsteden ligt volgens Thomas Hall in het feit dat er in Londen geen sprake was van een duidelijk plan. In veel andere Europese hoofdsteden werden in deze periode langetermijnplannen voor de stadsontwikkeling opgesteld, maar voor de Britse hoofdstad bleef dit uit. Hall verklaart dit door te wijzen op de fragmentering van het bestuur van Londen. Bovendien was het sowieso kenmerkend voor Groot-Brittannië dat er relatief weinig overheidsbemoedening met de afzonderlijke steden was.¹³⁶ Ook historicus Francis Sheppard wijst op het chaotische karakter van Londen. Als het aankwam op gemeentelijke hervormingen, was Londens omvang volgens hem dan ook eerder een zwakte dan een kracht.¹³⁷

2.1.3 Bevolkingsgroei en volksgezondheid

Londen had in 1800 bijna een miljoen inwoners. In de eeuw die daarop volgde groeide dat uit tot ongeveer 4.5 miljoen.¹³⁸ Woonde in 1800 nog 1 op de 10 inwoners van Engeland en Wales in Londen, in 1900 was dat toegenomen tot 1 op de 5.¹³⁹ Gedurende de hele negentiende eeuw was migratie de belangrijkste component in de bevolkingsgroei van Londen. Die migratie bereikte haar hoogtepunt in de periode 1870-1880 en begon daarna te dalen.¹⁴⁰ De industriële revolutie bracht een economische groei met zich mee die gepaard ging met een toename van de bevolking die gemiddeld twee keer zo hoog was als op het

¹³³ Lees, *Cities perceived*, 107.

¹³⁴ Lees, *Cities perceived*, 107.

¹³⁵ Altena en Van Lente, *Vrijheid en Rede*, 241.

¹³⁶ Hall, *Planning Europe's capital cities*, 91.

¹³⁷ Sheppard, *London. A history*, 263.

¹³⁸ Porter, *London*, 226.

¹³⁹ Porter, *London*, 249.

¹⁴⁰ Sheppard, *London. A History*, 289-90.

continent.¹⁴¹ Een groot verschil tussen Londen en de hoofdsteden op het continent was dat Londen ondanks de enorme bevolkingsgroei een relatief lage bevolkingsdichtheid had, omdat de stad de ruimte had om zich steeds verder naar buiten uit te breiden.¹⁴²

Gedurende de Victoriaanse tijd werd de stad vier keer getroffen door cholera.¹⁴³ De eerste keer dat dit gebeurde was in 1831 en behalve het uitroepen van een dag van bidden en vasten, greep de overheid nauwelijks in.¹⁴⁴ In 1842 schreef sociaal hervormer Edwin Chadwick de *Sanitary Condition of the Labouring Population of Great Britain*, en naar aanleiding daarvan werd er een nationaal orgaan volksgezondheid opgericht, het General Board of Health. Lokale afsplitsingen daarvan moesten gaan zorgen voor schoon water, riolering enzovoorts.¹⁴⁵ In 1853 werd inenting tegen de pokken verplicht.¹⁴⁶ Vanaf de jaren 1870 werd de sanitaire infrastructuur pas echt met grote sprongen verbeterd en begon het aantal sterfgevallen aan besmettelijke ziektes als tyfus te dalen. Omdat drinkwater schoner werd, kwamen ook dysenterie en cholera minder vaak voor.¹⁴⁷

2.2 Nederland in de negentiende eeuw

De omstandigheden die de industriële revolutie in Engeland mogelijk hadden gemaakt, ontbraken in Nederland. Nederland bezat weinig natuurlijke grondstoffen voor de zware industrie. Bovendien was het loonniveau in de meeste delen van het land hoog, en de relatieve welvaart en geleidelijke economische groei inspireerden ook niet bepaald tot afwijking van het bestaande economische gedrag. De moderne industrialisatie kwam in Nederland dan ook traag en pas aan het einde van de negentiende eeuw op gang.¹⁴⁸ Historici zijn het niet eens over wanneer de industriële revolutie in Nederland precies aanving. Van Sas situeert het begin van de ontwikkeling naar een industriële samenleving halverwege de

¹⁴¹ Van der Horst, *Geschiedenis van Engeland*, 215-216.

¹⁴² Porter, *London*, 251.

¹⁴³ Porter, *London*, 312.

¹⁴⁴ Porter, *London*, 315.

¹⁴⁵ Porter, *London*, 316.

¹⁴⁶ Porter, *London*, 315.

¹⁴⁷ Porter, *London*, 332-33.

¹⁴⁸ J.C.H. Blom, 'Nederland sinds 1830', in J.C.H. Blom en E. Lamberts (eds.), *Geschiedenis van de Nederlanden* (vierde herziene druk, Amersfoort 2012), 317-18.

jaren 1860.¹⁴⁹ Van Hoof en Van Ruysseveldt dateren het begin van de industriële revolutie in Nederland zo'n tien jaar later, in 1875.¹⁵⁰

Het trage tempo van de industrialisatie was deels het gevolg van de grote internationale economische depressie van de jaren tachtig, maar in de loop van de jaren negentig kwam het in de woorden van historicus J.C.H. Blom tot een 'explosie van industriële activiteiten'.¹⁵¹ Toch veranderde de economische structuur van Nederland maar weinig. De landbouw, handel en diensten en de koloniën bleven steeds van betekenis en de industrie kreeg nooit de overhand.¹⁵²

2.2.1 Transportrevolutie en infrastructuur

In 1839 werd tussen Amsterdam en Haarlem de eerste spoorlijn geopend. Toch zou het hierna nog een lange tijd duren voordat er sprake was van een nationaal spoorwegnet. Elke poging tot het aanleggen daarvan liep vast op politieke, technische, economische en ideologische onenigheid.¹⁵³ Bovendien was de staatskas rond het midden van de negentiende eeuw bepaald niet goed gevuld, wat een snel besluit over de aanleg van spoorwegen tegenwerkte.¹⁵⁴ De Nederlandse Spoorwegwet werd uiteindelijk 'pas' in 1860 aangenomen.

Ondanks de trage totstandkoming van het spoorwegnet, kan het midden van de negentiende eeuw wel worden gezien als de periode waarin de basis voor de moderne infrastructuur in Nederland werd gelegd.¹⁵⁵ In tegenstelling tot in veel andere landen waren in Nederland niet de spoorwegen het belangrijkste onderdeel van de nieuwe infrastructuur, maar de rivieren. De waterbouwkunde was dan ook een van de weinige technieken die zich binnen Nederland ontwikkelde, terwijl kennis op het gebied van bijvoorbeeld spoorwegen

¹⁴⁹ N.C.F van Sas, *De metamorfose van Nederland. Van oude orde naar moderniteit 1750-1900* (Amsterdam 2004), 58.

¹⁵⁰ Van Hoof en Van Ruysseveldt, *Sociologie en de moderne samenleving*, 60.

¹⁵¹ Blom, 'Nederland sinds 1830', 328.

¹⁵² Blom, 'Nederland sinds 1830', 328.

¹⁵³ Van der Woud, *Een nieuwe wereld*, 84.

¹⁵⁴ Van der Woud, *Een nieuwe wereld*, 299.

¹⁵⁵ Van der Woud, *Een nieuwe wereld*, 14.

en elektriciteit uit het buitenland gehaald moest worden.¹⁵⁶ In de tweede helft van de eeuw kreeg Nederland maar liefst 23 nieuwe kanalen.¹⁵⁷

Qua vervoersmiddelen verdwenen de diligences na 1860 langzaam van het toneel, terwijl de tram opkwam als regionaal vervoerssysteem.¹⁵⁸ De eerste paardentram werd in 1864 in gebruik genomen tussen Den Haag en Scheveningen.¹⁵⁹ Naarmate trams populairder werden, nam ook de suburbanisatie toe. De tram maakte, als goedkoop vervoermiddel, het mogelijk om woon- en werkplek van elkaar te scheiden.¹⁶⁰

De infrastructuur in Nederland was in de negentiende eeuw al relatief hoog ontwikkeld en in de loop van de negentiende eeuw werd er 'nog wat verbeterd'.¹⁶¹ Die verbeteringen, waarvan de belangrijkste plaatsvonden tussen 1860 en 1880, droegen bij aan de eenwording van Nederland, een proces waarbij de regionale verschillen afnamen en de interne communicatie toenam. Ook de afschaffing van het dagbladzegel in 1869 droeg hieraan bij, omdat daarmee de massapers kon ontstaan.¹⁶²

De ontwikkelingen die de wereld in de tweede helft van de negentiende eeuw zouden veranderen, ontstonden buiten Nederland en werden hier relatief langzaam en op kleine schaal ingevoerd. Dit gold niet alleen voor ontwikkelingen op het gebied van transport, maar bijvoorbeeld ook voor energie. Zo verliep de introductie van elektriciteit in Nederland erg traag: terwijl Duitsland in 1895 180 centrales had, had Nederland er slechts zes.¹⁶³

2.2.2 Politiek, bestuurlijke hervormingen en sociale voorzieningen

Na de afscheiding van België in 1830 was het voor Nederland zaak om zich in de eerste plaats te richten op de interne organisatie, waardoor de rol van Nederland op het internationale toneel van ondergeschikt belang werd.¹⁶⁴ In de internationale politiek moest Nederland zich neerleggen bij de positie van een klein land omringd door grote

¹⁵⁶ Van der Woud, *Een nieuwe wereld*, 197.

¹⁵⁷ Van der Woud, *Een nieuwe wereld*, 236.

¹⁵⁸ Van der Woud, *Een nieuwe wereld*, 374.

¹⁵⁹ Van der Woud, *Een nieuwe wereld*, 394.

¹⁶⁰ Van der Woud, *Een nieuwe wereld*, 400-401.

¹⁶¹ Blom, 'Nederland sinds 1830', 317.

¹⁶² Blom, 'Nederland sinds 1830', 322.

¹⁶³ Van der Woud, *Een nieuwe wereld*, 115.

¹⁶⁴ Blom, 'Nederland sinds 1830', 315.

mogendheden en ook op economisch vlak hield het zich zo veel mogelijk buiten conflicten.¹⁶⁵ Financieel gezien waren de jaren dertig en veertig zwaar, voornamelijk door de kostbare politiek van Willem I, die zich niet direct kon neerleggen bij de afscheiding van België.¹⁶⁶

De invoering van de nieuwe liberale grondwet van Thorbecke in 1848 bracht nogal wat veranderingen met zich mee. Zo was de invulling van het begrip 'algemeen belang' niet langer afhankelijk van de grillen van het staatshoofd, maar werd het door de volksvertegenwoordiging gedefinieerd en in de wet vastgelegd.¹⁶⁷ Daarnaast werd er voor het eerst onderscheid gemaakt tussen publiek en privaat domein. Dit onderscheid zou in de daaropvolgende decennia een grote rol gaan spelen bij de aanleg en exploitatie van de nieuwe infrastructuur, bijvoorbeeld bij discussies over onteigeningen.¹⁶⁸ De slavernij werd in 1863 afgeschaft, dertig jaar nadat dit in Engeland was gebeurd.¹⁶⁹ In 1887 werd met een grondwetswijziging de census verlaagd waardoor het aantal stemgerechtigden flink groeide, en in 1896 werd het kiesrecht nog verder uitgebreid.¹⁷⁰

Het proces van natievorming raakte na 1850 in een stroomversnelling. Er ontstonden nieuwe staten, waardoor het voor elk land belangrijk werd om nationale eenheid te smeden.¹⁷¹ Het nationaal gevoel baseerde zich in Nederland, net als in andere Europese landen, in belangrijke mate op een roemvol gemeenschappelijk verleden. In de literatuur groeide de aandacht voor het verleden en ook met behulp van standbeelden werden helden uit vroeger tijden geëerd.¹⁷² Omdat Nederland niet in de positie was om mee te doen aan de wedloop der natiestaten, richtte het zich meer op cultureel expansionisme. Nederland presenteerde zichzelf als moreel superieur, en voerde de onbelangrijke positie van Nederland in de internationale politiek aan als bewijs daarvan. Een andere manier waarop het cultureel expansionisme zichtbaar werd, was door het aanhalen van de banden met de Boeren in Zuid-Afrika, die in de jaren negentig van de negentiende eeuw verwickeld waren in

¹⁶⁵ Blom, 'Nederland sinds 1830', 316.

¹⁶⁶ Blom, 'Nederland sinds 1830', 316-317.

¹⁶⁷ Van der Woud, *Een nieuwe wereld*, 164.

¹⁶⁸ Van der Woud, *Een nieuwe wereld*, 165-66

¹⁶⁹ Blom, 'Nederland sinds 1830', 317.

¹⁷⁰ Blom, 'Nederland sinds 1830', 335.

¹⁷¹ Altena en Van Lente, *Vrijheid en Rede*, 235.

¹⁷² Blom, 'Nederland sinds 1830', 337.

een oorlog met Engeland. Tot wezenlijke politieke steun kwam het echter niet, omdat een conflict met Engeland vanwege de koloniën moest worden vermeden.¹⁷³

In de jaren veertig vond er een agrarische crisis plaats die het gevolg was van aardappelziekte, wat sociale onrusten als gevolg had.¹⁷⁴ Ook de jaren tachtig kenden behoorlijk wat sociale onrust, zoals het Palingoproer in Amsterdam in 1886. Onder druk van de onrust in de jaren tachtig werden in de jaren negentig een aantal nieuwe sociale wetten ingevoerd.¹⁷⁵ De onrust die heerste was niet de enige oorzaak van de uitbreiding van het sociale stelsel. Ook het humanitair besef groeide in deze tijd, en bovendien waren de sociale wetten een middel om het 'socialistisch gevaar' te keren. Daarnaast was er de altijd aanwezige oorlogsdreiging, die het belang van een gezond volk vergrootte. Ten slotte vereiste de demografische transitie een uitbreiding van de sociale wetgeving: nu mensen steeds ouder werden, groeide ook de kans dat ze op hun oude dag tot armoede zouden vervallen.¹⁷⁶ Nederland had een groot aantal instellingen voor armenzorg, die steun boden van relatief hoog niveau. Er wordt dan ook wel gesteld dat de armoede in Nederland in de negentiende eeuw in vergelijking met veel andere Europese landen minder groot was.¹⁷⁷

Ook de uitbreiding van het kiesrecht speelde een rol bij de invoering van sociale wetten. Naarmate het kiesrecht verder werd uitgebreid, werd de stem van de arbeidersklasse – de groep die het meest met sociale problemen te maken had – steeds belangrijker. Dit verklaart waarom in Engeland de overheid al in de jaren 1840 begon met ingrijpen en in 1848 de Public Health Act invoerde, terwijl in Nederland de sociale hervormingen pas goed begonnen in de jaren 1890.¹⁷⁸

In de tweede helft van de negentiende eeuw nam de overheid dus steeds meer taken op zich, niet alleen met betrekking tot de sociale wetgeving maar ook wat betreft het onderwijs. In het onderwijs werd ernaar gestreefd kinderen een nationale taal en een nationaal besef bij te brengen, waarmee regionale verschillen en klassentegenstellingen moesten worden overbrugd.¹⁷⁹ Na 1850 gingen steeds meer kinderen naar de lagere school.

¹⁷³ Blom, 'Nederland sinds 1830', 338.

¹⁷⁴ Blom, 'Nederland sinds 1830', 317.

¹⁷⁵ Blom, 'Nederland sinds 1830', 336.

¹⁷⁶ Altena en Van Lente, *Vrijheid en Rede*, 243.

¹⁷⁷ Blom, 'Nederland sinds 1830', 318.

¹⁷⁸ Altena en Van Lente, *Vrijheid en Rede*, 244.

¹⁷⁹ Altena en Van Lente, *Vrijheid en Rede*, 224.

Bovendien bleven ze daar vaak voor een langere periode dan vroeger en werd het onderwijs beter. Deze ontwikkeling hangt samen met ontwikkelingen op economisch vlak, die ouders meer redenen gaven om hun kinderen naar school te sturen in plaats van ze te laten werken.¹⁸⁰ Het zou nog tot 1900 duren voor in Nederland de leerplicht werd ingevoerd.¹⁸¹

2.2.3 Bevolkingsgroei en verstedelijking

Gedurende de periode 1830-1900 gingen steeds meer mensen in grote steden wonen, terwijl het deel van de bevolking dat in gemeenten van 20.000 inwoners of minder woonde, gestaag daalde.¹⁸² De demografische omslag, waarbij Nederland veranderde van een plattelandssamenleving in een verstedelijkte samenleving, kan worden gezien in de jaren 1860. Woonden er in 1859 nog tien procent minder mensen in steden dan op het platteland, in 1869 was het percentage stadsbewoners juist tien procent groter dan het percentage bewoners van het platteland.¹⁸³ Toch was er in Nederland geen duidelijk onderscheid tussen stads- en plattelandscultuur. De verschillen tussen grote dorpen en kleine steden waren klein en bovendien had het platteland nauw contact met de steden.¹⁸⁴ Daarnaast bleef de agrarische sector belangrijk: in 1890 was nog steeds 33 procent van de beroepsbevolking in Nederland werkzaam in de landbouw.¹⁸⁵ De levensverwachting steeg. Was die in de jaren 1850 nog 36,8 jaar geweest, in 1900 was die gestegen naar 49,9.¹⁸⁶ De bevolking groeide tussen 1839 en 1900 van bijna 3 naar ruim 5 miljoen.¹⁸⁷

Echt grote steden kende Nederland niet – in elk geval niets dat in de buurt kwam van steden als Londen en Parijs. Nederland had niet één metropool zoals bijvoorbeeld Frankrijk en Engeland dat hadden, maar had in plaats daarvan de Randstad. Terwijl een metropool als Parijs een centrum was op zowel cultureel, politiek en economisch vlak, waren die drie in

¹⁸⁰ Altena en Van Lente, *Vrijheid en Rede*, 204.

¹⁸¹ Altena en Van Lente, *Vrijheid en Rede*, 206.

¹⁸² Van der Woud, *Een nieuwe wereld*, 186.

¹⁸³ Van der Woud, *Een nieuwe wereld*, 186. Toch moeten deze cijfers voorzichtig worden geïnterpreteerd, omdat er geen harde criteria zijn waarop het onderscheid tussen stad en platteland wordt gemaakt.

¹⁸⁴ Blom, 'Nederland sinds 1830', 318.

¹⁸⁵ Altena en Van Lente, *Vrijheid en Rede*, 181. In Engeland werkte op dat moment nog slechts 16 procent van de beroepsbevolking in de landbouw.

¹⁸⁶ Altena en Van Lente, *Vrijheid en Rede*, 159. In Engeland was de levensverwachting in de jaren 1850 overigens 40 jaar, en steeg deze tot 48,2 in 1900.

¹⁸⁷ Blom, 'Nederland sinds 1830', 315-316.

Nederland verdeeld over respectievelijk Amsterdam, Den Haag en Rotterdam.¹⁸⁸ Dat Nederland geen echt grote steden kende, betekent niet dat de problemen die met verstedelijking gepaard gingen de Nederlanders vreemd waren. Ook de bevolkingsgroei moet niet onderschat worden. De Nederlandse bevolking groeide explosief in de laatste decennia van de negentiende eeuw: van iets meer dan vier miljoen in 1879 tot ruim vijf miljoen in 1899.¹⁸⁹

2.3 Conclusie

In deze paragraaf zullen eerst kort de overeenkomsten en verschillen tussen Engeland en Nederland op een rijtje worden gezet. Daarna volgt een terugkoppeling naar een deel van het theoretisch kader: Tönnies concepten *Gemeinschaft* en *Gesellschaft*, waarin op de bruikbaarheid van dit onderscheid wordt gereflecteerd.

2.3.1 Overeenkomsten en verschillen

Op het gebied van transport liep Engeland gedurende de hele negentiende eeuw wat voor op Nederland. Hoewel de verschillen op het eerste gezicht klein lijken - de eerste passagierstrein in Nederland reed negen jaar na die tussen Liverpool en Manchester en de eerste Nederlandse paardentrams begonnen slechts drie jaar na die in Londen te rijden – duurde het in Nederland lang voordat nieuwe ontwikkelingen op grote schaal werden ingevoerd. Zo was in Engeland de basis voor een nationaal spoorwegnet in de vroege jaren vijftig voltooid, terwijl in Nederland de eerste Spoorwegwet pas in 1860 werd aangenomen en het daarna nog zeker twintig jaar zou duren voor er sprake zou zijn van een nationaal spoorwegnet.

Als het gaat om het invoeren van bestuurlijke hervormingen zijn de verschillen tussen Engeland en Nederland nog groter. Zo werd het kiesrecht in Engeland uitgebreid met de eerste en tweede *Reform Bills* in 1832 en 1867. In Nederland werd het kiesrecht pas substantieel uitgebreid met de censusverlaging van 1887 en een verdere uitbreiding van het kiesrecht in 1896. Ook de slavernij werd in Engeland enkele decennia eerder afgeschaft dan

¹⁸⁸ Van der Woud, *Een nieuwe wereld*, 233.

¹⁸⁹ Blom, 'Nederland sinds 1830', 327.

in Nederland (in respectievelijk 1833 en 1863) en de algemene leerplicht werd in Engeland in 1880 ingevoerd, twintig jaar voor dat in Nederland zou gebeuren.

Misschien wel het opvallendste verschil tussen de twee landen betreft de invoering van sociale wetten. In Engeland gebeurde dit veelal in de periode 1830-1850, met de *Poor Law Amendment Act* uit 1834 als startsein. In Nederland werd die groei in het aantal sociale wetten pas gezien in de laatste twee decennia van de negentiende eeuw, als gevolg van de sociale onrusten als het Palingoproer die in die periode het land teisterden. De uitbreiding van het kiesrecht speelt hierin ook een rol: hoe verder het kiesrecht wordt uitgebreid, hoe belangrijker de arbeidersklasse wordt. Omdat dit vanouds de groep was die het meest met sociale problemen te maken had, werd het naarmate het kiesrecht werd uitgebreid steeds meer van belang om deze problemen aan te pakken.

De industriële revolutie en de economische groei die daarmee gepaard ging zorgde er voor dat de bevolkingsgroei in Engeland ruim twee keer zo hoog lag als op het continent. Alleen al in Londen groeide het inwoneraantal gedurende de negentiende eeuw van 1 naar ruim 4.5 miljoen inwoners. Nederland had in 1900 ongeveer 5 miljoen inwoners.

2.3.2 *Gemeinschaft en Gesellschaft*

Het is al met al te simpel om te stellen dat Londen een *Gesellschaft*-stad was terwijl Nederland een *Gemeinschaft*-samenleving was. Zo'n dichotomie zou tekort doen aan de complexiteit van de veranderingen die beide gebieden in de negentiende eeuw doormaakten. Wat wel kan, is kijken naar enkele belangrijke kenmerken van zowel Londen als Nederland en beargumenteren dat Nederland in ieder geval tot ver in de negentiende eeuw nog veel kenmerken van een *Gemeinschaft*-samenleving had.

Zo beweert Blom in *Geschiedenis van de Nederlanden* dat er in Nederland geen echte scheiding tussen stad en platteland was. Beiden bleven gedurende de hele negentiende eeuw met elkaar verweven en er was geen sprake van echte stads- of plattelandscultuur.¹⁹⁰ De kenmerken die horen bij *Gesellschaft*, zoals een individualistische 'voor wat hoort wat' mentaliteit, zijn voornamelijk terug te vinden in wat we zouden omschrijven als stadscultuur. Dat in Nederland in de negentiende eeuw de plattelandscultuur nooit echt verdween, kan

¹⁹⁰ Blom, 'Nederland sinds 1830', 318.

erop wijzen dat die *Gesellschaft*-mentaliteit in Nederland wellicht minder tot bloei kwam of zich langzamer ontwikkelde dan in Engeland.

Daarnaast stelt Blom dat de industrie in Nederland gedurende de negentiende eeuw nooit de overhand kreeg – zelfs niet in de jaren negentig, toen er volgens hem een heuse explosie aan industriële activiteiten plaatsvond. De agrarische sector bleef gedurende de hele negentiende eeuw van groot belang.¹⁹¹ Zolang de agrarische sector van belang bleef, zullen ook de verhoudingen tussen mensen onderling en tussen stad en platteland niet wezenlijk zijn veranderd.

Dit wil niet zeggen dat de Nederlandse samenleving helemaal geen veranderingen doormaakte in deze periode. Zelfs al bleef de agrarische sector van belang, de industrialisering had, zoals aan de hoeveelheid sociale problemen en onrust te zien is, invloed op het leven in Nederlandse steden. Terwijl de steden in eerste instantie moeite hadden met de gevolgen van industrialisatie, zien we dat met name in de laatste decennia van de eeuw veel maatregelen worden getroffen om sociale onrust tegen te gaan. De huiverigheid waarmee halverwege de eeuw nog naar industrialisatie gekeken werd, was in de laatste jaren van de eeuw omgeslagen in voorzichtig optimisme over de toekomst. De levensverwachting was inmiddels gestegen en de crises van de jaren tachtig waren overwonnen.

Zoals we zagen in paragraaf 2.1 was de periode van 1830 tot 1850 er één van vrijwel onafgebroken sociale spanningen in Londen. De problemen waar Nederland pas na 1850 en eigenlijk pas echt in de jaren 1880 mee te maken kreeg, hadden in Londen enkele tientallen jaren eerder hun intrede gedaan. Halverwege de negentiende eeuw waren de verschillen tussen Londen en Nederland dan ook het grootst. De transportrevolutie was in Nederland nog niet echt van de grond gekomen, terwijl er in Londen in die periode hard werd gewerkt aan de aanleg van een netwerk voor openbaar vervoer en een enorm aantal wegen werd aangelegd en verbeterd.

Tegen het einde van de negentiende eeuw waren die verschillen weer wat afgenomen. Hoewel de agrarische sector belangrijk bleef en Amsterdam nooit in dezelfde mate als Londen een industriestad zou worden, had Nederland in de hieraan voorafgaande halve eeuw een aantal kenmerken van een *Gesellschaft*-samenleving aangenomen. De

¹⁹¹ Blom en Lamberts, *Geschiedenis van de Nederlanden*, 328.

steden waren flink gegroeid en er waren maatregelen genomen om de sociale onrust tegen te gaan, waaronder de invoering van verschillende sociale wetten.

Wanneer we de kritiek van Van Hoof en Van Ruysseveldt in acht nemen kunnen we inderdaad niet kort door de bocht stellen dat Londen halverwege de negentiende eeuw een *Gesellschaft*-samenleving was en Nederland een *Gemeinschaft*. Toch zijn de concepten *Gemeinschaft* en *Gesellschaft* nog steeds interessant voor het onderzoek in deze scriptie. Wat we in deze paragraaf en de voorgaande paragrafen namelijk wel hebben gezien, is dat de problemen die in Nederland met name in de jaren 1880 optraden, in Londen al enkele decennia eerder plaatsvonden en dat tegen het einde van de negentiende eeuw Nederland meer kenmerken van een *Gesellschaft*-samenleving had dan vijftig jaar daarvoor.

Hoofdstuk 3: analyse

In dit hoofdstuk worden de al eerder genoemde tien Nederlandse reisverslagen uit de periode 1860-1890 geanalyseerd. Na een paragraaf waarin de auteurs van de verslagen worden geïntroduceerd volgt een paragraaf met algemene informatie over de reis. Hierna volgt de rest van de analyse, thematisch ingedeeld, waarin de bevindingen van het onderzoek worden besproken met verwijzingen naar het theoretisch kader uit hoofdstuk 1. Ten slotte volgt in paragraaf 3.8 de conclusie, waarin de bevindingen van de analyse worden samengevat.

3.1 Introductie auteurs

De tien reisverslagen die worden geanalyseerd in deze scriptie zijn geschreven door zes verschillende auteurs.

Het eerste verslag, gepubliceerd in 1860, is geschreven door J.W. del Campo.¹⁹² De Nederlandse centrale catalogus PiCarta bevat van de hand van Jan Willem del Campo zestien verschillende werken in vier talen.¹⁹³ Naast het Nederlands was Del Campo ook het Frans, Duits en Engels machtig. Zijn werken gaan veelal over verschillende werelddtentoonstellingen, onder andere die in Wenen en Londen. Over het leven van Del Campo zelf is verder weinig bekend, zelfs geen geboorte- en sterfjaren. De werken van Del Campo die in de NCC PiCarta zijn opgenomen, werden gepubliceerd tussen 1860 en 1879. In zijn verslag verwijst Del Campo naar het graafschap Norfolk als zijn woonplaats.¹⁹⁴

De tweede auteur is jonkheer D.F. van Alphen (1813-1890). Van hem worden in deze scriptie vier reisverslagen geanalyseerd.¹⁹⁵ Van Alphen werkte tot 1862 als rechterlijk

¹⁹² J.W. del Campo. *De werelddtentoonstelling in de hoofdstad Londen. Tweede brief uit Engeland aan mijn vriend Z. door C.* (tweede vermeerderde druk, Den Haag 1862).

¹⁹³ "Campo, Jan Willem del genaamd Camp", OCLC WorldCat Identities, <http://worldcat.org/identities/viaf-284980900/> (29-5-2017).

¹⁹⁴ Del Campo, *De werelddtentoonstelling in de hoofdstad Londen*, 2. Del Campo geeft overigens tevens aan in Londen niemand te kennen en ook de Engelse taal niet geheel machtig te zijn, zie Del Campo, *De Werelddtentoonstelling in de hoofdstad Londen*, 8.

¹⁹⁵ NCC/Picarta schrijft drie van deze vier verslagen, te weten *Reisverhalen en indrukken uit Ierland, 't Noorden van Wallis enz.: een dagboek met aanteekeningen* (Den Haag 1869), *Reisverhalen van – en herinneringen – aan een togt via Harwich, Londen en Weymouth, naar de Normandische of Kanaal-eilanden Jersey en Guernsey. Een dagboek, met aanteekeningen enz.* (Den Haag 1871), en *Dagboek met aanteekeningen van een vierden togt naar Londen 17-23 Aug. 1874* (Haarlem 1876) toe aan een andere Daniël François van Alphen, die leefde van 1834 tot 1894. Uit de ondertitels van de later uitgegeven verslagen blijkt echter dat alle vier verslagen door

ambtenaar bij de rechtbank in Leiden en maakte in zijn latere leven veel reizen.¹⁹⁶ Deze reizen gingen onder meer naar Engeland, waar Van Alphen in 1813 was geboren.

De derde auteur is C.S. Adama van Scheltema. Carel Steven Adama van Scheltema leefde van 1815 tot 1897. Vanaf 1839 was hij werkzaam als predikant in verschillende gemeenten.¹⁹⁷ De twee in deze scriptie geanalyseerde reisverslagen vormen een uitzondering in het oeuvre van Adama van Scheltema, die voornamelijk godsdienstige poëzie schreef. Bij zijn werk als predikant werd hij sterk geïnspireerd door de christelijke filantropie in Engeland en hij richtte naar aanleiding hiervan veel wijkgebouwen en stichtingen op in Nederland. Adama van Scheltema werkte voor de drankbestrijding. Hij schreef en vertaalde talloze stichtelijke werken. Hij had twaalf kinderen.¹⁹⁸ Zijn kleinzoon met dezelfde naam was een bekend socialistisch dichter.¹⁹⁹ Adama van Scheltema was lid en bestuurslid van de Nederlandse Vereniging tot afschaffing van sterke drank. Het was in deze rol dat Adama van Scheltema in de jaren 1860 verscheidene bezoeken aan Engeland bracht, onder meer om J.B. Wightman – bekend van haar werk voor de Total Abstinence Society – te bezoeken. Geïnspireerd door hetgeen Adama van Scheltema in Engeland zag, richtte hij in de Jordaan in Amsterdam het Christelijk Wijkverbond op. Het doel was de rijken te laten doneren ten bate van de armen en in 1864 kon het wijkgebouw (het Koning Willems huis) worden geopend.²⁰⁰ Adama van Scheltema was vijfenveertig jaar bestuurslid van het Nederlands Godsdienstig Tractaatgenootschap en was medeoprichter van de Nederlandse Zondagsschool Vereniging

dezelfde persoon zijn geschreven, die bovendien al in 1862 schreef over reizen met zijn echtgenote. Dit kan alleen de Daniël François van Alphen zijn die in 1813 werd geboren; de Daniël François die in 1834 werd geboren trouwde pas in 1875, zie ook Centraal Bureau voor Genealogie (red.), *Nederland's Adelsboek* jaargang 79 (Den Haag 1988) 105, 109.

¹⁹⁶ "Jhr. Mr. Daniël François van Alphen", in F. Jos. Van den Branden, J.G. Frederiks, *Biographisch woordenboek der Noord- en Zuidnederlandsche letterkunde (1888-1891)*, online raadpleegbaar via http://www.dbnl.org/tekst/bran038biog01_01/bran038biog01_01_0063.php#a0063 (29-5-2017).

¹⁹⁷ "Carel Steven Adama van Scheltema", in Van den Branden en Frederiks, *Biographisch woordenboek der Noord- en Zuidnederlandsche letterkunde (1888-1891)*, online raadpleegbaar via http://www.dbnl.org/tekst/bran038biog01_01/bran038biog01_01_3624.php (29-5-2017).

¹⁹⁸ "Scheltema, Carel Steven Adama van", in P.J. Blok en P.C. Molhuysen, *Nieuw Nederlandsch biografisch woordenboek. Deel 6 (1924)*, online raadpleegbaar via http://www.dbnl.org/tekst/molh003nieu06_01/molh003nieu06_01_1878.php (29-5-2017).

¹⁹⁹ "Adama van Scheltema, Carel Steven", in J.A. Zeilstra, *Biografisch Lexicon voor de geschiedenis van het Nederlands Protestantisme* deel 3 (1988), online raadpleegbaar via <http://resources.huygens.knaw.nl/retroboeken/blnp/#source=3&page=16&view=imagePane> (29-5-2017).

²⁰⁰ "Adama van Scheltema, Carel Steven", in Zeilstra, *Biografisch Lexicon voor de geschiedenis van het Nederlands Protestantisme*, online raadpleegbaar via <http://resources.huygens.knaw.nl/retroboeken/blnp/#source=3&page=16&view=imagePane> (29-5-2017).

in 1865. In 1881 richtte hij de Nationale Christen Geheel-Onthouders Vereniging op.²⁰¹ PiCarta bevat maar liefst 219 werken van Adama van Scheltema in drie verschillende talen.²⁰²

De vierde auteur is Eduard Leopold August van den Gheijn, geboren in 1837. Van 1860 tot 1863 was hij praeceptor aan het Gymnasium in Katwijk. Tot 1872 was hij de Nederlandse correspondent voor de Soerabaya-Courant en na dat jaar vertrok hij als redacteur van dezelfde krant naar Indië.²⁰³

Het verslag uit 1886 is geschreven door Frederik Willem van Eeden (niet te verwarren met zijn gelijknamige zoon, de bekende schrijver), die leefde van 1829 tot 1901. Hij was amateur-plantkundige en algemeen secretaris-penningmeester van de Nederlandsche Maatschappij ter Bevordering van Nijverheid. Bovendien was hij directeur van het Museum voor Kunstnijverheid en van 1871 tot zijn dood directeur van het Koloniaal Museum (nu het Koninklijk Instituut voor de Tropen) dat op zijn initiatief was opgericht.²⁰⁴ Hij bezocht in 1886 de Koloniale en Indische Tentoonstelling in Londen. PiCarta bevat van Van Eeden maar liefst 149 werken, waarvan een aanzienlijk deel na zijn dood is gepubliceerd. Een deel van deze werken behandelt de flora en fauna in de Nederlandse koloniën, maar PiCarta bevat tevens een aantal brieven die Van Eeden aan zijn vrouw Neeltje van Warmelo schreef.²⁰⁵

Het laatste verslag dat is geanalyseerd, werd gepubliceerd in 1890 en gaat over een in 1889 gemaakte reis door Pieter Johannes Muller. Muller werd in 1854 geboren en overleed in 1922. Hij promoveerde in 1881 op een proefschrift over de godsleer van Calvijn en werkte daarna als predikant. Na een kort intermezzo als kerkelijk hoogleraar vertrok Muller in 1904 naar Zuid-Afrika als predikant voor de Nederduitsch Hervormde Kerk van

²⁰¹ "Adama van Scheltema, Carel Steven", in Zeilstra, *Biografisch Lexicon voor de geschiedenis van het Nederlands Protestantisme*, online raadpleegbaar via <http://resources.huygens.knaw.nl/retroboeken/blnp/#source=3&page=16&view=imagePane> (29-5-2017).

²⁰² Adama van Scheltema, C.S. (Carel Steven) 1815-1897, OCLC WorldCat Identities, online raadpleegbaar via <http://worldcat.org/identities/viaf-50138301/> (29-5-2017).

²⁰³ "Eduard Leopold August van den Gheijn Jr.", in Van den Branden en Frederiks, *Biographisch woordenboek der Noord- en Zuidnederlandsche letterkunde (1888-1891)*, online raadpleegbaar via http://www.dbnl.org/tekst/bran038biog01_01/bran038biog01_01_1505.php (29-5-2017).

²⁰⁴ "Frederik Willem van Eeden, wikipedia, https://nl.wikipedia.org/wiki/Frederik_Willem_van_Eeden (29-5-2017).

²⁰⁵ Eeden, F.W. van (Frederik Willem) 1829-1901, OCLC WorldCat Identities, online raadpleegbaar via <http://worldcat.org/identities/lccn-nb2008024959/> (29-5-2017).

Pretoria.²⁰⁶ Rond 1910 keerde Muller terug naar Nederland, en na een mislukte poging om verkozen te worden tot lid van de Tweede Kamer wijdde hij zich aan wetenschappelijke studie, het houden van lezingen en activiteiten voor onder andere het bestuur van de Vereniging tot bevordering van Zondagsrust.²⁰⁷ PiCarta bevat 26 werken van Muller in drie verschillende talen.²⁰⁸

3.2 Algemene informatie over de reis

Alvorens de resultaten van de thematische analyse van de tien reisverslagen worden besproken, wordt in deze paragraaf eerst wat algemene informatie gegeven over de reizen en de reisverslagen: hoe lang duurden deze, in welk gezelschap reisde de auteur en wanneer werd de reis precies gemaakt?

Jan Willem del Campo schreef zijn verslag in eerste instantie in september 1860. De tweede vermeerderde druk die in dit onderzoek is geanalyseerd, verscheen in 1862.²⁰⁹ Omdat in dat jaar een wereldtentoonstelling plaatsvond in Londen, breidde Del Campo zijn oorspronkelijke verslag uit met veertig pagina's over deze tentoonstelling.²¹⁰ De reis van Del Campo duurde veertien dagen.²¹¹ Hoewel het werk volgens de titel een brief aan Del Campo's vriend 'Z.' is, zou het goed kunnen dat dit een fictieve lezer is en dat het verslag wel degelijk voor een breder publiek geschreven werd. Het verslag is een bewerking van de aantekeningen die Del Campo gedurende zijn reis maakte, en het doel is volgens Del Campo dan ook om de lezer 'met een en ander van de stad bekend te maken'.²¹² Het is een lang en uitgebreid verslag, dat – in tegenstelling tot sommige andere verslagen – vrijwel elk aspect van de Britse hoofdstad omvat. Del Campo bezoekt bezienswaardigheden als de Tower of Londen en St. Paul's Cathedral, maar schrijft ook over het openbaar vervoer in de stad, de

²⁰⁶ "Muller, Pieter Johannes", in Zeilstra, *Biografisch Lexicon voor de geschiedenis van het Nederlands Protestantisme* deel 6 (2006), online raadpleegbaar via <http://resources.huygens.knaw.nl/retroboeken/blnp/#source=6&page=203&view=imagePane> (29-5-2017).

²⁰⁷ "Muller, Pieter Johannes", in Zeilstra, *Biografisch Lexicon voor de geschiedenis van het Nederlands Protestantisme* deel 6 (2006), online raadpleegbaar via <http://resources.huygens.knaw.nl/retroboeken/blnp/#source=6&page=203&view=imagePane> (29-5-2017).

²⁰⁸ "Muller, P.J. (Pieter Johannes) 1854-", OCLC WorldCat Identities, online raadpleegbaar via <http://worldcat.org/identities/lccn-no92028985/> (29-5-2017).

²⁰⁹ Del Campo. *De wereldtentoonstelling in de hoofdstad Londen. Tweede brief uit Engeland aan mijn vriend Z. door C.* (tweede vermeerderde druk, Den Haag 1862).

²¹⁰ Del Campo, *De wereldtentoonstelling in de hoofdstad Londen*, 169-208.

²¹¹ Del Campo, *De wereldtentoonstelling in de hoofdstad Londen*, 1.

²¹² Del Campo, *De wereldtentoonstelling in de hoofdstad Londen*, 1.

architectuur en zijn ervaringen met het Britse volk. De veelzijdigheid van dit verslag maakt het dan ook ideaal voor de analyse in deze scriptie. Het verslag bevat een zeer uitgebreide index, en tevens een aparte index voor het later toegevoegde gedeelte over de wereldtentoonstelling.²¹³ Aan het eind van het verslag is een lijst toegevoegd van bezienswaardigheden in Londen met de toegangsprijzen erbij en een plattegrond van het centrum van de stad.²¹⁴ De uitgebreide indexen en de toevoeging van een prijslijst maakt dat het verslag van Del Campo bijna als een reisgids kan worden gebruikt. Op zijn reis maakt Del Campo zelf gebruik van een reisgids getiteld *A week in London*.²¹⁵ Het is waarschijnlijk aan deze gids te danken dat het verslag veel feitelijke informatie bevat over wat Del Campo zoal bezocht. Daarnaast adviseert Del Campo reizigers die op zoek zijn naar een verblijfplaats in Londen om de *London Daily Guide* aan te schaffen, waarin alle te huren kamers staan.²¹⁶

Het eerste verslag van jonkheer D.F. van Alphen dat in deze scriptie wordt geanalyseerd is gepubliceerd in 1862 en het voorwoord werd door van Alphen in juni van dat jaar geschreven. Wanneer de reis plaatsvond is niet duidelijk, maar bij het publiceren van het verslag is Van Alphen net als Del Campo gemotiveerd door de op handen zijnde wereldtentoonstelling in Londen.²¹⁷ Ook bevat dit verslag, net als dat van Del Campo, een uitgebreide index en een inhoudsopgave waarin kort terug te vinden is wat Van Alphen per dag deed.²¹⁸ Van Alphen waarschuwt zijn lezers dat zijn verslag geen wetenschappelijk betoog zal zijn: ‘‘t zijn slechts schetsen en herinneringen van datgene, wat vooral mijne aandacht getrokken had’.²¹⁹ Van Alphen reist in het gezelschap van zijn echtgenote en een van zijn schoonzussen.²²⁰ De jonkheer lijkt een voorliefde te hebben voor de natuur en schrijft dan ook in al zijn verslagen uitgebreid over de geologische ontdekkingen die hij op zijn reizen doet. De reis duurde ongeveer viereneenhalve week, waarvan Van Alphen er drie in Londen doorbrengt. Daarnaast bezoekt hij het eiland Wight. In een later verslag refereert

²¹³ De algemene index beslaat 3 pagina’s en die over de wereldtentoonstelling 2. Deze pagina’s zijn niet genummerd, maar bevinden zich nog voor pagina 1 in Del Campo, *De wereldtentoonstelling in de hoofdstad Londen*. Overigens is de index enkel onderdeel van de tweede druk; in de eerste druk ontbreekt deze.

²¹⁴ Del Campo, *De wereldtentoonstelling in de hoofdstad Londen*, 209-213.

²¹⁵ Del Campo, *De wereldtentoonstelling in de hoofdstad Londen*, 10.

²¹⁶ Del Campo, *De wereldtentoonstelling in de hoofdstad Londen*, 60.

²¹⁷ Daniël François van Alphen, *Londen, zijne omstreken en het eiland Wight. Toer naar en uit Schotland (uitstap van Liverpool naar Dublin)* (Leiden 1862), V.

²¹⁸ Van Alphen, *Londen, zijne omstreken en het eiland Wight*, IX – XX.

²¹⁹ Van Alphen, *Londen, zijne omstreken en het eiland Wight*, V.

²²⁰ Van Alphen, *Londen, zijne omstreken en het eiland Wight*, V.

Van Alphen naar dit verslag uit 1862 als een 'brochure', wat wellicht aanduidt dat het als reisgids was bedoeld.²²¹

Carel Steven Adama van Scheltema reisde in zowel 1862 als 1863 naar Londen en de verslagen van beide reizen worden in deze scriptie geanalyseerd. Als vertegenwoordiger van de Nederlandse Vereniging tot afschaffing van sterke drank bezocht hij in de zomer van 1862 het Afschaffers-congres in Londen. Hoewel het congres slechts van 4 tot 8 augustus duurde, verbleef Adama van Scheltema die zomer ongeveer tweeënhalve week in Londen.²²² Het verslag van deze tijd, getiteld *Vriendschapsaandenken*, telt niet minder dan 299 pagina's.²²³ Toch beweert Adama van Scheltema zelf dat het 'vlugtig, maar dan toen toch onder versche indrukken' geschreven is.²²⁴ Een groot deel van *Vriendschapsaandenken* bestaat uit bijlagen, onder andere vertalingen van traktaten die door de Schotse of Britse Temperance League zijn uitgegeven en toespraken die Adama van Scheltema al dan niet zelf bijwoonde. Omdat Adama van Scheltema niet als toerist in de Britse hoofdstad is, bezoekt hij weinig bezienswaardigheden en schrijft hij voornamelijk over het congres dat hij bijwoont. Toch is *Vriendschapsaandenken* waardevol voor deze scriptie, omdat Adama van Scheltema veel reflecteert op de voorbeeldrol die Engeland heeft.

In mei van het jaar 1863 reisde Adama van Scheltema opnieuw naar Engeland en verbleef hij ongeveer drie weken in Londen.²²⁵ Een verslag van deze reis is uitgebracht in *Wat goeds ik in den vreemde zag*, een tweedelig werk waarvan het eerste deel in 1864 en het tweede deel een jaar later gepubliceerd werd. Omdat het tweede deel van *Wat goeds ik in den vreemde zag* niet over Londen gaat, is alleen het eerste deel in deze scriptie geanalyseerd. Net als in *Vriendschaps-aandenken*, waarin hij zich verontschuldigde voor hoe vluchtig het geschreven was, biedt Adama van Scheltema ook in *Wat goeds ik in den vreemde zag* zijn excuses aan omdat het hem niet is gelukt 'met het oog op de regelen en het oordeel der kunst te arbeiden'. Hij verklaart: 'Één doel was mij voor oogen en daarnaar

²²¹ D.F. van Alphen, *Reisverhalen en indrukken uit Ierland, 't noorden van Wallis enz. Een dagboek, met aantekeningen* (Den Haag 1869) 3.

²²² Adama van Scheltema was in Londen van 23-26 juli, 4-13 augustus en 25-28 augustus. Zie C.S. Adama van Scheltema, *Vriendschaps-aandenken. Berigten aangaande en aantekeningen naar aanleiding van eene reize naar Engeland en Schotland, als vertegenwoordiger van de Nederlandsche Vereeniging tot Afschaffing van Sterke Drank op het Afschaffers-Congres te Londen en als Afgevaardigde van het Nederlandsche Godsdienstig Traktaat-Genootschap* (Amsterdam 1862). 5.

²²³ Adama van Scheltema, *Vriendschaps-aandenken*.

²²⁴ Adama van Scheltema, *Vriendschaps-aandenken* 4.

²²⁵ Op deze reis bezoekt Adama van Scheltema onder meer Glasgow en Edinburgh.

heb ik met alle kracht gestreefd, om het goede, dat ik wenschte aan te bevelen, zoo duidelijk en aantrekkelijk, als ik kon, voor te stellen.²²⁶ Met 268 pagina's is *Wat goeds ik in den vreemde zag* wat korter dan *Vriendschapsaandenken*, maar toch nog een van de langste verslagen die in deze scriptie worden geanalyseerd. Net als in 1862 reist Adama van Scheltema ook dit jaar zonder gezelschap.

In 1867 reisde Daniël François van Alphen opnieuw naar Londen. Dit keer was zijn bezoek aan de Britse hoofdstad een onderdeel van een langere reis met als hoofddoel Ierland. Van Alphen was een maand op reis, waarvan hij vier dagen in Londen doorbracht. Het verslag van deze reis telt maar liefst 336 pagina's en heeft net als de andere verslagen van Van Alphen een uitgebreide inhoudsopgave.²²⁷ Daarnaast bevat het verslag een aantal bijlagen, waarin Van Alphen een nog uitgebreidere toelichting geeft op een aantal van zijn – toch al vaak vrij lange - voetnoten.²²⁸

Het verslag van de reis naar Londen die Eduard Leopold August van den Gheijn in de zomer van 1867 maakte, verscheen in 1868 in *Omnibus: geïllustreerde bladen aan schoone letteren en kunst gewijd*.²²⁹ Naast Londen bezocht Van den Gheijn ook Parijs, waarvan het verslag in 1869 in *Omnibus* verscheen. De reis van Van Den Gheijn was een echt plezierreisje. Of het verslag al tijdens de reis is geschreven of pas later, is niet duidelijk. Als Van den Gheijn dit verslag heeft gemaakt aan de hand van aantekeningen die hij onderweg maakte, is hij er in ieder geval goed in geslaagd er een mooi verhaal van te maken; 'Herinneringen aan Londen' staat vol met grappige dialogen en leuke anekdotes. Van den Gheijn reist in gezelschap van een vriend die hij aanduidt als John.

In 1869 reist D.F. van Alphen opnieuw naar Londen.²³⁰ Dit keer duurt zijn reis dertien dagen, waarvan hij er zes in Londen doorbrengt. De resterende week brengt hij door met een tochtje naar de eilanden Jersey en Guernsey. Zoals alle verslagen van Van Alphen is ook dit verslag vrij lang; het telt 176 pagina's. Het verslag werd gepubliceerd in 1871 en bevat

²²⁶ C.S. Adama van Scheltema, *Wat goeds ik in den vreemde zag. Schetsen uit de reis-portefeuille van C.S. Adama van Scheltema. 1^e deel* (Amsterdam 1864) V-VI.

²²⁷ Van Alphen, *Reisverhalen en indrukken uit Ierland*, V-VIII.

²²⁸ Van Alphen, *Reisverhalen en indrukken uit Ierland*, 315-336.

²²⁹ Van den Gheijn, 'Herinneringen aan Londen'.

²³⁰ D.F. van Alphen, *Reisverhalen van – en herinneringen – aan een' togt viâ Harwich, Londen en Weymouth, naar de Normandische of Kanaal-eilanden Jersey en Guernsey. Een dagboek, met aantekeningen enz.* (Den Haag 1871).

net als Van Alphen's verslag van zijn reis naar Ierland een aantal bijlagen. Dit keer reist Van Alphen met de heer P.A. baron van Reede van Oudtshoorn, zijn zwager.²³¹

De laatste reis van Van Alphen die in deze scriptie wordt geanalyseerd, vond plaats in 1874 en het verslag verscheen in 1876.²³² Op deze reis van een week werd Van Alphen vergezeld door 'de echtgenooten V.A.V.R. geleidende Jkvr. HOVY'. Het is het kortste verslag van Van Alphen dat wordt geanalyseerd en telt 45 pagina's. Net als de andere verslagen bevat het voetnoten, maar een uitgebreide index en inhoudsopgave ontbreken.

F.W. van Eeden reisde in 1886 naar de Koloniale en Indische Tentoonstelling in Londen. Zijn verslag hiervan verscheen in 1887 in het tijdschrift ter bevordering van nijverheid.²³³ Omdat Van Eeden met zo'n specifiek doel naar Londen afreisde, is in zijn verslag weinig terug te vinden over bijvoorbeeld de Londense bezienswaardigheden. Van Eeden was eigenlijk niet van plan om de tentoonstelling te bezoeken, maar ging uiteindelijk op aandringen van zijn vriend Thomas Christy toch. Christy omschrijft hij als een bijzondere man, 'zooals we bij het wisselen der tijden voorop wenschen'.²³⁴

Het verslag van de reis die Pieter Johannes Muller in 1889 naar Londen maakte, werd in 1890 uitgegeven door de Nederlandse Zondagschool-vereniging. Muller reisde dan ook als vertegenwoordiger van deze vereniging naar de wereldbijeenkomst in het belang van zondagscholen die in Londen werd gehouden.²³⁵ Dit verslag schreef hij nog in datzelfde jaar, wanneer hij met zijn vrouw en jongste kind een tijdje in Boppard in Duitsland verblijft. Muller schrijft dat hij met zijn verhaal zijn lezers kosten en moeite wil besparen. Na het lezen van zijn verhaal hoeven ze immers niet meer zelf naar Londen. Bovendien denkt hij dat de meeste mensen toch niet zouden kunnen meemaken wat Muller zelf had meegemaakt, omdat hij reisde met een vertrouwde gids die hem toegang kon verlenen tot plekken die voor anderen gesloten blijven.²³⁶ Muller's reis duurde ongeveer tweeënhalve week, waarvan een week werd gevuld met vergaderingen op de bijeenkomst voor zondagscholen.

²³¹ Van Alphen, *de Normandische of Kanaal-eilanden Jersey en Guernsey*, 3.

²³² D.F. Van Alphen, *Dagboek met aanteekeningen, van een vierden togt naar Londen. (Heenreis uit 's Gravenhage via Ostende en Dover; terug over Harwich en Rotterdam, 17-23 augustus 1874)* (Haarlem 1876).

²³³ F.W. van Eeden, 'De colinderies. Herinneringen aan de Koloniale en Indische Tentoonstelling te Londen in 1886', *Tijdschrift ter bevordering van Nijverheid*, 4^e reeks deel XI (1887).

²³⁴ Van Eeden, 'De colinderies', 2.

²³⁵ Pieter Johannes Muller, *Een bezoek in de achterbuurten van Londen* (Amsterdam 1890), 4.

²³⁶ Muller, *Een bezoek in de achterbuurten van Londen*, 3-4.

Reiziger	Reisperiode	Reisduur	omvang
J.W. del Campo	1860 (gepubliceerd in 1862)	14 dagen	212 pagina's
Jhr. Mr. D.F. van Alphen (1813-1890)	Juli 1862 (?) (gepubliceerd in 1862)	Ongeveer 4.5 ^e week, waarvan ongeveer 3 weken in Londen	92 pagina's
C.S. Adama van Scheltema (1815-1897)	23-26 juli, 4-13 augustus en 25-28 augustus 1862 (gepubliceerd in 1862)	Beschrijft meerdere reizen gedurende de zomer van 1862, waarvan hij ongeveer 2.5 ^e week in Londen doorbrengt	299 pagina's
C.S. Adama van Scheltema (1815-1897)	1 – ca. 28 mei 1863 (gepubliceerd in 1864)	Ongeveer vier weken, waarvan ongeveer 10 dagen in Londen	268 pagina's
Jhr. Mr. D.F. van Alphen (1813-1890)	21 mei – 21 juni 1867 (gepubliceerd in 1869)	Een maand, waarvan 4 dagen in Londen	336 pagina's
E.L.A van den Gheijn (1837-)	Augustus 1867 (gepubliceerd in 1868)	Drie weken, waarvan ongeveer 10 dagen in Londen	Deel 1 (over Londen) 27 pagina's, deel 2 (over Parijs) 24 pagina's
Jhr. Mr. D.F. van Alphen (1813-1890)	24 augustus – 5 september 1869 (gepubliceerd in 1871)	13 dagen, waarvan 6 in Londen	176 pagina's
Jhr. Mr. D.F. van Alphen (1813-1890)	17-23 augustus 1874 (gepubliceerd in 1876)	7 dagen	45 pagina's
F.W. van Eeden (1829-1901)	1886 (gepubliceerd in 1887)	Niet bekend	36 pagina's
P.J. Muller (1854-1922)	1889 (gepubliceerd in 1890)	Ongeveer 2.5 ^e week	41 pagina's

Figuur 1: informatie over de auteur, reisperiode, reisduur en omvang van de verslagen.

3.3 Transport, verkeer en openbaar vervoer

Jan Willem del Campo is over het netwerk van openbaar vervoer erg te spreken. Zo is hij enthousiast over de omnibussen in Londen en hierover deelt hij dan ook veel interessante wetenswaardigheden mee, zoals de hoeveelheid reizen die zo'n bus per dag maakt en het aantal personen dat jaarlijks wordt vervoerd (87 miljoen).²³⁷ Bovendien maakt het met zo'n goed vervoersnetwerk niet veel uit als bezienswaardigheden niet centraal liggen. Del Campo vertelt bijvoorbeeld over de Copenhagenfields markt, die aan de rand van de stad ligt. Met zulke goede verkeersverbindingen is dat echter geen probleem, want de goede 'communicatiemiddelen', zoals Del Campo ze noemt, 'hebben hier de afstanden doen verdwijnen.'²³⁸ Toch is hij zich er van bewust dat het Londense verkeer ook gevaren met zich meebrengt. Voor voetgangers is het immers bijna onmogelijk om de straat over te steken zonder dat het gevaarlijk wordt.²³⁹ Van den Gheijn merkt hetzelfde op, en raadt de lezer af om de straat over te steken, 'tenzij ge u aan het gevaar wilt blootstellen ondanks de waakzame zorg der politie te worden overreden'.²⁴⁰ Van Den Gheijn schrijft daarnaast over 'het geraas en gedruisch van honderde omnibussen, cabs en vigilantes, die elkander, met levensgevaar voor den inhoud, in alle richtingen doorkruisten'.²⁴¹ Wanneer Van den Gheijn Londen Bridge station bezoekt, is hij ook daar onder de indruk van de drukte, van 'het gewoel van duizende reizigers en het gesis van honderde locomotieven' en de 'onnoemelijke massa van commercieele en industriëele ondernemingen'.²⁴² Adama van Scheltema kan de 'verpletterende cab- en omnibusdrukte' wel waarderen, en geniet daar in zijn eigen woorden 'in de volste volheid' van.²⁴³

Toch heeft de predikant in het daaropvolgende jaar minder goede ervaringen met het Londense openbaar vervoer. Om van London Bridge naar het Crystal Palace te komen koopt hij een eersteklas kaartje, maar de chaos is zo groot dat ook mensen uit de derde klas er uiteindelijk in slagen een plekje in de eerste klas te bemachtigen. Hoe zoiets in een land 'zoo wettelijk als Engeland' plaats kon vinden, is voor Adama van Scheltema een raadsel.²⁴⁴

²³⁷ Del Campo, *De wereldtentoonstelling in de hoofdstad Londen*, 69.

²³⁸ Del Campo, *De wereldtentoonstelling in de hoofdstad Londen*, 16.

²³⁹ Del Campo, *De wereldtentoonstelling in de hoofdstad Londen*, 16.

²⁴⁰ Van den Gheijn, 'Herinneringen aan Londen', 203.

²⁴¹ Van den Gheijn, 'Herinneringen aan Londen', 189.

²⁴² Van den Gheijn, 'Herinneringen aan Londen', 202.

²⁴³ Adama van Scheltema, *Vriendschaps-aandenken 7*.

²⁴⁴ Adama van Scheltema, *Wat goeds ik in den vreemde zag*, 250.

Del Campo schrijft over de ondergrondse spoorweg die op het moment van zijn bezoek in 1860 wordt aangelegd. Ongelukken op die spoorweg zullen worden voorkomen doordat de aankomst- en vertrektijden van de treinen met een telegraafdraad aangekondigd zullen worden.²⁴⁵ Wanneer Van Alphen in 1867 in Londen is, ziet ook hij met zijn reisgezelschap de aanleg van de Underground Railway in volle glorie. Omdat zij kort daarvoor ‘een trein over de huizen hebben zien vliegen’ in Fleet Street, kunnen ze zich ook goed voorstellen dat men met de treinen ondergronds zou kunnen gaan.²⁴⁶ Wanneer Muller in 1889 Londen bezoekt, maakt hij gebruik van deze spoorweg om van de sloppenwijken in het oosten van Londen naar het rijke West-End te komen.²⁴⁷

Van Alphen is niet de enige die in vrij extreme bewoordingen over de treinen schrijft. Van den Gheijn schrijft dat hij in de trein naar Sydenham – waar het bekende Crystal Palace staat – wel tien keer dacht dat hij in tweeën zou worden gesneden door een botsing met een andere trein.²⁴⁸ In 1867 ondernemen Van Alphen en zijn gezelschap na aankomst in Londen met de trein niets meer, omdat de dames in zijn reisgezelschap te vermoeid zijn van ‘de vliegreis’.²⁴⁹ Bij een volgend bezoek aan Londen verwijst de jonkheer naar een ritje met de Metropolitan Underground Railway als een tocht ‘door de ingewanden der aarde’.²⁵⁰ Wanneer Van Alphen in 1874 Londen bezoekt lijkt hij al wat minder onder de indruk te zijn van alles en beschrijvingen van ‘vliegreizen’ en tochten door ‘de ingewanden der aarde’ ontbreken dan ook in zijn laatste verslag. Wel schrijft hij dat het aan rijtuigen niet ontbreekt en dat hij het fijn vindt dat hij zich op Trafalgar Square even ‘buiten dat onophoudelijk gedrang van rijtuigen en passanten’ bevindt.²⁵¹

Over de Theems wordt door Del Campo geschreven dat het onophoudelijk varen van de stoomboten deze een ‘flink voorkomen en levendig aanzien’ geeft.²⁵² Ook Van Alphen schrijft over de drukte op de rivier. Het onophoudelijk passeren van boten geeft volgens hem al aan hoe groot de handel en het verkeer in Londen moeten zijn.²⁵³

²⁴⁵ Del Campo, *De wereldtentoonstelling in de hoofdstad Londen*, 155.

²⁴⁶ Van Alphen, *Reisverhalen en indrukken uit Ierland*, 286.

²⁴⁷ Muller, *Een bezoek in de achterbuurten van Londen*, 18.

²⁴⁸ Van den Gheijn, ‘Herinneringen aan Londen’, 202.

²⁴⁹ Van Alphen, *Reisverhalen en indrukken uit Ierland* 277-278.

²⁵⁰ Van Alphen, *de Normandische of Kanaal-eilanden Jersey en Guernsey*, 137.

²⁵¹ Van Alphen, *Dagboek met aantekeningen van een vierden togt naar Londen*, 29.

²⁵² Del Campo, *De wereldtentoonstelling in de hoofdstad Londen*, 11.

²⁵³ Van Alphen, *Londen, zijne omstreken en het eiland Wight*, 2-3.

Adama van Scheltema schrijft dat de huiselijke sfeer die hij ervaart in de trein naar Glasgow hem onwillekeurig doet denken aan reizen die hij in zijn jeugd maakte met de trekschuit.²⁵⁴ Het Engelse spoorwegnet wordt daarnaast door hem omschreven als een ‘spinnenweb’.²⁵⁵

Wanneer hij met een zogeheten ‘hansom cab’ reist, legt de predikant aan zijn lezers uit wat dit precies is (‘een open rijtuig voor twee personen, welks koetsier een hoogen zetel achterop heeft, van waar hij over den rijtuigkap heen zijn paard bestuurt’) en noemt het een aangenaam voertuig.²⁵⁶ Ook Van Den Gheijn reist met een *hansom cab*. Door hem wordt deze als een ‘zonderling voertuig’ omschreven.²⁵⁷

In 1867 valt het Van Alphen in de trein van Dublin naar Belfast op dat de treinkaartjes goedkoper worden naarmate men met meer mensen reist, en hij vraagt zich dan ook af waarom het vervoer van toeristen op de Nederlandse spoorwegen ook niet zo zou kunnen worden geregeld.²⁵⁸

3.4 Industrie en armoede

Londen wordt door Del Campo de grootste fabrieksstad ter wereld genoemd, maar hij vermeldt daar tevens bij dat dit niet algemeen bekend is. Bovendien, stelt Del Campo, heeft Londen zoveel te bieden, dat haar fabrieken over het hoofd gezien worden.²⁵⁹ Daarnaast vermeldt hij dat Londen op het moment dat hij de stad bezoekt al vijftig jaar gasverlichte straten heeft.²⁶⁰

De industrie heeft volgens Del Campo ook invloed op de architectuur in de Britse hoofdstad. Zo zijn pleinen in de stad in de eerste plaats noodzakelijk om de ‘met rook en stikstof bezwangerde’ lucht af te voeren en is het mooie aanzien dat ze de stad geven bijzaak.²⁶¹ Wanneer de bewoners die met rook en stikstof bezwangerde lucht willen ontlopen, kunnen ze naar een van de vele parken. Over Hyde Park schrijft Del Campo bijvoorbeeld dat de bevolking daarheen wordt gelokt om van de frisse lucht te genieten die

²⁵⁴ Adama van Scheltema, *Vriendschaps-aandenken*, 225.

²⁵⁵ Adama van Scheltema, *Wat goeds ik in den vreemde zag*, 144.

²⁵⁶ Adama van Scheltema, *Wat goeds ik in den vreemde zag*, 172.

²⁵⁷ Van den Gheijn, ‘Herinneringen aan Londen’, 189.

²⁵⁸ Van Alphen, *Reisverhalen en indrukken uit Ierland*, 138.

²⁵⁹ Del Campo, *De wereldtentoonstelling in de hoofdstad Londen*, 46.

²⁶⁰ Del Campo, *De wereldtentoonstelling in de hoofdstad Londen*, 16.

²⁶¹ Del Campo, *De wereldtentoonstelling in de hoofdstad Londen*, 85.

in de stad 'door de fabrieken, den Teems en de ophooping van drie miljoen menschen zeer bedorven is'.²⁶²

Adama van Scheltema schrijft weinig over de gevolgen van de industriële revolutie in Londen, maar merkt wel op dat hij blij is dat het Crystal Palace als 'verkwikkingsplaats' bestaat in een stad als Londen, die hij hier omschrijft als 'een monsterklomp van berookte en onoogelijke woningen'.²⁶³ Wanneer hij in 1863 in de trein van Shrewsbury naar Londen zit, reflecteert Adama van Scheltema op wat hij ziet:

*Nu toch liep de weg door een paradijs van onafzienbare buitengoederen met hunne statige plantsoenen en vruchtbare landsdouwten, maar om op eens plaats te maken voor de barste woestenij, waarin het oog tusschen bergen uitgebrand ijzererts slechts een heirleger rookende en vlammende monsterschoorsteenen ontdekte, wier stof en vuil, na den pas ontvangen indruk van het vriendelijkste lenteschoon, het oord volkomen walgelijk maakte. Toch moest een kalmer nadenken anders doen oordeelen bij de berekening der nutte schatten, die uit dien zoo drukkenden rookdamp voor de wereld te voorschijn traden.*²⁶⁴

Veel enthousiasme voor de industrie spreekt hier niet uit, al beseft Adama van Scheltema wel hoe belangrijk de industrialisatie is voor de (financiële) ontwikkeling van het land. Hoe groot de rol van de industrie was komt in één van de bijlagen van Adama van Scheltema's verslagen naar voren. In *Vriendschaps-aandenken* is een vertaling van een traktaat opgenomen dat werd uitgegeven door de Schotse Temperance League. Hierin worden de kosten van drankmisbruik in perspectief geplaatst door ze meermaals te vergelijken met de industrie. Zo kost het drankgebruik van de Engelsen volgens dit traktaat jaarlijks drie keer zo veel als de opbrengst van de Britse spoorwegen. Het bedrag wat de Engelsen jaarlijks spenderen aan drank is bovendien het dubbele van wat het land per jaar verdient aan hun kolen- en ijzerproductie.²⁶⁵ In dit traktaat wordt ook de gemiddelde levensduur in Engeland – slechts 34 jaar – besproken. Hoewel drankmisbruik daar volgens de

²⁶² Del Campo, *De wereldtentoonstelling in de hoofdstad Londen*, 63.

²⁶³ Adama van Scheltema, *Vriendschaps-aandenken* 26.

²⁶⁴ Adama van Scheltema, *Wat goeds ik in den vreemde zag*, 171.

²⁶⁵ Adama van Scheltema, *Vriendschaps-aandenken*, 43.

auteurs een rol in speelt, worden ook 'onreinheid, gebrek aan verse lucht, slechte woningen en overbevolkte steden' genoemd.²⁶⁶

Wanneer van Alphen in 1867 door Engeland reist, schrijft hij niet over de industrialisatie in Londen, maar wel over Sheffield en Manchester. Over Sheffield schrijft hij dat er een 'droevige waas' over de stad is verspreid, en dat alleen al bij het passeren van de stad de reukorganen onaangenaam worden aangetast. Bovendien was Sheffield kort daarvoor berucht geworden vanwege een aantal moorden die daar waren gepleegd. Van Alphen verzekert zijn lezers: 'in zulk eene stad, zoudt ge uw leven niet zeker zijn, en nog gevaar lopen, aan het *spleen* weg te kwijnen'.²⁶⁷ Over Manchester is Van Alphen minder negatief, maar toch ook verre van enthousiast. De rook en stoom kondigen de stad al aan, en ze zien de stad slechts door een 'nevelachtige waas'. Toch erkent Van Alphen wel dat de stad veel te bieden heeft, maar dat er geen tijd is om die op deze reis te bezoeken.²⁶⁸

Van den Gheijn hoort de industrie al bij het naderen van Londen: 'van alle zijden klonk mij het gehamer op de scheepswerven en de werking der machines in de tallooze fabrieken te gemoet'.²⁶⁹ Voor Van den Gheijn heeft de industrie ook het uitzicht in de stad verpest. Hij bezoekt het monument ter nagedachtenis aan de grote brand van Londen en schrijft dat het uitzicht hem op veel plekken wordt ontnomen door de dikke rookpluimen van de fabrieken.²⁷⁰ Toch noemt hij het uitzicht vanaf het monument onbeschrijfelijk schoon, en schrijft hij dat het in natuurgezichten alles overtrof wat hij tot dan toe had gezien.²⁷¹

Over de armoede die het gevolg is van de snelle industrialisatie van Engeland schrijft vooral Van den Gheijn uitgebreid. Hij vertelt zijn lezer dat een bezoek aan Londen te eenzijdig is als niet ook Whitechapel (een van de armste wijken in het oosten van Londen) wordt bezocht, waar misdaad en armoede hand in hand gaan.²⁷² De huizen in Whitechapel hebben soms papier in plaats van glas in hun vensters, en in de nauwe straten ligt vuil 'van allen mogelijken aard' opgestapeld waardoor besmettelijke ziekten worden gekweekt die

²⁶⁶ Adama van Scheltema, *Vriendschaps-aandenken*, 48.

²⁶⁷ Van Alphen, *Reisverhalen en indrukken uit Ierland*, 17.

²⁶⁸ Van Alphen, *Reisverhalen en indrukken uit Ierland*, 19.

²⁶⁹ Van den Gheijn, 'Herinneringen aan Londen', 188.

²⁷⁰ Van den Gheijn, 'Herinneringen aan Londen', 213.

²⁷¹ Van den Gheijn, 'Herinneringen aan Londen', 213.

²⁷² Van den Gheijn, 'Herinneringen aan Londen', 212.

‘als onverbiddelijke doodengelen’ door de wijk gaan.²⁷³ Van den Gheijn is verbaasd dat in een land dat in materieel opzicht zo machtig is en waar het aan bronnen van welvaart niet ontbreekt, toch armoede op deze schaal heerst.²⁷⁴

Pieter Johannes Muller is bijzonder geïnteresseerd in de Londense achterbuurten en de sociale onrust en ellende die hij daar ziet. Hij probeert dan ook via connecties bij Scotland Yard – het hoofdkwartier van de Metropolitan Police – toegang te verkrijgen tot de buurten St. Giles en Seven Dials. De hoofdcommissaris van de politie vertelt hem echter dat daar tegenwoordig niks bijzonders meer te zien is, omdat er grote en brede straten zijn aangelegd. Als men ellende en misdaad wil zien, kun je volgens deze man beter terecht in Rotterdam of Amsterdam.²⁷⁵ Later in zijn verslag beaamt Muller dat St. Giles inderdaad niet meer zo berucht is als vroeger, en ‘door voortdurende aanraking met het beschaafde Westen hare beruchtheid, maar daardoor voor het oogenblik ook hare belangwekkendheid’ heeft verloren.²⁷⁶ In plaats van St. Giles kiest Muller er dan ook voor om St. Georges te bezoeken. In dit gedeelte van de stad sluit de politie ‘zoo zij er al komt’ zijn ogen, en Muller beschrijft de onreinheid in deze wijk als onvoorstelbaar:

*in die enge straten en stegen, waarin het van poelen en plassen wemelt, kruipen in lompen gehulde kinderen over den grond, en gapen groote meisjes met loshangende haren, bloote voeten en bloote beenen, de borst nauwelijks met een of anderen lap bedekt, ons met een schuwen en verwilderden blik aan.*²⁷⁷

Hoewel Muller erkent dat ook zijn wijk in Rotterdam rondom de Zandstraat armoede en ellende kent, valt dat in het niet bij wat hij in de achterbuurten van Londen ziet.²⁷⁸

In 1869 bezoekt Van Alphen het Crystal Palace in Sydenham. Interessant is dat daar de industrie als bezienswaardigheid wordt ingezet. Van Alphen schrijft over een in een rots uitgehold vertrek dat een loodmijn uit Derbyshire voor moet stellen.²⁷⁹ In zijn verslag over

²⁷³ Van den Gheijn, ‘Herinneringen aan Londen’, 212.

²⁷⁴ Van den Gheijn, ‘Herinneringen aan Londen’, 212.

²⁷⁵ Muller, *Een bezoek in de achterbuurten van Londen*, 5.

²⁷⁶ Muller, *Een bezoek in de achterbuurten van Londen*, 17. Met ‘het Westen’ doelt Muller op het rijke westelijke gedeelte van de stad.

²⁷⁷ Muller, *Een bezoek in de achterbuurten in Londen*, 17.

²⁷⁸ Muller, *Een bezoek aan de achterbuurten in Londen*, 31.

²⁷⁹ Van Alphen, *de Normandische of Kanaal-eilanden Jersey en Guernsey*, 7.

de reis uit 1874 schrijft Van Alphen maar weinig over de industrie. Wel deelt hij in de trein de wagon met een boerin die een ‘gezond en frisch’ gezicht heeft, waaraan Van Alphen kan zien dat ze niet in een mufte stad, maar op het platteland woont.²⁸⁰

3.5 Architectuur

Del Campo is onder de indruk van de hangbruggen over de Theems en de brede straten en pleinen. De afstand tussen de huizen aan weerszijden van het bekende City Road in Noord-Londen bedraagt maar liefst 42 el, in vergelijking waarmee de Kalverstraat in Amsterdam niet meer is dan een steegje.²⁸¹ De brede Londense straten hebben daarnaast ook nog eens brede trottoirs voor de voetgangers, en Del Campo lijkt enigszins verbaasd te zijn dat voetgangers zich dus ook vrijwel uitsluitend op de trottoirs begeven, en niet op straat.²⁸²

Andere architectonische hoogstandjes zijn volgens hem het Trafalgar Square (‘een der schoonste gezigtpunten van de stad’), het nieuwe parlamentsgebouw (‘voorzeker de schoonste voortbrengselen van bouwkunde’) en het theater in Covent Garden (‘een sieraad van bouwkunde’).²⁸³ Toch is het niet alleen maar positiviteit wat de klok slaat. Over Buckingham Palace zegt Del Campo dat het gebouw in zijn architectuur maar ‘weinig schoons’ bevat.²⁸⁴ Van Alphen is een andere mening over Buckingham Palace toegedaan: hij schrijft juist dat het paleis een vorstelijk aanzien heeft en ‘overwaardig is, om door eene groote mogendheid bewoond te worden’.²⁸⁵ Nog negatiever dan over Buckingham Palace is Del Campo over de Thames tunnel. Deze werd aangelegd tussen 1825 en 1843 en was de eerste met succes aangelegde tunnel onder een bevaarbare rivier. Del Campo’s problemen beginnen al met de weg ernaartoe, die hij ‘zeer onaangenaam’ vindt. Bovendien verdwaalt hij op weg naar de ingang. Del Campo merkt dan ook op dat er vast wel een betere weg naar de tunnel aangelegd zou zijn als die in het rijke westelijke gedeelte van de stad zou zijn gelegen, maar dat is iets waar ‘in de buurt der handelsbeweging’ niet aan wordt gedacht.²⁸⁶ In Del Campo’s reisgids wordt de tunnel gepresenteerd als een soort bazar waarin zich

²⁸⁰ Van Alphen, *Dagboek met aantekeningen van een vierden togt naar Londen*, 5.

²⁸¹ Del Campo, *De wereldtentoonstelling in de hoofdstad Londen*, 18.

²⁸² Del Campo, *De wereldtentoonstelling in de hoofdstad Londen*, 16.

²⁸³ Over Trafalgar Square zie Del Campo, *De wereldtentoonstelling in de hoofdstad Londen*, 85. Over de parlamentshuizen zie Del Campo, *De wereldtentoonstelling in de hoofdstad Londen*, 90. Over Covent Garden zie Del Campo, *De wereldtentoonstelling in de hoofdstad Londen*, 133.

²⁸⁴ Del Campo, *De wereldtentoonstelling in de hoofdstad Londen*, 67.

²⁸⁵ Van Alphen, *Londen, zijne omstreken en het eiland Wight*, 6.

²⁸⁶ Del Campo, *De wereldtentoonstelling in de hoofdstad Londen*, 113-114.

allerlei winkels bevinden, maar die glorie is inmiddels lang vergaan. In de tunnel bevinden zich nu slechts nog wat winkeltjes waar afbeeldingen van de tunnel te verkrijgen zijn, in Del Campo's woorden 'de kwijnende overblijfselen dezer bazar'.²⁸⁷ Net als over Buckingham Palace zijn Del Campo en Van Alphen het ook over de Thames Tunnel niet eens. Van Alphen schrijft dat de afdaling vreemd voelt, maar lijkt dit positief te bedoelen; de gedachte 'dat dit alles een werk is van mensen,..... dat het ontwerp uit een menschenbrein voortkwam, doet duizelen.....'²⁸⁸ Del Campo zet tevens zijn vraagtekens bij de hoeveelheid geld die de Engelsen aan architectuur uitgeven. Hij bezoekt het parlamentsgebouw en vindt de inrichting van de zalen prachtig, maar vraagt zich wel af waarom er in Londen zoveel geld aan gebouwen wordt uitgegeven, terwijl de staatsschuld zo hoog is.²⁸⁹

Adama van Scheltema schrijft over de gevolgen die de bevolkingsgroei voor de architectuur in Londen heeft gehad. De nieuwe straten met mooie huizen zijn volgens hem juist in de buurten aangelegd die vroeger het armst waren, waardoor 'de prachtigsten en de haveloozen' nu burens zijn geworden: nu liggen 'achter huizen als paleizen de duizende krotten, die zelfs voor dieren ongeschikt moesten gerekend worden'.²⁹⁰ De suburbanisatie was ten tijde van Adama van Scheltema's bezoeken inderdaad nog niet erg op gang gekomen en ook de arme arbeiders woonden nog in het stadscentrum. Pas met de invoering van de *workmen's trains* in 1865 zou dit langzaamaan veranderen.

Tijdens zijn bezoek aan het British Museum is Adama van Scheltema onder de indruk van de architectuur van de leeszaal, die met haar enorme koepel in 'behagelijkheid, pracht en gemak alles vereenigde, wat eene leesinrichting aantrekkelijk kan maken'.²⁹¹

Hoewel Adama van Scheltema in het verleden met plezier door een lege St. Paul's Cathedral heeft gewandeld, leert hij tijdens zijn bezoek in 1863 dat het voor een echte kerkdienst maar weinig geschikt is – iets wat hij al had vermoed.²⁹² Er zouden volgens hem wel 3000 zangers nodig zijn om met hun stem de ruimte te kunnen vullen en bovendien zijn de preken van de geestelijken maar moeilijk te volgen. Adama van Scheltema's oordeel – ongetwijfeld beïnvloed door zijn ervaring als predikant – is dan ook dat welsprekendheid en

²⁸⁷ Del Campo, *De wereldtentoonstelling in de hoofdstad Londen*, 116.

²⁸⁸ Van Alphen, *Londen, zijne omstreken en het eiland Wight*, 8.

²⁸⁹²⁸⁹ Del Campo, *De wereldtentoonstelling in de hoofdstad Londen*, 92.

²⁹⁰ Adama van Scheltema, *Vriendschaps-aandenken* 144-145.

²⁹¹ Adama van Scheltema, *Wat goeds ik in den vreemde zag*, 215.

²⁹² Adama van Scheltema, *Wat goeds ik in den vreemde zag*, 204.

de St. Paul's kerk onmogelijk samen kunnen gaan.²⁹³ Van Alphen is minder kritisch. Hij schrijft dat de eenvoudige bouwstijl en het gebrek aan ornamenten de kerk juist iets statigs geven dat hem raakt. Wel vindt hij het jammer dat er rondom St. Paul's zoveel bebouwing is; van buitenaf zijn de Nôtre Dame en de Dom in Antwerpen veel mooier om te zien.²⁹⁴

Van Alphen bewondert de Regent Street, en schrijft dat Londen daar op zijn mooist is:

*de welgevormde bogt waarin de huizen hier gebouwd zijn, het indrukwekkend geheel van huizen als paleizen, de menigte van rytuigen en van voetgangers op de breede trottoirs, de weelderig versierde magazijnen aan weêrszijden met hunne uitgestalde schatten, dit alles was iets onbeschrijfelijk grandiose.*²⁹⁵

In 1869 is Van Alphen overigens nog even enthousiast over Regent Street en schrijft hij dat de 'fashionable drukte' die men daar kan zien uniek is.²⁹⁶ Ook over de Houses of Parliament is Van Alphen enthousiast en hij noemt deze 'boven beschrijving prachtig'.²⁹⁷

Wanneer Van Alphen in 1869 met zijn zwager Londen bezoekt, is die voor het eerst in de Britse hoofdstad. Van Alphen schrijft dat zijn zwager onder de indruk is van het 'grootsch voorkomen' van de gebouwen en straten in de stad.²⁹⁸ De Thames Embankments, de nieuw aangelegde kades langs de oever van de Theems, zijn kort voor Van Alphen's bezoek in 1869 voltooid, en hij schrijft dan ook dat de oevers vergeleken met vroeger flink verfraaid zijn.²⁹⁹ De voorgevel van de Guildhall of the City of London kan Van Alphen, net als de oude oevers van de Theems, niet bekoren. De oude voorgevel van het gebouw was vernield bij de brand in 1666 en vervangen door een 'onaanzienlijk front'. Gelukkig voor Van Alphen zal de gevel binnenkort worden vervangen door een nieuwe, 'meer waardige façade'.³⁰⁰

In 1874 bewondert Van Alphen opnieuw de Thames Embankments. Hij is hiervan erg onder de indruk en kan zich nauwelijks voorstellen dat men er in was geslaagd die 'vuile, onoogelijke boorden van de rivier' in zo iets moois te veranderen.³⁰¹ Naar aanleiding van de

²⁹³ Adama van Scheltema, *Wat goeds ik in den vreemde zag*, 204.

²⁹⁴ Van Alphen, *Londen, zijne omstreken en het eiland Wight*, 17.

²⁹⁵ Van Alphen, *Londen, zijne omstreken en het eiland Wight*, 13.

²⁹⁶ Van Alphen, *de Normandische of Kanaal-eilanden Jersey en Guernsey*, 18.

²⁹⁷ Van Alphen, *Londen, zijne omstreken en het eiland Wight*, 24.

²⁹⁸ Van Alphen, *de Normandische of Kanaal-eilanden Jersey en Guernsey*, 5.

²⁹⁹ Van Alphen, *de Normandische of Kanaal-eilanden Jersey en Guernsey*, 167.

³⁰⁰ Van Alphen, *de Normandische of Kanaal-eilanden Jersey en Guernsey*, 145.

³⁰¹ Van Alphen, *Dagboek met aantekeningen van een vierden togt naar Londen*, 28-29.

brug over het Hollands Diep die Van Alphen op weg naar Engeland passeert – op dat moment de langste brug van Europa – stelt hij overigens dat Nederlanders wat het maken van bruggen betreft voor niemand onder doen.³⁰²

Over Trafalgar Square schrijft van Alphen dat het niet kan wedijveren met de Place de la Concorde in Parijs, maar dat het plein voor de Engelsen vanwege Nelsons roemrijke herinnering altijd wel belangrijk zal blijven.³⁰³

3.6 Het Britse volk

3.6.1 Ondernemend maar onverschillig

Del Campo schrijft over de Britten dat ze ‘zeer voorkomend’ lijken te zijn.³⁰⁴ Verder begeven ze zich graag in de buitenlucht, wat hem verstandig lijkt.³⁰⁵ Het valt hem op dat de Engelsen soms wat onverschillig zijn: hij hoort ze nooit zingen of fluiten.³⁰⁶ Dit botst echter met zijn bevindingen bij de Derby paardenraces, waar hij zich ergert aan de ongegeneerdheid van de Engelsen die elkaar voortdurend uit de weg duwen.³⁰⁷ Del Campo schrijft daarnaast over de Engelse ondernemingsgeest, die ‘trotsche werken in Engeland doet ontstaan en in alle handelingen van het Engelsche volk doorstraalt, die niet terug deinst voor alle werken, die slechts in de verte een nuttigen invloed kunnen uitoefenen, die voor geene opoffering of moeiten stilstaat, maar zich trotsch verheft, wijzende op de groote werken, die in hun land uitgevoerd zijn of worden’.³⁰⁸

Toch maakt Del Campo ook een kritische opmerking over de aard van het Britse volk. Hij schrijft over een aanvaring die hij ooit had met een Engelsman die hij in Nederland zag, die hem vertelde dat de constructie van de Nederlandse windmolens niet erg praktisch was. Del Campo stoort zich hieraan, en schrijft dat de man vast onvoldoende tijd in Nederland had doorgebracht om de zaken te kunnen zien waarin de Nederlanders voorlopen op de Engelsen, zoals de inpoldering van de Haarlemmermeer.³⁰⁹ Ook aan de grote hoeveelheid

³⁰² Van Alphen, *Dagboek met aantekeningen van een vierden togt naar Londen*, 3-4.

³⁰³ Van Alphen, *Dagboek met aantekeningen van een vierden togt naar Londen*, 30. Op Trafalgar Square staat een zuil ter nagedachtenis aan zeeheld Horatio Nelson.

³⁰⁴ Del Campo, *De wereldtentoonstelling in de hoofdstad Londen*, 15.

³⁰⁵ Del Campo, *De wereldtentoonstelling in de hoofdstad Londen*, 4-5.

³⁰⁶ Del Campo, *De wereldtentoonstelling in de hoofdstad Londen*, 40.

³⁰⁷ Del Campo, *De wereldtentoonstelling in de hoofdstad Londen*, 153.

³⁰⁸ Del Campo, *De wereldtentoonstelling in de hoofdstad Londen*, 125-126.

³⁰⁹ Del Campo, *De wereldtentoonstelling in de hoofdstad Londen*, 52.

‘slechte’ of ‘gevallen’ vrouwen in Engeland stoort Del Campo zich, en hij schrijft dat men in Engeland zozeer aan dronken mensen gewend is, dat men nauwelijks acht slaat op laveloze vrouwen, een schouwspel dat zich volgens Del Campo op het vasteland van Europa niet voordoet.³¹⁰

Interessant is dat Del Campo zijn ideeën over het volk loskoppelt van zijn gedachten over de Britse regering. Zo schrijft hij dat het Engelse volk vredesgezind is en vijandig staat tegenover alle interventies waarmee de regering ‘den engelschen trots tracht te verhoogen’.³¹¹ Over die interventies is Del Campo bijzonder kritisch. Hij meent dat het bezit van de Engelse koloniën het land niets oplevert, en dat de toenemende beschaving in deze landen het op den duur onmogelijk zal maken de bevolking onder de duim te houden. Voor de Engelse handel is dat volgens Del Campo overigens geen probleem. De bevrijding van de gekoloniseerde volken zal de handel alleen maar ten goede komen.³¹² Ook Adama van Scheltema is kritisch over het bezit van koloniën: ‘Schatten zonder moeite en soms met toeschroeijing van hart en geweten door een beperkt deel der inwoners verkregen, zooals dit tot nu toe in alle koloniën bezittende landen plaats vond, kunnen eene natie niet verheffen, maar zijn reeds meer dan eene tot een kanker en ondergang geworden’.³¹³ Van Eeden, daarentegen, schrijft naar aanleiding van de koloniale en Indische tentoonstelling in 1886 dat Nederland haar koloniën juist méér moet gaan waarderen, in verband met de onzekere vooruitzichten voor de Nederlandse landbouw en nijverheid.³¹⁴ Sterker nog, volgens van Eeden is het enige wat de waardigheid en nationale kracht van Nederland kan handhaven een ‘onophoudelijke zorg voor, en goed gebruik van’ de koloniën.³¹⁵ Ook Muller maakt een zijdelingse waarderende opmerking voor het bezit van koloniën. Hij is kritisch over de inkomsten die Engeland verkrijgt uit alcohol- en opiumverbruik, en zegt dat dit jammer is voor een land als Engeland, ‘dat overigens niet het minste is, wat het besturen van koloniën aangaat’.³¹⁶ Tussen de regels door is ook bij Van Alphen waardering voor de koloniën waar te nemen. Hij bezoekt het diorama in Regentstreet, om daar ‘in gedachten,

³¹⁰ Del Campo, *De wereldtentoonstelling in de hoofdstad Londen*, 73.

³¹¹ Del Campo, *De wereldtentoonstelling in de hoofdstad Londen*, 93.

³¹² Del Campo, *De wereldtentoonstelling in de hoofdstad Londen*, 93.

³¹³ Adama van Scheltema, *Wat goeds ik in den vreemde zag*, 52.

³¹⁴ Van Eeden, ‘De Colinderies’, 16.

³¹⁵ Van Eeden, ‘De Colinderies’, 32.

³¹⁶ Muller, *Een bezoek in de achterbuurten van Londen*, 29.

eene reis naar Indië en Australië mee te maken'.³¹⁷ Op deze denkbeeldige reis wordt ook Batavia aangedaan, 'dat gelukkig nog in ons bezit is en de parel van de Oost-Indiën genoemd wordt'.³¹⁸

Adama van Scheltema schrijft dat Nederlanders vooral op het gebied van feestelijke plechtigheden nog wat kunnen leren van de Engelsen. Jaarfeesten in Engeland zijn volgens Adama van Scheltema echte feesten, terwijl ze in Nederland maar al te vaak 'een vergadering met taaije deliberatiën' zijn.³¹⁹ Ook de beleefdheid van de Britse politieagenten wordt door Adama van Scheltema bewonderd en hij schrijft dat er niet één agent was die hem niet op de 'allervriendelijkste wijze' hielp. Daarnaast valt het hem op dat de Engelse politie altijd op steun van het volk kan rekenen, iets wat in Nederland volgens hem wel anders is.³²⁰ In het voorwoord van *Wat goeds ik in den vreemde zag* schrijft Adama van Scheltema dat hij overal zeer hartelijk en gastvrij is ontvangen.³²¹ Daarnaast uit hij zijn bewondering voor de in 1861 overleden Prins Albert. Toen die in Edinburgh een stuk natuur wilde bebouwen dat de bewoners liever ongerept lieten, was hij 'onbekrompen en verstandig genoeg om te erkennen, dat de kinderen des lands de zaak beter hadden ingezien dan hij'.³²²

Ook Van Den Gheijn schrijft over zijn ervaringen met de Britten. Op de boot ziet hij al dat een aantal van zijn medereizigers Engels zijn, nog voor ze hun mond ook maar hebben geopend: 'het fiere in hun blik' en 'terugstootende in houding en gebaren' verraadt hun landsaard.³²³ Daarnaast valt het hem op er in Engeland zo weinig wordt gerookt, iets wat hij maar liefst twee keer in zijn verslag opmerkt.³²⁴

Frederik van Eeden is aangenaam verrast door de houding van het Britse publiek op de koloniale tentoonstelling. Zelfs 'het geringe volk' heeft in Engeland niet dat schreeuwerige en uitdagende wat hem in Nederlandse grote steden vaak stoort. Van Eeden schrijft zelfs dat als het fatsoen zou verdwijnen, Engeland hiervan het laatste bolwerk zou zijn.³²⁵

³¹⁷ Van Alphen, *Londen, zijne omstreken en het eiland Wight*, 27.

³¹⁸ Van Alphen, *Londen, zijne omstreken en het eiland Wight*, 28.

³¹⁹ Adama van Scheltema, *Vriendschaps-aandenken*, 14-15.

³²⁰ Adama van Scheltema, *Vriendschaps-aandenken*, 115-116.

³²¹ Adama van Scheltema, *Wat goeds ik in den vreemde zag*, IV.

³²² Adama van Scheltema, *Wat goeds ik in den vreemde zag*, 99.

³²³ Van den Gheijn, 'Herinneringen aan Londen', 186.

³²⁴ Van den Gheijn, 'Herinneringen aan Londen', 203.

³²⁵ Van Eeden, 'De Colinderies', 6.

Van Alphen schrijft over de zonderlinge aard van het Engelse volk. Wanneer hij in een *dining room* is, valt het hem op hoe hoog de zitbanken zijn. Zijn verklaring hiervoor is dat de Engelsen ook in de eetzaal vrij willen zijn, en niet willen weten wie zich met hen in de ruimte bevindt.³²⁶ Op zijn reis in 1874 valt het hem wederom op dat de Engelsen niet erg sociaal zijn, en al helemaal niet wanneer ze op reis zijn. Volgens Van Alphen mogen ze in dat opzicht – net als de Nederlanders – een voorbeeld nemen aan de Fransen en Duitsers.³²⁷

3.6.2 De Britse keuken

Over de Britse keuken schrijft Del Campo dat er maar weinig aardappelen en brood gegeten worden, maar des te meer vlees: soms wel bij alle drie de maaltijden.³²⁸ Daarnaast vermeldt hij dat in Engeland maar weinig ‘rinse’ (aangenaam zure) producten worden gebruikt.³²⁹

Van den Gheijn verbaast zich over de verschillen tussen de Nederlandse en Engelse definitie van ‘thee drinken’, een gebruik waar in Engeland veel meer eten bij komt kijken.³³⁰ Op de boot heeft Van den Gheijn moeite om de Engelse roast beef naar binnen te krijgen, en hij schrijft dan ook dat het ‘zouteloos praeparaat’ hem niet kan smaken.³³¹ Ook in het kristallen paleis in Sydenham is Van den Gheijn niet blij met wat hem wordt voorgeschoteld: ‘ik herinner mij nog dien reusachtigen aardappel met zijn laffen smaak; dien zouteloozen roastbeef met snijboonen, enkel in water afgekookt en de pale-ale, die mij uit een zilveren schenkan werd geschonken, en alhoewel geen gastronom van beroep, kwam ik ook hier wederom tot de overtuiging, dat nergens rozen zonder doornen bloeien’.³³²

3.7 Britse cultuur en bezienswaardigheden

Als een echte toerist gaat Del Campo de Londense bezienswaardigheden af. Hij bezoekt St. Paul’s Cathedral, die op hem veel indruk maakt.³³³ Ook de dierentuinen in Regent’s Park, die volgens hem beter zijn dan die van Brussel en Amsterdam, en het museum van Madame

³²⁶ Van Alphen, *Londen, zijne omstreken en het eiland Wight*, 5.

³²⁷ Van Alphen, *Dagboek met aantekeningen van een vierden togt naar Londen*, 12.

³²⁸ Del Campo, *De wereldtentoonstelling in de hoofdstad Londen*, 5-6.

³²⁹ Del Campo, *De wereldtentoonstelling in de hoofdstad Londen*, 62.

³³⁰ Van den Gheijn, ‘Herinneringen aan Londen’, 186.

³³¹ Van den Gheijn, ‘Herinneringen aan Londen’, 186.

³³² Van den Gheijn, ‘Herinneringen aan Londen’, 202.

³³³ Del Campo, *De wereldtentoonstelling in de hoofdstad Londen*, 9.

Tussauds worden met een bezoekje vereerd.³³⁴ Daarnaast bezoekt Del Campo de Tower of Londen, die volgens hem door iedereen die niet in Londen woont, wordt bezocht.³³⁵ De enige bezienswaardigheid waar Del Campo minder enthousiast over lijkt, is het British Museum; hij bezoekt liever de Polytechnische galerij.³³⁶ Deze galerij wordt ook door Van Alphen bezocht die schrijft dat hij zeer voldaan is met wat hij aldaar heeft gezien.³³⁷

Het absolute hoogtepunt van de bezienswaardigheden die Londen te bieden heeft lijkt voor Del Campo het Crystal Palace te zijn dat in 1851 ter gelegenheid van de eerste wereldtentoonstelling werd gebouwd. Hij noemt dit gebouw het schoonste dat Engeland te bieden heeft en benadrukt dat dit 'paleis, waarin kunst en natuur zich vereenigen en eerstgenoemde wedijvert, de laatste nabij te komen' een grote natie waardig is.³³⁸ Alles wat de kunst, smaak en natuur de mens te bieden heeft, is volgens Del Campo in het gebouw verenigd.³³⁹ Hij eindigt zijn beschrijving van het Crystal Palace met een aanbeveling aan zijn lezer om vooral het door hem geschreven werkje getiteld *Le Palais de Cristal à Sydenham* te lezen.³⁴⁰ In 1867 bezoekt ook Van Alphen het Crystal Palace. Alleen daarvoor is het al de moeite waard om naar Londen te komen:

*om zijne overschoone ligging op eene hoogte, van waar het de geheele omgeving beheerscht: (...) om zijn bouw, zijn grootschen en eleganten aanleg, zijne fonteinen en waterwerken, zijne tentoongestelde vóórwereldlijke dieren, (...) om zijne, uit de gansche wereld op 't gebied van natuur, nijverheid, kunst en oudheden tentoongestelde schatten, (...) dat om dat alles als een onovertroffen gewrocht van de 19^e eeuw, eenig in zijn soort mag worden genoemd.*³⁴¹

³³⁴ Over de dierentuin zie Del Campo, *De wereldtentoonstelling in de hoofdstad Londen*, 23-25. Over het museum van Madam Tussauds zie Del Campo, *De wereldtentoonstelling in de hoofdstad Londen*, 26-33.

³³⁵ Del Campo, *De wereldtentoonstelling in de hoofdstad Londen*, 118-124

³³⁶ Del Campo, *De wereldtentoonstelling in de hoofdstad Londen*, 98-102.

³³⁷ Van Alphen, *Londen, zijne omstreken en het eiland Wight*, 27.

³³⁸ Del Campo, *De wereldtentoonstelling in de hoofdstad Londen*, 125-126.

³³⁹ Del Campo, *De wereldtentoonstelling in de hoofdstad Londen*, 126.

³⁴⁰ Del Campo, *De wereldtentoonstelling in de hoofdstad Londen*, 128. Zie J.W. del Campo, *Le Palais de Cristal à Sydenham, près de Londres* (Den Haag 1861).

³⁴¹ Van Alphen, *Reisverhalen en indrukken uit Ierland*, 293.

Het Kensington Museum (tegenwoordig het Victoria & Albert museum) wordt door Del Campo om niet nader gespecificeerde redenen niet bezocht.³⁴² Ook de National Gallery wordt door del Campo niet bezocht omdat dit museum gesloten is wanneer hij daar langskomt; dit is volgens Del Campo de voornaamste reden dat hij tijdens zijn verblijf bijna geen enkel schilderij zag.³⁴³ Het Kensington Museum wordt in 1869 door Van Alphen bezocht. Van buiten vindt hij het 'alles behalve indrukwekkend'.³⁴⁴ De collectie is echter wel waardevol en divers, en Van Alphen geeft een korte beschrijving van de zes afdelingen waarbij hij vooral ingaat op de geologische voorwerpen in het museum.

Del Campo maakt nog een aantal andere culturele uitstapjes. Hij bezoekt de danszaal in het casino in de Holborn-sstraat, die volgens hem niet erg smaakvol is versierd en in het niet valt in vergelijking met de danszalen in Parijs.³⁴⁵ Van Alphen bezoekt het Italian Opera House in Covent Garden en is ook al niet enthousiast over de zaal. De verlichting voldoet niet aan zijn verwachtingen en ook de loges en de versiering van de zaal kunnen hem niet bekoren; de opera zelf bevalt hem echter zeer goed.³⁴⁶ Over de markt in Covent Garden is Van Alphen enthousiaster. Hij noemt deze 'met glas overdekte en met gaz verlichte' markt 'zeer curieus'.³⁴⁷ 'Verbeeld u een tal van allerlei vruchten, zoo als wij ze uit ons Westland kennen: als heerlijke druiven, voorts meloenen, aardbeziën en ananassen in menigte; dit een en ander geplaatst op de voordeeligste wijze en dan die beweging van eene wemelende schare van koopers'.³⁴⁸

De auteurs bezoeken ook een aantal van de vele parken die Londen rijk is. Del Campo bezoekt Green Park en St. James's park en noemt daarnaast Regent's Park een 'heerlijke wandelplaats'.³⁴⁹ Ook Hyde Park wordt bezocht, dat volgens Del Campo door anderen wordt beschreven als een van de mooiste parken van Londen, zoals je die nergens anders in Europa kan vinden.³⁵⁰ Adama van Scheltema schrijft niet veel over de Londense parken, maar merkt

³⁴² Del Campo geeft de lezer wel een korte beschrijving van het museum. Zie Del Campo, *De wereldtentoonstelling in de hoofdstad Londen*, 67.

³⁴³ Del Campo, *De wereldtentoonstelling in de hoofdstad Londen*, 86.

³⁴⁴ Van Alphen, *de Normandische of Kanaal-eilanden Jersey en Guernsey*, 151.

³⁴⁵ Del Campo, *De wereldtentoonstelling in de hoofdstad Londen*, 38.

³⁴⁶ Van Alphen, *Londen, zijne omstreken en het eiland Wight*, 15-16.

³⁴⁷ Van Alphen, *Londen, zijne omstreken en het eiland Wight*, 12.

³⁴⁸ Van Alphen, *Londen, zijne omstreken en het eiland Wight*, 12.

³⁴⁹ Over Green Park en St. James's Park, zie Del Campo, *De wereldtentoonstelling in de hoofdstad Londen*, 66.

Over Regent's Park, zie Del Campo, *De wereldtentoonstelling in de hoofdstad Londen*, 23.

³⁵⁰ Del Campo, *De wereldtentoonstelling in de hoofdstad Londen*, 59.

wel op dat hij de Kew gardens heeft bezocht.³⁵¹ Ook Van Alphen brengt een bezoek aan de Kew Gardens en is zeer enthousiast: 'het zou moeilijk te bepalen zijn, wat in deze tuinen het meest te roemen is: den goeden smaak, waarmede de bloemperken met allerlei figuren zijn aangelegd, dan wel de zorg, die men aan bloemen en grasperken scheen te besteden.'³⁵² Ook Van den Gheijn schrijft niet uitgebreid over de parken die hij bezoekt. Hij schrijft dat ze allemaal op elkaar lijken, maar dat hij ze wel mooi vindt – mooier dan de Franse.³⁵³

Wanneer Del Campo over de wereldtentoonstelling schrijft, komt zijn vaderlandse trots naar voren. Hij schrijft dat de grote hoeveelheid schilderijen van de Hollandse meesters die in de Britse hoofdstad kunnen worden gezien, een bewijs is van hoezeer deze kunst ook in Engeland wordt gewaardeerd. Hierdoor zal 'voorzeker onze roem bestendig blijven', iets waarop elke Nederlander trots zou moeten zijn.³⁵⁴ Ook op de Hollandse diamantslijpers moet men volgens Del Campo trots zijn: 'en wanneer Engeland ons in vele opzichten in zijn handel en nijverheid vooruit is gegaan, is de diamantslijperskunst een dier oude bedrijven, welke bij voorkeur in onze handen gebleven is.'³⁵⁵ Hoewel Adama van Scheltema tijdens zijn bezoek druk is met andere zaken, vindt hij toch tijd voor een vluchtig en oppervlakkig bezoek aan de wereldtentoonstelling, maar vanwege de oppervlakkigheid van zijn bezoek schrijft hij hier verder niet over.³⁵⁶

Adama van Scheltema lijkt veel bewondering te hebben voor de Britse schilder George Cruikshank, de bekende Britse karikaturist en boek-illustrator. Hij schrijft over het verschil tussen schrijvers en kunstenaars: terwijl een schrijver altijd een vertaler nodig heeft die zijn werk in het buitenland kan uitleggen, is kunst grenzeloos. Van die 'hoogbegaafden', zoals hij kunstenaars noemt, bezit Engeland in George Cruikshank 'een der meest bevoorregten, omdat zijn scheppend genie door de bezieling der reinste menschenliefde is geadeld'.³⁵⁷

In 1863 bezoekt Adama van Scheltema het museum van Madame Tussauds. Omdat hij zijn bezoek bij daglicht brengt, maken de 'zoo hoog door anderen geroemde' beelden op

³⁵¹ Adama van Scheltema, *Vriendschaps-aandenken*, 29.

³⁵² Van Alphen, *Londen, zijne omstreken en het eiland Wight*, 18.

³⁵³ Van den Gheijn, 'Herinneringen aan Londen', 212.

³⁵⁴ Del Campo, *De wereldtentoonstelling in de hoofdstad Londen*, 174.

³⁵⁵ Del Campo, *De wereldtentoonstelling in de hoofdstad Londen*, 194.

³⁵⁶ Adama van Scheltema, *Vriendschaps-aandenken*, 104.

³⁵⁷ Adama van Scheltema, *Vriendschaps-aandenken*, 12.

hem niet de verwachte indruk.³⁵⁸ Hoewel de wassen beelden hem teleurstellen – of misschien juist daarom – is hij wel aangenaam verrast door de andere zalen in het museum, waar niet alleen de relikwieën van Keizer Napoleon I te vinden zijn maar ook een aantal ‘ijsselijkheden’ zoals een guillotine die gebruikt was in de Franse revolutie.³⁵⁹ Diezelfde guillotine was gebruikt bij de terechtstelling van Lodewijk XVI en Marie Antoinette, wat voor Adama van Scheltema aanleiding was uit te roepen: ‘welk een tijdperk rees mij bij deze zoo verschillende overblijfselen voor den geest!’.³⁶⁰ Ook Van den Gheijn bezoekt het wassenbeeldenmuseum van Madame Tussauds en schrijft dat hij in eerste instantie dacht dat het om echte personen ging en pas enkele minuten later beseftte dat het om een collectie wassenbeelden ging.³⁶¹ Of dat echt het geval was of dat het hem een leuke toevoeging leek aan zijn verslag, is de vraag. Van Alphen bezoekt de wassenbeeldencollectie ook en is zeer enthousiast. Hij schrijft dat de zalen prachtig verlicht zijn en dat de beelden met kunst en smaak vervaardigd zijn.³⁶² De National Gallery maakt op Van Alphen minder indruk, en hij zegt dan ook dat dit gebouw zowel van buiten als van binnen niet erg fraai is.³⁶³

Hoewel Adama van Scheltema niet echt van musea houdt – ‘mij heeft het nooit kunnen behagen’ – bezoekt hij toch het British Museum, omdat hij zich beseft dat het bezoeken van zo’n museum voor velen een onmogelijk te vervullen levenswens is.³⁶⁴ Hij schrijft dat het zijn vaderlands gevoel goed deed dat, voor zover hij dat kon inschatten, er in de verzameling van het British Museum niets was dat niet ook gevonden kon worden in het Teylers museum in Haarlem.³⁶⁵ Van Alphen bezoekt het British Museum eveneens en schrijft dat dit museum het bezoek van de toerist meer dan waard is.³⁶⁶

In 1863 bezoekt Adama van Scheltema nog het Kensingtonmuseum, de dierentuin, en verscheidene parken, maar hij gebruikt de schrijfruimte die hij nog over heeft liever voor

³⁵⁸ Adama van Scheltema, *Wat goeds ik in den vreemde zag*, 197.

³⁵⁹ Adama van Scheltema, *Wat goeds ik in den vreemde zag*, 197.

³⁶⁰ Adama van Scheltema, *Wat goeds ik in den vreemde zag*, 197.

³⁶¹ Van den Gheijn, ‘Herinneringen aan Londen’, 214.

³⁶² Van Alphen, *Londen, zijne omstreken en het eiland Wight*, 22.

³⁶³ Van Alphen, *Londen, zijne omstreken en het eiland Wight*, 23.

³⁶⁴ Adama van Scheltema, *Wat goeds ik in den vreemde zag*, 207.

³⁶⁵ Adama van Scheltema, *Wat goeds ik in den vreemde zag*, 211-212.

³⁶⁶ Van Alphen, *Londen, zijne omstreken en het eiland Wight*, 39.

‘eene gewigtiger reismededeeling’: zijn bezoek aan mevrouw Bayly, die in Londen hard werkte om het evangelie te verspreiden en drankmisbruik en armoede tegen te gaan.³⁶⁷

Bij zijn bezoek aan de Tower reflecteert Van den Gheijn op de Britse geschiedenis. Hij schrijft dat ‘donkere schaduwen van het verleden’ het gebouw omhullen, verwijzend naar de bloederige gebeurtenissen die er hebben plaatsgevonden. Volgens Van den Gheijn maakt dat het contrast met de vrijheid, verlichting en beschaving van de tegenwoordige tijd alleen maar duidelijker.³⁶⁸ Van den Gheijn verbaast zich er overigens over hoe Hendrik VIII wordt geëerd in de Tower. Een van de fresco’s waarop hij staat afgebeeld maakt op Van den Gheijn een onaangename indruk en hij beweert dan ook niet te kunnen begrijpen waarom deze man in Engeland zo gevierd is.³⁶⁹ Wel waardeert hij de Tower als een ‘gedenkwaardig monument van geschiedkundige herinneringen’.³⁷⁰ Ook Van Alphen bezoekt de Tower maar schrijft hier weinig over. Voor meer informatie verwijst hij naar de catalogus die je als bezoeker in de Tower kunt kopen.³⁷¹

Van den Gheijn bezoekt met zijn vriend wat hij noemt een ‘turksch paleis’, een soort Oosters theater. Dat is volgens hem te verkiezen boven de meeste andere theaters in de stad, die hem te stijfjes zijn.³⁷² Ook bezoeken ze een jeneverhuis, waar al zijn zintuigen op de proef worden gesteld – en niet op een prettige manier.³⁷³ Westminster Abbey vindt Van den Gheijn prachtig, en beschrijft hij als een ‘antieke, statige, trotsche abtdij’.³⁷⁴ Daarnaast bezoekt hij het House of Commons and het House of Lords, bezienswaardigheden die hij naar eigen zeggen niet over mocht slaan.³⁷⁵

Het bezoek van F.W. van Eeden draait volledig om de Koloniale en Indische tentoonstelling, die hij beschrijft als een kleine wereld op zichzelf in de grote wereldstad.³⁷⁶ Op deze tentoonstelling lijkt Van Eeden veel inspiratie op te doen voor het Nederlands Koloniaal Museum, dat in 1864 op zijn initiatief was opgericht en waarvan hij sinds 1871 directeur was. Na afloop van de tentoonstelling reflecteert hij op wat hij heeft gezien, en

³⁶⁷ Adama van Scheltema, *Wat goeds ik in den vreemde zag*, 258.

³⁶⁸ Van den Gheijn, ‘Herinneringen aan Londen’, 198.

³⁶⁹ Van den Gheijn, ‘Herinneringen aan Londen’, 211.

³⁷⁰ Van den Gheijn, ‘Herinneringen aan Londen’, 198.

³⁷¹ Van Alphen, *Londen, zijne omstreken en het eiland Wight*, 9.

³⁷² Van den Gheijn, ‘Herinneringen aan Londen’, 203.

³⁷³ Van den Gheijn, ‘Herinneringen aan Londen’, 206.

³⁷⁴ Van den Gheijn, ‘Herinneringen aan Londen’, 210.

³⁷⁵ Van den Gheijn, ‘Herinneringen aan Londen’, 210.

³⁷⁶ Van Eeden, ‘De colinderies’, 6.

schrijft dat hij steeds meer gelooft dat zuivere kunst of natuurgevoel pas kan ontstaan als men ‘van allen waan uit vorige eeuwen bevrijd, als een herboren menschengeslacht, met nieuw en jeugdig karakter uit den puinhoop van het verledene kunnen oprijzen’.³⁷⁷

Van Alphen bezoekt ook de dierentuin, die zijn verwachtingen verreweg overtrof. Het lijkt hem echter beter om hier niet te veel over uit te wijden en dat aan anderen over te laten, en bovendien zijn er catalogi voorhanden die de bezoekers van de dierentuin de nodige informatie kunnen verstrekken.³⁷⁸ In de dierentuin is het volgens Van Alphen duidelijk te zien ‘wat kunst, groote kapitalen en uitgebreide betrekkingen met de bewoonde wereld vermogen’.³⁷⁹ Hij beveelt dan ook eenieder die Londen bezoekt aan om de dierentuin te gaan zien.³⁸⁰ Westminster Abbey wordt door Van Alphen ook bezocht, en hij beschrijft deze kerk als niet alleen groot en ruim, maar zelfs als ‘vriendelijk’ en vol van historische herinneringen.³⁸¹ Op zijn volgende reis in 1867 bezoekt van Alphen onder meer Hampton Court, de bierbrouwerij van Barclay en Perkins en het British Museum.³⁸²

In 1874 bezoekt Van Alphen wederom het British Museum, met name om de leeskamer te zien die hij nog niet eerder had bezocht.³⁸³ Ook bezoekt hij op die reis de beroemde groentemarkt Covent Garden, ‘om ook zodoende weer eens poolshoogte van eene Londensche merkwaardigheid als deze te nemen’.³⁸⁴ Het Prince Albert Memorial in Hyde Park wordt eveneens in 1874 door Van Alphen bezocht en vrij uitgebreid beschreven. Van Alphen lijkt enthousiast te zijn over het bouwwerk, en schrijft dat het uitzicht dat men van daar af heeft op de Kensington Gardens bijzonder mooi is.³⁸⁵

3.8 Conclusie

In deze paragraaf zullen de resultaten van de voorgaande paragrafen worden samengevat, gevolgd door een tweetal concluderende paragrafen over veranderend tijdsbesef en de rol van *markers* in de geanalyseerde reisverslagen. Vervolgens wordt in hoofdstuk vier een

³⁷⁷ Van Eeden, ‘De Colinderies’, 30.

³⁷⁸ Van Alphen, *Londen, zijne omstreken en het eiland Wight*, VI.

³⁷⁹ Van Alphen, *Londen, zijne omstreken en het eiland Wight*, 15.

³⁸⁰ Van Alphen, *Londen, zijne omstreken en het eiland Wight*, 15.

³⁸¹ Van Alphen, *Londen, zijne omstreken en het eiland Wight*, 24.

³⁸² Over Hampton Court zie Van Alphen, *Reisverhalen en indrukken uit Ierland*, 282-284, over de bierbrouwerij zie Van Alphen, *Reisverhalen en indrukken uit Ierland*, 285-286 en over het British Museum zie Van Alphen, *Reisverhalen en indrukken uit Ierland*, 286-293.

³⁸³ Van Alphen, *Dagboek met aantekeningen van een vierden togt naar Londen*, 16.

³⁸⁴ Van Alphen, *Dagboek met aantekeningen van een vierden togt naar Londen*, 22.

³⁸⁵ Van Alphen, *Dagboek met aantekeningen van een vierden togt naar Londen*, 26-27.

algemene conclusie gegeven waarmee de hoofdvraag wordt beantwoord en gereflecteerd op de bruikbaarheid van het theoretisch kader.

3.8.1 Samenvatting analyse

Over het algemeen lijken de reizigers Londen positief te waarderen, al zijn er op elk vlak wel uitzonderingen. Het openbaar vervoer wordt geroemd, maar er wordt ook gesproken over de extreme verkeersdrukke in de stad en sommige reizigers lijken de nieuwe vervoersmiddelen toch als heftig te ervaren. Reizen met het openbaar vervoer zijn voor ten minste één auteur een moment om te reflecteren op hun jeugd. De reis die Adama van Scheltema per trein naar Glasgow maakt, doet hem vanwege de huiselijke sfeer denken aan reizen die hij in zijn jeugd ondernam met de trekschuit.³⁸⁶ Hoewel de omstandigheden en het vervoersmiddel volledig anders zijn, is er voor Adama van Scheltema blijkbaar toch een verband tussen beide reizen. Wellicht zien we hier de herwaardering voor het verleden die met een veranderend tijdsbesef gepaard ging. De negentiende eeuw was een tijd van grote veranderingen en Adama van Scheltema, die in 1815 was geboren, leefde hier middenin. Door zijn treinreis naar Glasgow te verbinden met tochtjes met de trekschuit die hij als kind maakte, construeert hij een continuïteit in een periode waarin dat steeds moeilijker werd.

Het zoeken naar een langetermijnontwikkeling in de ervaringen van Nederlandse reizigers met het Britse openbaar vervoer en verkeer wordt bemoeilijkt doordat in de latere verslagen – die van Van Eeden en Muller uit 1887 en 1890 – weinig tot niets over dit onderwerp wordt geschreven. Hoewel dit kan worden verklaard doordat beide verslagen erg specifieke onderwerpen hebben, namelijk de Koloniale en Indische Tentoonstelling en de Londense achterbuurten, kan het gebrek aan aandacht voor verkeer en vervoer ook op een andere manier worden verklaard. Wat een auteur níet noemt, kan immers net zo interessant zijn als wat wél wordt opgeschreven. Het feit dat zowel Muller als Van Eeden niet schrijven over de drukke, het gevaar, onbekende vervoersmiddelen en treinen die over de huizen vliegen, kan simpelweg betekenen dat deze zaken in de periode dat zij reisden al vanzelfsprekend waren geworden. Ten tijde van de reizen van Van Eeden en Muller had Nederland inmiddels ook een redelijk uitgebreid spoorwegnet, en ook andere infrastructurele ontwikkelingen hadden in Nederland met name tussen 1860 en 1880

³⁸⁶ Adama van Scheltema, *Vriendschaps-aandenken*, 225.

plaatsgevonden. De aanleg van ondergrondse spoorwegen wordt door zowel Del Campo als Van Alphen in de jaren 1860 met veel bewondering en verbazing beschreven, maar wanneer Muller in 1889 gebruikt maakt van deze spoorweg, lijkt dit voor hem de normaalste zaak van de wereld te zijn. Nonchalant deelt hij mee dat hij in enkele minuten ondergronds van de sloppenwijken in het oosten naar het rijke West-End is gereisd.³⁸⁷

Ook de mening van de reizigers over de architectuur is over het algemeen positief. Er wordt lovend geschreven over de nieuw aangelegde brede straten en bijvoorbeeld de verbeterde oevers van de Theems. Als gebouwen minder mooi worden gevonden, wordt dit ook vermeld. De reizigers leggen geen verbanden tussen de architectuur en de aard van het Britse volk, zoals Claire Hancock dat bijvoorbeeld wel zag bij de Fransen. De beschrijvingen van de architectuur blijven redelijk oppervlakkig. De auteurs schrijven op wat ze wel of niet mooi vinden, maar lijken verder weinig aandacht te besteden aan de eventuele motivaties voor bepaalde bouwstijlen of de implicaties die sommige delen van de architectuur hebben.

Een verbinding tussen de aanleg van brede straten, die door zoveel auteurs geroemd worden, en de armoedebestrijding wordt slechts door één auteur gelegd. Adama van Scheltema schrijft dat nieuwe straten voornamelijk zijn aangelegd in de arme wijken, waardoor nu rijk en arm door elkaar wonen en paleizen en krotten door elkaar staan.³⁸⁸ Op het moment dat deze predikant Londen bezoekt, in de vroege jaren 1860, waren de plannen om arbeiders naar de buitenwijken te laten verhuizen inderdaad nog niet erg succesvol en woonden deze nog steeds in het stadscentrum. Omdat het financieel niet haalbaar was voor deze arme groep om te forensen tussen woon- en werkplek, verhuisden de arbeiders simpelweg naar de dichtstbijzijnde beschikbare locatie wanneer zij gedwongen werden hun huis te verlaten. Pas na de invoering van de *workmen's trains* in 1865 begonnen arbeiders zich langzaam maar zeker naar de buitenwijken te verplaatsen.

Over de industrie zijn de reizigers wat negatiever dan over het openbaar vervoer en de architectuur, al wordt de ondernemingsgeest van de Engelsen wel bewonderd. Met name de vervuilde lucht lijkt de auteurs op te vallen en ook aan de armoede die het gevolg was van de industrialisatie wordt door meerdere reizigers aandacht besteed. Ook interessant is de manier waarop de industrie soms wordt ingezet als bezienswaardigheid. Wanneer Van

³⁸⁷ Muller, *Een bezoek in de achterbuurten van Londen*, 18.

³⁸⁸ Adama van Scheltema, *Vriendschaps-aandenken* 144-145.

Alphen in 1869 het Kristallen Paleis in Sydenham bezoekt, schrijft hij over een nagemaakte loodmijn uit Derbyshire die daar te bewonderen is.³⁸⁹ Blijkbaar is men zich er dus van bewust dat de industrie ook kan worden ingezet als toeristische trekpleister.

Over de armoede die het gevolg is van de industriële revolutie en snelle bevolkingsgroei schrijven vooral Van den Gheijn en Muller. Van den Gheijn schrijft dat een bezoek aan Londen niet compleet is zonder een bezoek aan Whitechapel, een van de armste wijken in het oosten van Londen, en Mullers bezoek draait vrijwel volledig om de Londense achterbuurten.³⁹⁰ Muller bezoekt de wijk St. Georges en erkent dat de armoede die hij in zijn eigen wijk in Rotterdam heeft gezien in het niet valt bij de ellende die hij daar aanschouwt.³⁹¹

Opmerkelijk is wat Muller in 1889 van een politiecommissaris te horen krijgt: als hij echte armoede en ellende wil zien, kan hij tegenwoordig beter terecht in Rotterdam en Amsterdam.³⁹² De jaren tachtig waren in Nederland inderdaad de periode waarin de sociale onrust op zijn grootst was. Mullers verslag draait vrijwel volledig om de Londense achterbuurten, en gezien de periode waarin hij reist is dat niet verwonderlijk.

Een langetermijnontwikkeling in de manier waarop de auteurs over industrie schrijven, is moeilijk waar te nemen. Het klopt dat in het laatst gepubliceerde verslag, dat van Muller, veruit de meeste aandacht is voor de armoede die het gevolg was van de industrialisering, maar ook Van den Gheijn schrijft hier in 1867 al bijzonder uitgebreid over. Toch is het interessant om te zien dat het soort reis van Muller, waarin specifiek de achterbuurten worden bezocht, pas in de jaren 1880 wordt gemaakt. In de jaren zestig vallen de vuile lucht en de berookte huizen de auteurs wel op, maar dit lijkt niet iets te zijn wat ze betrekken op hun thuisland of waarover ze zich zorgen maken.

Naast hun ondernemende geest – die slechts door één auteur expliciet wordt benoemd – bezitten de Engelsen een aantal andere eigenschappen dat de Nederlandse reizigers opvalt. Met name hun beleefdheid en vriendelijkheid wordt beschreven, net als hun introverte karakter. Bijzonder opvallend is dat door Del Campo het volk expliciet wordt losgekoppeld van de regering, wanneer hij schrijft dat het Britse volk het niet eens is met de buitenlandse interventies van de Engelse overheid. Dat hij dat onderscheid tussen staat en

³⁸⁹ Van Alphen, *de Normandische of Kanaal-eilanden Jersey en Guernsey*, 7.

³⁹⁰ Van den Gheijn, 'Herinneringen aan Londen', 212.

³⁹¹ Muller, *Een bezoek aan de achterbuurten in Londen*, 31.

³⁹² Muller, *Een bezoek in de achterbuurten van Londen*, 5.

volk maakt is bijzonder, want in reisverslagen gebeurt het maar al te vaak dat één ding – in dit geval het bezit van koloniën – wordt gezien als emblematisch voor het hele volk.

Op enkele uitzonderingen na zijn de reizigers positief over de Londense bezienswaardigheden. Bij het bezoeken van bezienswaardigheden lijken *markers* een grote rol te spelen. Meerdere auteurs geven aan dat een bezoek aan Londen niet compleet is zonder een bezoek aan bijvoorbeeld de Tower, Madame Tussauds of het House of Lords, waarmee ze laten blijken dat die plaatsen absoluut als bezienswaardigheid gezien moeten worden.³⁹³ Dit gaat zelfs zo ver dat de reizigers plaatsen bezoeken waar ze eigenlijk geen interesse in hebben, puur omdat ze vinden dat je er geweest moet zijn. Adama van Scheltema merkt bijvoorbeeld op dat hij niet van musea houdt, maar bezoekt toch het British Museum.³⁹⁴ Wanneer sommige van deze bezienswaardigheden niet bezocht worden door de reizigers, voelen ze ook de behoefte om zich voor dit verzuim te verantwoorden. Zo is de National Gallery gesloten als Del Campo die passeert op zijn reis en hij grijpt dit dan ook aan als verklaring voor het feit dat hij op zijn reis maar weinig schilderijen zag.³⁹⁵ Gedurende de onderzochte periode blijven dezelfde bezienswaardigheden bezocht worden.

3.8.2 Veranderend tijdsbesef

De reflectie van Adama van Scheltema in de trein naar Glasgow op de reizen die hij in zijn jeugd met de trekschuit maakte, is niet het enige voorbeeld van een veranderend tijdsbesef in deze reisverslagen. Bij diezelfde auteur is ook in zijn tweede verslag, dat van de reis die hij in 1863 maakte, te zien dat hij beseft dat hij in een belangrijke tijd leeft. Hij schrijft over de gevolgen die de ‘omwenteling van de menschen geest’ aan het eind van de achttiende eeuw heeft gehad: de afschaffing van slavernij, de verbetering van de toestand van gevangenen en verdere verspreiding van de bijbel.³⁹⁶ Even verderop denkt Adama van Scheltema na over de toekomst.

Wij leven in dagen van gisting en overgang, waarin de gemeente in eenheid met haren Heer en in zijne kracht den strijd tot het verkrijgen eener volle geestelijke vrijheid heeft

³⁹³ Zie bijvoorbeeld Van den Gheijn, ‘Herinneringen aan Londen’, 210.

³⁹⁴ Adama van Scheltema, *Wat goeds ik in den vreemde zag*, 207.

³⁹⁵ Del Campo, *De wereldtentoonstelling in de hoofdstad Londen*, 86.

³⁹⁶ Adama van Scheltema, *Wat goeds ik in den vreemde zag*, 113.

*te voleinden. Of nu de naaste tijd groote uitkomsten, die tevens blijde uitkomsten zijn, zal teweegbrengen, wie zal het zeggen?*³⁹⁷

In dit citaat zijn twee interessante dingen waar te nemen. In de eerste plaats wordt duidelijk dat Adama van Scheltema zich er zeer van bewust is dat de tijden veranderen, als hij schrijft dat de gemeente van de Hervormde Kerk zich bevindt in dagen van gisting en overgang. Daarnaast lijkt hij te beseffen dat de toekomst niet vast staat, één van de kenmerken van een veranderend tijdsbesef.

Dat onverwachte van de toekomst wordt ook door Van Alphen benoemd in een van zijn reisverslagen. Het passeren van een *tubulaire* of *kokerbrug* over de zeestraat van Menai is voor hem aanleiding om te reflecteren op wat er zoal bereikt is in de negentiende eeuw en wat de toekomst wellicht kan brengen.

*onze Negentiende- of Wonder Eeuw, waarin het schier onmogelijke bereikbaar schijnt: en dan met den toekomst, waarin nog zoo menig, thans onoplosbaar vraagstuk, als b.v. het sturen van een luchtschip, of het daarvoor te vinden aequivalent, welligt op het alleronverwachtst, door een aangenaam uitstekend vernuft, in dier voege zal worden opgelost [...]*³⁹⁸

Opvallend is dat Van Alphen hierbij in het verslag zelf het woord ‘thans’ benadrukt, door het in cursief te drukken. Hieruit spreken hoge verwachtingen voor de toekomst. In een voetnoot gaat Van Alphen verder in op deze ‘onoplosbare vraagstukken’, en schrijft hij dat hij hierbij bijvoorbeeld ook denkt aan magnetisme en elektriciteit. Van Alphen vraagt zich af of in die wetenschappen het ‘tot hertoe in niet verder’ al zou zijn bereikt, en schrijft dan dat de tijd het zal leren.³⁹⁹ Net als Adama van Scheltema lijkt ook Van Alphen in de overtuiging dat alles mogelijk is in de toekomst.

Voor Van den Gheijn is zijn bezoek aan de Tower of London aanleiding om op de tegenstelling tussen heden en verleden te reflecteren. De bloederige geschiedenis van de Tower omhult het gebouw in de woorden van Van den Gheijn in ‘donkere schaduwen van

³⁹⁷ Adama van Scheltema, *Wat goeds ik in den vreemde zag*, 113- 114.

³⁹⁸ Van Alphen, *Reisverhalen en indrukken uit Ierland*, 46-47.

³⁹⁹ Van Alphen, *Reisverhalen en indrukken uit Ierland*, 46.

het verleden'.⁴⁰⁰ Daardoor wordt het contrast met de tijd waarin Van den Gheijn zelf leeft, een tijd van 'vrijheid, verlichting en beschaving', naar zijn idee alleen nog maar groter.⁴⁰¹

In de latere reisverslagen zijn minder van dit soort voorbeelden te vinden. Van Eeden schrijft in zijn verslag uit 1887 nog wel dat hij gelooft dat 'zuivere kunst, of liever, natuurgevoel' pas kan ontstaan als men 'van allen waan uit vorige eeuwen bevrijd, als een herboren menschengeslacht, met nieuw en jeugdig karakter uit de puinhoop van het verledene' bovenkomt, maar overpeinzingen zoals bij Adama van Scheltema en Van Alphen zijn in deze verslagen niet te vinden.

Toch zou het te eenvoudig zijn om te stellen dat een veranderend tijdsbesef daarom in deze periode al niet meer aanwezig was, of dat men aan de nieuwe tijdservaring gewend was. De latere verslagen – die van Van Eeden over de Koloniale Tentoonstelling en van Muller over zijn bezoek aan de achterbuurten – zijn beiden vrij kort in vergelijking met de verslagen uit de jaren 1860, en hebben bovendien dusdanig specifieke onderwerpen dat voor uitgebreide reflecties zoals bij Adama van Scheltema of Van Alphen misschien simpelweg geen plaats was.

3.8.3 Markers

De rol die *markers* spelen in de gemaakte reizen, komt het meest duidelijk naar voren als het gaat om het bezoeken van bezienswaardigheden. Zo zijn er auteurs die aangeven dat een bezoek aan Londen niet compleet is zonder een bezoek aan een bepaalde bezienswaardigheid te hebben afgelegd en lijken sommige auteurs het gevoel hebben zich te moeten verantwoorden als ze een bepaalde bezienswaardigheid niet hebben bezocht.

De rol van *markers* zien we ook terug in het aantal reisgidsen dat door de auteurs wordt genoemd of gebruikt. Zo geeft Van Alphen in zijn beschrijving van The Great Globe op Leicester Square de voorkeur aan *Reynolds' New Distance Map of London*, in plaats van het geven van zijn eigen beschrijving.⁴⁰² Hij lijkt sowieso een groot liefhebber van gidsen, brochures en andere boekjes te zijn. In het Crystal Palace loopt hij rond met de *Gids tot de geologische eilanden en uitgestorven dieren* in zijn hand, in de dierentuin maakt hij gebruik van een *Beschrijvende gids tot de zoologische tuinen*, en op de Kanaaleilanden maakt hij

⁴⁰⁰ Van den Gheijn, 'Herinneringen aan Londen', 198.

⁴⁰¹ Van den Gheijn, 'Herinneringen aan Londen', 198.

⁴⁰² Van Alphen, *Londen, zijne omstreken en het eiland Wight*, 31.

gebruik van *Black's Guide to the Channel Islands*.⁴⁰³ Ook Del Campo merkt op gebruik te maken van een reisgids getiteld *A Week in London*.⁴⁰⁴ De grote hoeveelheid feitelijke informatie die hij in zijn verslag geeft doet dan ook vermoeden dat zijn verslag is geschreven met de reisgids in zijn hand.

De alomtegenwoordigheid van reisgidsen is voor sommige auteurs ook een reden om in hun verslag niet te veel informatie te geven. Zo schrijft Van den Gheijn dat hij in zijn reisverslag niet te veel topografische informatie zal geven, en raadt hij zijn lezers aan om een Baedeker open te slaan als ze daar behoefte aan hebben.⁴⁰⁵ Van Alphen doet hetzelfde bij zijn bezoeken aan de Tower of London en de dierentuin: hij schrijft hier maar weinig over, omdat hij geen afbreuk wil doen aan de catalogi die voor elke reiziger verkrijgbaar zijn bij deze bezienswaardigheden.⁴⁰⁶

Het is interessant dat er door de reizigers zo veel gebruik wordt gemaakt van reisgidsen, catalogi en plattegronden en dat de reizigers deze expliciet noemen. Terwijl het tot de jaren 1830 nodig was om op locatie een gids in te huren, werd het vanaf de publicatie van de eerste *Murray* reisgids in 1836 steeds gebruikelijker om op pad te gaan met een gids in de hand.⁴⁰⁷ Het succes van de reisgidsen groeide naarmate de welvaart steeg.⁴⁰⁸ Met deze toename van het aantal reisgidsen en het gebruik daarvan groeide logischerwijs ook de hoeveelheid *markers* en werd ook de *gaze* van reizigers steeds meer beïnvloed.

Kijkend naar welke bezienswaardigheden door de reizigers worden bezocht, lijkt de rol die *markers* spelen wederom groot te zijn. Niet alle auteurs zijn in Londen voor een plezierreisje en niet iedereen bezoekt dan ook bezienswaardigheden, maar bij de auteurs die dat doen komen vaak dezelfde bezienswaardigheden aan bod. Zo lijkt met name het wassenbeeldenmuseum van Madame Tussauds en het Crystal Palace een *must-see* te zijn.

Markers brengen ook bepaalde verwachtingen met zich mee. Dit wordt onder meer duidelijk bij het bezoek dat Del Campo brengt aan de Thames Tunnel. In zijn reisgids wordt

⁴⁰³ Over Crystal Palace, zie Van Alphen, *De Normandische of Kanaal-eilanden Jersey en Guernsey*, 6. Over de dierentuin, 18. Over *Black's Guide to the Channel Islands*, 103. Zie David Thomas Ansted (red.), *Black's Guide to the Channel Islands* (Londen 1865).

⁴⁰⁴ Del Campo, *De wereldtentoonstelling in de hoofdstad Londen*, 10.

⁴⁰⁵ Van den Gheijn, 'Herinneringen aan Londen', 184.

⁴⁰⁶ Over de Tower zie Van Alphen, *Londen, zijne omstreken en het eiland Wight*, 9. Over de dierentuin zie Van Alphen, *Londen, zijne omstreken en het eiland Wight*, VI.

⁴⁰⁷ Simon Garfield, *Op de Kaart. Hoe de wereld in kaart werd gebracht*, vert. Tracey Drost-Plegt en Bert Meelker (Amsterdam 2012), 322.

⁴⁰⁸ Garfield, *Op de kaart*, 323.

deze tunnel omschreven als een gezellige bazar met allerlei winkels, maar Del Campo treft bij aankomst slechts de kwijnende overblijfselen hiervan aan. Ook bij zijn bezoek aan Hyde Park is het duidelijk dat Del Campo zich heeft geïnformeerd over wat anderen hierover hebben geschreven en hij merkt dan ook op dat Hyde Park *door anderen* wordt beschreven als een van de mooiste parken van Londen.⁴⁰⁹

⁴⁰⁹ Del Campo, *De wereldtentoonstelling in de hoofdstad Londen*, 59.

Hoofdstuk 4: conclusie

In dit hoofdstuk zal, na het geven van een algemene conclusie en de beantwoording van de hoofdvraag, worden gereflecteerd op het in deze scriptie gedane onderzoek. De bruikbaarheid van het theoretisch kader zal worden besproken, de resultaten zullen worden teruggekoppeld naar die van eerdere soortgelijke onderzoeken, en er zullen suggesties voor vervolgonderzoek worden gedaan.

4.1 Conclusie

De hoofdvraag die in deze scriptie werd geprobeerd te beantwoorden is of, en zo ja hoe, de perceptie van Nederlandse reizigers van Londen veranderde tussen 1860 en 1890. Een aanvullende vraag hierbij was of er in het geval van een verandering ook verklaard kon worden waarom die verandering plaatsvond.

Wat met name duidelijk is geworden, is dat wat door de reizigers als belangrijk of bijzonder wordt ervaren in deze periode verandert. In de verslagen uit de jaren 1860 wordt in vergelijking met de latere verslagen veel geschreven over verkeer en openbaar vervoer. De reizigers waren erg onder de indruk van de drukte in de Britse hoofdstad en ook de vervoersmiddelen waar ze mee te maken krijgen, zijn bijzonder voor ze. Dit blijkt uit het feit dat reizigers in hun verslag tot in detail uitleggen wat bijvoorbeeld een *hansom cab* precies is en uit de soms extreme bewoordingen waarmee ondergrondse treinreizen worden omschreven.

Terwijl de aandacht voor verkeer en vervoer in de decennia die daarop volgen gestaag afneemt, groeit de belangstelling voor armoede en sociale onrust. Hoewel daar ook in de eerdere verslagen wel in enige mate over werd geschreven, is het pas in de latere verslagen zo dat de reizigers bijna als rampoerist op bezoek gaan in de armste wijken van Londen. De reis die P.J. Muller in 1889 maakt, staat zelfs volledig in het teken van de Londense achterbuurten.

Een verklaring voor deze verschuiving is te vinden in hoofdstuk twee van deze scriptie, waarin de historische context van deze periode werd geschetst. In de paragrafen 2.1.1 en 2.2.1 werd het verloop van de transportrevolutie in zowel Nederland als Engeland beschreven. Daaruit bleek dat Engeland, zeker wat betreft de aanleg van een

spoorwegnetwerk, ver voorliep op Nederland, waar de Spoorwegwet 'pas' in 1860 werd aangenomen en het vervolgens nog bijna twintig jaar duurde voor er sprake was van een nationaal spoorwegnetwerk. Dat er dus juist in de jaren 1860 veel aandacht van de Nederlandse reizigers was voor het verkeer en vervoer in Londen, is dan ook niet vreemd. Ook de extreme drukte in Londen die door meerdere reizigers wordt uitgelicht, moet voor Nederlandse reizigers opvallend zijn geweest. Nederland kende gedurende de gehele negentiende eeuw geen écht grote steden, en zeker niets wat in de buurt kwam van een metropool als Londen. In Nederland was die drukte op cultureel, politiek en economisch vlak meer verdeeld over respectievelijk Amsterdam, Den Haag en Rotterdam.

Uit de in hoofdstuk twee geschetste context kwam ook naar voren dat de industriële revolutie in Nederland pas laat en traag op gang kwam. Dat betekent dat ook de sociale problemen die met industrialisatie gepaard gaan in Nederland pas tegen het einde van de negentiende eeuw hun intrede deden. Dat kan een verklaring zijn voor de toenemende aandacht voor armoede en sociale onrust in de latere reisverslagen. De reizigers zagen in hun eigen omgeving wat de gevolgen konden zijn van industrialisatie, en kregen daardoor meer belangstelling voor de manier waarop hier in Engeland – dat vooropging in de industriële revolutie – mee werd omgegaan.

Buiten deze interessante verschuiving lijken de percepties die de reizigers van Londen hebben gedurende deze periode weinig te veranderen. De auteurs zijn veelal lovend over Londen, zowel op het gebied van architectuur en bezienswaardigheden als over het Britse volk. Zoals beschreven in hoofdstuk drie zijn er natuurlijk uitzonderingen, maar een negatieve blik op Londen had bij geen van de reizigers de overhand. De reizigers besteden wel aandacht aan de negatieve gevolgen van de industrialisatie zoals de luchtvervuiling en berookte huizen, maar keuren het proces van industrialisatie op zich nergens af.

4.2 Reflectie

In deze paragraaf zal in de eerste plaats gereflecteerd worden op de bruikbaarheid van het theoretisch kader. Vervolgens worden de resultaten van het onderzoek in deze scriptie teruggekoppeld naar die uit eerdere vergelijkbare studies. Tot slot worden de beperkingen van het onderzoek besproken en suggesties voor vervolgonderzoek gedaan.

4.2.1 Bruikbaarheid theoretisch kader

De concepten *Gemeinschaft* en *Gesellschaft* van Ferdinand Tönnies zijn een nuttige aanvulling gebleken op het voor deze scriptie gedane onderzoek. De context zoals geschetst in hoofdstuk twee kon met behulp van deze concepten beter in perspectief worden geplaatst en er werd beargumenteerd dat het inderdaad zo was dat Nederland gedurende de onderzochte periode nog veel kenmerken van een *Gemeinschaft* samenleving had, terwijl Londen meer voldeed aan de kenmerken van een *Gesellschaft*. De Sapio suggereerde al dat deze concepten een mogelijke verklaring konden zijn voor de negatieve houding tegenover Londen die hij bij andere continentale reizigers zag. Die negatieve houding is echter, zoals in de vorige paragraaf besproken, bij Nederlanders nauwelijks zichtbaar. Toch kan het verschil in *Gemeinschaft* en *Gesellschaft* wel degelijk een rol spelen bij de conclusies die in deze scriptie zijn getrokken. Met name de aspecten waaraan Nederlanders gedurende deze periode aandacht besteden, lijken tot op zekere hoogte verband te houden met een verschil tussen de Nederlandse en Engelse samenleving. In de jaren 1860 besteden de reizigers vooral aandacht aan de dingen die hen vreemd of onbekend voorkomen. Later in deze periode, in een tijd waarin de Nederlandse samenleving steeds meer kenmerken van een *Gesellschaft* krijgt, besteden de reizigers meer aandacht aan problemen die zij herkennen vanuit Nederland of waarvan ze wellicht verwachten dat Nederland er mee te maken gaat krijgen.

Ook de toevoeging van Koselleck's theorie over veranderend tijdsbesef blijkt een waardevolle aanvulling te zijn geweest. Baggerman concludeerde op basis van haar onderzoek dat het nieuwe tijdsbesef dat in de tweede helft van de negentiende eeuw ontstond een impuls was voor autobiografisch schrijven. Bovendien constateert zij dat in die negentiende-eeuwse autobiografische geschriften voor het eerst aandacht werd besteed aan de kloof tussen heden en verleden. Ook in de in deze scriptie onderzochte reisverslagen is dat terug te zien. Meerdere reizigers grijpen ervaringen in Londen aan om te reflecteren op de tijd waarin ze leven, op de kloof tussen heden en verleden en op de mogelijkheden die de toekomst biedt.

Bij het gebruik van zowel Urry's concept van de *tourist gaze* als MacCannells concept van *markers* dienen meer kanttekeningen te worden gemaakt. Het grootste struikelblok is dat zowel Urry als MacCannell zich in hun theorieën specifiek richten op de moderne massatoerist. Hoewel toerisme ook al in de periode 1860-1890 bestond, kunnen sommige

reizigers van wie de reisverslagen in dit onderzoek zijn bestudeerd maar moeilijk worden gekwalificeerd als massatoerist – sommigen reizen zelfs niet eens voor hun plezier, maar bijvoorbeeld voor hun werk. Dat betekent niet dat de ideeën van Urry en MacCannell niet bruikbaar zijn voor deze scriptie. Uit zowel Urry's theorie over de *gaze* als MacCannells theorie over *markers* is geprobeerd om juist die elementen te halen die tijdloos zijn en die zonder problemen in een onderzoek naar een eerdere periode gebruikt kunnen worden.

Markers blijken ook in de in deze scriptie onderzochte periode al een belangrijke rol te spelen in de manier waarop de reizigers hun tijd indelen en de stad en haar bezienswaardigheden benaderen. Ook is in deze periode bij de reizigers al een vorm van de *gaze* aanwezig: niemand reist onbevooroordeeld naar zijn bestemming af. Urry benadrukt dat toeristen, wanneer zij op reis zijn, specifiek op zoek zijn naar ervaringen die een contrast vormen met hun dagelijks leven. In deze scriptie onderzochte reizigers lijkt dat niet bij iedereen het geval te zijn, maar wellicht ontstaat die drang naar escapisme pas ten tijde van het massatoerisme van de twintigste eeuw. Veel reizigers lijken hun reis naar Londen eerder te zien als een aanvulling op hun dagelijks leven. Zij interesseren zich in Londen voor dezelfde zaken als thuis, of dat nu het verspreiden van het evangelie of het runnen van een museum over koloniale geschiedenis is.

Samenvattend kan geconcludeerd worden dat het in deze scriptie gehanteerde theoretisch kader een waardevolle aanvulling is geweest in het onderzoek. Niet alleen zijn met behulp van de gebruikte theorieën en concepten de resultaten beter in perspectief te plaatsen, de resultaten van deze scriptie hebben daarnaast op hun beurt effect op deze theorieën en concepten. Zo komt uit deze scriptie naar voren dat reizen wellicht de breukervaring tussen heden en verleden in deze periode versterkte en is aangetoond dat *markers* ook in deze periode al een rol spelen.

4.2.2 Terugkoppeling naar eerder onderzoek

De resultaten uit deze scriptie sluiten aan bij die van eerdere onderzoeken naar Nederlandse reizigers in Londen in de negentiende eeuw. Voor de periode rond het midden van de eeuw werd naar aanleiding van zowel handgeschreven als gedrukte reisverslagen geconcludeerd dat Nederlanders overwegend positief en bovendien genuanceerd naar Londen keken in vergelijking met andere Europese reizigers. In de periode die in deze scriptie is onderzocht is dezelfde tendens waarneembaar. De reizigers zijn nog steeds positief over Londen en

besteden wel aandacht aan de industrialisatie, maar keuren die nergens zo expliciet af als Joseph de Sapio dat zag bij andere Europese reizigers. De invloed van Nederlands-Engelse politieke betrekkingen op de perceptie van Nederlandse reizigers is nauwelijks waarneembaar, in tegenstelling tot wat Claire Hancock zag bij Franse reizigers die Londen bezochten.

4.2.3 Beperkingen en suggesties voor vervolgonderzoek

Het onderzoek in deze scriptie is geenszins allesomvattend en vervolgonderzoek naar Nederlandse reizigers uit de negentiende eeuw zou dan ook een waardevolle aanvulling zijn. Zoals bij de verantwoording van de bronnenselectie al werd opgemerkt, is het repertorium van egodocumenten van Noord-Nederlanders uit de negentiende eeuw een wellicht incompleet overzicht van Nederlandse egodocumenten. Het is dan ook niet ondenkbaar dat er nog meer gedrukte reisverslagen uit deze periode bestaan die in deze scriptie niet zijn onderzocht.

Daarnaast zou een onderzoek dat zich meer richt op slechts een van de onderdelen van het in deze scriptie gebruikte theoretisch kader een aanvulling kunnen zijn, zoals een uitgebreider onderzoek naar veranderend tijdsbesef bij Nederlandse reizigers in de negentiende eeuw of een onderzoek naar de rol van *markers* bij reizen die vóór de opkomst van het massatoerisme gemaakt werden.

Een ander aspect dat in dit onderzoek buiten beeld is gebleven is hoe het deze reisverslagen na het schrijven verging. Door wie werden ze gelezen, hoe groot waren de oplages, en werden sommige van deze verslagen misschien weer door andere reizigers als reisgids gebruikt? Was het schrijven van de reisverslagen een initiatief van de auteurs of waren ze door uitgevers gevraagd? Omwille van de tijd en omvang die voor een masterscriptie is gesteld, is daaraan in deze scriptie geen aandacht besteed. Een uitgebreidere analyse van het proces rondom het schrijven van deze verslagen zou ongetwijfeld zeer interessant zijn en wellicht verhelderend kunnen werken voor een nadere analyse van de inhoud van de verslagen.

Andere interessante aanvullingen zouden bijvoorbeeld een onderzoek naar handgeschreven reisverslagen uit dezelfde periode kunnen zijn, waarna een vergelijking kan worden gemaakt tussen handgeschreven en gedrukte reisverslagen. Ook een onderzoek dat

zich nog meer richt op *reisgedrag* en minder op de percepties van de reizigers zou interessant kunnen zijn.

Bijlage 1 Waarnemingsinstrument

Over de auteur

- Wie is de auteur van het verslag?
- Waar woont de auteur? In de stad of op het platteland?
- Uit welk sociaal milieu is hij/zij afkomstig? Wat weten we verder over het leven van deze persoon?
- Wat is er bekend over de politieke overtuiging van de auteur?
- Waarom werd de reis gemaakt? Is het een zakenreisje, een vakantie, wordt er bij familie op bezoek gegaan of iets anders?
- Waarom werd het verslag geschreven?
- Is te achterhalen *wanneer* de auteur het verslag heeft geschreven? Was dat tijdens of kort na de reis, of later?
- Wat voor soort verslag is het? Kort en zakelijk, een dagboek, is er veel persoonlijke inbreng of is het slechts een opsomming van gebeurtenissen?
- Maakt de auteur gebruik van een reisgids of geeft hij of zij aan op een andere manier informatie over Londen te hebben ingewonnen?

Algemene informatie over de reis

- Wanneer werd de reis gemaakt?
- Hoe lang duurde de reis?
- Hoe lang duurt het reizen zelf (dus van huis naar bestemming)?
- Werd alleen Londen bezocht of ging het om een rondreis langs meerdere steden?
- Reisde de auteur alleen of in gezelschap?

Transport en openbaar vervoer

- Wat schrijft de auteur over openbaar vervoer in Londen?
- Van welke vervoersmiddelen maakt de auteur gebruik?
- Maakt de auteur vergelijkingen tussen het verkeer en vervoer in Londen en dat in Nederland?

Industrie

- Schrijft de auteur over fabrieken, vervuiling etc. en zo ja, op wat voor toon?
- Gebruikt de auteur zelf woorden als 'moderniteit' of 'industrialisering'?
- Maakt de auteur vergelijkingen tussen de industrialisatie van Londen en van Nederland?
- Schrijft de auteur over sociale onrust en problemen? Legt hij een verband tussen industrialisatie en deze problemen?

Architectuur

- Schrijft de auteur over bruggen, gebouwen, tunnels en andere bouwwerken en zo ja, op wat voor toon?
- Maakt de auteur vergelijkingen tussen de architectuur in Londen en die in Nederland?

Het Britse volk

- Wat schrijft de auteur over het gedrag, de manieren en de gewoontes van de Britten? Wat valt hem of haar op?
- Verwijst de auteur naar de Britse of Nederlandse geschiedenis en zo ja, naar welke gebeurtenissen of perioden?
- Maakt de auteur een vergelijking tussen Britten en Nederlanders of tussen Nederland en Engeland? Worden hierbij de overeenkomsten of de verschillen benadrukt?
- Verwijst de auteur naar de internationale betrekkingen tussen Groot-Brittannië en Nederland?
- Welke vooroordelen over Britten heeft de auteur? Worden deze bevestigd of ontkracht?

De Britse cultuur en bezienswaardigheden

- Bezoekt de auteur musea, opera's, koffiehuisen etc.?
- Schrijft de auteur over standbeelden, parken, gebouwen etc. en zo ja, op wat voor toon?

- Welke bezienswaardigheden worden bezocht? Zijn er bekende bezienswaardigheden die door de auteur niet worden bezocht en zo ja, maakt hij of zij duidelijk waarom?
- Schrijft de auteur over de Britse keuken en zo ja, op wat voor toon?

Bijlage 2 Bronnen en literatuur

Primaire bronnen

Adama van Scheltema, Carel Steven, *Vriendschaps-aandenken. Berigten, aangaande en aanteekeningen naar aanleiding van eene reize naar Engeland en Schotland als Vertegenwoordiger van de Nederlandsche Vereeniging tot Afschaffing van Sterke Drank op het Afschaffers-Congres te Londen en als Afgevaardigde van het Nederlandsche Godsdienstig Traktaat-Genootschap* (J.H. Scheltema, Amsterdam 1862).

Adama van Scheltema, Carel Steven, *Wat goeds ik in den vreemde zag. Schetsen uit de reis-portefeuille van C.S. Adama van Scheltema.* (H. Höveker, Amsterdam 1864).

Alphen, Daniël François van, *Londen, zijne omstreken en het eiland Wight. Toer naar en uit Schotland. (uitstap van Liverpool naar Dublin).* (A.W. Sythoff, Leiden 1862).

Alphen, Daniël François van, *Reisverhalen en indrukken uit Ierland, 't Noorden van Wallis enz. een dagboek, met aanteekeningen.* (J.M. van 't Haaff, Den Haag 1869).

Alphen, Daniël François van, *Reisverhalen van, en herinneringen aan een' togt via Harwich, Londen en Weymouth, naar de Normandische of Kanaal-Eilanden Jersey en Guernsey. Een dagboek, met aanteekeningen enz.* (J.M. van 't Haaff, Den Haag 1871).

Alphen, Daniël François van, *Dagboek met aanteekeningen, van een vierden togt naar Londen. (heenreis uit 's Gravenhage via Ostende en Dover; terug over Harwich en Rotterdam, 17-23 augustus 1874)* (De Erven Loosjes, Haarlem 1876).

Campo, Jan Willem del, *De wereldtentoonstelling in de hoofdstad Londen. Tweede brief uit Engeland aan mijn vriend Z. door J.W.d.C.* (tweede vermeerderde druk, gebr. J. en H. van Langenhuysen, Den Haag 1862).

Eeden, Frederik Willem van, 'De Colinderies. Herinneringen aan de Koloniale en Indische tentoonstelling te Londen in 1886', *Tijdschrift ter bevordering van nijverheid*, 4^e reeks 10 (1887).

Gheijn, Eduard Leopold August van den, "Herinneringen aan Londen", *Omnibus: geïllustreerde bladen aan schoone letteren en kunst gewijd* jaargang 1868, 183-219.

Muller, Pieter Johannes, *Een bezoek in de achterbuurten van Londen* (F.W. Egeling, Amsterdam 1890).

Literatuur

Altena, Bert en Dick van Lente, *Vrijheid en Rede. Geschiedenis van Westerse samenlevingen 1750-1989* (derde verbeterde druk, Hilversum 2011).

Baggerman, Arianne, 'Lost time: temporal discipline and historical awareness in nineteenth-century dutch egodocuments', in Arianne Baggerman, Rudolf Dekker en Michael Mascuch (red.), *Controlling Time and Shaping the Self. Developments in Autobiographical Writing since the Sixteenth Century* (Leiden en Chicago 2011).

Bestebreurtje, G.J., *De wereld in vogelvlucht: reizen en reisboeken door de eeuwen heen* (Amsterdam 2013).

Blom, J.C.H., 'Nederland sinds 1830', in J.C.H. Blom en E. Lamberts (red.), *Geschiedenis van de Nederlanden* (vierde herziene druk, Amersfoort 2012).

Blum, Jerome, *In the beginning. The advent of the modern age. Europe in the 1840s* (New York 1994).

Bourguet, Marie Noëlle, 'A Portable World: The Notebooks of European Travellers (Eighteenth to Nineteenth Centuries)', in *Intellectual History Review* 20, nr. 3, 2010, 377-400.

Burke, P., 'Directions for the History of Travel', in Lars M. Andersson et al. (red.), *Rätten: en Festschrift till Bengt Ankarloo* (Lund 2000) 176-198.

Centraal Bureau voor Genealogie (red.), *Nederland's Adelsboek* jaargang 79 (Den Haag 1988).

Dekker, Rudolf en Arianne Baggerman (red.), *Egodocumenten: nieuwe wegen en benaderingen* (Amsterdam 2004).

Dekker, Rudolf, 'Van 'grand tour' tot treur- en sukkelreis. Nederlandse reisverslagen van de 16e to begin 19e eeuw', in *Opossum. Tijdschrift voor Historische en Kunstwetenschappen* 4 (1994) 8-25.

Garfield, Simon, *Op de kaart. Hoe de wereld in kaart werd gebracht*, vertaald door Tracey Drost-Plegt en Bert Meelker (Amsterdam en Antwerpen 2012).

Grever, Maria, 'History and the twofold character of time', EUR syllabus (2016).

Hancock, Claire, 'Your city does not speak my language: cross-Channel views of Paris and London in the early nineteenth century', in *Planning Perspectives* 12:1 (1997) 1-18.

Hall, Thomas, *Planning Europe's capital cities. Aspects of nineteenth-century urban development* (Londen etc. 1997).

Hoof, Jacques van en Joris van Ruysseveldt, *Sociologie en de moderne samenleving. Maatschappelijke veranderingen van de industriële omwenteling tot in de 21^e eeuw* (Heerlen 2008).

Horst, D. van der, *Geschiedenis van Engeland* (Amsterdam en Antwerpen 2004).

Koselleck, Reinhart, *Futures past. On the semantics of historical time* (Massachusetts 1985).

Lees, Andrew, *Cities perceived. Urban society in European and American thought 1820-1940* (Manchester 1985).

MacCannell, Dean, *The Tourist. A New Theory of the Leisure Class* (herziene druk, New York en Toronto 1989).

Porter, Roy, *London. A Social History* (Londen 1994).

Potts, Alex, 'Picturing the modern metropolis: images of London in the nineteenth century', in *History Workshop* 26 (1988) 28-56.

Sapio, Joseph de 'A reign of steam': continental perceptions of modernity in Victorian London, 1840-1900', in *The London Journal*, vol. 37 no. 1 (2012) 42-55.

Sapio, Joseph de, *Modernity and Meaning in Victorian London. Tourist views of the Imperial Capital* (Londen 2014).

Sas, N.C.F. van, *De metamorfose van Nederland. Van oude orde naar moderniteit 1750-1900* (Amsterdam 2004).

Schoolenberg, Martijn, 'Het Tyrus, het Rome, en het Ninive der nieuwere wereld'. Beelden van elf Nederlandse reizigers over Londen, 1832-1857' (BA-scriptie, Erasmus School of History, Culture and Communication, 2016).

Seed, David, 'Nineteenth-century travel writing: an introduction', in *The yearbook of English studies* vol. 34 (2004) 1-5.

Sheppard, Francis, *London. A History* (Oxford 1998).

Stegehuis, Anke, “‘Met Lissone op reis!’ Onderzoek naar Nederlands eerste reisbureau Lissone & Zoon (1876-1927) en het verloop van haar gezelschapsreizen in Italië’ (MA-scriptie, Universiteit van Amsterdam, 2012).

Thompson, Carl, *Travel Writing. The New Critical Idiom* (New York 2011).

Tönnies, Ferdinand, *Community & Society. Gemeinschaft und Gesellschaft*. Vertaald door Charles P. Loomis (New York 1957).

Urry, John, *The Tourist Gaze: Leisure and Travel in Contemporary Societies* (Thousand Oaks 1990).

Varekamp, Debbie, “‘Zelfs voor de geoefende pen onbeschrijfbaar’ Ervaringen van Nederlandse reizigers in Londen 1844-1851’ (BA-scriptie, Erasmus School of History, Culture and Communication, 2016).

Verhoeven, Gerrit, ‘Vaut le voyage!? Nieuwe tendensen in het historisch onderzoek naar toerisme (1750-1950)’, in *Stadsgeschiedenis* 4 (2009) 61-73.

Verhoeven, G., *Anders reizen?: evoluties in vroegmoderne reiservaringen van Hollandse en Brabantse elites (1600-1750)* (Hilversum 2009).

Woud, Auke van der, *Een nieuwe wereld. Het ontstaan van het moderne Nederland* (Amsterdam 2006).

Youngs, T., *The Cambridge introduction to travel writing* (Cambridge 2013).

Maurice Halbwachs, *On Collective Memory*, vertaald door Lewis A. Coser (Chicago en Londen 1992).

Internetbronnen

“Adama van Scheltema, Carel Steven”, in J.A. Zeilstra, *Biografisch Lexicon voor de geschiedenis van het Nederlands Protestantisme* deel 3 (1988), via <http://resources.huygens.knaw.nl/retroboeken/blnp/#source=3&page=16&view=imagePane> (29-5-2017).

Adama van Scheltema, C.S. (Carel Steven) 1815-1897, OCLC WorldCat Identities, via <http://worldcat.org/identities/viaf-50138301/> (29-5-2017).

“Campo, Jan Willem del genaamd Camp”, OCLC WorldCat Identities, <http://worldcat.org/identities/viaf-284980900/> (29-5-2017).

“Carel Steven Adama van Scheltema”, in F. Jos. van den Branden en J.G. Frederiks, *Biographisch woordenboek der Noord- en Zuidnederlandsche letterkunde (1888-1891)*, via http://www.dbnl.org/tekst/bran038biog01_01/bran038biog01_01_3624.php (29-5-2017).

Choong, Desmond en Yuwa Hedrick-Wong, ‘Mastercard 2014 Global Destination Cities Index’, via http://newsroom.mastercard.com/wp-content/uploads/2014/07/Mastercard_GDCI_2014_Letter_Final_70814.pdf (6-1-2017).

Dag top 25 KijkTotaal donderdag 5 januari, https://kijkonderzoek.nl/component/com_kijkcijfers/Itemid,133/file,d1-0-0-p (6-1-2017).

“Eduard Leopold August van den Gheijn Jr.”, in F. Jos. van den Branden en J.G. Frederiks, *Biographisch woordenboek der Noord- en Zuidnederlandsche letterkunde (1888-1891)*, via http://www.dbnl.org/tekst/bran038biog01_01/bran038biog01_01_1505.php (29-5-2017).

Eeden, F.W. van (Frederik Willem) 1829-1901, OCLC WorldCat Identities, via <http://worldcat.org/identities/lccn-nb2008024959/> (29-5-2017).

“Frederik Willem van Eeden, wikipedia,
https://nl.wikipedia.org/wiki/Frederik_Willem_van_Eeden (29-5-2017).

“Jhr. Mr. Daniël François van Alphen”, in F. Jos. van den Branden en J.G. Frederiks,
Biographisch woordenboek der Noord- en Zuidnederlandsche letterkunde (1888-1891), via
http://www.dbnl.org/tekst/bran038biog01_01/bran038biog01_01_0063.php#a0063 (29-5-2017).

“Muller, Pieter Johannes”, in J.A. Zeilstra, *Biografisch Lexicon voor de geschiedenis van het Nederlands Protestantisme deel 6 (2006)*, via
<http://resources.huygens.knaw.nl/retroboeken/blnp/#source=6&page=203&view=imagePan>
e (29-5-2017).

“Muller, P.J. (Pieter Johannes) 1854-“, OCLC WorldCat Identities, via
<http://worldcat.org/identities/lccn-no92028985/> (29-5-2017).

Rik van de Westelaken gaat Peking Express presenteren’,
<https://www.televizier.nl/categorie/amusement/rik-van-de-westelaken-gaat-peking-express.928790.lynkx> (6-1-2017).

“Scheltema, Carel Steven Adama van”, in P.J. Blok en P.C. Molhuysen, *Nieuw Nederlandsch biografisch woordenboek. Deel 6 (1924)*, via
http://www.dbnl.org/tekst/molh003nieu06_01/molh003nieu06_01_1878.php (29-5-2017).

Week top 100 week 52 2016,
https://kijkonderzoek.nl/component/com_kijkcijfers/Itemid,133/file,w1-1-0-p (6-1-2017).

Richards, Greg, ‘The Attraction System: an empirical analysis of tourist behaviour’, via
https://www.academia.edu/1272252/Tourism_attraction_systems_Exploring_Cultural_Behavior (7-1-2017) 7.

'Werkwijze bij het verzamelen van de titels en persoonsgegevens',
<http://resources.huygens.knaw.nl/egodocumenten/inleiding> (7-1-2017).