

Broersma, D., *Het wonderland achter de horizon. Groninger regionaal besef in nationaal verband 1903-1963* (Dissertatie Groningen 2005, Groninger historische reeks XXXII; Assen: Van Gorcum, 2005, 284 blz., €17,90, ISBN 90 232 4187 8).

De laatste jaren is er een groeiende belangstelling voor de regio als kader waarbinnen mensen wonen en werken, hun geschiedenis beleven en hun identiteit definiëren. De regio wordt daardoor niet gezien als een overbodig restant uit het verleden dat zal wijken voor de moderne realiteit, maar als een zinvolle categorie waarbinnen plaats is voor bezinning op het eigene dat gekoesterd zou moeten worden. Deze belangstelling is geen nieuw verschijnsel: rond 1900 zien we bijna overal buiten de Randstadprovincies een soortgelijke beweging die resulteert in de oprichting van diverse verenigingen tot behoud van de regionale culturele identiteit. Een van die regio's was Groningen (dat hier samenviel met de provincie), waar in 1917 op initiatief van de groot-industrieel Jan Evert Scholten een eerste vereniging werd opgericht, de *Grönneger Sproak*.

Broersma's dissertatieonderzoek concentreert zich op het wel en wee van de diverse culturele organisaties en hun voormannen (vrouwen speelden nauwelijks een rol) en is vooral beschrijvend van karakter, gebaseerd op grondig archiefwerk. Het is daarmee een 'typisch-historische' studie geworden, met de daaraan verbonden sterke en zwakke punten. Om met de eerste te beginnen: het boek biedt talrijke fraaie inkijkjes waaruit de paradoxen van dit regionaal bewustzijn haarscherp worden belicht. De eerste contacten die leidden tot de oprichting van *Grönneger Sproak* ontstonden in Den Haag, tussen genoemde Scholten en Klaas ter Laan, geboren in een arme boerenfamilie; beiden waren volksvertegenwoordiger, Scholten voor de liberalen en Ter Laan voor de sociaal-democraten, maar belangrijker: beiden waren afkomstig uit Groningen. (11) Een andere sleutelfiguur was Gerhard Wilhelm Spitzten, die werd geboren in Stadskanaal maar op zijn vijftiende de provincie verliet, waarna zijn loopbaan als leraar Nederlands en Duits hem overal elders in het land bracht. Hij schreef een tekst voor wat het Groninger volkslied zou worden, en ook hier zien we iets merkwaardigs: bij een programma van de AVRO, gewijd aan de drie noordelijke provincies, bleek de Groningse delegatie niet in staat dit volkslied mee te zingen terwijl dit al jaren uit volle borst werd gezongen in de buiten-afdelingen van de Algemene Vereniging Groningen (sinds 1923 opvolger van *Grönneger Sproak*). (81-82) Aan de hand van dergelijke voorbeelden komt scherp naar voren dat er grote verschillen bestonden tussen de 'inheemse' leden in Groningen en de emigranten in diverse steden buiten de provincie. De laatste groep was ontstaan omdat aan het einde van de negentiende eeuw steeds meer mensen zich gedwongen zagen uit Groningen weg te gaan door het gebrek aan werkgelegenheid en goede vooruitzichten. Sommigen emigreerden naar de Verenigde Staten, maar het merendeel kwam terecht in diverse steden overal in Nederland. De eerste culturele vereniging werd opgericht in Dordrecht in 1904, dus ruim voor er

sprake was van een soortgelijke organisatie in Groningen, en daarna volgden er nog ettelijke. Maar er waren ook grote verschillen in de manier waarop de Groningse identiteit werd beleefd. In de buitenafdelingen overheerste een sterk gevoel van nostalgie, door Broersma treffend getypeerd als het 'heimwee naar een gedroomde jeugd.' (73-74) Men verheerlijkte daar vooral het idyllische Groningen van vóór de industrialisatie en de agrarische depressie en had geen oog voor (het belang van) de modernisatie van de Groningse maatschappij. Deze houding is zeker niet specifiek voor Groningen: het is eigen aan mensen in diaspora om een geïdealiseerd beeld te scheppen van het land van oorsprong waaruit men al dan niet uit vrije wil vertrokken is, en het is vooral in de diaspora waar culturele en politieke bewegingen ontstaan tot behoud van het 'oereigene' in het verbeelde 'moederland'. In Groningen zelf lag dat anders: zeker de leidende figuren (Scholten, Ter Laan, de herenboer H. D. Louwes, de uit het Drentse regentengeslacht afkomstige J. Linthorst Homan) waren ook verbonden met de krachten van de modernisering; ze wilden het eigene van Groningen combineren met het beeld van een moderne en dynamische provincie; deze visie werd uitgedragen door organisaties als de Groninger Gemeenschap (1939) en de Ommelander Kring (1951). De AVG daarentegen was een organisatie van de emigranten geworden: in 1921 had hun aandeel nog 42% bedragen, maar daarna daalde het ledental in Groningen dramatisch; rond 1930 maakten 'expats' 90% uit en de landdagen van de AVG vonden tussen 1922 en 1949 steeds buiten Groningen plaats. (45, 54, 275) Over de rol van deze migrantenverenigingen, die toch heel belangrijk moet zijn geweest, vernemen we echter niet meer dan dat het gezelligheidsverenigingen waren, die goede mogelijkheden boden voor het opbouwen van sociale contacten. Daarbij moet zo'n vereniging ook goede mogelijkheid tot interactie tussen de sociale lagen hebben geboden: men kwam samen op culturele avonden, zat gezamenlijk een hele dag met elkaar op een boot, bezocht elkaars bijeenkomsten. (45-47) Anders dan Broersma lees ik uit zijn sociale stratificatie van de Utrechtse vereniging (op basis van Tulder) ook de mogelijkheid tot interactie tussen sociale lagen zoals die zich in de stedelijke context van die tijd nauwelijks voordeed en niet alleen de dominantie van de elite. (45, 269-274) Lag hier wellicht een diepere drijfveer voor die activiteiten, en was de cultivatie van het 'Groningse' meer een middel tot het verruimen van de mogelijkheden tot sociale interactie tussen de sociale lagen?

De tegenstelling tussen migranten en thuisblijvers komt steeds weer naar voren, maar daarnaast komt telkens weer de problematische relatie met de Friese beweging om de hoek kijken: deze gold als heimelijk voorbeeld, maar tegelijk zetten de Groningers zich heftig af tegen haar Groot-Friese aanspraken, die zich over Groningen heen tot Oost-Friesland uitstrekten. Modernisten en traditionalisten verenigden zich rond de idee-fixe van een niet-Friese oorsprong van de Groningers, die gezocht werd bij Saksische stammen, wat ook meespeelde bij de taaie strijd om aan de RUG een leerstoel Nedersaksisch in te stellen. In 1953 lukte dat, maar de voordracht van K. H. Heeroma wekte veel weerstand: geboren op Terschelling en opgegroeid in Zwolle kon deze dus geen echte Nedersaks/Groninger zijn. (159-165)

Wat opvalt bij beide controverses is dat alle hoofdrolspelers handelen vanuit een essentialistisch perspectief: dat er geldige uitspraken kunnen worden gedaan over het karakter van de ‘Groningers’ alsof dit geen constructie is van diverse actoren. Ook de modernistisch georiënteerde personen uit de Ommelander Kring hanteerden een dergelijk perspectief: ‘De zee en de polders stimuleren het zich bewust zijn van de aanwezigheid van een steeds wijkende horizon.’ (174) In zijn inleiding geeft de auteur te kennen uit te gaan van een ‘modernistisch-instrumentalistisch perspectief’ vanwaaruit de natie en de regio worden beschouwd als constructies. (13-14) Toch lijken dit vrijblijvende opmerkingen die niet bepalend zijn voor de structuur of de richting van het betoog; hierna stort de auteur zich gretig op het feitelijk relaas, dat – het zij herhaald – beslist een schat aan interessante observaties oplevert. Het boek geeft zodoende onbedoeld ook een goed beeld van de sterke en zwakke punten van een typisch-historische benadering: goed in het construeren van een feitelijk relaas, maar wat zwakker in de theoretische interpretatie ervan.

Erik Nijhof

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

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

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