

**Het station en het museum**  
*Netwerken in techniek en cultuur*



**Het station en het museum**  
*Netwerken in techniek en cultuur*

**Rede**

uitgesproken bij de aanvaarding van het ambt van  
bijzonder hoogleraar  
vanwege het Koninklijk Instituut van Ingenieurs  
in de Faculteit Techniek, Bestuur en Management  
aan de Technische Universiteit Delft  
om werkzaam te zijn in het vakgebied  
Filosofie van techniek en cultuur  
op vrijdag 25 april 2003 te 16.00 uur

door

**Prof. dr. James W. McAllister**

DUP Satellite is een imprint van:  
Delft University Press  
Postbus 98  
2600 MG Delft  
T: 015-2785678  
F: 015-2781661  
E: [info@library.tudelft.nl](mailto:info@library.tudelft.nl)

ISBN 90-407-2423-7

Copyright © 2004 by J. W. McAllister  
All rights reserved. No part of the material protected by this  
copyright notice may be reproduced or utilized in any form or by  
any means, electronic or mechanical, including photocopying,  
recording or by any information storage and retrieval system,  
without permission from the publisher: Delft University Press.

Printed in The Netherlands

*Mijnheer de Rector Magnificus,  
Leden van het College van Bestuur,  
Collegae hoogleraren en andere leden van deze universitaire gemeenschap,  
President en leden van het Hoofdbestuur van het Koninklijk Instituut van  
Ingenieurs,  
Leden van het Curatorium van deze leerstoel,  
Zeer gewaardeerde toehoorders,  
Dames en heren!*

Mijn eerste bezoek aan Nederland was als toerist in de zomer van 1981. Ik ging onder meer naar Amsterdam. Daar viel mij iets op wat vandaag, meer dan twintig jaar later, de inspiratie voor deze rede vormt. Mijn aankomstpunt in de hoofdstad, het Centraal Station, toonde een uitgesproken gelijkenis met één van mijn bestemmingen aldaar, het Rijksmuseum. De twee gebouwen leken elkaar te reflecteren, zo vond ik, alsof de treinhalte en de kunstcollectie symbolisch met elkaar verbonden waren. Gedurende dat eerste bezoek bleef deze gelijkenis voor mij de vluchtige indruk van een toerist, maar later heb ik de gelegenheid gehad om de betekenis daarvan beter te begrijpen.

De gelijkenis tussen het Centraal Station en het Rijksmuseum is allesbehalve toevallig. Een eerste verklaring voor de overeenkomst laat zich raden. De bouwmeester P. J. H. (Pierre) Cuypers heeft zowel het Rijksmuseum van 1885 als het vier jaar later voltooide Centraal Station ontworpen. Het is voorstelbaar dat een architect een zelfde bouwstijl gebruikt voor twee projecten waaraan hij of zij binnen een korte tijdsspanne werkt.

Maar de gelijkenis tussen deze twee gebouwen is niet louter toe te schrijven aan de voorkeuren van de ontwerper. Stations en

musea hebben sinds hun ontstaan vergelijkbare rollen vervuld. Aan beide gebouwsoorten worden grotendeels dezelfde sociale en ideologische betekenissen toegeschreven. Stations en musea bepalen niet alleen het stedelijke en sociale landschap: zij definiëren ook in grote mate de nationale staat, de nationale identiteit en zelfs het begrip “moderniteit”. Deze betekenissen worden uitgedrukt in de architectuur. Architecten hebben dan ook vaker een zelfde bouwstijl voor stations en musea gekozen.<sup>1</sup> In het laat-negentiende-eeuwse Nederland werd een mengvorm van neogotiek en neorenaissance als de meest geschikte bouwstijl beschouwd om de identiteit van de moderne Nederlandse staat vorm te geven.<sup>2</sup>

Dit is een meer fundamentele verklaring voor de gelijkenis tussen het Centraal Station en het Rijksmuseum. Toch vind ik dat ook deze verklaring niet volledig recht doet aan mijn waarneming als toerist in Amsterdam. De gelijkenis tussen treinstations en kunstmusea is niet alleen architecturaal en betreft niet alleen hun sociale en ideologische betekenissen. Stations en musea tonen ook andere, diepere verbanden en overeenkomsten. Dit thema wil ik graag met u in deze rede verkennen. Hiermee hoop ik licht te werpen op de aard van techniek en cultuur in de moderne tijd.

## 1. Kunst

Een eerste verband tussen stations en musea ligt in de kunst. Sinds de industriële revolutie heeft de spoorweg de aandacht van kunstenaars getrokken. Soms zijn de onbedwingbare en iconoclastische aspecten van locomotieven en treinen in beeld gebracht, en soms de geordende en geciviliseerde aspecten van stations. In satirische prenten van de negentiende eeuw werd de trein vaak als een duivelse kracht geportretteerd. Joseph Mallard William Turner was gefascineerd door de visuele en esthetische

effecten van de industriële revolutie. In zijn schilderij van 1844, *Rain, Steam, and Speed – The Great Western Railway*, is de stoomlocomotief een verbrijzelende kracht in een stormachtig en romantisch landschap. De locomotief symboliseert de ondergang van het oude tijdperk en is daardoor opwindend en verschrikkelijk tegelijk.

Later in dezelfde eeuw wordt de stoommachine getemd. In de reeks van twaalf schilderijen van het Gare Saint-Lazare in Parijs die Claude Monet in 1877 voltooide, kringelen de rookwolken onder de elegante perronoverkapping van het station: de aankomst van de trein uit Normandië is een ordelijke en vertrouwde gebeurtenis in het leven van de hoofdstad. De aandacht van Monet en van andere impressionisten voor het Gare Saint-Lazare is niet toevallig: de ruimte toont precies de lichteffecten en de vervaging van objecten waarnaar zij op zoek waren.<sup>3</sup>

Maar de trein blijkt uiteindelijk moeilijk te temmen. De fascinatie voor het dynamisme en de moderniteit van de trein is opnieuw te vinden in het Italiaanse futurisme. In de schilderijen van Umberto Boccioni, *Stati d'animo: Gli addii* en *Treno in corsa*, beide van 1911, zijn het vertrek en de stormvaart van de trein aanleiding voor een onderzoek naar stilstand en snelheid.

De aantrekkingskracht van stations is niet alleen in kunstwerken, maar ook in een aantal kunstmusea zelf te zien. Ooit was het gangbaar kunstverzamelingen tentoon te stellen in woningen of in daarop gelijkende vertrekken, zoals de negentiende-eeuwse salons. Sinds halverwege de twintigste eeuw hebben kunstenaars steeds meer de industriële gedaantes van de kunst verkend: het beste voorbeeld hiervan is misschien Andy Warhol, die zijn studio in New York "The Factory" noemde. In samenhang daarmee is de praktijk gegroeid om kunstmusea en galerieën in verbouwde industriële panden te vestigen.<sup>4</sup> Daarvoor zijn fabrieken en pakhuizen gebruikt, maar ook enkele stations: het Gare d'Orsay

in Parijs en het Hamburger Bahnhof in Berlijn zijn voorbeelden hiervan. Het Musée d'Orsay is gewijd aan de kunst tussen 1848 en 1914 en bestrijkt daarmee ongeveer de periode waarin het gebouw als station in gebruik was.<sup>5</sup> Het Hamburger Bahnhof werd in 1996 heropend als Museum für Gegenwart. De elementen die stations tot geschikte onderwerpen voor schilderijen maken—de monumentale hallen en de lichtdoorlatende daken—maken stations ook tot geschikte ruimtes voor het tentoonstellen van schilderijen.

## 2. ■ Reisverhalen

Een tweede verband tussen stations en musea is in het begrip “reis” te vinden. Zowel stations als musea fungeren als portalen in de stad. Midden in de bebouwde kom neergezet, bieden zij de stedeling de kans van vlucht, de ervaring de stad te verlaten. Juist daardoor zijn zij belangrijke voorzieningen voor de toerist, zoals voor mij destijds in Amsterdam. Beide beloven toegang tot idyllische werelden. Het kunstmuseum biedt toegang tot een domein van schoonheid, betekenis en genot. Het station belooft een vlucht van de stad naar het platteland, met al zijn pastorale en arcadische connotaties. Voor forensen vindt deze vlucht dagelijks plaats, hoewel de ervaring in hun geval meestal prozaïsch is.<sup>6</sup>

Beide portalen zijn vertrekpunten van reizen en van reisverhalen. Een treinreis heeft letterlijk een lineaire narratieve structuur. Maar een museumbezoek blijkt ook bijna altijd een reis met een narratieve structuur te zijn. Een galerij is immers een gang. Sinds de negentiende eeuw wordt de narratieve structuur van de meeste kunstmusea aan de kunstgeschiedenis ontleend: de galerijen zijn chronologisch en geografisch geordend om de artistieke conventies van scholen en periodes en hun historische ontwikkeling te tonen. Door van zaal naar zaal te wandelen, lopen bezoekers door



de tijd en de ruimte, met de narratieve structuur van de kunstgeschiedenis als leidraad.<sup>7</sup>

In sommige musea geeft zelfs de inrichting een lineaire narratieve structuur weer. Een voorbeeld is het Solomon R. Guggenheim Museum van Frank Lloyd Wright (1959) in New York. Dit museum bestaat uit een spiraalvormige helling, die de bezoeker inviteert tot een wandeling van boven naar beneden.

Het gevoel dat men in een museum een reis onderneemt, wordt versterkt door de hedendaagse praktijk om kaartjes voor bijzondere tentoonstellingen met een gespecificeerde toegangstijd te verkopen, alsof het een vertrektijd betreft. Hiermee wordt vaak niet voorkomen dat het museum toch overvol raakt, hetgeen alleen maar meer doet denken aan een treinreis in de spits.

In reizen die vanuit stations en musea vertrekken, speelt het begrip “landschap” een belangrijke rol. Spoorwegen en schilderijen maken landschappen toegankelijk en zichtbaar: in beide gevallen ontvouwt het landschap zich aan de waarnemer in een lijst. Verder creëren spoorwegen en schilderijen nieuwe landschappen door bruggen en viaducten enerzijds en denkbeeldige panorama’s anderzijds. Eigenlijk is het moderne begrip van landschap zelf grotendeels een gezamenlijke constructie van eerst de schilderkunst en vervolgens de spoorweg.<sup>8</sup>

De narratieve structuren van stations en musea lenen zich voor het vaststellen van machtsrelaties. Treinstations getuigen van de macht van het centrum over de periferie, het gezag van het rijk dat vanuit de hoofdstad alle streken van het land over de rails bereikt. De gevels en ruimtes van het Centraal Station in Amsterdam bijvoorbeeld zijn versierd met wapens, portretten, borstbeelden, allegorieën en andere voorstellingen die de glorie van de Gouden Eeuw bevestigen. Zelfs als een spoorweg in particuliere handen is, zoals onder meer het geval in het Verenigd Koninkrijk in de

negentiende eeuw, identificeert het station zich meestal met de macht van het rijk.

Ook het museum legt machtsrelaties vast. Dit geldt met name voor nationale kunstmusea, die vaak een expliciet beeld van de staat proberen te geven. De meeste nationale musea zijn uitgevoerd in een klassieke bouwstijl, die suggereert dat de natie de ware erfgenaam is van de cultuur en beschaving van de Oudheid.<sup>9</sup> De vaderlandse portretten, stillevens, landschappen en historieschilderijen in een dergelijk museum getuigen van de glorie, de spirituele waarden en de geest van de natie. De bezittingen van buitenlandse afkomst tonen daarenboven de economische, militaire en koloniale macht van de staat. Daardoor hebben musea een hoofdrol gespeeld in het ontstaan van de moderne staat en van de profilering daarvan als macht en tegelijk als civiliserende en educatieve instantie. Het Musée du Louvre is het paradigmatische voorbeeld van kunstmuseum als nationaal monument, maar ook het Rijksmuseum, de National Gallery in Londen en de National Gallery in Washington behoren tot deze categorie.<sup>10</sup>

Op reis gaan, betekent ten eerste afscheid nemen van het gebruikelijke bestaan. De hallen van stations en musea hebben onder meer de taak om bezoekers en passagiers van hun vertrouwde omgeving te scheiden en te vervreemden ter voorbereiding op hun reis. Deze taak is voornamelijk aan de architectuur. In het museum wordt het gewenste effect meestal bereikt door een imposante ingang die de bezoekers in een contemplatieve stemming brengt en respectvol gedrag oplegt voordat zij de kunstwerken kunnen aanschouwen.<sup>11</sup> Op vergelijkbare wijze maken architecten stationshallen vaak tot hoge en dynamische ruimtes, die passagiers in beweging brengen en op reis sturen. Het dak van de hal van het Stazione Termini (1947) in Rome bijvoorbeeld heeft de vorm van een opkomende golf die via de spoorlijn lijkt te zullen verdwijnen.

De stad heeft de functie van het station als portaal niet altijd volledig erkend. In de eerste decennia van de spoorweg werd de treinhalte gezien als een lelijke structuur die aan het stadsgezicht onttrokken moest worden. De stationshal moest een elegante façade vormen die niet liet zien wat zich daarachter bevond. Het St. Pancras Station van 1864 in Londen is een duidelijk voorbeeld hiervan. De perronoverkapping bestaat uit een innovatieve en elegante boog in ijzer en glas, ontworpen door de ingenieurs William H. Barlow en Rowland M. Ordish. Maar dit heeft geen architectonisch verband met het reusachtige in steen ontworpen hotel in neogotische stijl van de architect George Gilbert Scott, dat de perronoverkapping volledig verborgen houdt voor de voorbijgangers op de Euston Road. De ambivalente relatie tussen techniek en architectuur is hierbij op concrete wijze weergegeven.

In hedendaagse stationsontwerpen worden daarentegen de functie van de treinhalte en de vorm van de perronoverkapping vaak wel aan de buitenkant zichtbaar gemaakt. Daardoor wordt de grens tussen architectuur en techniek vervaagd. Een voorbeeld is het station van de luchthaven Lyon-Satolas (1994) van Santiago Calatrava, waarin de constructieve en de plastische aspecten volledig geïntegreerd worden.<sup>12</sup>

### 3. Netwerken van techniek

De meest diepliggende gelijkenis tussen stations en musea betreft de netwerken waarvan zij deel uitmaken en de circulatie die daarop plaatsvindt. Op dit terrein liggen ook de meest fundamentele gelijkenissen tussen techniek en cultuur.

Laten wij met stations beginnen. “The building of railway stations presupposes the existence of railways”, merkt Nikolaus Pevsner op.<sup>13</sup> Stations maken inderdaad deel uit van het

spoorwegnet. In de meest concrete zin is dit een netwerk van rails, waarop passagiers en goederen circuleren. Maar naast dit concrete netwerk en deze zichtbare circulatie bestaat het spoor ook uit een abstract netwerk dat even essentieel is voor het functioneren van de spoorweg. Dit is een netwerk van standaardisatie van talloze kwantitatieve en kwalitatieve normen. Sommige normen hebben betrekking op de gehele lengte van de spoorlijn, zoals de spoorwijdte en overige fysische parameters van de spoorweg. Andere normen hebben betrekking op voorzieningen die op het netwerk worden neergezet om de treinen te ontvangen en te onderhouden, zoals remises en opslagplaatsen van kool en water in het tijdperk van de stoomlocomotief. Tenslotte zijn er normen die betrekking hebben op de organisatie van de spoorweg, zoals de dienstregeling, de administratie van kaartjes en andere procedures.

Deze standaardisatie houdt in dat alle punten van het netwerk identiek en onderling verwisselbaar worden gemaakt. De berijdbaarheid van het netwerk is daarvan afhankelijk: de voortgang van een trein over de rails is immers een constante vervanging van het ene punt door het andere.

Het is niet overdreven te stellen dat deze standaarden, evenals passagiers en goederen, over de rails circuleren. Nadat een standaard vastgesteld is en op een bepaald punt van het netwerk toegepast wordt, verspreidt het zich over de lengte en breedte van het netwerk.

Dit geldt ook voor stations. Een spoorweg met slechts één station is niet denkbaar. Een station is bruikbaar dankzij het feit dat het in alle relevante opzichten identiek is aan andere stations en daarmee verwisselbaar. Een bestemming is per definitie specifiek en speciaal voor de reiziger, maar de treinreiziger kan een bestemming slechts bereiken omdat de stations van vertrek en aankomst juist generisch zijn, en niet specifiek. Dit helpt te verklaren waarom

reizigers bij aankomst vaak even niet weten op welk station zij zich bevinden.

In sommige gevallen heeft de standaardisatie van het spoornet ook een effect op de bredere omgeving. Een goed voorbeeld is de invoering van standaardtijd in het Verenigd Koninkrijk. Steden en streken hanteerden in 1800 de zonnetijd: zo verschilde de lokale tijd in Londen en Plymouth met ongeveer zestien minuten. Dit maakte het moeilijk om vertrek- en aankomsttijden van treinen te berekenen en te coördineren. De Britse spoorwegmaatschappijen namen dus het initiatief tot de introductie van één nationale tijd. In 1847 voerden de grote maatschappijen officieel de tijd van het Royal Observatory te Greenwich in voor hun dienstregelingen en stationsklokken. Dit had als gevolg dat de bevolking buiten de hoofdstad met twee tijden te maken had: de lokale tijd en *railway time*, zoals het genoemd werd. Om verwarring te voorkomen, besloten steeds meer stadsbesturen in het Verenigd Koninkrijk om voor alle publieke doeleinden over te schakelen naar *railway time*. In 1855 waren bijna alle publieke klokken in het land op *Greenwich mean time* afgesteld.<sup>14</sup> Een standaardisatie die aanvankelijk louter het spoorweganet betrof, verspreidde zich op deze wijze over het hele land. Wij kunnen concluderen dat Aldous Huxley slechts licht overdreef toen hij schreef: "In inventing the locomotive, Watt and Stephenson were part inventors of time."<sup>15</sup> Op soortgelijke wijze hebben spoorwegen in een aantal landen zelfs een belangrijke bijdrage geleverd aan het vaststellen van de nationale eenheid en identiteit.<sup>16</sup>

Eén van de meest interessante recente ontwikkelingen in de studie van grootschalige technische systemen zoals een spoorweg is het besef dat de technische aspecten nauwelijks of niet te onderscheiden zijn van sociale aspecten. Oudere benaderingen in de techniekgeschiedenis en -filosofie maakten een onderscheid tussen de technische inhoud en de sociale context van systemen

waartussen interactie zou plaatsvinden. Meer recente benaderingen, zoals de systeembenadering en de actor-netwerk-benadering, spreken daarentegen van een naadloos weefsel van technische, economische, politieke, culturele en andere factoren. Een voorbeeld wordt gegeven door Thomas P. Hughes in zijn studie van de ontwikkeling van de elektriciteitsindustrie in de Verenigde Staten en Europa, *Networks of Power*, van 1983.<sup>17</sup> Om New York te elektrificeren moest Thomas Alva Edison bijvoorbeeld niet alleen de technische artefacten vervaardigen die nodig waren voor een stadsbreed elektriciteitsnet, maar ook een even belangrijke serie van overeenkomsten en allianties sluiten. Systeembouwers zoals Edison maken in hun handelingen nauwelijks een onderscheid tussen personen, technologieën, geld, politiek en juridische instanties.

#### 4. Netwerken van cultuur

Nu wil ik laten zien dat hetzelfde voor kunstmusea geldt als voor treinstations. Het functioneren van een museum is afhankelijk van het netwerk van musea en andere kunstinstituten waarvan het deel uitmaakt, en van de standaardisatie die op dat netwerk plaatsvindt.

Dit kan men concluderen op grond van een gedachte-experiment. Stelt u zich een wereld voor waarin slechts één museum bestaat dat alle kunstwerken van de wereld bezit. Wat kunnen wij vaststellen betreffende de esthetische waarde en de culturele betekenis van de kunstwerken in deze denkbeeldige wereld?

Laten wij beginnen met de esthetische waarde van de kunstwerken. Volgens de klassieke filosofie van de kunst zou in dit opzicht niets veranderen als alle kunstwerken ter wereld in één museum geconcentreerd waren. Volgens klassieke theorieën wordt de esthetische waarde van een kunstwerk namelijk alleen door de

intrinsieke eigenschappen van het werk zelf, bijvoorbeeld door zijn schoonheid of expressieve kracht, en eventueel door de respons van de waarnemer, bepaald: de esthetische waarde van kunstwerken hangt dus geenszins af van de plaats waar zij zich bevinden. Maar er zijn ook andere visies. Volgens de institutionele theorie van kunst, verdedigd door Arthur Danto en George Dickie, is het niet zo dat bepaalde artefacten intrinsiek de status van kunstwerk hebben op grond van esthetische of andere eigenschappen. Er zijn met andere woorden geen definiërende eigenschappen van kunstwerken. Integendeel, elk willekeurig artefact kan als kunstwerk tellen, mits het door de kunstwereld als zodanig beschouwd en behandeld wordt. Een artefact krijgt de status van kunstwerk op grond van de erkenning van kunstinstellingen, waaronder verzamelaars, handelaars, critici en vooral musea. Bekende voorbeelden zijn readymade-artefacten die als kunst worden geëxposeerd, zoals het flessenrek (*Egouttoir*, 1914) van Marcel Duchamp. Zelfs het begrip “schone kunsten” is grotendeels een product van het museumstelsel dat in de achttiende eeuw ontstaan is.<sup>18</sup>

Wij kunnen hieruit concluderen dat musea en andere kunstinstellingen een validatienetwerk vormen dat de extensie van de categorie “kunst” bepaalt. De omvang en diversiteit van dit netwerk zijn doorslaggevend voor de brede erkenning van een artefact als kunstwerk. Een wereld waarin alle kunstwerken in één museum geconcentreerd zijn, is derhalve conceptueel uitgesloten: het is zelfs twijfelachtig of een dergelijke wereld over het begrip “kunst” zou beschikken.

Laten wij nu overstappen naar de culturele betekenis van kunstwerken. Wat zouden de consequenties zijn voor de culturele betekenis van kunstwerken als alle kunstwerken ter wereld in één reusachtig museum geconcentreerd zouden zijn? Kunstwerken hebben een bepaalde culturele betekenis vooral dankzij het feit dat zij iets symboliseren of voor iets staan. Een museum heeft culturele

waarde op grond van het feit dat het een deel van het menselijke artistieke erfgoed bezit en tentoonstelt, het liefst uiteraard een groot deel, maar niet het gehele erfgoed. De waarde van een kunstcollectie wordt grotendeels ontleend aan het feit dat zij, hoe groot en beroemd ook, slechts een deel van het fenomeen “kunst” representeert. Slechts daardoor is de collectie een proefstuk van een cultureel waardevol geheel en is een museum een representant van kunst en cultuur. Zelfs het museum met de rijkste kunstcollectie ter wereld—het Louvre of het Metropolitan Museum of Art in New York, misschien—heeft dus de status van culturele instelling vanwege het bestaan van andere musea die vergelijkbare werken bezitten.

Een museum dat alle kunstwerken ter wereld in zijn bezit zou hebben, zou de status van unicum en curiosum hebben, maar zou letterlijk niets waardevols vertegenwoordigen, ongeacht de intrinsieke eigenschappen van de stukken in de collectie. Een dergelijke instelling zou de eerder besproken functies van musea niet kunnen vervullen.

Hieruit concludeer ik dat hetzelfde voor musea geldt als voor stations: er kan niet slechts één exemplaar bestaan. Net als stations behoren musea noodzakelijkerwijs tot een netwerk dat musea aan elkaar en aan andere kunstinstellingen verbindt. Op dit netwerk vindt circulatie plaats van zowel personen als standaarden, net als bij een spoorweg. Museumbezoekers reizen van het ene museum naar het andere, en zijn gemotiveerd om een voor hen nog onbekend museum te bezoeken op grond van hun ervaringen bij eerdere museumbezoeken. Door de circulatie van standaarden op het netwerk worden kunstwerken gevalideerd: het netwerk bepaalt de waarde—met name de artistieke waarde—van individuele kunstwerken, stijlen en kunstenaars.

Voorwaarde voor circulatie op een netwerk is de verwisselbaarheid van de knooppunten, zoals wij in het geval van



stations gezien hebben. Kunstmusea zijn inderdaad verwisselbaar. Enkele musea hebben ruimtes die herkenbaar en historisch specifiek zijn. Voorbeelden zijn de Frick Collection in New York en het Musée Jacquemart-André in Parijs, beide gehuisvest in de woningen van de verzamelaars. De meeste musea zijn daarentegen gebaseerd op de aanname dat kunstwerken het beste gewaardeerd kunnen worden in een generische en ahistorische omgeving. Dit decontextualiseert de kunst en plaatst die in een abstract kader. Dit geldt met name voor in modernistische stijl gebouwde musea die het ideaal van een witte kubus lijken na te streven. Het prototype van het modernistische museum is het Museum of Modern Art (MoMA) in New York; verdere voorbeelden zijn het Getty Center in Los Angeles en het Museu d'Art Contemporani de Barcelona (MACBA), beide ontworpen door Richard Meier.<sup>19</sup> In deze musea, die van binnen nauwelijks te onderscheiden zijn op grond van hun ruimtes en kunstcollecties, kan de bezoeker hetzelfde gevoel van verdwaling krijgen als in stations. Daardoor wordt de verwisselbaarheid van musea zichtbaar en de circulatie op het museumnetwerk evident.

In deze rede heb ik de banden tussen stations en musea op een drietal niveaus onderzocht. Ten eerste zijn stations en treinen een onderwerp van fascinatie voor de kunst, waardoor zij op de muren van kunstmusea terecht komen. Ten tweede zijn stations en musea portalen in de stad en vertrekpunten voor reizen en reisverhalen. Daarmee worden onder meer machtsrelaties vastgelegd. Tenslotte heb ik beweerd dat het functioneren van zowel stations als musea afhankelijk is van netwerken en de circulatie die daarop plaatsvindt. Deze overeenkomst is de meest fundamentele: zij ligt aan de basis van al de andere gelijkenissen die wij besproken hebben.

Uiteraard betreffen de gelijkenissen tussen stations en musea niet alleen de gebouwsoorten. Uiteindelijk staan zij voor de

overeenkomsten tussen techniek en cultuur. In beide domeinen worden waarde, nut en betekenis door netwerken van standaardisatie en validatie bepaald. Het is de taak van de filosofie van techniek en cultuur om onder meer de rol van deze netwerken in kaart te brengen en daarmee de overeenkomsten tussen de twee domeinen te onderzoeken.

## 5. Tot besluit

Aan het einde van mijn rede gekomen is het mij een genoegen om enkele woorden van dank te spreken. Iemand die de rol van netwerken in techniek en cultuur bestudeert, beseft misschien beter dan wie dan ook tot op welk graad wetenschappelijke prestaties te danken zijn aan netwerken van personen en instellingen.

*Mijnheer de Rector Magnificus, leden van het College van Bestuur,*

Ik ben u erkentelijk voor uw medewerking aan de totstandkoming van mijn benoeming. Ik verheug me zeer over mijn band met de Technische Universiteit Delft. Een bijzondere leerstoel heeft mijns inziens alleen dan waarde voor een universiteit, als de houder een vernieuwende rol in onderzoek en onderwijs speelt en daarmee een aanwinst is voor de reguliere formatie. Ik zal mij daarvoor inspannen.

*Geachte President en leden van het Hoofdbestuur van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs,*

U heeft in 1996 het initiatief genomen om deze bijzondere leerstoel Filosofie van techniek en cultuur in te stellen onder meer om de verkokering van de technische studies tegen te gaan. Mijn

benoeming is een blijk van uw vertrouwen. U kunt erop rekenen dat ik mijn best zal doen om uw vertrouwen waar te maken.

*Hooggeachte leden van het Curatorium van deze leerstoel,*

Ik prijs me gelukkig met uw betrokkenheid bij mijn leerstoel en ik wil u ook graag danken voor het vertrouwen dat u in mij stelt. Ik hoop dat wij de komende jaren op een eerlijke en constructieve manier zullen samenwerken om de doelstellingen van de leerstoel te realiseren.

*Dames en heren, leden van de Sectie Filosofie van de Faculteit Techniek, Bestuur en Management,*

Ik ben u dank verschuldigd voor de hartelijke ontvangst bij mijn benoeming en voor de vele stimulerende contacten sindsdien. Ik verheug me op onze verdere samenwerking.

*Geachte leden van het Bestuur en medewerkers van de Faculteit der Wijsbegeerte van de Universiteit Leiden,*

Gaarne wil ik u danken voor uw toestemming om deze benoeming te aanvaarden. Zonder uw steun en begrip zou het niet mogelijk voor mij zijn een deel van mijn werkweek aan de Technische Universiteit Delft door te brengen. Ik hoop onder meer de banden tussen de twee universiteiten op het gebied van de filosofie te versterken.

*Dames en heren studenten,*

In de maatschappij is er een roep om breed geschoolde ingenieurs. Een kennismaking met de filosofie van techniek en

## HET STATION EN HET MUSEUM

cultuur is voor u een uitstekende gelegenheid om het eigen vakgebied in een breder perspectief te plaatsen. Ik hoop met mijn onderwijs een bijdrage te leveren aan uw academische vorming.

*Lieve Nathal,*

Een aantal van de door mij in deze rede besproken stations en musea hebben wij samen bezocht. Ik prijs me zeer gelukkig met je gezelschap, dat mij zo veel meer laat zien dan ik alleen zou kunnen. Verder heb je het Nederlands van deze tekst nauwgezet verbeterd. Daarvoor verdien je de dankbaarheid niet alleen van mij, maar van iedereen in deze zaal.

Ik heb gezegd.

### Noten

1. Cuypers is niet de enige architect die zowel stations als musea heeft ontworpen: Alfred Waterhouse ontwierp het Lime Street Station Hotel in Liverpool (1871) en het Natural History Museum in Londen (1881); Santiago Calatrava ontwierp het station van de luchthaven Lyon-Satolas (1994) en de uitbreiding van het Milwaukee Museum of Art (2001).
2. Over de architectuur van stations, zie Meeks (1956) en Parissien (1997); over stations in Nederland, zie Romers (1981) en Douma (1998).
3. Over het belang van de industriële revolutie voor de kunst van Turner, zie Rodner (1997); over de belangstelling van Monet en andere impressionisten voor het Gare Saint-Lazare, zie Wilson-Bureau (1998).
4. Over veranderingen van de soort ruimtes waarin kunstmusea en galerieën gehuisvest zijn, zie Greenberg (1996). Ook is een aantal spoorwegmusea en musea van wetenschap en techniek, zoals het Museum of Science and Industry in Manchester, in voormalige treinstations gehuisvest.
5. Over de transformatie van het Gare d'Orsay tot Musée d'Orsay, zie Jenger (1986) en Schneider (1998).
6. Over de culturele geschiedenis van spoorwegen en treinreizen, zie Schivelbusch (1979) en Freeman (1999). Over de spoorweg en pastorale idealen, zie Marx (1964).
7. Over de ruimtelijke organisatie van kunstmusea, zie Carrier (2003); over hun narratieve structuur, zie Bal (1996).
8. Over de totstandkoming van het begrip "landschap", zie Lemaire (1970), Daniels (1993) en Schama (1995).
9. De relatie tussen de sociale en culturele betekenis van musea en hun architectuur wordt door Crook (1972) met betrekking tot het British Museum besproken.

10. De cultureel-politieke functies van kunstmusea worden besproken door Duncan en Wallach (1980). Over de rol van kunstmusea in de formatie van nationale cultuur, zie Coombes (1988) en Prior (2002). Over het Rijksmuseum, zie Van der Ham (2000).
11. De civiliserende functie van de architectuur van musea wordt besproken door Duncan (1995).
12. Over het St. Pancras Station, zie Simmons (1968). Voor filosofische reflectie op het onderscheid tussen techniek en architectuur in dit station, zie McAllister (1996), pp. 142–154. Voor een overzicht van het werk van Calatrava, zie Tzonis (1999).
13. Pevsner (1976), p. 225.
14. Howse (1980), pp. 81–115. De invoering van tijdzones in de Verenigde Staten heeft een ander traject gevolgd: zie Bartky (2000).
15. Huxley (1936), p. 122.
16. Over de bijdrage van de spoorweg in de totstandkoming van de nationale eenheid van bijvoorbeeld Italië, zie Maggi (2003).
17. Hughes (1983). Verdere voorbeelden van de systeembenadering in de techniekgeschiedenis zijn Hughes (1987), Mayntz en Hughes (1988) en De Wit (1998). Voor een verdere discussie van de systeembenadering en de actor-netwerk-benadering, zie Hughes (1986) en Law en Hassard (1999). Voor een overzicht van de sociologie van grootschalige technische systemen, zie Gras (1993).
18. De institutionele theorie van de kunst wordt uiteengezet in Danto (1964) en Dickie (1974); voor een verdere discussie, zie Yanal (1994). Een sociologische invulling van deze theorie wordt gegeven door Becker (1982). De stelling dat het begrip “schone kunsten” in de achttiende eeuw ontstaan is, is verdedigd door Kristeller (1950; 1951–1952); de relatie tussen

deze ontwikkeling en het ontstaan van het museumstelsel is besproken door Shiner (2001). Gielen (2003) geeft een analyse van de hedendaagse kunst in Vlaanderen als netwerk.

19. Over het modernistische museumgebouw, zie O'Doherty (1999); voor verdere discussie, zie Lorente (1998), pp. 238–265.





## Bibliografie

- Bal, Mieke. 1996. "The Discourse of the Museum", in Greenberg, Ferguson en Nairne (1996), pp. 201–218.
- Bartky, Ian R. 2000. *Selling the True Time: Nineteenth-Century Timekeeping in America*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Becker, Howard S. 1982. *Art Worlds*. Berkeley: University of California Press.
- Carrier, David. 2003. "Remembering the Past: Art Museums as Memory Theaters", *Journal of Aesthetics and Art Criticism* 61, pp. 61–65.
- Coombes, Annie. 1988. "Museums and the Formation of National and Cultural Identities", *Oxford Art Journal* 11, no. 2, pp. 57–68.
- Crook, J. Mordaunt. 1972. *The British Museum*. London: Allen Lane.
- Daniels, Stephen. 1993. *Fields of Vision: Landscape Imagery and National Identity in England and the United States*. Cambridge: Polity.
- Danto, Arthur. 1964. "The Artworld", *Journal of Philosophy* 61, pp. 571–584.
- Dickie, George. 1974. *Art and the Aesthetic: An Institutional Analysis*. Ithaca, N.Y.: Cornell University Press.
- Douma, C. 1998. *Stationsarchitectuur in Nederland 1938–1998*. Zutphen: Walburg Pers.
- Duncan, Carol. 1995. *Civilizing Rituals: Inside Public Art Museums*. London: Routledge.
- Duncan, Carol, en Alan Wallach. 1980. "The Universal Survey Museum", *Art History* 3, pp. 448–469.
- Freeman, Michael. 1999. *Railways and the Victorian Imagination*. New Haven, Conn.: Yale University Press.

- Gielen, Pascal. 2003. *Kunst in netwerken: Artistieke selecties in de hedendaagse dans en de beeldende kunst*. Heverlee-Leuven: Lannoo.
- Gras, Alain. 1993. *Grandeur et dépendance: Sociologie des macro-systèmes techniques*. Paris: Presses Universitaires de France.
- Greenberg, Reesa. 1996. "The Exhibited Redistributed: A Case for Reassessing Space", in Greenberg, Ferguson en Nairne (1996), pp. 349–367.
- Greenberg, Reesa, Bruce W. Ferguson en Sandy Nairne, red. 1996. *Thinking about Exhibitions*. London: Routledge.
- Ham, Gijs van der. 2000. *200 jaar Rijksmuseum: Geschiedenis van een nationaal symbool*. Zwolle: Waanders.
- Howse, Derek. 1980. *Greenwich Time and the Discovery of the Longitude*. Oxford: Oxford University Press.
- Hughes, Thomas P. 1983. *Networks of Power: Electrification in Western Society, 1880–1930*. Baltimore, Md.: Johns Hopkins University Press.
- Hughes, Thomas P. 1986. "The Seamless Web: Technology, Science, Etcetera, Etcetera", *Social Studies of Science* 16, pp. 281–292.
- Hughes, Thomas P. 1987. "The Evolution of Large Technological Systems", in Wiebe E. Bijker, Thomas P. Hughes en Trevor J. Pinch, red., *The Social Construction of Technological Systems: New Directions in the Sociology and History of Technology*. Cambridge, Mass.: MIT press; pp. 51–82.
- Huxley, Aldous. 1936. "Time and the Machine", in Aldous Huxley, *The Olive Tree and Other Essays*. London: Chatto and Windus, 1936; pp. 122–124.
- Jenger, Jean. 1986. *Orsay, de la gare au musée: Histoire d'un grand projet*. Paris: Electa Moniteur.
- Kristeller, Paul Oskar. 1950. *Renaissance Thought and the Arts*. Princeton, N.J.: Princeton University Press, 1990.

- Kristeller, Paul Oskar. 1951–1952. “The Modern System of the Arts: A Study in the History of Aesthetics”, deel I en II, *Journal of the History of Ideas* 12, pp. 496–527, en 13, pp. 17–46.
- Law, John, en John Hassard, red. 1999. *Actor Network Theory and After*. Oxford: Blackwell.
- Lemaire, Ton. 1970. *Filosofie van het landschap*. Baarn: Ambo.
- Lorente, J. Pedro. 1998. *Cathedrals of Urban Modernity: The First Museums of Contemporary Art, 1800–1930*. Aldershot: Ashgate.
- Maggi, Stefano. 2003. *Le ferrovie*. Bologna: Il Mulino.
- Marx, Leo. 1964. *The Machine in the Garden: Technology and the Pastoral Ideal in America*. New York: Oxford University Press.
- Mayntz, Renate, en Thomas P. Hughes, red. 1988. *The Development of Large Technical Systems*. Frankfurt am Main: Campus.
- McAllister, James W. 1996. *Beauty and Revolution in Science*. Ithaca, N.Y.: Cornell University Press.
- Meeks, Carroll L. V. 1956. *The Railroad Station: An Architectural History*. New Haven, Conn.: Yale University Press.
- O’Doherty, Brian. 1999. *Inside the White Cube: The Ideology of the Gallery Space*. Berkeley: University of California Press.
- Parissien, Steven. 1997. *Station to Station*. London: Phaidon.
- Pevsner, Nikolaus. 1976. *A History of Building Types*. London: Thames and Hudson.
- Prior, Nick. 2002. *Museums and Modernity: Art Galleries and the Making of Modern Culture*. Oxford: Berg.
- Rodner, William S. 1997. *J. M. W. Turner: Romantic Painter of the Industrial Revolution*. Berkeley: University of California Press.
- Romers, H. 1981. *Spoorwegarchitectuur in Nederland 1841–1938*. Tweede herziene druk, 2000. Zutphen: Walburg Pers.
- Schama, Simon. 1995. *Landscape and Memory*. New York: Knopf.
- Schivelbusch, Wolfgang. 1979. *Geschichte der Eisenbahnreise: zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*. Frankfurt am Main: Ullstein.

- Schneider, Andrea Kupfer. 1998. *Creating the Musée d'Orsay: The Politics of Culture in France*. University Park: Pennsylvania State University Press.
- Shiner, Larry. 2001. *The Invention of Art: A Cultural History*. Chicago, Ill.: University of Chicago Press.
- Simmons, Jack. 1968. *St. Pancras Station*. London: Allen and Unwin.
- Tzonis, Alexander. 1999. *Santiago Calatrava: The Poetics of Movement*. London: Thames and Hudson.
- Wilson-Bareau, Juliet. 1998. *Manet, Monet, and the Gare Saint-Lazare*. New Haven, Conn.: Yale University Press.
- Wit, Onno de. 1998. "Telefonie in Nederland 1877–1940: Opkomst en ontwikkeling van een grootschalig technisch systeem". Proefschrift, Technische Universiteit Delft.
- Yanal, Robert J., red. 1994. *Institutions of Art: Reconsiderations of George Dickie's Philosophy*. University Park: Pennsylvania State University Press.