

1796. Als er zoveel overgang is, wat is dan het onderscheidende karakter van politieke reconstructie? Een ander zwak punt is de plaatsing van de machtswisseling op Ceylon in de context van de internationale politieke veranderingen. Deze werden in Europa bekostigd. Het verloop van de strijd tussen het Verenigd Koninkrijk en Frankrijk en de gevolgen daarvan voor de Nederlandse bezittingen in Azië blijft duister. Dit alles laat onverlet dat Alicia Schrikker een glashelder en goed gecomposeerd boek schreef, waarin de scheiding tussen Nederlands en Brits koloniaal bestuur en die tussen het *ancien régime* en nieuwe politieke ideeën vakkundig is overbrugd.

Hugo s'Jacob

Laar, P. van de, Lucassen, L., Mandemakers, K. (eds.), *Naar Rotterdam. Immigratie en levensloop in Rotterdam vanaf het einde van de negentiende eeuw* (Amsterdam: Aksant, 2006, 158 blz., ISBN 90 5260 209 3).

Deze bundel bevat de resultaten van een symposium over 'De demografische en sociale ontwikkelingen in het Rotterdam van de negentiende en twintigste eeuw'. Bij dit symposium speelden de databestanden van de 'Historische Steekproef Nederlandse Bevolking' (HSN) een belangrijke rol.

In zijn verhelderend openingsartikel doet Kees Mandemakers, hoofd van de Historische Steekproef Nederland bij het Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis, uit de doeken wat die steekproef eigenlijk behelst en wat de mogelijkheden ervan zijn voor het onderzoek op het gebied van de sociale en economische geschiedenis. De HSN houdt zich bezig met het aanleggen van een groot gegevensbestand van levensgeschiedenissen van mensen uit de negentiende en twintigste eeuw. De basis voor dat gegevensbestand wordt gevormd door een a-selecte steekproef uit de geboorteakten van de Burgerlijke Stand over de periode 1812-1922. Die steekproef omvat zo'n 78.000 personen. Van deze personen verzamelt men de gegevens uit de geboorte-, de overlijdens- en de huwelijksakten. De HSN hoopt uiteindelijk de gehele levensloop van de groep te reconstrueren. Door de koppeling van de bevolkingsregisters van alle toenmalige gemeenten is men in staat de migratiepatronen van al deze personen te bepalen. Maar ook kan men gegevens over en veranderingen in beroepen, huwelijkspatronen en huwelijksvruchtbaarheid, huisvesting, samenstelling der gezinnen, kerkelijke gezindte etcetera verkrijgen.

Leo Lucassen vergelijkt in zijn artikel 'Toen zij naar Rotterdam vertrokken. Immigranten toen en nu 1870-2005' (25-38) de periode 1970-2005 met die van 1870-1890 voor wat betreft het ontstaan van maatschappelijke problemen en sociale tegenstellingen als gevolg van immigratie en assimilatie in Rotterdam. Erg gemakkelijk blijkt die vergelijking niet, omdat in de periode rond 1880 slechts 8 procent van de migranten uit het buitenland kwam (voornamelijk uit Duitsland) en in 2000 rond 36 procent. Voor zijn vergelijkingsmateriaal moet Lucassen dan ook buitenlandse voorbeelden te hulp roepen. Hij redeneert daar wat te gemakkelijk overheen. Zijn conclusie is dan ook wel erg algemeen,

namelijk 'dat we lange tijd een te rooskleurig beeld hebben gehad van de integratie van grote groepen als problematisch ervaren migranten in het verleden en vaak te pessimistisch zijn als het over het heden gaat' (37).

Gerard van der Harst prikt in zijn boeiende artikel 'Brabanders en Zeeuwen in het Rotterdamse straatbeeld' (39-60) de bekende these door van P.J. Bouman en W.H. Bouman uit *De groei van de grote werkstad*. Volgens Bouman en Bouman bestond de grote groep migranten uit Brabant en Zeeland voornamelijk uit arme landarbeiders die zich als ongeschoolde havenarbeiders in de grote stad moesten zien te handhaven, daar totaal verpauperden en zich volslagen ontworteld voelden. Van der Harst toont overtuigend aan, dat het bij de Brabanders en Zeeuwen over het algemeen niet ging om plattelandsproletariaat, maar voornamelijk om geschoolde arbeiders en middenstanders. Het vestigingspatroon van deze groepen werd ook niet, zoals Bouman en Bouman meenden, bepaald door 'hun agrarische inslag' (nabijheid van volkstuinen), maar door de nabijheid van het werk, het woningaanbod, de huur etcetera.

Duitsers vormden de grootste groep migranten in Rotterdam. In 'Arbeidsmarkt en beroepsmobiliteit' (75-97) onderzoekt Henk Delger de sociale gelaagdheid van twee vestigingscohorten Duitse migranten (1870-1879 en 1920-1929). Het blijkt dat de groep van de jaren zeventig veel meer opwaartse sociale mobiliteit vertoonde dan de interbellumgroep. Dat had te maken met de gunstige economische omstandigheden in de jaren 1870, toen de haven zich sterk uitbreidde. Maar minstens even belangrijk was, dat in die jaren ook de Duitse economie sterk groeide. Daardoor kwamen voornamelijk Duitsers naar Rotterdam die behoorlijk opgeleid waren en die hun kansen goed hadden afgewogen. In het Interbellum echter had Duitsland te lijden onder enorme werkloosheid en een verschrikkelijke inflatie. 'Velen [...] gingen op hoop van zegen naar het "steinreiche Holland"' (95). De meesten vonden wel een baan, maar – zo veronderstelt Delger – mogelijk niet altijd op hun eigen niveau en vaak in sectoren met weinig stijgingsmogelijkheden.

Twee onderwerpen springen er in deze bundel echt uit: de migratie van Zeeuwen en Brabanders en de immigratie van Duitsers. De resultaten van het onderzoek van Van der Harst over de Brabanders en de Zeeuwen zijn zeer interessant; binnen afzienbare tijd zal daarover zijn dissertatie uitkomen. Over de vestiging van Duitsers in Rotterdam zal eertijds een studie van Henk Delger en Leo Lucassen verschijnen. Daarbij toont de bundel overtuigend aan hoe waardevol de HSN is.

Han C. Vrielink

Aerts, R., Rooy, P. de, ed., *Geschiedenis van Amsterdam, III, Hoofdstad in aanbouw 1813-1900* (Amsterdam: SUN, 2006, 636 blz., €49,50, ISBN 90 5875 139 2); Wolthekker, D., *Een keten van macht. Amsterdam en zijn burgemeesters vanaf 1850* (Amsterdam: Balans, 2006, 302 blz., €17,50, ISBN 90 5018 801 X).

Het derde deel van de geschiedenis van Amsterdam bevat mij zeer goed; een mooi geschreven werk van twee historici die zeer goed thuis zijn in de negentiende eeuw. Remieg Aerts neemt het eerste gedeelte voor zijn rekening en bestrijkt de periode 1813-1851, Piet de Rooy het tweede gedeelte (1851-1900) dat anders dan het deel over 1813-1851 niet thematisch, maar chronologisch is ingedeeld. Je kunt je afvragen waarom de auteurs niet besloten hebben om het boek te laten doorlopen tot aan de Eerste Wereldoorlog? De Rooy sluit af met de constatering dat Amsterdam rond 1900 in vergelijking met de jaren tachtig en negentig in rustiger vaarwater is gekomen. Maar is dat zo? Die indruk heb ik niet overgehouden uit *Een keten van macht*, een leuk, een prettig leesbaar geschreven serie burgemeestersportretten. Dit boek beklemtoont de problemen die de burgemeesters met de ordehandhaving ondervonden na 1900, zoals tijdens de spoorwegstaking van 1903.

Het verbindende element in het boek van Aerts en De Rooy is dat de 'stad zich als hoofdstad' aan het uitvinden is. Vandaar de ondertitel 'Hoofdstad in aanbouw'. Rond de eeuwwisseling is Amsterdam onmiskenbaar de belangrijkste stad van het land: de stad is in alles een hoofdstad, behalve dan in grondwettelijke zin. Dit *Leitmotiv* spreekt aan. Het geeft het boek een rode draad en dat is een groot winstpunt ten opzichte van stadsgeschiedenissen die alleen thematisch zijn opgezet en een eeuw in moten hakken. Door te kiezen voor een hoofdlijn kun je niet alles behandelen, maar dat vind ik geen bezwaar, integendeel het komt de leesbaarheid ten goede.

Het Amsterdam dat de auteurs beschrijven is een andere stad dan die uit de Republiek. De negentiende-eeuwse stad wordt vaak gezien als een ingeslapen, onbekwaam bestuurde stad die een schim was van het wereldstedelijke Amsterdam uit de zeventiende en achttiende eeuw. Dit overgeleverde beeld komen we ook tegen in *Een keten van macht*. Dit boek is natuurlijk van een andere orde dan het geschiedwerk van Aerts en De Rooy (de laatste trad overigens wel op als adviseur van de redactie).

Aerts en De Rooy relativiseren het beeld van de ingeslapen stad, maar zien Amsterdam ook niet als een voortvarende stad, zeker niet in de eerste vijftig jaar. Er zijn genoeg voorbeelden die laten zien dat Amsterdam nog niet toekomstgericht bezig was. Zo werd in 1840 de Willemspoort geopend, een formidabel obstakel in een nieuwe tijd waarin de spoorweg – en dus de open stad – de toekomst had. Amsterdam moest het niet langer van de vaarwegen hebben die langzaam dichtslibden, maar juist van moderne spoorverbindingen. Aerts spreekt van een 'bijna introverte' verandering in de eerste vijftig jaar. De periode van economische stilstand beperkte zich vooral tot 1820-1840, op sommige terreinen was er zelfs sprake van een opleving. Ook op het gebied van de infrastructuur, de gezondheidszorg et cetera was er veel activiteit, zij het dat het particuliere initiatief de toon zette, zoals het baanbrekende werk van de Portugees-Joodse arts Samuel Sarphati. Hij is voor beide auteurs een belangrijke figuur en verbindt de twee delen met elkaar.

Dat er in Amsterdam niets gebeurde, wordt dus weerlegd; omgekeerd was het ontwaken van de stad rond 1880 niet abrupt. De beweging naar modernisering was rond 1860 al zichtbaar. Dankzij de gemeentewet van 1851 van Thorbecke kon een groter gedeelte van de Amsterdammers zich met het