

# INHOUD Stadsgeschiedenis 10 (2015) I

GABRI VAN TUSSENBROEK  
Voor de grote uitleg. Stedelijke transformatie en huisbouw  
in Amsterdam, 1452-1578 1

TONY KEEVEL  
'Of was ik soms ook asociaal genoemd?' Concentratie en  
spreiding van 'onmaatschappelijken' in drie Amsterdamse  
wijken: het heropvoedingproject Geuzenveld-Slotermeer en  
Tuindorp Buiksloot, 1953-1981 24

## Werk in uitvoering

ELLEN JANSSENS en IASON JONGEPIER 49  
GISHistorical Antwerp: historisch GIS als laboratorium  
voor de stadsgeschiedenis

REINHILDE SENNEMA 63  
Manhattan aan de Maas, Manhattan aan de Mersey.  
Transnationale elites en lokale identiteit in wereldsteden  
Rotterdam en Liverpool (1945-1975)

## Reviews

JEROEN PUTTEVILS 74  
Waarom deden sommige handelssteden het zo goed?  
Een overzicht van het historisch onderzoek naar handel  
en instituties in Nederlandse en Europese steden,  
1300-1800

M. AUWERS, I. BERTELS, M. VAN DIJCK, 96  
J. KAMP & S. MUURLING  
De stad in de schijnwerpers. Stadsgeschiedenis in  
Belgische en Nederlandse historische tijdschriften (2013)

Abstracts 111  
Personalia 113



# STADS geschiedenis

nummer 1  
10<sup>e</sup> jaargang - 2015





*Stadsgeschiedenis* is een initiatief van het Centrum voor Stadsgeschiedenis van het departement Geschiedenis aan de Universiteit Antwerpen. Het wordt uitgegeven door Uitgeverij Verloren, Hilversum en verschijnt twee keer per jaar.

#### Redactiesecretariaat:

Hilde Greefs  
Universiteit Antwerpen  
Stadscampus  
Grote Kauwenberg 18 S.D.309, B-2000 Antwerpen  
Tel.: 003232654280  
E-mail: hilde.greefs@uantwerpen.be

#### Redactie:

Inge Bertels (Vrije Universiteit Brussel), Petra Brouwer (Universiteit van Amsterdam), Greet De Block (Universiteit Antwerpen), Jan Hein Furnée (Radboud Universiteit Nijmegen, hoofdredacteur), Hilde Greefs (Universiteit Antwerpen, kernredactie), Jelle Haemers (KU Leuven), Harm Kaal (Radboud Universiteit Nijmegen, kernredactie); Manon van der Heijden (Universiteit Leiden), Bert De Munck (Universiteit Antwerpen), Stijn Oosterlynck (Universiteit Antwerpen), Maarten F. Van Dijk (Erasmus Universiteit Rotterdam), Antoon Vrints (Universiteit Gent)

#### Redactieraad:

Claire Billen (Université Libre de Bruxelles), Bruno Blondé (Universiteit Antwerpen), Marc Boone (Universiteit Gent), Pim Kooij (RU Groningen), Paul van de Laar (Erasmus Universiteit Rotterdam), Clé Lesger (Universiteit van Amsterdam), Hugo Soly (Vrije Universiteit Brussel), Peter Stabel (Universiteit Antwerpen), Ed Taverne (Rijksuniversiteit Groningen), Pieter Uyttenhove (U Gent), Anne-Laure Van Bruaene (Universiteit Gent)

#### Uitgever, abonnementen & advertenties:

Uitgeverij Verloren BV  
Torenlaan 25, NL-1211 JA Hilversum  
tel. +31(0)356859856, fax +31(0)356859856  
www.verloren.nl bestel@verloren.nl

#### Prijzen:

Normaal abonnement per jaargang € 35,- (buiten de Benelux € 40,-)  
Abonnement instellingen en instituten per jaargang € 45,- (buiten de Benelux € 50,-)  
Studentenabonnement per jaargang € 25,-  
Losse nummers € 20,- (excl. verzendkosten)

Website: [www.stadsgeschiedenis.be](http://www.stadsgeschiedenis.be); [www.stadsgeschiedenis.nl](http://www.stadsgeschiedenis.nl)  
(webmaster Iason Jongepier, Universiteit Antwerpen)

ISSN: 1872-0676

REINHILDE SENNEMA

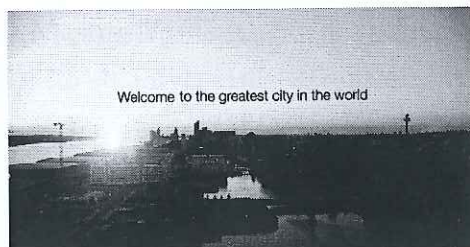
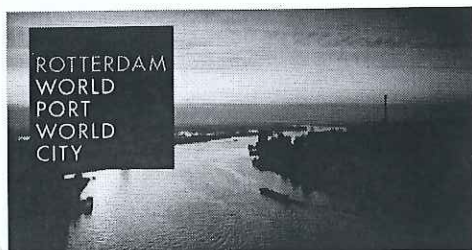
## Manhattan aan de Maas, Manhattan aan de Mersey Transnationale elites en lokale identiteit in wereldsteden Rotterdam en Liverpool (1945-1975)

Sinds de jaren negentig van de twintigste eeuw duikt voor Rotterdam zo nu en dan de bijnaam *Manhattan aan de Maas* op. Waar de uitspraak nogal eens wordt beschouwd als grootheidswaanzin, gebruikte zelfs CNN deze term in een reportage over de Markthal, het nieuwste Rotterdamse icoon.<sup>1</sup> De terminologie sluit aan bij de gretigheid van Rotterdam zich te profileren als wereldstad, of in ieder geval als wereldhaven: zo werd tot 2014 de slogan 'world port, world city' gevoerd. Ook Liverpool profileert zich graag als wereldstad met leuzen als 'the world in one city' en 'the greatest city in the world'; ook hier klinkt de vergelijking met Manhattan zodra nieuwbouw flink de hoogte in gaat. Het tekent de ambitie van deze steden die wat betreft grootte, bevolkingsomvang en naamsbekendheid zeker geen New York zijn, maar wel degelijk leunen op sterke transnationale connecties en een rijk maritiem verleden.

Door industrialisatie van het achterland en expansie van de koloniën groeiden de havensteden Rotterdam en Liverpool in de negentiende eeuw uit tot belangrijke knooppunten in het wereldwijde maritieme netwerk. Dit was geen lineaire ontwikkeling; beide steden moesten hun plaats in dit netwerk blijven bevechten. Een belangrijk keerpunt was daarin de Tweede Wereldoorlog. Niet alleen de wederopbouw van stad en haven, maar ook de naweën van de crisis van de jaren dertig, dekolonisatie, mechanisatie, schaalvergroting in de goederenoverslag en veranderende sociale verhoudingen beïnvloedden de havenconomie, en daarmee de stedelijke agenda's, in hoge mate. Om deze externe uitdagingen het hoofd te bieden, was een coalitie van sterke actoren van doorslaggevend belang. Het ging om zakenmensen uit de haven, dienstverlening en industrie die via formele en minder formele kanalen deel uitmaakten van het besluitvormingsapparaat van de stedelijke overheid. Te denken valt hierbij aan commissies van het Havenbedrijf, de Kamer van Koophandel en werkgeversverenigingen, maar ook aan sociëteiten en netwerkclubs. Hun plek aan tafel bij college en gemeenteraad was van belang voor het wederopbouwbeleid dat economische vooruitgang zag als basis voor de fysieke, sociale en culturele wederopbouw.

Dit wederopbouwprogramma, waarin haven en stad sterk met elkaar waren verweven, is een belangrijke reden om deze twee steden met elkaar te vergelijken. De havensteden Rotterdam en Liverpool zijn in deze periode illustratief voor de manier waarop transnationale kennisuitwisseling de lokale ontwikkelingen en identiteit beïnvloedde. Het gaat daarbij om moderne wederopbouwarchitectuur en automatisering van de havenuitrusting, maar bijvoorbeeld ook om een technocratische benadering van





Screenshots uit promotiefilms van het Havenbedrijf Rotterdam (2011) en de Liverpool Echo (2014), waarin beide steden zich presenteren als steden op wereldniveau ([www.youtube.com](http://www.youtube.com) en [www.liverpoolecho.co.uk](http://www.liverpoolecho.co.uk)).

overheidsbeleid en emancipatie en scholing van havenarbeiders. Door archiefonderzoek naar overheid, semi-overheid en bedrijfsleven wordt getracht de volgende vraag te beantwoorden: welke non-politieke actoren en coalities beïnvloedden de naoorlogse ontwikkeling van Rotterdam en Liverpool, hoe waren deze ingebed in hun lokale en transnationale, maritieme netwerken, en in hoeverre vond er kennisuitwisseling plaats tussen het lokale en transnationale domein?

Dit artikel behandelt het promotieonderzoek *Global cities, transnational elites and local identities: the transformation of port cities Rotterdam and Liverpool (1945-1975)* als werk in uitvoering. Daarbij wordt het onderzoek gepositioneerd in de discussie over de relevantie van stadsgeschiedenis voor de wereldgeschiedenis en het onderzoek naar *global cities*. Centraal staat de notie van *second cities*, dat een alternatief theoretisch kader biedt voor vergelijkend historisch onderzoek naar wereldsteden. In dat kader wordt de historische context van Rotterdam en Liverpool geschetst, in het bijzonder in de periode 1945 tot 1975 waarin beide havensteden een ongekeerde groei doormaakten, maar ook hard werden getroffen door economische en bestuurlijke crises.

### Wereldsteden en havensteden

Het essay 'The world city hypothesis' van John Friedmann uit 1986 wordt vaak aangehaald als het begin van de theorievorming over *global cities*.<sup>2</sup> Onder meer Saskia Sassen en de denktank van het *Global and World City research project (GaWC)* hebben belangrijke bijdragen geleverd aan de uitwerking van het concept. De kern hiervan is de opkomst van een netwerk van wereldsteden waar een nieuwe arbeidsverdeling plaatsvindt. De grootste, meest succesvolle stedelijke diensteneconomieën worden daarin steeds groter, ten koste van steden in de economische periferie.<sup>3</sup> De hypothese impliceert verder dat de processen van globalisering en urbanisering sterk met elkaar verbonden zijn.<sup>4</sup>

Het ontbreekt bij deze stelling echter aan een grondige historische onderbouwing. Een andere beperking van deze benadering is de gerichtheid op de diensteneconomie,

die draait rond de financiële sector, het verzekeringswezen en vastgoed (FIRE: Finance, Insurance and Real Estate). Dit betekent dat steden als Rotterdam en Liverpool wel voorkomen in de top honderd wereldsteden van *GaWC*, maar in het gunstigste geval een middelmatige positie innemen. Ter illustratie: New York en Londen hebben een zogenaamde 'Alpha ++'-status, terwijl Rotterdam als 'Gamma'-stad te boek staat en in Liverpool slechts 'sufficient evidence of world city formation' aanwezig is.<sup>5</sup>

Rotterdam is nog steeds een van de grootste havensteden van de wereld als het gaat om totaal overgeslagen nettotonnage. Bij een andere benadering waarin wordt bekeken hoe wereldhavensteden scoren op maritieme dienstverlening staat Rotterdam te boek als Beta en komt Liverpool niet voor.<sup>6</sup> De classificatie van wereldsteden en havensteden is dus veranderlijk, en twee steden die op enig moment in de tijd een primaat hadden binnen het wereldwijde maritieme netwerk, hebben nu op z'n minst moeite die positie te handhaven.

In de beperkte historische benadering van *global cities* is er nauwelijks aandacht voor deze grilligheid. Pierre-Yves Saunier en Shane Ewen benoemen deze lacune in hun boek *Another global city. Historical explorations into the transnational municipal moment 1850-2000* uit 2008. Volgens hen is het onderzoek te zeer beperkt tot de laatste drie decennia, de huidige hiërarchie van wereldsteden en de daartoe bepalend zijnde markstructuren. De lineaire weergave van de historische ontwikkeling van een wereldstad wordt veelal gebruikt als 'a heuristic tool to explain variations in the fate of specific global cities and to account for their accumulation of global characteristics'.<sup>7</sup>

Daarentegen kan juist een historische benadering de nuances aantonen. Saunier en Ewen pleiten daarbij voor een sterkere stem van historici binnen het wetenschappelijk discours over globalisering en steden om daarmee bij te dragen aan 'the scarce amount we understand about the contribution of [urban] histories to the history of the wider world'.<sup>8</sup> In het bijzonder gaat het dan om de constatering dat globalisering 'uneven and unlinear' is, dat er ook sprake kan zijn van 'de-globalization' en 're-globalization' en dat niet alleen de top van de stedelijke hiërarchie relevant is voor onderzoek. Saunier en Ewen constateren echter ook dat het veld langzaam verandert, bijvoorbeeld door toenemende aandacht voor (overheids)actoren in plaats van markstructuur en voor 'second and third tier cities'.<sup>9</sup>

Het historiserende werk van socioloog Jerome Hodos is illustratief voor deze ontwikkeling. In zijn vergelijkende onderzoek naar Philadelphia en Manchester beschrijft hij het globaliseringsproces van deze steden van 1770 tot heden. Hij noemt ze *second cities*, '... not just global cities in miniature, or global cities "lite"; they represent the second city as a historical alternative to the "global city path"'.<sup>10</sup> Hodos construeert een Weberiaans ideaaltypen aan de hand van vier kenmerken: economische concentraties in niet-financiële sectoren, kenmerkende patronen van internationale migratie, cultu-

5 J. Beaverstock, P.J. Taylor en R.G. Smith, 'A roster of world cities', *Cities* 16 (1999) 445-458.

6 A. Verhetsel en S. Sel, 'World maritime cities: from which cities do container shipping companies make decisions?', *Transport Policy* 16 (2009) 240-250.

7 P. Saunier en S. Ewen, *Another global city. Historical explorations into the transnational municipal moment, 1850-2000* (New York 2008) 5-7.

2 J. Friedmann, 'The world city hypothesis', *Development and Change* 17 (1986) 69-83.

3 Zie bijvoorbeeld: S. Sassen, 'The impact of new technologies and globalization on cities', in: A. Graafland en D.



rele niches en het handelingsvermogen (*agency*) van stedelijke actoren bij het verkrijgen of handhaven van hun status of identiteit als wereldstad.<sup>11</sup>

Hoewel het model van Hodos een zinvol theoretisch kader vormt voor dit onderzoek naar Liverpool en Rotterdam, is het wel nodig om demografische, culturele, sociale, economische en ruimtelijke variabelen in te brengen die typerend zijn voor havensteden. Hiervoor is de *port typology*, die Robert Lee samenstelde op basis van demografie, lokale economie, sociale omstandigheden en wat hij noemt *merchant capitalism*, zeer bruikbaar.<sup>12</sup> Deze typologie richt zich voornamelijk op de negentiende eeuw en besteedt slechts impliciet aandacht aan de ruimtelijke ontwikkeling van havensteden. Het werk van Brian Hoyle vormt hierop een zeer nuttige aanvulling door de naoorlogse ontwikkeling van havensteden in een ruimtelijke typologie te vatten.<sup>13</sup> Hij laat zien dat globalisering en schaalvergroting ervoor hebben gezorgd dat stad en haven letterlijk en figuurlijk uit elkaar groeiden. Carola Hein en anderen interpreteren deze ontwikkeling door de havenstad en zijn omgeving te herbenoemen naar *port cityscapes* en deze te bekijken in hun mondiale context, zowel fysiek als binnen hun netwerken.<sup>14</sup> Voortbouwend op dit werk wordt getracht een typologie voor havensteden te formuleren, die bruikbaar is voor comparatief onderzoek naar havensteden in de naoorlogse tijd.

### Het bestuurlijke subsysteem

Hodos noemt het transnationale beleid van steden *municipal foreign policy* en laat daarbij zien dat niet-politieke groepen en individuen daar steeds wisselende invloed op hebben gehad. Om deze betekenis van lokale elites met transnationale ambities te toetsen, breiden we in dit onderzoek het model van Hodos uit met een *agency*-theorie – niet te verwarren met de *agency* uit de neoklassieke economische theorie – die is gebaseerd op het werk van de politicoloog Arend Lijphart. Hij ontwikkelde zijn theorie over de pacificatiedemocratie in de jaren zestig naar Nederlands, Belgisch en Zwitsers model.<sup>15</sup> In de loop der jaren heeft het, naast kritiek, tal van nieuwe aanpassingen en invullingen gekregen, waardoor het nog steeds relevant is en zich goed laat inpassen in het Weberiaanse ideaaltype van Hodos.<sup>16</sup>

De kern van Lijpharts typologie van democratische systemen is dat de Nederlandse politiek ondanks haar ideologische verschillen toch tot politieke besluitvorming kwam. Belangrijk voor deze daadkracht was volgens Lijphart een bestuurlijk subsysteem van commissies en adviesraden dat dwars door de ideologische verschillen van de verzuiling heen sneed. Ondanks zijn beperkte formele macht, is dit subsysteem vaak van doorslaggevende invloed. Leden van dit subsysteem hebben veelal verschillende ideo-

<sup>11</sup> Ibidem, 12, 15.

<sup>12</sup> R.W. Lee, 'The socio-economic and demographic characteristics of port cities: a typology for comparative analysis', *Urban History* 25 (1998) 147-172.

<sup>13</sup> Brian S. Hoyle, 'Global and local change on the port-city waterfront', *Geographical Review* 90 (2000) 395-417.

<sup>14</sup> C. Hein (red.), *Port cities. Dynamic landscapes and global networks* (Londen 2011).

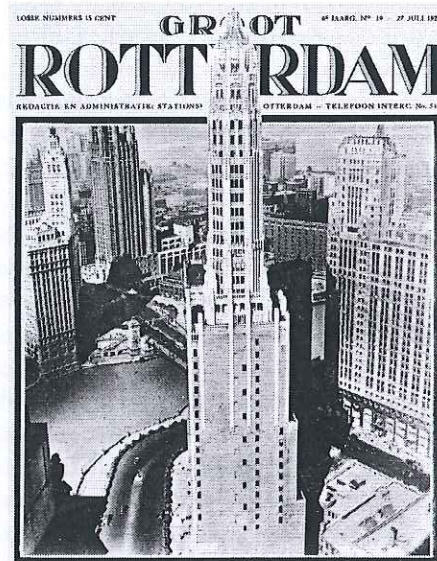
<sup>15</sup> A. Lijphart, *Verzuiling, pacificatie en kentering in de Nederlandse politiek* (Berkeley 1968); Idem, 'Consociational

logische achtergronden, maar vinden elkaar in gezamenlijke 'vijanden' en doelen. De belangrijkste bedreiging voor het systeem zelf is fragmentatie.<sup>17</sup>

Het lijkt er op dat het model van de pacificatiedemocratie niet alleen bruikbare handvatten biedt voor het onderzoek naar de dynamiek van stedelijke coalities in naoorlogs Rotterdam, maar ook voor Liverpool. Veel meer dan in de rest van het Verenigd Koninkrijk was er sprake van religieuze verdeeldheid. Daarnaast was de Labourpartij minder stabiel en invloedrijk dan op nationaal niveau.<sup>18</sup> Nader onderzoek moet uitwijzen hoe dit subsysteem er in beide steden uitzag en in welke vorm het invloed had op de ontwikkeling van stad en haven in de naoorlogse periode.

### *Shock cities*: Rotterdam en Liverpool voor 1945

Voor zowel Rotterdam als Liverpool geldt dat de naoorlogse betrokkenheid van de zakenelite historisch geworteld was in de stormachtige groei die beide steden vanaf de negentiende eeuw doormaakten. Hoewel de economische accenten verschilden – Empire in Liverpool en Hinterland in Rotterdam – groeiden ze uit tot steden die deel uitmaakten van een 'global network of major port cities (...) linked by trade and mobility, and perhaps having more in common with one another than with the industrial cities in their hinterlands'.<sup>19</sup> Rotterdam werd de grootste continentale transitohaven en wisselde in de jaren dertig stuuvertje met Londen als grootste van Europa.<sup>20</sup> Liverpool werd de grootste emigratiehaven van Europa en, op Londen na, de grootste overslaghaven van het Britse rijk: *the Second City of Empire*. Lokale ondernemers bankiers, kooplieden en havenbaronnen, al dan niet georganiseerd in verenigingen, besturen en de Kamers van Koophandel, benadrukten het liberale karakter van de steden; een noodzakelijke voorwaarde voor continue vernieuwing en expansie van de havenstedelijke economie. Niet alleen lokale netwerken, maar ook transnationale netwerken waren daarvoor van groot belang. Beide steden koesterden grootstedelijke ambities, waarvoor moder-



HOE ROTTERDAM ER BINNEN ENKELE JAREN UIT ZAL ZIEN  
De vier verdiepingen in de Mather's Tower in Chicago worden alreeds gebouwd en zullen in het jaar 1928 voltooid zijn. Het is de laatste verdieping van de Mather's Tower met een verdieping aan de Maas verrijzen.

Voorblad van tijdschrift Groot Rotterdam van 17 juli 1928, met daarop afgebeeld de dan nog in aanbouw zijnde Mather's Tower in Chicago. Dat het hier om Chicago gaat wordt niet genoemd; het doel is vooral te laten zien (...) dat de stoute wolkenkrabbers van Rotterdamse firma's met een wereldnaam aan de oevers van de Maas verrijzen' (Stadsarchief Rotterdam).

<sup>17</sup> Lijphart, 'Consociational democracy', 216-219.

<sup>18</sup> S. Davies, *Liverpool Labour. Social and political influences on the development of the Labour party in Liverpool* (Keele 1996).



ne architecturale en infrastructurele projecten uit die tijd exemplarisch zijn.<sup>21</sup> Rotterdam liep wat betreft de haven voorop in goederenoverslag en de daaraan gerelateerde industrieën; in Liverpool in de scheepsvaart. In beide steden waren beide industrieën echter ruimschoots aanwezig en werd veel geïnvesteerd in innovaties op het gebied van mechanisatie en efficiëntie. Deze investeringen en innovaties op ruimtelijk en infrastructureel niveau bestendigden zowel de transnationale status als de lokale identiteit van de steden en zijn cruciaal om de naoorlogse betrokkenheid van transnationale zakenlites op lokaal niveau te begrijpen.

Ook de keerzijde is echter van belang om de naoorlogse uitdagingen te kunnen duiden. Rotterdam en Liverpool waren *shock cities*: steden die sneller groeiden dan hun stedelijk weefsel aankon.<sup>22</sup> De steden trokken door de haven arbeiders aan van buitenaf – in het geval van Rotterdam uit Noord-Brabant, Zeeland en de Zuid-Hollandse eilanden; in Liverpool voornamelijk uit Ierland – met de daarmee gepaard gaande spanningen en imago-problemen.<sup>23</sup> Door hun kwetsbare haveneconomieën werden de steden onevenredig hard getroffen door invloeden van buitenaf, met name door de crisis van de jaren dertig. De combinatie van woningnood, werkloosheid, armoede en de bijbehorende beeldvorming van sociaal en moreel verval luidde een nieuwe fase in van burgerlijke verantwoordelijkheid. Hierbij werd in beide steden niet alleen getracht de economische noden te lenigen, maar ook de ‘geestelijke crisis’ aan te pakken.<sup>24</sup>

### Opbouw en expansie: Rotterdam en Liverpool 1945-1975

Tijdens de Tweede Wereldoorlog werden de binnensteden en havens van Liverpool en Rotterdam hard getroffen door bombardementen. Beide steden toonden zich veerkrachtig: de fysieke, economische, sociale en culturele wederopbouw werden gezien als één groot project. De belangrijkste overeenkomst tussen Rotterdam en Liverpool is dat economische groei gezien werd als voorwaarde voor de fysieke en sociale wederopbouw, en dat beide steden een ongekeerde groei doormaakten in deze periode. De ontwikkeling van de haven in de naoorlogse tijd verliep dan ook grotendeels langs dezelfde lijnen. Er is echter verschil in hoe adequaat beide steden reageerden op de invoering van de container. Ook in de manier waarop er precies vorm werd gegeven aan de wederopbouw van de binnenstad, woonwijken en sociale structuren legden beide steden verschillende accenten. Een van de doelen van dit onderzoek is deze verschillen aan te wijzen en te analyseren welke actoren daar mogelijk invloed op hadden.

In Rotterdam werd de wederopbouw voortvarend aangepakt, in nauwe samenspraak met havenbaronnen en industriëlen die zich al voor de oorlog hadden verenigd in Club Rotterdam. Het dagelijks bestuur van de Club eiste een groot aandeel op in de

21 P. van Ulzen, *Dromen van een metropool. De creatieve klasse van Rotterdam 1970-2000* (Rotterdam 2007) 47-59; C. Wildman, ‘Urban transformation in Liverpool and Manchester’, *The Historical Journal* 55 (2012) 119-143, 133.

22 Het bevolkingsaantal in Liverpool groeide tussen 1891 en 1931 van 518.000 naar 856.000 (bron: cijfers van de tienjaarlijkse Engelse census via [www.demographia.com](http://www.demographia.com)); Rotterdam groeide in dezelfde tijd van 209.000 naar 589.000 inwoners (bron: Stadsarchief Rotterdam via <http://www.stadsarchief.rotterdam.nl/bevolkingscijfers-van-rotterdam-vanaf-1868>).

23 P. van de Laar, ‘Shock cities. Liverpool, Marseille en Rotterdam en de beeldvorming van de 19de-eeuwse havenstad’, *Tijdschrift Holland* 46 (2012) 116-170.

wederopbouwplannen van de binnenstad.<sup>25</sup> Het leverde Rotterdam een internationaal aansprekende binnenstad op met een *Central Business District*, een ultramodern winkelcentrum en een infrastructuur waar de auto alle ruimte had.

De invloed van de havenbaronnen ging echter veel verder dan de fysieke verschijningsvorm van de stad. In 1946 werd de Reconstructiecommissie voor de Rotterdamse haven opgericht, waarin zakelijk Rotterdam aan tafel zat bij het stadsbestuur. In 1948 werd deze commissie vervangen door de Commissie van Advies voor het Havenbedrijf, die tot in 1970 actief bleef adviseren. Een aanzet voor deze commissie werd al in 1929 gegeven door Jan Backx, directeur van Thomsen’s Havenbedrijf en lid van de Club Rotterdam, in zijn dissertatie *De Haven van Rotterdam. Een onderzoek naar de oorzaken van haar economische betekenis in vergelijking met die van Hamburg en Antwerpen*. Hij pleitte daarin voor een ‘afzonderlijke commissie uit [de gemeenteraad], zo mogelijk aangevuld met vertegenwoordigers uit den handel’.<sup>26</sup>

Hoewel hij zelf geen lid was van de commissie, is Backx het type ondernemer dat het Rotterdamse subsysteem typeert. Hij was nauw betrokken bij lokale ontwikkelingen zoals wederopbouw en gemeenschapsvorming, maar wisselde tegelijkertijd kennis uit met zijn transnationale netwerk op het gebied van zowel sociale als technische innovaties. Hiermee vormde hij de schakel tussen de stad en de haven, die vanaf 1962 als grootste haven ter wereld werd beschouwd.<sup>27</sup>

Backx was een vooruitstrevend werkgever en de geestelijk vader van de Havenvak-school, die internationaal navolging vond. Als voorzitter van de Scheepvaartvereniging Zuid paste hij sociale voorzieningen uit zijn eigen bedrijf toe op de Rotterdamse havengemeenschap.<sup>28</sup> Tekenend voor de invloed van zijn transnationale netwerken is dat hij de ingenieur Sol Tanne uit New York vroeg hem te adviseren over de mechanisatie van de haven en vervolgens samen met hem een internationaal consultancybedrijf begon.<sup>29</sup>

In Liverpool lag het accent op woningbouw en industrialisatie. Hierdoor bleven de in 1942 gemaakte plannen voor de wederopbouw van het stadscentrum lange tijd liggen. Het duurde tot 1959 tot de gemeenteraad plannen van private ontwikkelaars aannam om het centrum te herstellen.<sup>30</sup> Tevens werd ingezet op de diversificatie van industrie en mechanisatie van de haven. Vooral het grote industriegebied nabij de luchthaven was bijzonder succesvol: het trok autofabrieken Ford, Dunlop en Triumph en leverde daarmee veel banen op voor Liverpoollians.<sup>31</sup> Daarnaast was het belang van de haven nog steeds vanzelfsprekend: in 1965 werd een recordaantal tonnen overgeslagen en investeerde de Mersey Dock and Harbour Board 36 miljoen pond in de uitbreiding

25 C. Wagenaar, *Welvaartsstad in wording. De wederopbouw van Rotterdam 1940-1952* (Rotterdam 1992) 225 en 245-247.

26 J.Ph. Backx, *De haven van Rotterdam. Een onderzoek naar de oorzaken van haar economische betekenis in vergelijking met die van Hamburg en Antwerpen* (Rotterdam 1929) 253.

27 Zie over Backx ook: Stefan Couperus, ‘In de schaduw van het plan, in het licht van de gemeenschap. Alternatieve wederopbouw in Coventry en Rotterdam 1944-1956’, *Stadsgeschiedenis* 8 (2013) 38-59.

28 M. Dicke, P.T. van de Laar en A. van der Zouwen, *In het belang van de haven. 100 jaar Scheepvaartvereniging Zuid* (Zutphen 2007).





*Jan Backx naast koningin Juliana bij de opening van de Havenvakschool in 1952. De school was deels gebaseerd op ideeën over vocational training en outward bound onderwijs. Als school voor het havenvak was deze echter uniek en vond navolging over de hele wereld (privéarchief erven Backx).*

van de noordelijke dokken. Hiermee werd de haven Liverpool klaargestoomd voor de komst van de container.<sup>32</sup>

Samenvattend kan de wederopbouw van de stad, haven en samenleving in de periode 1945 tot 1970 gezien worden als een gezamenlijke inspanning van overheid en belanghebbenden om eerst de fysieke en economische toestand te herstellen. Dit waren de ingrediënten voor de opbouw van een nieuwe gemeenschap, waarin welvaart en welzijn centraal moesten staan. Op het eerste gezicht was dit succesvol: na de wederopbouw van de haven kon de wederopbouw van de stad beginnen en volgde de enorme expansie van de haven. Deze expansie, met de bijbehorende lucht-, water- en horizonvervuiling begon in de jaren zestig echter weerstand op te roepen. Ook het gebrek aan menselijkheid in het modernistische stadscentrum, de kunstmatig lage lonen en de aanhoudende woningnood zorgden voor de fragmentatie die Lijphart noemde als voornaamste bedreiging voor de pacificatiedemocratie. De wereldwijde crises van de jaren zeventig waren een lakmoesproef voor de havens. Liverpool verloor de strijd om de container van andere havens in het Verenigd Koninkrijk; Rotterdam behield zijn primaat tot in de eenentwintigste eeuw.

Hoewel het jaar 1970 voor beide steden wordt genoemd als omslagpunt, kiest dit onderzoek voor 1975 als eindpunt om ook de transformatie te kunnen beschrijven en de gevolgen hiervan voor het stedelijke bestuur. In Rotterdam werd de Adviescommissie voor het Havenbedrijf stante pede opgeheven en moest burgemeester Thomassen zijn havenportefeuille inleveren. Dit betekende het einde van het bestuurlijke subsysteem waarin de havenelite zijn invloed, mondiale ambities en economiegerichte beleid kon laten gelden.

### Transnationale kennisuitwisseling

Hoewel over Liverpool en Rotterdam veel is geschreven, is de historiografie over de naoorlogse periode beperkt. Dit geldt vooral voor Liverpool, waar de geschiedschrijving over de invloed van zakenelites zich veelal richt op de negentiende eeuw. Voor Rotterdam heeft Len de Klerk baanbrekend werk verricht naar particulier initiatief op gebied van de volkshuisvesting.<sup>33</sup> Hij constateert dat deze betrokkenheid na 1950 afneemt door een grotere rol van de overheid. Op gebied van de woningbouw is dat beslist waar, maar voor andere stedelijke vraagstukken die raken aan economische en stadsontwikkeling is dat minder het geval. Dit onderzoek betoogt dat de invloed weliswaar verandert maar nog steeds groot is, en dat het tot 1970 duurt voordat de overheid de teugels strakker aantrekt onder invloed van een veranderend politiek klimaat verandert. Dit blijkt ook al uit onderzoek van Kees Boender, die stelt dat de invloed van de zakenelite op het economisch beleid tot begin jaren zeventig voortduurde.<sup>34</sup> Ook Ferry de Goey heeft een belangrijke bijdrage geleverd aan het in kaart brengen van invloedrijke havenelite, maar focust slechts op de lokale situatie in de periode 1945-1960.<sup>35</sup>

Recent onderzoek naar naoorlogs Rotterdam laat zien hoe ontwikkelingen op internationaal en transnationaal niveau, zoals de groei van de petrochemische industrie en de komst van de container, bijdroegen aan de status als wereldhaven.<sup>36</sup> Hoewel deze studies niet alleen de structurele ontwikkelingen bekijken, maar ook aandacht hebben voor betrokken actoren, beperken de onderzoeken zich tot de onderzochte thema's en blijft de wisselwerking met de stad buiten beeld. Hetzelfde geldt voor literatuur over naoorlogs Liverpool.

In beide steden waren ondernemers zeer actief betrokken bij het economisch beleid en de stedelijke ontwikkeling. Volgens het model van Lijphart moet daarom gekeken worden naar hoe zij de informele netwerken gebruikten om invloed uit te oefenen op de formele macht. Het is echter niet voldoende om uitsluitend te kijken naar de lokale betekenis van deze netwerken. De ondernemers waren vanwege hun maritieme en transnationale contacten verbonden met wereldsteden, waarbij New York en het Ame-

33 L. de Klerk, *Particuliere plannen. Denkbeelden en initiatieven van de stedelijke elite inzake de volkswoningbouw en de stedebouw in Rotterdam, 1860-1950* (Rotterdam 1998).

34 C.J.B. Boender, *Milieuoprotest in de Rijnmond. Sociologische analyse van milieusolidariteit onder elites en publiek* (Amsterdam 1985).

35 F.M.M. de Goey, *Geen woorden, maar daden. De relatie tussen het bedrijfsleven en de lokale overheid van Rotterdam 1945-1960* (Rotterdam 1987).



rikaans modernisme in beide steden tot de verbeelding sprak. De hiermee verbonden kennisoverdracht gaf een belangrijke impuls aan lokale innovaties op het gebied van economische, industriële en stedelijke ontwikkelingen. Met andere woorden: zij waren transnationaal actief dankzij het belang van Liverpool en Rotterdam als havensteden. De transnationale contacten verhoogden niet zozeer de status van deze steden als wereldsteden, maar stelden de ondernemers wel in staat zich met wereldsteden te identificeren.

Op basis van de bestaande literatuur zijn de kopstukken aan te wijzen, maar tot nu toe is nauwelijks onderzocht hoe ze zich verhouden tot het lokale subsysteem of hun transnationale netwerken. Gezien de veelzijdigheid van achtergronden en personen en om de vergelijking tussen twee steden te stroomlijnen, wordt begonnen met onderzoek naar beleidsbepalende instituties. In Rotterdam is de Commissie van Advies voor het Havenbedrijf, vanwege zijn verbinding tussen het stadsbestuur en het subsysteem, daarvoor cruciaal. In Liverpool was er geen sprake van een gemeentelijk havenbedrijf, maar van een invloedrijke havenautoriteit die dicht tegen de gemeenteraad aanschurkte: de Mersey Docks and Harbour Board. Andere vergelijkbare instituten die onderwerp zijn van deze studie, zijn de Rotterdamse Kamer van Koophandel en de Chamber of Commerce in Liverpool. Deze laatste had een aparte Waterfront Commission die zich bezighield met de uitbreiding van het havengebied. Aangezien sociale zekerheid voor de havenwerkers in beide steden een belangrijk thema was binnen de havenexpansie zijn ook werkgeversorganisatie Scheepvaartvereniging Zuid en de lokale afdeling van de Transport and General Workers' Union van belang. Alle genoemde instituten en verenigingen zijn goed vertegenwoordigd in de lokale archieven. Tevens vormt berichtgeving in lokale, veelal politiek gekleurde kranten, een belangrijke bron.

Om beter te begrijpen hoe de steden waren verbonden aan hun transnationale netwerken worden ook de archieven van ondernemers in deze tijd onderzocht. Hun archieven laten zien hoe ver hun invloed reikte, maar ook waar zij hun kennis en innovatieve ideeën vandaan haalden. Voor Rotterdam is de eerdergenoemde Backx hier een goed voorbeeld van. Hij was zowel op bedrijfsniveau als op netwerk- en adviesniveau actief in zijn stad, maar was tevens verankerd in zijn transnationale netwerken. Daar komt nog bij dat Backx veel connecties had in Liverpool, waardoor ook zijn persoonlijke netwerk relevant is voor de vergelijking tussen beide steden.

### Tot slot

Het onderzoek naar Rotterdam en Liverpool als steden met mondiale ambities, relevantie en kennisuitwisseling op wereldniveau, laat nieuw licht schijnen op onderzoek naar wereldsteden en havensteden in het perspectief van globalisering. Het past daarmee in het hedendaagse discours over *global cities* dat steeds genuanceerder wordt en waarin het historische perspectief een grotere rol krijgt. Deze nuance blijkt ook uit een interview met Saskia Sassen in het kader van de *Urban Transformations Conference* op 18 mei in Rotterdam. Hierin noemt ze Rotterdam een *global city* en zegt ze dat juist de kennis over de sectoren waarin een stad zich onderscheidt nodig zijn om zich in een geglobaliseerde markt te kunnen handhaven: 'Deze kennis verbindt de stad ook met andere belangrijke havensteden in de wereld.'<sup>37</sup>

Niet alleen op het gebied van kennis, maar ook in de beeldvorming van Rotterdam en Liverpool blijven transnationale, maritieme connecties van groot belang. In Liverpool ligt daarbij het accent op het verleden, wat bijvoorbeeld blijkt uit het grote succes van de Maritime Mercantile City (sinds 2004 UNESCO Werelderfgoed) en de iconische musea aan het *waterfront*. Ook in Rotterdam wordt het maritieme verleden steeds meer gewaardeerd, maar blijft tevens de retoriek van de haven van de toekomst doorklinken. Ongeacht de focus gedragen beide steden zich als typische *second cities*; hun blik gericht de wijde wereld in.