

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

bestuur gaan bemoeien. Het is overigens diezelfde Thorbecke die aan het lethargische beeld van Amsterdam heeft bijgedragen door zijn bekende uitspraak: 'Tegenwerken, ophouden is de leus' toen hij Amsterdam met het in zijn ogen daadkrachtiger Rotterdam vergeleek. Maar dat is politieke retoriek, want ook op de spreekwoordelijke Rotterdamse dynamiek zo rond 1850 valt wel het nodige af te dingen. De Rotterdamse en Amsterdamse notabelen hadden meer met elkaar gemeen dan wel wordt beweerd. De uitspraak van Thorbecke wordt door beide auteurs belangrijk genoeg gevonden, want beide halen deze aan.

Dit boek over Amsterdam is geen vernieuwende stadsgeschiedenis, maar je vindt wel elementen terug die we kunnen rekenen tot het moderne stads-historische onderzoek. Het debat over publieke- en private ruimte – een aspect dat we kunnen toerekenen aan de invloed van de *spatial turn* in de stadsgeschiedenis – keert terug in de bespreking van de openbare orde. Ik vind dit een zeer geslaagd hoofdstuk. Daarin gaat Aerts op zoek naar het leven in privé-kring, de nadruk op huiselijkheid, die we vooral in de eerste plaats moeten zien als een ideologisch programma en die minder te maken heeft met de Amsterdamse werkelijkheid. Het stadsleven kende veelal een openbaar karakter zonder dat er van een hechte gemeenschap kan worden gesproken: 'Zij was eerder een ruimtelijke en sociale archipel'.

Hoe komen de bestuurders in Aerts' en De Rooy's studie er vanaf in vergelijking met de burgemeesters die in *Een keten van macht* de revue passeren? De auteurs van dit boek geven geen analyse, maar bieden wel degelijk een goed inzicht in de betekenis van de diverse Amsterdamse burgemeesters. Beide werken benadrukken het ontbreken van een stedelijk, initiatiefrijk bestuur in de eerste helft van de negentiende eeuw. Er was nauwelijks een openbaar bestuur; het was zelfs nauwelijks zichtbaar, schrijft Aerts. Burgemeesters kwamen uit regentenkringen en pasten meestal op de zaak; ook na 1851 zou dat nog lange tijd zo blijven. Men moet zelfs wennen aan de nieuwe gemeentewet en Amsterdam versleet in zeven jaar drie burgemeesters! Het satirische weekblad *Asmodée* legde de schuld bij Thorbecke: een patriciër wilde geen burgemeester worden als hij met een raad van burgers werd opgezadeld. Daarnaast beschouwden de regenteske burgemeesters Amsterdam slechts als een tussenstation op weg naar Den Haag. Na 1867 veranderde dat volgens De Rooy: de 'eischen des tijds' verlangden dat. De aanleg van het Noordzeekanaal werkte in dit verband als een katalysator. Een doortastender beleid was nodig en daarom kwamen er ook nieuwe politici in de raad die daadkracht afdwongen. 'Standverschil werd langzaam verdrongen door meningsverschil en dat zou Amsterdam in ruime mate gaan beleven'. De politieke bewustwording zorgde voor oproer en een gespannen situatie in de hoofdstad. Dat ondervond oud-wethouder van financiën G. van Tienhoven die in 1880 tot burgemeester werd benoemd. Gedurende diens elfjarig ambts-termijn bezorgde hij de ontwakende stad Amsterdam de nodige allure. Maar de nieuwe politieke tijd had deze kunstminnende burgemeester nog niet begrepen. De socialisten noemden hem 'de kleine Bismarck' en de burgemeester verwierf vooral ook een reputatie als mepper die Jordanezen in elkaar liet slaan tijdens het Palingoproer in 1886. Ook hij vertrok naar Den Haag – een

toevluchtsoord voor mensen die het in Amsterdam moeilijk hadden – en werd door koningin-regentes Emma in 1891 gevraagd een kabinet te formeren waarvan hij zelf minister van buitenlandse zaken werd. Sjoerd Vening Meinesz zien sommigen als de laatste Amsterdamse regent. Zo zag de oud-burgemeester van Rotterdam zichzelf ook toen hij in 1891 naar Amsterdam vertrok. Geen man van grote initiatieven, maar in zijn regeertijd steeg Treub tot grote hoogte, zo kunnen we vaststellen. Ook na het vertrek van Vening Meinesz zijn burgemeesters overwegend patriciërs, maar hun baan wordt wel serieuzer.

In *Een keten van macht* wordt de omwenteling naar het moderne bestuur en het burgemeestersambt na 1900 geplaatst, als het burgemeestersambt een volle dagtaak is geworden. Amsterdam had toen zeker in Haagse ogen de naam een opstandige stad te zijn. Je zou kunnen zeggen dat de reputatie van lastigste stad van Nederland dan al gevestigd lijkt te zijn. Het kostte zelfs moeite om een nieuwe burgemeester te vinden; het lage salaris hielp evenmin om goede mensen te rekruteren. De ene auteur noemt in *Een keten van macht* burgemeester Jan Willem Tellegen – een voormalig hoofd van Dienst Bouwen en Woningtoezicht – de laatste regent. *Het Vrije Volk* zag in hem een man van ‘handen uit de mouwen’, een nogal Rotterdams typering, maar in ieder geval was hij geen aristocraat. Maar ook Willem de Vlucht wordt even later als eerste niet-regent genoemd. Laten we het erop houden dat Amsterdam pas in de jaren zestig van de twintigste eeuw definitief het regenteske kleed aflegde. Het begint met D’Ailly, een burgemeester die klaverjast met Jordanezen maar ook regelmatig in ambtskostuum de koninklijke familie ontvangt. Op het stadhuis hebben ze de grootste moeite met hem en als hij vertrekt wil men geen ‘type D’Ailleurs’ meer. Ook zijn ambtskostuum is niet meer nodig en kan worden overgedragen aan het Amsterdams Historisch Museum. Welke burgemeester past nu het beste bij Amsterdam? Oud-bestuurders denken dat het niet een te sterke man mag zijn, maar als er een gekozen burgemeester zou zijn zou niet Schelto Patijn, maar hoofdcommissaris Eric Nordholt zijn gekozen. Vermoedelijk past Job Cohen het beste bij Amsterdam. Hij begrijpt de Amsterdamse tijdgeest het beste.

Paul van de Laar

Wallet, B., *Nieuwe Nederlanders. De integratie van Joden in Nederland (1814-1851)* (Amsterdam: Bert Bakker, 2007, 323 blz., €24,95, ISBN 978 90 351 3130 9).

De emancipatie van de leden der Joodse naties kreeg haar wettelijke beslag bij het ‘Decreet over den gelykstaat der Joodsche met alle andere burgers’, dat op 2 september 1796 door de Nationale Vergadering werd uitgevaardigd. Het was een logisch uitvloeisel van het decreet dat diezelfde Nationale Vergadering op 5 augustus had genomen ‘ter afscheidinge der Kerk van den Staat – of het doen ophouden eener bevoorregte Kerk’. Aan dat belangrijke decreet van 2 september waarbij de joden het Bataafse burgerrecht werd verleend, is door

het Joods Historisch Museum te Amsterdam in 1996 een tentoonstelling met begeleidende publicatie gewijd.

De noodzaak van die emancipatie der Joodse ingezetenen werd allerminst door alle 'Bataven' ingezien, ook niet door de leiders der asjkenazische en sefardische gemeenten die, nu de autonomie der Joodse 'naties' was opgeheven, een belangrijk deel van hun zeggenschap kwijtraakten. Uit de politieke emancipatie – de verlening van het burgerrecht – volgde sociale integratie; een proces dat, voor een kleine minderheidsgroep, verlies van identiteit, van eigenheid met zich mee moest brengen. Daartegen ontstond afweer zowel in de dominante christelijke samenleving als binnen de Joodse gelederen.

De grote lijnen van dat langdurige en wisselvallige proces van 'integratie' sinds 1796 zijn wel bekend. Over de Bataafse en Franse Tijd hebben met name Bloemgarten – van wiens hand onlangs een lijvige biografie over de volksrepresentant Hartog de Hartog Lémon is verschenen – en Joseph Michman belangrijke studies geschreven. De eerste helft van de negentiende eeuw is weliswaar niet vergeten – we denken maar aan de vele studies van Jaap Meijer en van Karl de Leeuw en aan de hoofdstukken in provinciale geschiedwerken –, maar de contacten tussen regering en Israëlitisch Kerkgenootschap waren nog niet systematisch onderzocht. In die lacune is nu voorzien door het boek van Wallet, een jonge historicus van wiens hand reeds diverse artikelen over Joodse geschiedenis en een monografie over de Christelijk Gereformeerde Kerk in Mijdrecht zijn verschenen.

Wallet heeft zich ten doel gesteld de werking te onderzoeken van de in 1817 door de regering ingestelde 'permanente Hoofdcommissie tot de zaken der Israëliten', de opvolgster van een in 1814 in het leven geroepen tijdelijke commissie. Koning Willem I, die zijn rijk – een creatie van het restauratieve Congres van Wenen – autocratisch regeerde, sloot ook op dit punt aan bij de door zijn voorgangers Lodewijk Napoleon en keizer Napoleon gevormde instituties. De schrijver analyseert aan de hand van de overgeleverde archieven minutieus de werkzaamheden van deze commissie – met dr. Samuël Elias Stein, ambtelijk secretaris en zijn zoon Elias Samuël sinds 1836 adjunct, als spinnen in het web –, haar activiteiten, successen en missers. Het is een mooi specimen van institutionele en bureaucratiegeschiedenis enerzijds en van politiek-religieus touwtrekken anderzijds.

Wallets conclusie is onder meer dat de Hoofdcommissie, een overheidsinstantie, haar functie als intermediair tussen regering en regionale en lokale Joodse organisaties tamelijk succesvol heeft vervuld. Zij adviseerde de minister van erediensden, voerde regeringsbesluiten uit, hield toezicht op de naleving ervan en bewaarde de rust binnen het kerkgenootschap. De doelstellingen waren: centralisatie, 'nationalisering', acculturatie en 'beschaving' van de Joodse gemeenschap. Dat beleid werd met zachte hand uitgevoerd, in de woorden van Wallet: conform de heersende 'Hollandse middelmaat'. Een *Reform*-beweging zoals die in Duitsland actief was, kreeg in Nederland amper voet aan de grond. Anderzijds wist de Hoofdcommissie, met enig succes, de fundamentalistische, zo men wil orthodoxe, groepering rond de gebroeders Lehren in toom te houden. Op een wat langere termijn kon de religieuze eenheid echter ook organisatorisch niet bewaard worden. Net zo min als de christelijk-gerefor-