

Vergelijkende stedensgeschiedenis

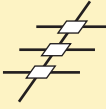
Op vrijdag 15 november 1996 organiseert de werkgroep Stedengeschiedenis een studiedag over vergelijkende stedengeschiedenis. De bijeenkomst heeft plaats in het Academiegebouw van de Universiteit van Utrecht, Domplein 29, zaal 19. De studiedag is gratis voor eenieder toegankelijk. Informatie kan worden gewonnen bij Jan van den Noort (010-4366014)

Agenda:

- 10.15-10.45 Koos Bosma (VU), Enkele grote Europese vliegvelden. Psychologie, typologie en infrastructuur
- 10.45-11.15 discussie
-----pauze-----
- 11.30-12.00 Frank Hendriks (KUB), Vergelijking van de planningsgeschiedenis van Birmingham en München in een institutioneel kader
- 12.00-12.30 discussie
-----lunchpauze-----
- 14.00-14.30 Jan Voerman (RUG), Verstedelijking in de Groninger Veenkoloniën 1800-1940: een vergelijkend onderzoek
- 14.30-15.00 discussie
-----pauze-----
- 15.15-15.45 Remco Raben (RUU), Twee steden, een gedachte? Stedelijke ruimte, etniciteit en bestuur in Batavia en Colombo, 1600-1800
- 15.45-16.15 discussie

Koos Bosma, Grote Europese vliegvelden. Psychologie, typologie en infrastructuur

De voordracht van architectuurhistoricus Koos Bosma gaat in op de problemen (ten aanzien van materiaalverzameling, analyse en interpretatie) bij relatief nieuw onderzoek naar de ontwikkelingen van een van de belangrijkste megastructuren van deze eeuw: het vliegveld. Het succes van een vliegveld wordt uiteindelijk gemeten aan het gemak, de snelheid en de efficiency waarmee de gebruikers de transfer van het ene naar het andere transportmiddel maken. De transfer heeft een complexe logistiek, waaraan de afgelopen eeuw maar moeizaam architectonisch uitdrukking is gegeven. De lineaire continuïteit, het scheiden van de passagiersstromen, het voorkomen van kruisende circulatie, aparte ruimtes voor stilstand (lounges, restaurants, wachtruimtes en winkels) en een optimale bewegwijzering stellen hoge eisen aan de architectonische opzet van de transfergebouwen. De vliegveldgebouwen dienen echter niet alleen het comfort, maar bevredigen ook emotionele en symbolische behoeften. Hoe krijgt de historicus greep op de ontwikkelingsgang van het grote vliegveld?
Frank Hendriks Automobilititeit en beleid in Birmingham en München



De bestuurskundige Frank Hendriks deed vergelijkend historisch onderzoek naar het beleid ten aanzien van de toenemende automobiliteit na de Tweede Wereldoorlog, met name in Birmingham en München. Deze steden zijn in zoverre vergelijkbaar, dat in beide een tabula rasa-planning tot de mogelijkheden behoorde. Birmingham sprong echter heel anders met de groei van het autoverkeer om dan München. Hendriks gaat in op de kenmerken van het bestuur van beide steden en beide landen. Hij verdiept zich in een historische analyse van de besluitvorming om te achterhalen waarom de spanning tussen verkeer en ruimte in beide steden zo'n ander planningsresultaat had.

Jan Voerman, Verstedelijking in de Groninger Veenkoloniën 1800-1940

De historicus Jan Voerman verricht een onderzoek naar het steden-(sub)systeem ten zuid-oosten van de stad Groningen. Hij vergelijkt daartoe verschillende gemeenten in dat gebied. Rond 1800 was de koloniatiefase van de noordelijke 'oude' veenkoloniën voorbij. In de loop van de eerste helft van de negentiende eeuw zakten de verveningen steeds verder af naar het zuidoosten. In deze periode kwamen toen reeds een aantal kernen op die een verzorgende functie vervulden: (Hoogezand-) Sappemeer, Veendam (-Wildervank) en (Oude Pekela-) Winschoten. Vanaf 1850 kwam de industrialisatie in het gebied op gang. In tegenstelling tot andere specialisatiegebieden als Twente, Zuidoost-Brabant en Zuid-Limburg was geen van de nederzettingen in Veenkoloniën in staat zich te ontwikkelen tot een grote stad als bijvoorbeeld Enschede, Eindhoven of Heerlen. De coöperatieve aardappelmeelfabrieken, die een vestigingsplaats zochten in de buurt van hun aandeelhouders, oefenden een centrifugale kracht uit op de bevolkingsontwikkeling. Alle in de eerste helft van de 19e eeuw opgekomen verzorgingskernen in het gebied konden hun centrumfunctie enigszins uitbouwen, maar geen van de kernen lukte het boven de andere uit te stijgen. Voerman vergelijkt de uiteenlopende ontwikkelingsgang van de knooppunten Hoogezand-Sappemeer, Veen-dam-Wildervank en Oude Pekela-Winschoten.

Remco Raben, Twee steden, een gedachte? Batavia en Colombo, 1600-1800

Aziaten vormen de meerderheid van de inwoners in de steden onder het bestuur van de Verenigde Oostindische Compagnie. In alle vestigingen ontstond een intensieve bemoeienis van de overheden om bevolkingsgroepen in eigen stadswijken te concentreren. De historicus Remco Raben vergeleek de steden Batavia en Colombo om te bepalen of de etnische en ruimtelijke orde in de Nederlandse koloniale steden gemeenschappelijke trekken vertoonde en welke lokale omstandigheden deze orde beïnvloedden, zoals de commerciële en bestuurlijke doeleinden van de Compagnie, de etnische en sociale cohesie van de bevolkingsgroepen en de lokale vestigingspatronen.

Namens de Werkgroep Stedengeschiedenis
Jan van den Noort