

Samenleven onder druk

Openbaar gedrag in Hong Kong

Lodewijk Brunt*

'Overcrowding gets the adrenalin going, and the adrenalin gets them hyped up. And here they are, hyped up, turning bilious, nephritic, queer, autistic, sadistic, barren, batty, sloppy, hot-in-the-pants, chanced-on-the-flankers, leering, puling, numb... '

(Tom Wolfe, 1968)

Steden worden per definitie gekenmerkt door een betrekkelijk hoge bevolkingsconcentratie. Betrekkelijk, want de bevolkingsomvang en –dichtheid verschillen per stad en zijn aan veranderingen onderhevig. Het betreft bovendien gegevens die in verhouding moeten worden gezien tot de omringende samenleving. Opvattingen over omvang en dichtheid zijn cultureel bepaald. Voor veel Nederlanders mag Amsterdam – met haar driekwart miljoen inwoners – misschien gelden als een grote stad, maar volgens internationale maatstaven is Amsterdam van bijna dwergachtige proporties. Op sommige delen van het Aziatische platteland, bijvoorbeeld, is de bevolkingsdichtheid aanzienlijk groter dan in menige wijk van een belangrijke westerse metropool.

De wereldbevolking, en met name de stedelijke bevolking, neemt nog steeds in snel tempo toe. De druk op de stedelijke ruimte en op de stedelijke voorzieningen is de laatste decennia dramatisch opgelopen. Hoe gaan mensen daarmee om? Voor velen is dit een klemmende vraag, die menigmaal angstige associaties oproept. In dit artikel belicht ik deze vraag aan de hand van een voorbeeld dat ontleend is aan een stad waar de grootste bevolkingsdichtheden ter wereld voorkomen: Hong Kong. Een stad die dan ook door sommigen wordt gezien als 'de' stad van de toekomst en als zodanig een voorbeeld waar andere steden zich aan zouden kunnen spiegelen. Ik zal betogen dat dit nog niet zo eenvoudig zal zijn. Uit het geval van Hong Kong blijkt dat de gevolgen van een extreme bevolkingsdruk in de ene cultuur op een manier worden ervaren die aanzienlijk kan verschillen van de manieren waarop dit elders gebeurt. De strekking van deze bijdrage gaat dus verder dan een louter stadssociologische uiteenzetting. Overigens gaat het mij vooral om een verkennende beschrijving van het gedrag in openbare ruimten. Ik baseer me daarbij op zowel eigen waarneming als op literatuurstudie.

In de volgende paragraaf ga ik nader in op de relatie tussen gedrag en bevolkingsdruk. Vervolgens schets ik in het kort de geschiedenis en het karakter van Hong

* De auteur is dank verschuldigd aan prof. dr. ir. L.O. Fresco, dr. R. Rutten en drs. J. Wiersma voor suggesties, nuttige inzichten en praktische steun.

Kong, waarna ik me zal richten op de manier waarop het openbare leven in de stad gereguleerd is en zich aan de waarnemer voordoet. De extreme bevolkingsdruk blijkt allerm minst tot de sociale uitwassen en ernstige chaos aanleiding te geven die velen daarmee onlosmakelijk verbonden achten. Hoe komt dat? In mijn poging hier een verklaring voor te vinden – het centrale deel van deze bijdrage – ga ik in op de manier waarop de stedelijke samenleving is georganiseerd en op een aantal typische Chinese normen en waarden.

‘Gedragbezinksel’

‘Wat in gedrag van mensen soms niet zonder meer begrijpelijk is’, aldus de bioloog ’t Hart (1973: 188), ‘kan via analogieën met gedrag van dieren, plotseling inzichtelijk worden’. De studie van het diergedrag geeft volgens deze auteur soms tot een ‘Aha-Erlebnis’ aanleiding. Dankzij dergelijke inzichten is de ethologie de laatste decennia nogal populair geworden: het sociale gedrag van dieren zou tal van aanknopingspunten bieden voor de verklaring van menselijk gedrag en het wel en wee van menselijke samenlevingen. Niet alleen ethologen zelf hebben zich bezig gehouden met het uitdiepen van de parallellen tussen mens en dier, maar ook beoefenaren van de sociale wetenschappen. De aandacht ging (en gaat) daarbij vooral uit naar agressie, waarbij veel inzichten zijn ontleend aan experimentele proeven met ratten, de ‘mensen in miniatuur’ (’t Hart 1973: 189). Op dit terrein heeft de antropoloog Hall zich wereldfaam verworven met zijn studies over de dimensies van tijd en ruimte in menselijk gedrag (Hall 1959; 1966). Het zijn dimensies, aldus de auteur, waarvan we ons zelden of nooit bewust zijn, maar die desalniettemin een bepalende invloed uitoefenen op de manier waarop we ons voelen en gedragen.

De ‘Aha-Erlebnis’ van Hall kwam tot stand door het onderzoek van de etholoog John Calhoun naar de gevolgen van overbevolking bij de *rattus norvegicus*. Het ontbrak de rattenbevolking die Calhoun bestudeerde aan niets, behalve aan ruimte. De gevolgen waren spectaculair: kannibalisme, homoseksualiteit, zwangerschapsstoornissen, miskramen, uitstoting en vernietiging van jonge dieren, fysiologische afwijkingen en algehele agressie. Het leek erop dat alle sociale kanten van het gedrag werden weggespoeld en dat er een soort rauw bezinksel overbleef, de ‘behavioral sink’ in termen van Calhoun (Hall 1966: 26).

Dankzij het ingrijpen van de onderzoeker, die de populatie op een bepaald peil hield, werd voorkomen dat een volgend stadium zou aanbreken, namelijk dat van de ‘ineénstorting’ of het ‘totale uitsterven’. ‘Uit deze en soortgelijke observaties blijkt dat in een dierengemeenschap geweld uitbreekt als de bevolkingsdichtheid te groot is, en dat dit geweld dient om de bevolking klein te houden en de overlevenden weer te verspreiden’, aldus een gezaghebbend commentaar (geciteerd in ’t Hart 1973: 193). Hall zag weinig reden waarom een dergelijk mechanisme niet

met evenveel kracht van toepassing zou zijn op menselijke gemeenschappen, in zijn ogen was de stad New York in de jaren zestig al lang en breed in het stadium van het 'gedragsbezinksel' aangeland (Wolfe 1968: 233).

'De implosie van de wereldbevolking in steden leidt overal tot een serie van destructieve gedragsbezinksel die dodelijker zijn dan de waterstofbom' schrijft Hall (1966: 165) in het voorlaatste hoofdstuk van zijn *Hidden Dimension*. 'De mens staat een kettinreactie te wachten en beschikt nauwelijks over kennis van de structuur van de culturele atomen die dit veroorzaken. Indien onze kennis over wat er met dieren in overbevolkte omstandigheden gebeurt kan worden toegepast op de mensheid, dan wachten ons enkele gruwelijke gevolgen van onze stedelijke bezinksel'.

Hoewel Hall bepaald niet blind is voor culturele verschillen tussen mensen en samenlevingen – hij signaleert dat in Japan het begrip 'privacy' onbekend is en merkt op dat 'drukke' in de Japanse cultuur dus iets anders betekent dan in het Westen of in de Arabische cultuur (Hall 1966: 152 en verder) – lijkt hij te willen beweren dat grote wereldsteden per definitie overbevolkt zijn en tot gedragsbezinksel aanleiding geven. Afgaande op zijn inzichten zou je verwachten dat een stad als Hong Kong, waar ongehoorde bevolkingsconcentraties te vinden zijn, door ernstig 'gedragsbezinksel' gekenmerkt wordt en dat stedenbouwers die in Hong Kong het voorland van alle grote steden zien, op een ernstig rampenscenario afstevenen. Is dat zo? Alvorens op die vraag in te gaan, sta ik stil bij de aard en achtergronden van deze moderne 'stadstaat'.

Kleine tijger

Hong Kong – door een klein zeestraatje van anderhalve kilometer gescheiden van het immense Chinese vasteland – was een onaanzienlijk eiland van zo'n veertig vierkante kilometer toen er in januari 1841 de Britse vlag werd gehesen. Koningin Victoria vond de verovering van dit nietige vlekje op de kaart wel geestig, want dit betekende nog een extra titel voor haar dochter: 'Prinses van Hong Kong', maar de Britse regering, de Koninklijke Marine en de op China georiënteerde handelsfirma's waren diep teleurgesteld. Men had zich verbeeld dat in het kader van de 'opiumoorlogen' héél China onder de voet gelopen werd en dat het land kon worden opengesteld voor kooplieden en zendelingen. Nu moest men genoegen nemen met een vrijwel kale rots, waar niet veel anders mee gedaan kon worden dan het neerzetten van wat huizen, magazijnen en dranklokalen (Morris 1989: 14 en verder; Tsai 1994).

Het minuscule Hong Kong heeft zich inmiddels ontwikkeld tot een van de economische grootmachten in Zuid- en Zuidoost-Azië en staat op het punt (in 1997) aan haar 'rechtmatige eigenaar', de Volksrepubliek China, te worden teruggegeven. In de tussentijd is de kroonkolonie Hong Kong aanzienlijk uitgebreid. Als uitkomst van de eerste Conventie van Peking, in 1860, toen de bevolking minder dan

100.000 zielen bedroeg, verwierven de Britten het tegenover Hong Kong-eiland gelegen Steenhouwerseiland en het schiereiland Kowloon. Bij de tweede Conventie van Peking, in 1898, werden voor een periode van 99 jaar de zogenaamde 'New Territories' van China gepacht. De bevolking telde toen omstreeks 250.000 mensen op het totale grondgebied van ruim 1000 vierkante kilometer, verdeeld over meer dan tweehonderd, soms piepkleine (schier)eilanden. Daarnaast vonden (en vinden) uitbreidingen van het grondgebied plaats door landaanwinning uit zee. Sinds 1900 is het waterfront, zowel aan de zijde van Hong Kong-eiland als aan de kant van Kowloon, met honderden meters opgeschoven. Ondanks de omvang is ruimte schaars: slechts tien tot vijftien procent van het totale, sterk geaccidenteerde, grondoppervlak is geschikt om er huizen en gebouwen op neer te zetten en wegen aan te leggen. Aan het begin van deze eeuw bedroeg de bevolkingsdichtheid omstreeks 2500 mensen per vierkante kilometer, inmiddels is dit getal – schoksgewijs – tot dramatische proporties gegroeid.

Tijdens de Japanse bezetting, die begon op het moment dat de bevolking omstreeks anderhalf miljoen mensen telde, vluchtten honderdduizenden naar China. Maar vooral na het 'afsluiten' van de Chinese grens, als gevolg van de communistische machtsovername in 1948, werd Hong Kong op haar beurt de bestemming voor talrijke vluchtelingen uit China. Sinds 1950 groeide de bevolking iedere tien jaar met omstreeks één miljoen mensen, en momenteel heeft Hong Kong zo'n zes miljoen inwoners, waarvan omstreeks 95% van Chinese herkomst; minder dan de helft is te Hong Kong geboren. Dit komt neer op een gemiddelde bevolkingsdichtheid van tussen de 25.000 en 30.000 mensen per vierkante kilometer. Ter vergelijking: de dichtstbevolkte delen in het centrum van een stad als Amsterdam hebben een bevolkingsdichtheid die daarvan nog niet de helft is. Sommige buurten van Hong Kong hebben een bevolkingsdichtheid die vermoedelijk ongeëvenaard is in de wereld. De wijk Mong Kok, bijvoorbeeld, gelegen in Kowloon, telt bijna 200.000 inwoners en heeft een bevolkingsdichtheid van ruim boven de 100.000 mensen per vierkante kilometer.

Tot diep in deze eeuw is Hong Kong een opslag- en overslagplaats geweest, die gedomineerd werd door handel en commerciële dienstverlening. Na de Tweede Wereldoorlog voltrok zich een economische revolutie, door velen aangeduid als een 'wonder', door een snelle overgang van handel naar industrie als voornaamste middel van bestaan. Mede als gevolg van de Koreaanse oorlog en de immigratie van talrijke, door de communisten verdreven, ervaren en kapitaalkrachtige industriële ondernemers uit Shanghai, ontwikkelde Hong Kong zich als economische 'tijger'. Vanuit de kroonkolonie werden (goedkope) textielprodukten en apparaten over de gehele wereld geëxporteerd. De concurrentiepositie werd gekenmerkt door lage produktiekosten, lage arbeidskosten en een hoge arbeidsproductiviteit: zelfs toen in de loop van de jaren zestig sprake was van een verhoging van de arbeidskosten met meer dan honderd procent, steeg de arbeidsproductiviteit met

meer dan tweehonderd procent. Investeringsopbrengsten van vijftig procent per jaar vormden geen uitzondering (Smart 1989: 30, 31; Young 1994: 131-134). Het zijn vooral lokale handelsmaatschappijen en banken – met name de *Hong Kong and Shanghai Banking Company* – geweest die bij dit proces een vooraanstaande rol hebben gespeeld. Beginnende ondernemers konden vaak over startkapitaal beschikken zonder onderpand en via ‘*subcontracting*’ en een ‘*putting out system*’ werden tal van kleine bedrijfjes op de been geholpen. Meer dan negentig procent van alle ondernemingen in Hong Kong is ‘klein’ en heeft minder dan vijftig werknemers. Veel ondernemingen zijn typische familiebedrijven, die worden gekenmerkt door rust en vrede op het gebied van de arbeidsverhoudingen. Doordat betrekkelijk weinig van buitenlands kapitaal gebruik gemaakt hoefde te worden, is er een sterke autochtone middenklasse ontstaan, terwijl de overheid voornamelijk gekenmerkt is geweest door een houding van *laissez faire* (Lau en Kuan 1988: 24 en verder). Het economische wonder manifesteert zich vanaf de jaren vijftig in jaarlijkse economische groei cijfers van gemiddeld zo’n 7%, een drastische verhoging van het algemene welvaartspeil en de vrijwel volstrekte afwezigheid van werkloosheid. Zowel door de overheid als door het bedrijfsleven wordt op grote schaal geïnvesteerd in de handhaving en de verbetering van de (openbare) voorzieningen, de constructie van bouwwerken, kantoren en woningen, de aanleg van wegen, pleinen en parken, de uitbreiding van het openbaar vervoer. Dit alles heeft geleid tot de karakteristieke aanblik van Hong Kong, de smalle stroken grond die tot op het allerlaatste stukje zijn volgebouwd met wolkenkrabbers en complexen van flatgebouwen met een hoogte van veertig tot vijftig verdiepingen. Eén van de meest spectaculaire objecten is de vele tientallen miljarden kostende aanleg van een nieuw vliegveld op een kunstmatig eiland. De bestaande Kai Tak-luchthaven, waar zo’n 22 miljoen passagiers per jaar worden ‘verwerkt’, is inmiddels helemaal ingesloten door woongebieden. Mede door de rusteloze bouwactiviteiten, die dag en nacht doorgaan, maakt Hong Kong een zinderende indruk, een stad die onder je ogen verandert.

Problemen

De dichte opeenhoping van mensen in Hong Kong levert tal van organisatorische en logistieke problemen op en vormt een (potentiële) bedreiging van de samenleving zelf en de natuurlijke omgeving waarin deze zich bevindt. De grote welvaart – in Hong Kong wonen duizenden miljonairs en miljardairs, die tot de meest gefortuneerden der aarde behoren – leidt bij velen tot een demonstratief vertoon van rijkdom en volgens Morris (1989: 35) onderscheiden zich hierin vooral de Chinese ‘plutocraten’: per hoofd van de bevolking rijden er in Hong Kong meer Rolls-Royces rond dan waar ook ter wereld. Maar het autobezit in het algemeen heeft een grote vlucht genomen, met als gevolg dat er gemiddeld per geregistreerde auto

maar drie meter weg beschikbaar is. Het openbaar vervoer is omvangrijk en gedifferentieerd en vindt plaats per ferry, trein, metro, taxi, verschillende soorten trams en bussen en roltrottoirs. De zorg voor het transport, in combinatie met die voor het milieu, doet zich in Hong Kong op een unieke schaal voor. 'Wat men ook onderneemt, welke oplossingen ook worden gezocht, er zal altijd met een uitermate beperkte ruimte moeten worden gewoekerd' (*The Hong Kong Environment* 1993: 19).

Het soort van problemen dat door het ruimtegebrek wordt veroorzaakt is niet onbekend in andere grote steden, maar manifesteert zich hier uitdrukkelijker dan elders. Doordat industriële activiteiten, agrarische activiteiten (zoals varkenshouderijen en slachterijen), het wonen en het verkeer nauwelijks van elkaar gescheiden zijn, doet zich op grote schaal verontreiniging van water en lucht voor. De stad wordt geconfronteerd met een vrijwel onoplosbaar afvalprobleem: per dag wordt alleen al zo'n 200.000 ton aan vast afval geproduceerd. Tevens vindt er een aanzienlijke lawaaiproduktie plaats. In het overheidsrapport over de milieuproblematiek van Hong Kong (*The Hong Kong Environment* 1993: 68) wordt de stad getypeerd als de lawaaigste ter wereld. Zo'n 350.000 mensen in de directe omgeving van het vliegveld zijn vrijwel ononderbroken onderworpen aan het geluid van opstijgende en dalende vliegtuigen (ter vergelijking: in Nederland worden volgens sommigen omstreeks 200.000 mensen regelmatig met vliegtuiglawaaï geconfronteerd) en meer dan een miljoen mensen wonen pal op drukke verkeerswegen. Daarnaast is er lawaai afkomstig van, onder andere, industriële vestigingen, constructiewerk en treinen. Door de snelle bevolkingsgroei zijn allerlei openbare voorzieningen, zoals de riolering, ontoereikend geworden. De spectaculaire 'mahanhattanisering' van Hong Kong leidt bovendien tot verschillende specifieke gezondheidsrisico's. De lucht van afgesloten ruimten, zoals metrostations, parkeergarages en tunnels is soms ernstig verontreinigd. Een lang verblijf in hoge gebouwen met airconditioning kan voorts leiden tot de zogenaamde 'legionnaires ziekte' of het 'sick building syndrome'. Tenslotte worden longbeschadigingen en longkanker veroorzaakt door *radon*, een radioactief gas dat afkomstig is van bepaalde soorten graniet die bij constructiewerken worden gebruikt. Wat is, onder deze omstandigheden, het karakter van het alledaagse menselijke verkeer? Hoe gaan mensen met elkaar om in de trein, de bus of de tram, op straten, pleinen of bij publieke gelegenheden?

Gedrag in het openbaar

De menselijke interactie is ook in de anonimiteit van het grootstedelijke bestaan onderhevig aan normen en waarden die tot uitdrukking komen in min of meer uitgesproken regels, geboden en verboden (Brunt 1993a). Stedelijke omgangsvormen en -regels zijn te beschouwen als strategieën van aanpassing. Inwoners van

grote steden worden dagelijks geconfronteerd met een overdaad aan indrukken waaruit geselecteerd dient te worden omdat men deze niet allemaal adequaat kan verwerken (Milgram 1970). Deze noodzaak is des te klemmender, naarmate de bevolkingsdichtheid groter is. Op tal van plaatsen in Hong Kong worden inwoners en bezoekers er expliciet, zowel in het Chinees als in het Engels, op gewezen hoe ze zich hebben te gedragen. Wie via de bekende Star Ferry de zeestraat tussen Hong Kong-eiland en Kowloon oversteekt, bijvoorbeeld, wordt op de pont geconfronteerd met opschriften als: 'Verboden te spuwen' en 'Pas op zakkenrollers'. In treinen wordt via bordjes opgeroepen om plaats te maken voor andere passagiers, of om acht te slaan op ouderen, mensen met een handicap en andere behoeftige medeburgers. In veel gebouwen is duidelijk aangekondigd dat hier niet gerookt mag worden en op allerlei plaatsen in de stad staan bordjes met waarschuwingen over het op straat gooien van rommel, het venten zonder vergunning of het laten poepen van honden. In vele gevallen is de straf, die op een overtreding van zulke regels staat, uitdrukkelijk vermeld; geldboetes van enkele duizenden Hong Kong-dollars zijn niet ongebruikelijk.

Maar ook op een minder expliciete manier worden mensen herinnerd aan de omgangsregels. Dat laat zich constateren bij het openbaar vervoer. Abri's bij bus- en tramhaltes zijn zodanig geconstrueerd dat de wachtenden zich als vanzelf in rijen voegen en op de perrons van de trein en de metro zijn lijnen aangegeven waarlangs men zich opstelt. Deze lijnen komen precies overeen met het aantal toegangsdeuren in de treinstellen. Aangezien de bussen, trams en treinen doorgaans exact bij deze rijen stilhouden, levert het in- en uitstappen een minimum aan tijdsverlies op. Bovendien zijn de categorieën van instappende en uitstappende passagiers strikt van elkaar gescheiden: aan de achterzijde van de tram stapt men in, aan de voorzijde stapt men uit. Bij de al eerder genoemde, frequent gebruikte Star Ferry, zijn de aan- en afvoerstijgers voor passagiers fysiek van elkaar gescheiden. Op de pont wordt de toevoer van passagiers bovendien scherp in de gaten gehouden door functionarissen, zodat het aantal toegelaten mensen correspondeert met de beschikbare ruimte. Doordat de betaling alleen plaats kan vinden met gepast geld en de kaartcontrole gerealiseerd wordt met een systeem van tourniquets, ondervindt het transport zo min mogelijk oponthoud. Het openbaar vervoer in Hong Kong, met name over het water en per rail, is als gevolg hiervan een klein wonder van efficiency en snelheid.

Tot de doelmatigheid van het verkeer wordt in hoge mate bijgedragen door de scheiding van verkeersstromen die met name in de drukste delen van Hong Kong-eiland en van Kowloon op grote schaal is toegepast. Door tunnels, loopbruggen, roltrattoirs en passages is er een speciaal voetgangersgebied geconstrueerd, dat zich op een ander niveau bevindt dan het snelverkeer. Dit maakt, gevoegd bij de sterke hoogteverschillen die zo kenmerkend zijn voor het zakencentrum van Hong Kong-eiland, de stad tot een dynamisch, complex en geslaagd geheel. Ook in an-

dere sectoren van het openbare domein – winkels, restaurants, theehuizen – lijken de omgangsregels er vooral op te zijn gericht de ‘omloopsnelheid’ zoveel mogelijk te bevorderen.

Misdaad

Zoals gezegd is het op zichzelf niet bijzonder dat het stedelijke leven op allerlei manieren onderhevig is aan regels, de vraag is of en in hoeverre mensen zich eraan houden en of het systeem werkzaam is. Ondanks de extreme bevolkingsdruk in Hong Kong, lijkt het openbare leven allerminst te worden gekenmerkt door enige vorm van ‘*behavioral sink*’. Integendeel, met alle beperkingen die door het gebrek aan ruimte worden opgelegd, gedragen mensen zich op straat ingetogen en gedisciplineerd. Men schijnt zijn weg goed en snel te kunnen vinden en ondanks alle bedrijvigheid zijn de straten, parken, pleinen en de openbare middelen van vervoer overwegend schoon en goed onderhouden. Allerlei tekenen die in veel grote steden wijzen op vormen van verloedering, zoals graffiti en andere vormen van vandalisme, zijn opvallend afwezig. In het algemeen is de omvang van typische ‘stedelijke’ criminaliteit (Brunt 1993b), in tegenstelling tot bijvoorbeeld de ‘witteboordencriminaliteit’ (Gaylord 1991) of specifieke vormen van ‘immigrantencriminaliteit’ (Vagg 1991), betrekkelijk gering in vergelijking tot tal van andere grote steden in de wereld. Hoewel de registratie van deze vorm van misdaad in Hong Kong sterk is toegenomen in de jaren zestig en zeventig, mede als gevolg van een gegroeid vertrouwen in de politie, die een grotere aangiftebereidheid ten gevolg heeft gehad, is er sinds het begin van de jaren tachtig van een duidelijke stagnatie sprake (Traver 1991; zie ook Korzec 1985 over Chinese steden in het algemeen). Op een door de Verenigde Naties samengestelde rangorde van samenlevingen op basis van het voorkomen van gewelddadige criminaliteit, bevindt Hong Kong zich in de laagste regionen (Bond 1991: 65). Voor menige, onvoorbereide westerse bezoeker leidt dit besef tot een ‘cultuurschok’, doordrongen als men is van het (ethnocentrische) vooroordeel dat grote bevolkingsdichtheden en criminaliteit onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn.

Met een getalssterkte van omstreeks 27.000 – één politiebeambte op iedere tweehonderdvijftig inwoners – is het politiekorps van Hong Kong een van de omvangrijkste ter wereld. Desondanks zou het voorbarig zijn om het gedisciplineerde openbare leven en de opmerkelijk geringe omvang van bepaalde vormen van criminaliteit hoofdzakelijk toe te schrijven aan de invloed van deze politiemacht. Tot in de jaren zeventig is de politie gekenmerkt geweest door een vrijwel onuitroeibare corruptie, waardoor de criminaliteit eerder bevorderd dan bedwongen werd (Traver 1991). Bovendien heeft de omvang van de politie allerminst geleid tot een opvallende effectiviteit van het korps als het gaat om misdaadbestrijding: net als in andere complexe stedelijke samenlevingen is het percentage onopgeloste mis-

drijven in Hong Kong de laatste jaren alleen maar toegenomen (Traver & Gaylord 1991). De verklaring voor het karakter van de openbare omgangsvormen moet elders worden gezocht. Ik schenk vooral aandacht aan twee omstandigheden: ten eerste een aantal typische Chinese culturele codes en ten tweede de manier waarop het stedelijke leven in het algemeen is georganiseerd.

Cultuur

Als er in grote westerse steden sprake zou zijn van een sterke mate van persoonlijke en sociale desorganisatie als gevolg van bevolkingsdruk, een opvatting die inmiddels tot een groot publiek is doorgedrongen, hoe moet het dan wel niet gesteld zijn in steden waar de bevolkingsdichtheid aanzienlijk groter is? Deze vraag is in het verleden al eens opgeworpen door de antropoloog Anderson (1972) in het licht van zijn onderzoekservaringen in Singapore, Penang en Hong Kong. Ligt het niet in de lijn van de verwachtingen dat de bewoners van zulke dichtbevolkte gebieden zich zo langzamerhand als lemmingen in zee storten tijdens collectieve zelfmoord-expedities? Het tegendeel is het geval. Ondanks het feit dat zelfmoord in de traditionele Chinese cultuur onder bepaalde omstandigheden zelfs wordt aangemoedigd, geven de zelfmoordstatistieken geen enkele aanleiding om te denken dat hier van gedragsbezinsel aanleiding is. Zoals Anderson laat zien, bestaan er in de verschillende Chinese samenlevingen die hij uit eigen waarneming kent, diverse – soms onuitgesproken – codes voor de omgang met en de waardering van extreme bevolkingsdichtheid. Grote huishoudens, liefst vijf generaties onder één dak, worden op prijs gesteld. Niet alleen vanwege het economische belang, de mogelijkheid om hechte arbeidseenheden te vormen, maar ook vanwege de ideologische betekenis. Omvangrijke huishoudens wijzen op harmonie en geluk. Mensen zijn dan ook zelden alleen. Sommige van de door Anderson onderscheiden culturele codes zijn vooral van toepassing op de huishoudelijke sfeer, waar interactie tussen familieleden, vrienden en bekenden plaatsvindt. Andere hebben een meer algemene strekking en gelden eveneens voor het sociale verkeer met vreemden, ik kom daar straks op terug.

Hoe gedraagt men zich binnenshuis? In deze sfeer geldt het principe van de compartimentalisering. Woningen zijn verdeeld in functioneel scherp onderscheiden vertrekken. Slaapkamers zijn strikt privé en voorbehouden aan de leden van de afzonderlijke huishoudens die daar slapen of zich verkleden. De woonkamer is een ruimte waar belangrijke gasten worden ontvangen en ceremoniële activiteiten plaatsvinden, terwijl de keuken bij uitstek een 'semi-openbare ruimte' is, waar het sociale verkeer wordt geconcentreerd en waar van 's ochtends vroeg tot 's avonds laat leden van het huishouden en bezoekers te vinden zijn om te werken, te spelen, te praten en te eten. Hoe strikt gecompartmentaliseerd de ruimte mag zijn, de indeling van de tijd is daarentegen los en flexibel. Behalve in het geval van school-

gaande kinderen, die gebonden zijn aan een vast ritme, komen en gaan de meeste andere leden van het huishouden op tijden dat het hen schikt. 's Ochtends wordt er voedsel klaargezet en op alle momenten van de dag kan er worden gegeten. De maaltijden, die gewoonlijk weinig tijd in beslag nemen, worden veelal individueel genuttigd. Deze soepelheid voorkomt opstoppingen. Het sociale leven in het huishouden fungeert als een continubedrijf.

Een volgende culturele code betreft de waardering van de drukte die dit alles met zich meebrengt. De tolerantie voor een hectisch sociaal verkeer, inclusief de 'geluidsoverlast' is groot. Voorts noemt Anderson de culturele code die van toepassing is op wat je het 'statusleven' zou kunnen noemen. Het is voor iedereen duidelijk welke personen of activiteiten voorrang moeten hebben en op welke manieren men zich heeft te schikken: vrouwen schikken zich naar mannen, jongeren schikken zich naar ouderen, en informele activiteiten maken plaats voor formele, ceremoniële activiteiten. Deze code verleent het bestaan een solide structuur, zodat men vrijwel altijd precies weet hoe men zich te gedragen heeft tegenover degene die het huishouden binnentreedt. Een volgende code betreft de omgang met kleine kinderen. In de sfeer van het huishouden is het voor iedere (gehuwde) volwassene mogelijk om kinderen te bestraffen, ook al zijn het kinderen die niet tot het eigen gezin of de eigen familie behoren. Dit voorkomt – althans in theorie – veel van de ruzies en conflicten die situaties van extreme bevolkingsdruk elders soms ondragelijk maken.

De laatste code gaat over de beheersing van de emotionele interactie. Mensen die geen familie van elkaar zijn of – in het algemeen – elkaar niet kennen, worden niet geacht op een emotionele manier bij elkaar betrokken te raken. Tenzij er een speciale reden voor is worden vreemdelingen niet aangesproken, laat staan dat je hen zou confronteren met je zielerorselen of je persoonlijke problemen.

Anderson oppert de mogelijkheid dat hij met deze code de sleutel tot het geheim in handen heeft. Is het immers niet door veelvuldig voorkomende emotioneel geladen contacten dat spanningen ontstaan, eerder dan door een grote bevolkingsdichtheid als zodanig? Bovenstaande analyse is beperkt tot de sfeer van het huishouden en zijn directe omgeving. Hoe is het gesteld met het openbare domein? De straten, pleinen, parken, gebouwen en andere voorzieningen waar mensen elkaar voornamelijk als vreemden ontmoeten? Liggen aan het gedisciplineerde karakter van de openbare stedelijke omvangsvormen soortgelijke culturele codes ten grondslag als aan de privésfeer?

Vreemden

Het is merkwaardig dat Anderson de sleutel tot de verklaring voor het ontspannen karakter van het Chinese huishouden bij uitstek zoekt in een code die nu juist van toepassing is op het sociale verkeer tussen vreemden, die dus geen deel uitmaken

van dezelfde huishouding! Moeten we de code niet toepassen op de openbare sfeer van steden? In tenminste één duidelijk kenmerk onderscheidt zich de stad van alle andere menselijke vestigingsplaatsen:

‘The city, because of its size, is the locus of a peculiar social situation: the people to be found within its boundaries at any given moment know nothing personally about the vast *majority* of others with whom they share this space. Each knows of the aggregate existence of all these others, of course, but he does not know of their individual existence: he does not know their names or their personal histories of their hopes or preferences or fears’ (Lofland 1973: 3).

Het probleem met Andersons ‘sleutel’ – de afwezigheid van emotionele betrokkenheid tussen vreemden – is dat deze verklaring teveel het karakter van een cirkelredenering heeft. Met willekeurige vreemden heb je per definitie geen intieme, emotioneel geladen relatie, tenzij het zou gaan om duidelijk identificeerbare vertegenwoordigers van bepaalde verafschuwde, gevreesde of juist bewonderde bevolkingscategorieën. Dat geldt voor Hong Kong, maar net zo goed voor iedere andere stedelijke samenleving. Is er een typisch Chinese houding tegenover vreemdelingen?

Ik meen dat het gedisciplineerde karakter van het openbare leven in Hong Kong het beste kan worden verklaard met behulp van twee soorten argumenten. Op de eerste plaats een reeks culturele codes, die sterke overeenkomsten vertonen met de door Anderson onderscheiden regels voor het huishoudelijke domein. Op de tweede plaats meer algemene organisatorische principes op grond waarvan het stedelijke bestaan is ingericht. Ik meen dat het juist in de samenhang is van dergelijke elementen dat een verklaring moet worden gezocht en niet zozeer in één enkel cultureel of organisatorisch aspect.

Culturele codes. In het bovenstaande zijn herhaaldelijk de drukte en het lawaai naar voren gekomen als onvermijdelijke gevolgen van een grote bevolkingsdichtheid. In de Chinese cultuur lijkt daarvoor een aanzienlijk grotere tolerantie te zijn ontwikkeld dan in westerse culturen. Anderson wees daar ook op bij zijn analyse van het Chinese huishouden. De Chinees-Canadese antropologe Smart onderstreept dit verschijnsel met enige nadruk in haar studie over straatventers te Hong Kong (Smart 1989). Als ‘*native speaker*’ onderscheidt ze typische Chinese begrippen waarvoor in het Engels geen equivalenten bestaan. Een voorbeeld is het ‘straatruoer’ dat zo kenmerkend is voor het openbare leven te Hong Kong. Westerlingen, betoogt Smart, zijn geneigd om de straatmarkten te typeren als ‘druk’ en ‘lawaaiig’, woorden die een onmiskenbaar negatieve lading hebben.

Ruim honderd jaar geleden al beschreef een Europese zendeling het straatruoer te Hong Kong met onmiskenbare irritatie. Hij verzuchtte: ‘Assuming that every hawker cries once a minute (many do it more often) and that on the average, his business keeps him out of doors for seven hours a day, this will make about half a million street cries

every day. Besides these licensed hawkers, however, there are about as many other persons, old and young, who cry out with the object of attracting attention to their trade. This would give about one million street cries a-day on this island' (geciteerd in Tsai 1994: 15).

Chinese typering van hetzelfde verschijnsel hebben een positieve lading. Het Kantonese begrip *yit naau* moet worden vertaald als 'uitgelaten', 'vrolijk', 'levendig', 'warm' of 'opwindend' (Smart 1989: 12; zie ook Smart 1992: 105). In de Chinese ervaring zijn het 'lawaaï' en de 'drukke' waarmee men in een stad als Hong Kong vrijwel dag en nacht omgeven is, kwaliteiten die bijdragen aan een bijna feestelijke stemming.

Ook een tweede code waarop door Anderson werd gewezen, heeft betekenis voor het karakter van het openbare leven in het algemeen: de flexibele tijdsindeling. Onder een conditie van extreme bevolkingsdruk wordt men niet alleen geconfronteerd met een aanhoudend hoog geluidsvolume, maar tevens met een sterk gevarieerd tijdsbeslag. Ook dit verdraagt zich slecht met centrale waarden uit westerse culturen. Daarin heeft taakgerichtheid prioriteit: men concentreert zich op één taak en tracht daarbij alle 'storende' invloeden buiten te sluiten. Bond (1991) plaatst tegenover deze westerse 'monochronische' tijdsbesteding de 'polychronische' tijdsbesteding in de Chinese cultuur.

'Phones are ringing, other friends are dropping in, medical emergencies are cropping up, repairmen are arriving, meals are being served, secretaries are needing your signature, and on and on, assuming of course, that you have met at the appointed time in the first place!' (Bond 1991: 50).

Bond wijst nog op een andere trek in de Chinese cultuur die bijdraagt aan het gedisciplineerde karakter van het openbare leven onder grote bevolkingsdruk. Doordat men gewend is aan het bestaan op een relatief kleine ruimte met beperkte faciliteiten, heeft zich een zekere tolerantie ontwikkeld voor de fysieke nabijheid en aanraking van vreemden (Bond 1991: 51). Dit is iets anders dan de sociale interactie met vreemden, de kwestie die door Anderson aan de orde is gesteld. Op grond van wat Bond daarover naar voren brengt kan worden vastgesteld, dat het in de Chinese cultuur niet zozeer gaat om de vraag of men emotioneel geladen relaties met vreemden onderhoudt, maar eerder om de sociale 'zichtbaarheid' van vreemden. Volgens Bond bestaan er in het Chinese gedragsrepertoire weinig strategieën voor de omgang met vreemden. Hoewel men dikwijls noodgedwongen op elkaars lip zit, wordt het sociale contact liefst vermeden. Vreemden die het initiatief nemen voor een gesprek, worden met wantrouwen bejegend. Als contact met een vreemde desondanks noodzakelijk is, geschiedt dat bij voorkeur via tussenpersonen (vergelijk Siu 1986). Volgens Bond (1991: 60 en verder) bestaat er in de Chinese cultuur nauwelijks een andere reden dan zuiver eigen belang, om met vreemden en buitenstaanders rekening te houden. De westerse zorg omtrent minderheden en misdeelden zou ontbreken, iedereen die niet tot de eigen familie of kennissenkring

behoort, wordt met emotionele onverschilligheid tegemoet getreden. Dit leidt overigens niet tot openlijke vijandigheid in het openbare sociale verkeer, eerder tot een oppervlakkige beleefdheid en het streven om directe en openlijke confrontaties zoveel mogelijk te vermijden.

Concluderend valt misschien vast te stellen, dat het openbare sociale verkeer wordt gekenmerkt door een strategie van anonimiteit en vluchtigheid.

Op het scherpe contrast tussen het 'parochiale domein' (een term afkomstig van Lofland 1988) en het openbare domein, wordt door Smart (1992) uitdrukkelijk gewezen. In typische woongebieden wordt de openbare weg geprivatiseerd door de huishoudens, mede als gevolg van het gebrek aan ruimte en faciliteiten. De straten zijn veel meer dan voorzieningen om zich van A naar B te begeven, het zijn semi-openbare plekken, waar huishoudelijke werkzaamheden plaatsvinden, spelletjes worden gespeeld, praatjes worden gemaakt en op kinderen wordt gepast. De doorgangswegen, winkelstraten en marktplaatsen zijn daarentegen volledig openbaar. Hoewel je ook hier bekenden tegen kunt komen, trekt niemand in het bijzonder de aandacht en overheerst de anonimiteit (Smart 1992: 104 en verder).

In combinatie vormen deze culturele trekken één van de peilers waarop het openbare leven is gebaseerd. Het betreft codes die mede kunnen verklaren waarom de extreme bevolkingsdruk te Hong Kong niet tot een onafzienbare chaos leidt, maar betrekkelijk soepel wordt opgevangen en verwerkt. Uit deze codes blijkt dat er sprake is van een relatief grote mate van tolerantie voor zaken die in westerse omstandigheden gewoonlijk als een ondragelijke overlast ervaren worden: drukte, lawaai, fysieke nabijheid van veel vreemdelingen, ongestructureerde tijdsindeling en een openbare sfeer die gekenmerkt wordt door onverschilligheid en anonimiteit. Hoe diep deze waarden geworteld zijn in de Chinese cultuur is trouwens een belangrijke vraag: immers, de extreme bevolkingsdruk die opgeld doet in een stad als Hong Kong bestaat nog niet langer dan een of twee generaties. Voor een deel moet het betrekkelijke gemak waarmee men daarop reageert dus een recente aanpassing zijn. Hoe dit precies werkt is echter een moeilijk vraagstuk dat de grenzen van dit artikel overstijgt.

De laatste jaren wordt, zoals gezegd, Hong Kong graag als inspirerend voorbeeld voor andere steden naar voren gehaald: wat zich daar afspeelt zal zich immers in de meer of minder nabije toekomst ook elders ter wereld gaan voordoen als de stedelijke bevolking blijft groeien. Pryor (1993) en Lampugnani (1993) betitelen Hong Kong respectievelijk als het 'laboratorium' en het stedelijke 'paradigma' van onze dagen. In Europa zullen we een groter wordende bevolkingsdichtheid niet kunnen vermijden, aldus Lampugnani, en almaar dichterbij het moment komen waarop we ook ons laatste restje landschap moeten opofferen.

'Hong Kong is a paradigm for this increase in density, a paradigm that certainly cannot and should not be adopted in every detail, but one that must be studied carefully so that we may learn from the example of the city's blunders and its achievements, and profit from the example of its shadows and its splendour' (Lampugnani 1993: 11).

Voor zover het paradigma van Hong Kong berust op diep gewortelde culturele codes, zal het adopteren van dit voorbeeld aanzienlijk moeilijker zijn dan sommigen misschien denken. Het gaat immers om elementen die soms nauwelijks op een exacte manier te beschrijven zijn, maar bovendien om een min of meer samenhangend complex van opvattingen, waarden en normen die zich niet als een pakketje maatregelen laten overbrengen in een vreemde culturele context. Misschien lukt dat beter met de principes die aan de organisatie van het stedelijke openbare bestaan ten grondslag liggen, waarop ik in het tweede deel van mijn verklaring wijs.

Organisatie. Over het algemeen is de beschrijving en analyse van hoe een stad functioneert een problematische aangelegenheid, wat misschien wel in het bijzonder geldt voor een stadstaat als Hong Kong. We beschikken niet eens over bevredigende definities van wat steden eigenlijk zijn. Het betreft ingewikkelde sociale systemen, die op tal van uiteenlopende manieren gepercipieerd en beleefd kunnen worden. Gans (1991: 100) stipt in dit verband enkele centrale vraagstukken aan. Een eerste probleem is om de grenzen van de stad vast te stellen: moeten we ons daarbij oriënteren op juridisch-administratieve criteria of op meer sociologische uitgangspunten? Een tweede probleem heeft betrekking op het onderscheid tussen steden en niet-steden. Is dit een kwestie van bevolkingsomvang? Levensstijl? Bevolkingsdichtheid? Functies? Een derde probleem betreft de complexiteit van steden. Moeten we letten op de politieke structuur, het grondgebruik, of de enorme variëteit aan sociale verbanden waarbij stedelingen betrokken zijn? Bovendien hebben we te maken met de interne gelaagdheid van een stad. De puissant rijke bewoner van een villa op de *Victoria Peak* van Hong Kong-eiland leeft in een stad die radicaal verschilt van die waarin een straathandelaar te Kowloon zich bevindt.

Het is dus zaak de nodige slagen om de arm te houden als het gaat om de typing van aspecten van stedelijke samenlevingen, het is meestal een kwestie van gradaties en nuances, van meer en minder. Desondanks kan Hong Kong mijns inziens worden gekarakteriseerd als een '*incessant organization*'. Deze term is afkomstig van Melbin (1987), die er een gemeenschap mee bedoelt waarin de menselijke activiteiten nooit worden stilgelegd. Een samenleving als continubedrijf ontstaat op het moment dat alle bruikbare ruimte in beslag genomen is en men voor de uitbreiding van zijn activiteiten is aangewezen op de 'kolonisering' van de tijd. Hoewel de mensheid als geheel deze ontwikkeling heeft doorgemaakt, geldt dit in het bijzonder de samenleving van Hong Kong, waarvan het grondgebied immers tot op de laatste meter is 'opgebruikt'. De grenzen tot waar de ruimte op een productieve manier kan worden aangewend zijn bereikt, mede als gevolg van de politieke constellatie, zodat de tijd verder moet worden geëxploiteerd. Melbin merkt op:

'De samenleving is door de grenzen van de dag gebroken. Organisaties slapen niet

meer en zijn gericht op gebeurtenissen die zich overal in de wereld afspelen. Nieuwsagentschappen, ambassades, afdelingen van internationale bedrijven, makelaarskantoren en militaire bases blijven dag en nacht in contact met hun hoofdkwartieren. Uiteenlopende eenheden volgen het weer, de misdaad, politieke ontwikkelingen, fluctuaties op de beurs, troepenbewegingen, natuurrampen en ander nieuws. (...) Op grote schaal vindt ploegendienst plaats in fabrieken, bij de politie en het openbaar vervoer: op alle uren van de dag en de nacht gaat het telefoonverkeer door. Luchthavens, benzinestations, hotels, restaurants en omroepers op radio en tv houden nooit op met functioneren. De hele nacht door zijn banken en verzekeringsbedrijven bezig met het verwerken van gegevens. Legers van onderhoudspersoneel zijn in touw' (Melbin 1987: 3).

Zoals gezegd, wat voor steden in het algemeen opgeld doet, speelt zich te Hong Kong in extreme mate af. De plaatselijke kledingindustrie, bijvoorbeeld, is geheel toegesneden op de driedaagse chartervluchten van toeristen. Bij aankomst wordt hen de maat genomen, bij vertrek is de kleding gereed. De werkzaamheden worden in diensten van drie of vier ploegen verricht. Hetzelfde doet zich voor bij andere ambachtelijke produkten. Het ruimtegebrek in de stad en de kolonisering van de tijd die daar het gevolg van is, leidt eveneens tot woekeren in de huiselijke sfeer. Veel mensen die 's nachts werken verhuren hun bedden aan mensen die overdag werken en vice versa (Melbin 1987: 20).

De expansie van activiteiten in de tijd impliceert een grote soepelheid met openings- en sluitingstijden voor winkels en andere instellingen te Hong Kong. Aan de ene kant bestaat een min of meer officiële sector – overheidsdiensten, banken, vertegenwoordigers van internationale concerns – waar men vasthoudt aan formele kantooruren, aan de andere kant gaat het stadsleven in andere sectoren dag en nacht in vol bedrijf door. Het '*public schedule*' van Hong Kong is wat dit betreft, in termen van Rotenberg (1992), niet 'gecoördineerd' en komt in sterke mate overeen met de tijdsschema's van individuele huishoudens, zoals dat hierboven aan de hand van Anderson is uiteengezet. Dit gebrek aan coördinatie houdt ongetwijfeld verband met de afstandelijke houding van de overheid (Rotenberg 1992: 6, 7). Het naast elkaar bestaan van uiteenlopende tijdsschema's geeft aanleiding tot een adembenemende dynamiek en tot indrukwekkende arbeidsprestaties. De reusachtige wolkenkrabbers die de skyline van de stad domineren – het hoofdkwartier van de *Hong Kong and Shanghai Banking Corporation*, de toren van de *Bank of China*, het *Shun Tak* Centrum en het *Lippo* Centrum – zijn in een minimum van tijd opgetrokken en voltooid. Zelfs iemand die maar een paar weken in de stad verblijft heeft soms de indruk dat zij in die korte tijd al ingrijpend van karakter is veranderd, vooral doordat het bouwen en breken aldoor maar voortgaat.

Dit alles veronderstelt eveneens ploegendienst in de verzorgende en dienstverlenende sectoren. Smart (1989: 57, 58) signaleert bij voorbeeld het bestaan van minstens zes ploegendiensten voor straatverkopers en marktkooplieden: 's ochtends van 6 tot 10 uur en van 9 tot 12 uur; 's middags van 12 tot 6 uur en in het

bijzonder van 3 tot 6 uur; 's avonds van 7 tot 10 uur of later en 's nachts van omstreeks 10 tot 2 uur en later. Afgezien van voedsel, drank en maaltijden die altijd op de markt te verkrijgen zijn, manifesteren zich de kleermakers en kledinghandelaars met name tijdens de '*dawn market*' in de vroege ochtend, terwijl men op de avond- en nachtmarkten terecht kan voor tandartsen, kruidendokters, handpalmlezers, fortuinzeggers, briefschrijvers, zangers en circusartiesten. In het geval van Hong Kong valt met recht te spreken over een '24 uur-economie'.

De grote bevolkingsdruk leidt naast het woekeren met de tijd ook tot een grote mate van wat we 'multifunctionaliteit' in het gebruik van de openbare ruimte zouden kunnen noemen. Afgezien van hoofdverbindingen, die worden gedomineerd door onophoudelijk voortrazend snelverkeer en waar borden aangegeven dat straathandel is verboden, bieden veel zijstraten en secundaire wegen de aanblik van een bonte verscheidenheid aan activiteiten. Op de trottoirs van drukke volkswijken is de koopwaar uitgestald van winkels en staan de produkten opgestapeld van ambachtelijke werkplaatsen. Op sommige plaatsen knipt een kapper het haar van zijn klanten, op andere plaatsen is een slager bezig een varken uit te benen, staat een kok op zijn fornuis een maaltijd te bereiden of is een groepje mannen in de weer met een spelletje Mah-Jong. Een enkele zwerver heeft een hoekje gevonden om er te slapen. Elders worden zaken gedaan, al of niet via de draagbare telefoons, waarvan de signalen op straat, in restaurants en theehuizen of in het openbaar vervoer onophoudelijk te horen zijn.

De multifunctionaliteit komt eveneens tot uiting in het al genoemde 'gelaagde karakter' van de stad. In sommige gedeelten van het centrum zijn de verkeersstromen gescheiden waardoor het voetgangersverkeer en het snelverkeer zich op verschillende niveaus afspelen. Bovendien hebben de talrijke overdekte en in elkaar overlopende winkelcentra een semi-openbaar karakter als gevolg waarvan een omvangrijk en ingewikkeld netwerk van alternatieve routes door de stad ontstaat. Dit geheel, dat zich trouwens op sterk uiteenlopende hoogten afspeelt, versterkt de indruk van Hong Kong als een gigantische bijenkorf of – zo men wil – mierenhoop.

In het algemeen hangt de kwaliteit van de openbare stedelijke ruimte nauw samen met een reeks van condities. Jacobs (1993: 270 en verder) noemt onder andere fysiek comfort, de mogelijkheid voor voetgangers om op hun gemak te kunnen slenteren, visuele complexiteit, het onderwerp van de gebouwen, hun onderlinge complementariteit, een zekere mate van veiligheid en systematisch onderhoud. Hoewel Hong Kong bepaald niet op al deze punten hoog op de ranglijst staat – Jacobs (1993: 282) laakt de desoriëntatie en de chaos die het gevolg zijn van de overweldigende commerciële invloed op het straatbeeld – doet de stad met name op het gebied van de visuele complexiteit, het onderhoud en de veiligheid voor weinig andere grote steden onder.

Voor zover Hong Kong een voorbeeldfunctie zou kunnen vervullen voor andere steden, zoals de laatste tijd wordt bepleit, zal dit vooral afhangen van de mate

waarin men de organisatieprincipes van het openbare stadsleven naar elders kan 'overplanten'. Dit betreft in de eerste plaats het losse publieke tijdsschema, in de tweede plaats de grote mate van gelaagdheid en multifunctionaliteit.

Conclusie

Ondanks het feit dat er in Hong Kong sprake is van een extreme bevolkingsdruk, leidt dit niet noodzakelijkerwijs tot het soort van pathologische verschijnselen dat daarmee door velen – vooral onder invloed van het ethologische gedachtengoed – geassocieerd wordt. Integendeel, ondanks allerlei ernstige problemen die met zo'n sterke bevolkingsconcentratie gepaard gaan, lijkt het openbare leven in de stad over het algemeen orderlijk te verlopen. Ter verklaring heb ik twee soorten omstandigheden naar voren gehaald: van culturele en organisatorische aard. Ik realiseer me dat het onderscheid nogal academisch is, het zijn immers condities die in elkaars verlengde liggen. Het 'bijkorf-karakter' van de stad als geheel correspondeert nauw met het 'bijkorf-karakter' van Chinese huishoudens, de multifunctionaliteit in het gebruik van de openbare ruimte komt sterk overeen met de specifieke Chinese tijdsbeleving of is daar in ieder geval niet strijdig mee.

Twee punten onderstreep ik nog eens. Het is van belang, ten eerste, om de culturele trekken waarvan hierboven sprake is niet te overschatten. Het lijkt onmiskenbaar dat in de Chinese cultuur waarden bestaan die het gemakkelijk maken om te overleven in een situatie die wordt gekenmerkt door extreme bevolkingsdruk. Desondanks heeft de bevolking van Hong Kong pas de laatste decennia de huidige omvang gekregen. Dit impliceert dat het voor de stedelijke overheid en de stadsbewoners noodzakelijk is geweest zich daarbij aan te passen. Voor zover men daarin geslaagd is – en dat is het tweede punt – mag de internationale politieke en economische situatie niet uit het oog verloren worden. Culturele waarden mogen hardnekkig en diep geworteld zijn, maar kunnen door materiële omstandigheden aanzienlijk worden beïnvloed. Mede door de strategische ligging heeft zich in Hong Kong een economisch wonder voltrokken dat de aanpassing aanzienlijk heeft versoepeld. Het ligt in de rede dat een dergelijke extreme bevolkingsdruk aanzienlijk moeilijker te verwerken is in grote steden met een lager welvaartspeil dan Hong Kong. In zijn aangrijpende beschrijving van het armoedige en overvolle Calcutta, bijvoorbeeld, gebruikt Moorhouse (1983) de veelzeggende typering van een 'verstevende jungle'. En het is voor velen een vraag wat er van Hong Kong zal worden na 1997, als de macht wordt overgenomen door de Volksrepubliek China.

De noodzaak om in betrekkelijk korte tijd voorzieningen te treffen voor een spectaculair groeiende bevolking heeft ook tot kosten geleid die niet zo gemakkelijk in geld zijn uit te drukken. Jukes (1991) laat zien dat steden niet alleen verkeersknooppunten zijn, markten en sociale ontmoetingsplaatsen, maar óók musea, waar de collectieve herinneringen zijn opgeslagen. In veel steden vormen

deze herinneringen een onmisbaar bestanddeel van de collectieve en individuele identiteit van de bewoners. Maar Hong Kong moet worden gekarakteriseerd als een stad waar het verleden heeft plaatsgemaakt voor een – in toenemende mate onzekere – toekomst. Op een plek waar ieder jaar opnieuw reusachtige kapitaalsintensieve constructiewerken worden opgezet, moet het verleden wijken. In Hong Kong is de geschiedenis een luxe artikel.

'The territory's residents have always lived in an environment where structures are (...) 'expensively provisional'. (...) Architecture should provide a treasure hunt for those who wish to trace a city's past and orientation for those pegging out their own histories. In Hong Kong this process is more akin to solving a cryptic crossword puzzle, involving the slenderest of clues, a hefty amount of lateral thinking and a strained imagination' (Patrikeeff 1990: 28, 29).

Literatuur

- Anderson, E.N., Jr. (1972), Some Chinese Methods of Dealing with Crowding. *Urban Anthropology* 1 (2), 141-150.
- Bond, Michael Harris (1991), *Beyond the Chinese Face. Insights from Psychology*. Oxford University Press, Hong Kong, Oxford, New York.
- Brunt, Lodewijk (1993a), Het stedelijk schouwtoneel. De leesbaarheid van openbare omgangsvormen. In: J. Burgers, A. Kreukels en M. Mentzel, red., *Stedelijk Nederland in de jaren negentig* (p. 75-95). Jan van Arkel, Utrecht.
- Brunt, Lodewijk (1993b), Coping with Urban Danger. In: Zdenek Uherek, red., *Urban Anthropology and the Supranational and Regional Networks of the Town* (p 19-40). Academy of Sciences of the Czech Republic, Praag.
- Gans, Herbert (1991), *People, Plans and Policies*. Columbia University Press/Russell Sage Foundation, New York.
- Gaylord, Mark S. (1991), Commercial Crime. In: Harold Traver en Jon Vagg, red., *Crime and Justice in Hong Kong* (p. 70-83). Oxford University Press, Hong Kong, Oxford, New York.
- Hall, Edward T. (1959), *The Silent Language*. Doubleday & Company, New York.
- Hall, Edward T. (1966), *The Hidden Dimension*. Doubleday & Company, New York.
- 't Hart, Maarten (1973), *Ratten*. Wetenschappelijke Uitgeverij, Amsterdam.
- Allan B. Jacobs (1993), *Great Streets*. The MIT Press, Cambridge, Mass. en Londen.
- Jukes, Peter (1991), *A Shout in the Street. An Excursion into the Modern City*. University of California Press, Berkeley en Los Angeles.
- Korzec, M. (1985), Stadsleven in China. *Sociologische Gids* 38 (2), 163-168.
- Lampugnani, Vittorio Magnano (1993), The Aesthetics of Density. In: V.M. Lampugnani, red., *Hong Kong Architecture. The Aesthetics of Density* (9-14). Prestel Verlag, New York, München.
- Lofland, Lyn H. (1973), *A World of Strangers*. Basic Books, New York.
- Lofland, Lyn H. (1988), *Private Lifestyles, Changing Neighborhoods, and Public Life: A Problem in Organized Complexity*. Paper presented at the HPUI-conference, June, Amsterdam.
- Melbin, Murray (1987), *Night as Frontier. Colonizing the World after Dark*. The Free Press, New York, Londen.

- Milgram, Stanley (1970), *The Experience of Living in Cities: A Psychological Analysis. Science* 167, 1461-68.
- Moorhouse, Geoffrey (1983), *Calcutta. The City Revealed*. Penguin, Harmondsworth.
- Morris, Jan (1989), *Hong Kong*. Vintage Books, New York.
- Patrikeeff, Felix (1990), *Mouldering Pearl. Hong Kong at the Crossroads*. Hodder and Stoughton, Londen.
- Pryor, Edward George (1993). Foreword. In: V.M. Lampugnani, red., *Hong Kong Architecture. The Aesthetics of Density* (p. 7). Prestel Verlag, München, New York.
- Rotenberg, Robert (1992), *Time and Order in Metropolitan Vienna*. Smithsonian Institution Press, Washington en Londen.
- Siu, Paul C.P. (1987), *The Chinese Laundryman. A Study in Social Isolation*. New York University Press, New York, Londen.
- Siu-Kai, Lau, en Kuan Hsin-Chi (1988), *The Ethos of the Hong Kong Chinese*. Chinese University Press, Hong Kong.
- Smart, Alan (1992), *Making Room: Squatter Clearance in Hong Kong*. The University of Hong Kong; Centre of Asian Studies, Hong Kong.
- Smart, Josephine (1989), *The Political Economy of Street Hawkers in Hong Kong*. The University of Hong Kong; Centre of Asian Studies, Hong Kong.
- The Hong Kong Environment: A Green Challenge for the Community. Second Review of the 1989 White Paper Pollution in Hong Kong – A Time to Act*. Government Secretariat; Planning, Environment and Lands Branch, Hong Kong, november 1993.
- Traver, Harold, en Jon Vagg, red. (1991), *Crime and Justice in Hong Kong*. Oxford University Press, Hong Kong, Oxford, New York.
- Traver, Harold (1991), Crime Trends. In: Harold Traver en Jon Vagg, red., *Crime and Justice in Hong Kong* (p. 10-25). Oxford University Press, Hong Kong, Oxford, New York.
- Traver, Harold, en Mark S. Gaylord (1991), The Royal Hong Kong Police. In: Harold Traver en Jon Vagg, red., *Crime and Justice in Hong Kong* (p. 98-111). Oxford University Press, Hong Kong, Oxford, New York.
- Tsai, Jung-fang (1994), From Antiforeignism to Popular Nationalism: Hong Kong between China and Britain, 1839-1911. In: Ming K. Chan, red., *Precarious Balance. Hong Kong Between China and Britain* (p. 9-27). M.E. Sharpe, Armonk, New York en Londen.
- Vagg, Jon (1991), Illegal Immigration and Cross-Border Crime. In: Harold Traver en Jon Vagg, red., *Crime and Justice in Hong Kong* (p. 83-98). Oxford University Press, Hong Kong, Oxford, New York.
- Wolfe, Tom (1969), O Rotten Gotham – Sliding Down into the Behavioral Sink. In: Tom Wolfe, *The Pump House Gang* (p. 233-244). Bantam Books, New York.
- Young, John D. (1994), The Building Years: Maintaining a China-Hong Kong-Britain Equilibrium, 1950-1971. In: Ming K. Chan, red., *Precarious Balance. Hong Kong Between China and Britain* (p. 131-147). M.E. Sharpe, Armonk, New York en Londen.