Ontwerpen aan de stad

Stedenbouw in Nederlands-Indië en Indonesië (1905-1950)

Pauline K.M. van Roosmalen

Ontwerpen aan de stad

Stedenbouw in Nederlands-Indië en Indonesië (1905-1950)

PROEFSCHRIFT

ter verkrijging van de graad van doctor
aan de Technische Universiteit Delft,
op gezag van de Rector Magnificus prof. dr ir J. Fokkema,
voorzitter van het College van Promoties,
in het openbaar te verdedigen op maandag 2 juni 2008 om 12.30 uur
door Paulina Katharina Maria van Roosmalen
doctorandus in de kunstgeschiedenis en archeologie
geboren te Didam

Dit proefschrift is goedgekeurd door de promotor:
Prof. dr. ir. V.J. Meyer

Toegevoegd promotor:
Dr. C. Wagenaar, Technische Universiteit Delft

Samenstelling promotiecommissie:

Rector Magnificus, voorzitter
Prof. dr. ir. V.J. Meyer, Technische Universiteit Delft, promotor
Dr. C. Wagenaar, Technische Universiteit Delft, toegevoegd promotor
Prof. dr. F. Bollerey, Technische Universiteit Delft
Prof. dr. ir. P.H. Meurs, Technische Universiteit Delft
Prof. dr. J.E. Bosma, Vrije Universiteit Amsterdam
Prof. dr. ir. B.E.J. De Meulder, Technische Universiteit Eindhoven
Prof. ir. J. Silas, Institut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya

‘De Indische stad! Wat een conglomeraat aan tegenstrijdige toestanden! Oude schilderachtige, maar uit hygiënisch en verkeersoogpunt onbewoonbare buurten, rommelachtige wegen met allerlei onooglijke bebouwing, overvulde laag gelegen Inheemsche woonwijken, slechte woontoestanden en vaak verwaarloozing. Daarnaast breede – hoewel niet altijd logische – verkeerswegen, royale buurten voor beter gesitueerden, groote gebouwen van uitsluitend Westersche pretentie, gedurfde aanleg van havens, emplacementen en fraaie stadssituaties. De Indische stad is een stadskaart van tegenstelling, die, naar mate men hiervan beter en met grooter belangstelling kennis neemt, schrijnend en niet zonder beschuldiging is.’ [1]

F.H. van de Wetering, burgemeester Menado (1929-1933) en Palembang (1934-1938)

Archief- en veldonderzoek in Indonesië in 2000 was mogelijk dankzij een WOTRO-beurs van de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek.

ISBN 978 90 5269 362 0

Voorwoord *9*

Inleiding *11*

1 Vorming van een koloniaal rijk
Van handelspost naar wingewest *23*
Het grondgebied in kaart *25*
Van exploitatie naar occupatie *26*
Ondernemen in de Oost *27*
Bouwen in de archipel *28*

2 Nieuwe condities voor stedelijke ontwikkeling
Voorgeschiedenis van de decentralisatie *37*
Decentralisatie, architectuur en stedenbouw *38*
Praktische beperkingen *39*
Bestuurlijke obstakels *40*
Gemeentelijke versus inheemse belangen *41*
Particuliere obstructie *42*
Op de bres voor stadsontwikkeling *44*
Plannen *45*
• Semarang: uitbreidingsplan Nieuw Tjandi (1907-1919) *46*
• Bandoeng: nieuwe bestuurlijke residentie (1917) *49*

3 Begin van een systematische stedenbouw
Het woningvraagstuk *65*
Voorstellen voor een Indische Woningwet *66*
Gemeentelijke versus particuliere woningbouw *67*
Congressen over volkshuisvesting *68*
Inheemse bouw als inspiratie 69
Adviezen aan het gouvernement *71*
Beleidswijzigingen voor woning- en stedenbouw *72*
Plannen *73*
• Batavia: uitbreidingsplan Menteng-Nieuw Gondangdia (1910) *74*
• Soerabaja: uitbreidingsplan Darmo (1914) *76*
• Medan: gemeentelijke woningbouwprojecten (1920) *77*
• Semarang: kampong Mlaten (1925) *79*

4 Het kampongvraagstuk
Aandacht voor kampongverbetering *97*
Hygiënisch motief *98*
Politiek motief *99*
Standaardisering en financiering van kampongverbetering *100*
Aanbevelingen van de Kampongverbeteringscommissie *102*
Plannen *104*
• Batavia: regulering van de waterhuishouding (1911) *105*
• Batavia: modelkampong Taman Sari (1913) *106*
• Menado: kampongverbeteringen (1928-1940) *107*

5 Beschouwingen over stedenbouw
De noodzaak van stedenbouw *119*
'Indiese Stedebouw' volgens Thomas Karsten *120*
'Indiese Stedebouw' als handleiding *121*
'Stedenbouw in Indië' volgens Henri Maclaine Pont *123*
Karsten en Maclaine Pont: overeenkomsten en verschillen *125*
Plannen *126*
• Buitenzorg: uitbreidingsplan Oost (1917) *128*
• Batavia: ontwerpen voor het Koningsplein (1918-1937) *130*

6 Rationalisering en schaalvergroting
Standaardisatie en centralisatie *145*
Concept voor een Stadsvormingsordonnantie *146*
Toelichting op de Stadsvormingsordonnantie *148*
Bespreking van de Stadsvormingsordonnantie *150*
Verkeersvraagstuk *152*
Regionale planning *154*
Planologie *155*
Plannen *156*
• Malang: geraamteplan (1929-1935) *157*
• Batavia-Meester Cornelis: gemeentelijke herindeling (1935) *159*

7 Wederopbouw
Oorlog en onafhankelijkheid *175*
Wederopbouw *176*
Planologisch Bureau *177*
Studiereis naar Europa *178*
Vaststelling van de Stadsvormingsordonnantie *179*
Ruimtelijke ordening *179*
Vormleer van de stedebouw *181*
Plannen *182*
• Kebajoran Baru: een satellietstad (1948) *183*
• Balikpapan en Samarinda: plannen voor wederopbouw (1949-1950) *185*

Epiloog
Ontwikkelingen na 1950 *209*
Plan *211*
• Djakarta: Pulo Mas, een Indonesische modelwijk (1962) *211*

Conclusie *220*
Summary *226*

Noten *234*
Bibliografie *258*
Geraadpleegde archieven *268*
Correspondentie *269*
Interviews *269*
Verantwoording beeldmateriaal *270*
Dankwoord *273*
Curriculum Vitae *275*
Colofon *276*

Voorwoord

'Ik heb getracht uit de chaos van grillig gevormde stukjes een samenhangend beeld bijeen te zoeken, maar mijn arbeid heeft geen ander resultaat opgeleverd dan *dit* inzicht: de legkaart is incompleet en, hoe dan ook, altijd alleen maar een fragment van een onvoorstelbaar veel groter geheel.'[2]

Hella S. Haasse

De eerste aanblik van een stad of gebouw kan een wereld voor je openen en een blijvende indruk achterlaten. Dat overkwam me in Nederland met het raadhuis en het Instituut voor Beeld en Geluid in Hilversum en de grote Portugese synagoge in Amsterdam, in Italië met de wijk EUR bij Rome, in Engeland met Tate Modern, en in Egypte met de tempels van Abu Simbel. Tijdens mijn studie kunst- en architectuurgeschiedenis aan de Vrije Universiteit in Amsterdam raakte ik behalve door gebouwen in Europa gefascineerd door foto's en beschrijvingen van mij onbekende twintigste-eeuwse gebouwen en stadsplannen in Nederlands-Indië. Tijdens diverse reizen naar Indonesië die daarop volgden, bleken veel gebouwen en wijken die ik alleen uit beschrijvingen en van foto's kende inderdaad een bijzondere kwaliteit te bezitten. Het kantoor van de Zustermaatschappijen en riante villa's in Semarang, de aula's van de Technische Hogeschool en het kantoor van de Koninklijke Natuurkundige Vereniging in Bandung, het kantoor van de Handelsverenging Amsterdam en de gouverneur van Oost-Java in Surabaya, het kantoor van de Nederlandsch-Indische Handelsmaatschappij en de wijk Kebayoran Baru in Jakarta maar ook het treinstation in de haven van Jakarta, een openbare badgelegenheid in een desa bij Bukit Tinggi en een anoniem winkelpand in Ciwidey: ze waren behalve architectonisch interessant bovenal stille maar uiterst tastbare getuigen van het gedeelde verleden van Nederland en Indonesië.

Voordat ik deze constatering deed, waren me ook een aantal andere dingen opgevallen. Het begon al op het moment waarop ik in een stad aankwam: een trein- of busstation dat weliswaar overladen was met kruiers en chauffeurs die in hun beste Engels vervoer naar een goedkoop of duur hotel aanboden, maar waar doorgaans geen stadsplattegrond te bemachtigen was. Op zulke momenten was ik blij dat een vage herinnering aan een stadsplattegrond uit de Nederlandse tijd me tenminste enig houvast gaf over de ligging van het station ten opzichte van het centrum. Eenmaal op weg viel me vervolgens altijd op dat de tocht naar het centrum veel langer duurde dan ik op grond van mijn denkbeeldige plattegrond verwachtte. Niet vanwege moedwillig omtrekkende bewegingen van de chauffeur, maar gewoon omdat het stadsplan blijkbaar uitermate ruim was opgezet wat me vervolgens deed beseffen hoe weinig aandacht ik aan de schaal van de diverse stadsplattegronden had besteed. Na me van mijn bagage te hebben ontdaan en een stadsplattegrond te hebben bemachtigd, ging ik op zoek naar de gebouwen en wijken die ik van afbeeldingen en beschrijvingen kende. Aangezien ook daarover vrijwel alle informatie ontbrak – een architectuurgids zou zeer welkom zijn – restte weinig anders dan systematisch een zo waarschijnlijk mogelijke route te volgen.

De Europese wijken en gebouwen waarnaar ik voornamelijk op zoek ging waren, omdat ze veelal nog steeds belangrijke oriëntatiepunten in het stedelijk weefsel zijn, relatief eenvoudig te vinden. Wat aan deze objecten opviel was dat ze Nederlands of, misschien beter, Europees en tegelijkertijd Aziatisch waren: de soms platte maar meestal hoog opgaande daken met brede overstekken, de schaduwrijke galerijen, de doorgaans wit gestucte muren, de strakke al dan niet gebogen lijnen en volumes, de sober maar zorgvuldig toegepaste materialen en decoraties, de frequent toegepaste glas-in-lood ramen en royale stedenbouwkundige aanleg met brede kanalen, wegen en veel groen ademden een bijzondere sfeer. Vooral wijken die gedurende de eerste helft van de twintigste eeuw werden gerealiseerd. Ze waren

vrijwel zonder uitzondering ruim aangelegd met lange, kronkelende en lommerrijke wegen, vrijstaande woningen op grote, groene erven en deden denken aan Apeldoorn, Blaricum, Velp of Wassenaar.

De overeenkomsten maar ook de verschillen in de architectonische en stedenbouwkundige ontwikkelingen van Nederlands-Indië en Nederland intrigeerden me. Bovendien werd ik in hoge mate geboeid door de manier waarop koloniaal gebouwd erfgoed zich tot actuele ontwikkelingen verhield. De mate waarin in Indonesië gebouwen en stedelijke structuren verdwijnen en de Monumentenwet vaak zonder enige consequentie overtreden wordt, verbijsterden me. Naar snel bleek, was met name dit laatste een enerverende kwestie vanwege enerzijds de verstrekkende economische en politieke belangen die daarbij een rol spelen, en anderzijds de emoties die het koloniale verleden oproept. Uitgaande van de premisse dat kennis een voorwaarde is voor het bepalen van het belang van architectonische en stedenbouwkundige ontwerpen, en zoekend naar een manier om mijn belangstelling voor geschiedenis te kunnen koppelen aan de vaak meedogenloze actuele transformaties die Indonesische steden karakteriseren, besloot ik mijn aandacht te richten op de stedenbouwkundige ontwikkelingen in Nederlands-Indië en Indonesië tussen 1905 en 1950. Die vormden en vormen immers de grondslag voor de stedenbouwkundige en ruimtelijke ontwikkelingen en ontwerpopgaven in Indonesië. De beslissing om ook de periode 1945-1950 in dit onderzoek op te nemen, is gebaseerd op de overweging dat, ondanks de uitermate gecompliceerde machtsverhoudingen in de archipel, in die periode beklonken werd waaraan in de voorafgaande drie decennia was gewerkt. Bovendien werd in de periode 1945-1950 de basis gelegd voor een nieuwe fase in de ontwikkeling van de stedenbouw in de archipel.

Omdat het doen van onderzoek op veel momenten een uiterst solistische en solitaire aangelegenheid is, zijn adviezen, assistentie, steun en vriendschap op diverse manieren onontbeerlijk. Vrienden, collega's en mijn familie hebben me daarvan gedurende de afgelopen jaren op heel verschillende wijze in meer of mindere mate voorzien. Afzonderlijke dankbetuigingen zouden een uitermate lange lijst opleveren. Noodgedwongen zie ik daar daarom van af. Ik vertrouw er echter op dat iedereen die dit leest en mij kent, weet dat een kort 'bedankt' niet afdoet aan mijn waardering voor vriendschap en collegialiteit.

Voor vier mensen maak ik een uitzondering. De eerste is prof. dr ir F.W. van Voorden. Zonder zijn steun zou dit onderzoek niet van de grond zijn gekomen. Het was immers zijn suggestie mijn ideeën voor een onderzoek naar architectuur en stedenbouw in Nederlands-Indië concreet vorm te geven als promovendus bij de toenmalige sectie Restauratie aan de Technische Universiteit in Delft waarvan hij hoogleraar was. Het is bijzonder onfortuinlijk dat hij het resultaat van zijn inspanningen niet heeft mogen meemaken. Prof. dr ir Han Meyer toonde zich een waardig opvolger. Met een mengeling van collegialiteit en nieuwsgierigheid stemde hij er vrijwel onmiddellijk mee in mijn begeleiding op zich te nemen. De derde persoon die van cruciaal belang was voor de totstandkoming van dit proefschrift was mijn copromotor dr Cor Wagenaar. Zijn opbouwende inhoudelijke kritiek werkten uitermate stimulerend en hielden – niet onbelangrijk – mijn vertrouwen in een goede afloop overeind.

Een laatste dankwoord tenslotte gaat uit naar mevrouw Edna Jahja Ranasondjaja, mijn 'oma' in Bandung, en haar uitgebreide familie. Het is een bijzondere ervaring met zoveel liefde te worden verwelkomd en geïntroduceerd in een land waarvan je de gewoonten en gebruiken aanvankelijk slechts via verhalen en boeken tot je hebt genomen. De liefdevolle wijze waarop oma me vanaf het moment dat ik als totok in haar guesthouse in Bandung arriveerde, inwijdde in de gewoonten en gebruiken van Indonesië en opnam in haar familie, is een voorrecht waarvan ik hoop nog lang te mogen genieten.

Inleiding

In dit onderzoek staat de vraag centraal hoe de stedenbouw in Nederlands-Indië zich sinds het begin van de twintigste eeuw ontwikkelde en welke rol deze toen nog nieuwe discipline speelde bij de modernisering van deze voormalige Nederlandse kolonie, het huidige Indonesië. Hoe verhield de Indische stedenbouw zich tot internationale ontwikkelingen en met name de stedenbouw in Nederland? Weerspiegelen haar groeiende ambitie en de vergroting van haar werkterrein de ambities van het koloniaal bestuur, of kende ze een eigen dynamiek, inherent aan de essentie van haar werkzaamheden? Op deze vragen hoopt deze dissertatie een antwoord te geven. De bestuurlijke context vormt daarbij het kader, de specifiek Indische omstandigheden de achtergronden van een beschrijving waarin vakinhoudelijke thema's en bespiegelingen door architecten en lokale bestuurders een grote rol is toebedeeld. Daarvoor zijn goede redenen. Stedenbouw is doorgaans een taak van het openbaar bestuur. In Nederlands-Indië was dat aanvankelijk anders. Daar was niet het openbaar bestuur maar de leiding van een handelsonderneming, de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC), belast met de stichting van steden. Pas nadat de VOC in 1799 was ontbonden en de archipel vanaf 1814 onder gezag van het Koninkrijk der Nederlanden kwam, vielen aanleg en onderhoud van steden onder de verantwoordelijkheid van het gouvernement in Batavia. Wat de ontwikkeling in Nederlands-Indië bovendien bijzonder maakte was dat stedenbouw in de twintigste eeuw een belangrijke bijdrage leverde aan de modernisering van Nederlands-Indië, onder andere omdat stedenbouwkundig ontwerpers behalve de belangen van Nederlandse en Europese inwoners in toenemende mate ook de belangen van de autochtone bevolking behartigden. Tegelijkertijd kregen sommigen van hen meer oog voor de 'inheemse' aanpak bij het oplossen van problemen. Het resultaat was de geleidelijke totstandkoming van een eigentijdse, specifiek Indische stedenbouw: steeds gevoed vanuit architectonische en stedenbouwkundige tendensen in Nederland en aangepast aan lokale omstandigheden. Architecten en stedenbouwkundig ontwerpers volgden de ontwikkeling van hun vakgebied in Nederland tamelijk nauwgezet. Dat gold bijvoorbeeld voor de opvatting dat de stad als een samenhangende entiteit moest worden beschouwd, dat daartoe algemene uitbreidingsplannen en zelfs regionale plannen nodig waren, dat statistische gegevens onontbeerlijk waren voor het opstellen van grootschalige plannen en dat verkeer een belangrijke factor was waarmee rekening moest worden gehouden bij de opstelling van een stedenbouwkundig plan.

De rode draad die zowel stedenbouwkundig als politiek, sociaal en maatschappelijk door deze studie loopt is de geleidelijke transitie van Nederlands-Indië als kolonie onder Nederlands gezag naar Indonesië, een onafhankelijke staat onder leiding van een Indonesisch president. Het denken over stedenbouw en de stedenbouwkundige ontwerppraktijk verliep analoog aan deze ontwikkeling. De koloniale, Indische stad van het begin van de twintigste eeuw, waar overheersers en overheersten overeenkomstig eigen culturele gebruiken woonden en werkten, evolueerde in een periode van vijftig jaar tot een Indonesische stad waarin wijken niet langer bepaald werden door etnische maar door sociale en functionele criteria. Het verloop van deze ontwikkeling vindt zijn weerslag in talrijke discussies en debatten waarbij de politiek-bestuurlijke context meer dan eens richtinggevend was.

De opbouw van dit boek volgt de geleidelijke vergroting van het gebied waarop de stedenbouwkundig ontwerper actief kon zijn. Een uitbreiding die, gestuurd door lokaal noodzakelijke ontwikkelingen, gesanctioneerd en mogelijk gemaakt werd door het gouvernement in Batavia. Aanvang van deze ontwikkeling – en dus van het ontstaan van de Indische stedenbouw – was de Decentralisatiewet van 1903. Tot aan de invoering van deze wet werd Nederlands-Indië centraal bestuurd door het in Batavia gevestigde gouvernement. De oprichting van lokale raden, zelfstandige eenheden met eigen bestuurlijke en financiële verantwoordelijkheden die op grond van de Decentralisatiewet werden ingesteld, bracht daarin verandering. Het was de instelling van de lokale raden die de voorwaarde schiep voor de

ontplooiing van een stedenbouwkundige Indische ontwerppraktijk.

De lokale raden, die in grote lijnen gemodelleerd waren naar de Nederlandse gemeenten, onderscheidden zich in een aantal opzichten van hun Nederlandse evenknie. De verschillen waren, behalve klimatologisch en geografisch, administratief en etnisch van aard. Een opvallend verschil met Nederland was bovendien dat Indische gemeenten geen aaneengesloten geheel vormden, maar als enclaves verspreid in de archipel lagen. Omdat ze geen zeggenschap hadden over het gebied buiten de gemeentegrens, waren gemeenteraden niet in staat om ontwikkelingen aldaar te sturen, zelfs niet als duidelijk was dat die ontwikkeling en toekomstige gemeentelijke grens- en stadsuitbreidingen zouden frustreren. De enige die die ontwikkeling wel kon tegenhouden, was een grondeigenaar. Wanneer die echter geen bezwaar maakte tegen de ontwikkelingen op zijn grond, stond een gemeenteraad machteloos.

In de jaren na de afkondiging van de Decentralisatiewet breidde het bestuursterrein van de gemeenten zich gestaag uit, zowel naar binnen als naar buiten. De stedenbouw volgde deze tendens op de voet. De eerste en voornaamste bestuurlijke- en financiële verantwoordelijkheid van de al snel als gemeenteraad aangeduide lokale raden betrof de aanleg en het onderhoud van openbare werken: wegen, watervoorzieningen, en dergelijke. Zaken die, zoals lokale bestuurders al snel constateerden, door de voorheen daarvoor verantwoordelijke departementen van Binnenlands Bestuur en Burgerlijke Openbare Werken schromelijk waren verwaarloosd en dus op het moment van overdracht aanzienlijke achterstanden vertoonden. Het was vanwege de inspanningen die de gemeenten en geleidelijk ook het gouvernement zich getroostten dat stedenbouw in de kolonie zich geleidelijk ontplooide tot een zelfstandige discipline.

In de Indische stedenbouw tekent zich een duidelijke ontwikkeling af. Aanvankelijk beperkte de aandacht zich hoofdzakelijk tot vraagstukken die de belangen van een kleine bevolkingsgroep (de Europeanen) op een beperkt grondgebied betroffen. Geleidelijk aan echter strekte de aandacht zich in toenemende mate ook uit tot de woonomstandigheden van inlanders. De bestrijding van hygiënische wantoestanden in met name de inheemse wijken impliceerde dat ook niet-Europese wijken in de stedelijke planvorming betrokken werden. Het plangebied van de stedenbouw vergrootte zich aldus van wijkniveau, naar stedelijk- en tenslotte naar regionaal niveau, waarbij op den duur nauwelijks nog onderscheid gemaakt werd tussen Europese belangen en die van inlandse en andere bevolkingsgroepen. Aldus werd stedenbouw een krachtig instrument van modernisering in de archipel: behalve dat het stadsontwikkelingen in goede banen leidde, droeg hij immers ook bij aan het groeiend bewustzijn bij de lokale bevolking over de reikwijdte van het koloniaal bestuur en de ontwikkelingsmogelijkheden van hun land.

Stedenbouwkundig ontwerpers en bestuurders in Nederlands-Indië werkten in een context die afweek van die in Nederland. Een wezenlijk verschil was de multi-etnische samenstelling van de bevolking. Behalve een relatief kleine groep Europeanen woonden in Nederlands-Indië inlanders en vreemde oosterlingen: Chinezen, Arabieren en Indiërs. Hoewel van een rigide scheiding tussen de verschillende bevolkingsgroepen geen sprake was en ze in het zakelijke verkeer regelmatig met elkaar in contact kwamen, woonden de verschillende etnische groepen in gescheiden wijken. Volkomen exclusief was die wijkindeling overigens niet. Behalve etniciteit waren ook financiële middelen van invloed op de keuze voor een bepaalde woonwijk. Zo woonden in Europese wijken behalve Europeanen ook welgestelde Chinezen, Indo-Europeanen en inlanders. Omgekeerd gold dat in kampongs behalve inlanders ook minder welgestelde Europeanen en Indo-Europeanen woonden. Bovendien woonden inlanders die in de huishouding werkten vaak op het erf of in de directe nabijheid van hun werkgever. Het waren echter uitzonderingen die niet afdeden aan het feit dat de Indische samenleving een op etniciteit gebaseerde hiërarchie kende en dat die hiërarchie was af te lezen aan de plattegrond van de steden en de inrichting van de wijken. Europese wijken besloegen doorgaans een relatief groot deel van het gemeentelijk grondgebied, waren meestal gelegen op betere (hogere) locaties en ruim aangelegd. Wonen en werken waren er doorgaans van elkaar gescheiden. Dat laatste was gedeeltelijk ook in de dichtbevolkte inlandse wijken het geval. Veel inlanders werkten in loondienst van Europeanen of Chinezen en derhalve buiten de eigen wijk. Inlandse wijken bestonden evenals andere oosterse wijken uit kleine percelen met kleine woningen, smalle wegen en weinig openbare ruimte. Wat inlandse wijken van oosterse wijken onderscheidde was dat in die laatste zowel gewoond als gewerkt werd. De 'oosterse' bevolking woonde doorgaans boven of achter hun nering.

Een ander verschil met Nederland was dat Indische gemeenten aanvankelijk geacht werden zich op het gebied van stadsontwikkeling uitsluitend bezig te houden met de aanleg en het onderhoud van wegen, waterleidingen, rioleringen, markten en slachtplaatsen. Een taakomschrijving die gezien de behoefte aan stadsuitbreidingen en -verbeteringen veel te beperkt, maar vanwege het beperkte budget dat het gouvernement gemeenten jaarlijks toekende veel te omvangrijk was. Een andere beperking was dat Indische gemeenteraden geen zeggenschap hadden over een deel van de binnen de gemeentegrenzen gelegen grond. Op basis van de in 1906 van kracht geworden inlandse Gemeenteordonnantie vielen de zogenaamde autonome inheemse gemeenten namelijk onder het gezag van inlandse besturen. Een situatie die voor gemeentebesturen wezenlijke obstakels kon opwerpen. Wanneer een gemeente bijvoorbeeld een weg of waterleiding wilde aanleggen of woningen wilde verbeteren, kon een inlands bestuur de uitvoering daarvan verhinderen door te weigeren daaraan mee te werken. Een situatie die het gemeentebestuur geen andere keus liet dan van uitvoering van haar plannen af te zien.

Twee laatste opmerkelijke verschillen tussen Indische en Nederlandse gemeenten waren de uitgestrektheid en lage bevolkingsdichtheid van de Indische steden. Aspecten die met name in financieel en sociaal opzicht verstrekkende gevolgen hadden. Grote bebouwde oppervlakten leidden immers tot lange afstanden. Lange afstanden op hun beurt vergden lange infrastructurele verbindingen en dus aanzienlijke investeringen in aanleg en onderhoud. Investeringen die gemeenten zich vanwege de beperkte middelen waarover ze beschikten veelal niet konden veroorloven.

Ondanks deze obstakels ontwikkelde Indische stedenbouw zich in korte tijd tot een autonome discipline. Met name ir H. Thomas Karstens in 1920 verschenen tekst 'Indiese Stedebouw' droeg daaraan in belangrijke mate bij. Het verschafte stedenbouwkundig ontwerpers in Nederlands-Indië immers al vroeg een handleiding over theoretische en pragmatische aspecten van stedenbouw in het algemeen en in de archipel in het bijzonder.

Middels het beschrijven van de ontwikkeling van de Indische stedenbouw, hoopt deze studie een bijdrage te leveren aan het hiaat dat zowel in Nederland als in Indonesië bestaat in de kennis over stedenbouw in Nederlands-Indië gedurende de eerste helft van de twintigste eeuw. Een onderwerp dat vanwege de koloniale context waarin Indische stedenbouw zich ontwikkelde lange tijd politiek en emotioneel uitermate gevoelig lag, maar waarvoor academici en architecten zich desondanks bleven interesseren en bij tijd en wijle onderzoek hebben gedaan. De doctoraalscriptie uit 1975 over ir Henri Maclaine Pont van de Australische architectuurhistorica Helen I. Jessup, PhD was een van de eerste studies over het werk van een Nederlands architect in Nederlands-Indië.[3] In haar dissertatie *Netherlands Architecture in Indonesia 1900-1942*, waarop Jessup in 1988 aan de University of London promoveerde, bracht ze veel en gedetailleerde gegevens over Indische architectuur uit de eerste helft van de twintigste eeuw bijeen.[4] De eerste Nederlandse onderzoekers die aandacht besteedden aan Nederlands overzees gebouwd erfgoed waren prof. dr ir Coen L. Temminck Groll en de architect Cor Passchier. In hun begin jaren tachtig gepubliceerde artikelen beschreven ze behalve het oeuvre van Nederlandse architecten ook de conditie van en de omgang met dit gebouwde erfgoed.[5] De publicaties van Temminck Groll, Passchier en later dr ir Ronald G. Gill wakkerden bij studenten architectuurgeschiedenis de belangstelling voor het Indische bouwen aan.[6] Twee architectuurhistorische onderzoeken werden als boek gepubliceerd: Huib Akiharys beschrijving van architectuur en stedenbouw in Indonesië in de periode tussen 1870 en 1970 en Martien de Vletters inventarisatie van het oeuvre van de architect F.J.L. Ghijssels.[7] Vooral het in de eerste publicatie opgenomen overzicht van het gebouwde en geschreven werk van architecten die in Nederlands-Indië en Indonesië werkzaam waren, vormt ondanks enkele omissies en kleine fouten, nog steeds een belangrijke referentie voor onderzoek naar architectuur en stedenbouw uit de laatste koloniale en de vroegste postkoloniale periode.

Opmerkelijk is dat genoemde onderzoeken zich vrijwel zonder uitzondering volledig concentreren op architectuur. Aan stedenbouw wordt vrijwel geen aandacht besteed. In zijn proefschrift over Maclaine Pont belichtte dr ir Ben van Leerdam uitsluitend Maclaine Ponts zoektocht naar het wezen van de Javaanse architectuur en zijn pogingen om op grond daarvan een eigentijdse Indische architectuur te ontwikkelen.[8] Aan Maclaine Ponts uitgesproken opvattingen over en bijdragen aan eigentijdse Indische

stedenbouw besteedde Van Leerdam nauwelijks aandacht. Dat Wim Ravesteijn en Jan Kop in de publicatie die ze samenstelden over het departement van Burgerlijke Openbare Werken een hoofdstuk over stedenbouw opnamen is enigszins curieus.[9] Stedenbouw was namelijk geen taak van dit departement.

Het eerste onderzoek dat specifiek en uitsluitend aandacht besteedde aan Indische stedenbouw werd verricht door de planologiestudent Erika Bogaers. Binnen een onderzoeksprogramma dat dr Peter de Ruiter eind jaren zeventig aan de Universiteit van Amsterdam initieerde over het werk van vooraanstaande Nederlandse stedenbouwkundigen, deed Bogaers in 1983 fundamenteel onderzoek.[10] Aan de hand van publicaties en ontwerpen van Karsten beschreef ze als eerste de ontwikkeling van de Indische stedenbouw. Haar onderzoek bleef echter een incident: het merendeel van de onderzoekers had meer belangstelling voor architectonische ontwikkelingen. Ondanks haar constatering dat deze tendens onterecht was en Indische stedenbouw een gedetailleerde studie verdiende, besteedde Jessup in haar dissertatie evenmin aandacht aan stedenbouw. Onderzoekers die na Bogaers wel publiceerden over Indische stedenbouw waren James L. Cobban en Nico van der Heijden.[11] Cobban analyseerde in een van zijn artikelen of en in welke mate het werk van Karsten een reflectie was van Europese opvattingen over stedenbouw en in hoeverre Europese opvattingen strookten met in het bijzonder sociale en economische omstandigheden in Indische steden. Van der Heijden schetste de Nederlandse invloed op de ontwikkeling van Indische steden vanaf de voc tot 1949. Zowel Cobban als Ven der Heijden baseerden hun onderzoek grotendeels op de bronnen die ook Bogaers gebruikte.

Wezenlijk ander onderzoek dan de in hoofdzaak architectuurhistorische benadering van Bogaers, Cobban en Van der Heijden, was het morfologische onderzoek naar de ontwikkeling van de Indische stad op Java en Madoera dat Gill medio jaren negentig afronde.[12] Dat gold ook voor het promotieonderzoek van Abidin Kusno, PhD.[13] Uitgaande van het idee dat de Indonesische architectuur en stedenbouw tijdens de postkoloniale periode voornamelijk het resultaat was van politiek en cultureel debat, onderzocht Kusno of en hoe traditionele, koloniale en internationale architectuur en stedenbouw een rol speelden bij het creëren van een eigen, postkoloniale identiteit voor de Republiek Indonesië. Een onderzoek dat interessante parallellen laat zien tussen ontwikkelingen tijdens de koloniale en de postkoloniale periode, maar vanwege de invalshoek meer een politiek-culturele dan een architectuurhistorische studie is.

Zoals reeds geconstateerd werd wordt in vrijwel iedere studie over Indische architectuur en stedenbouw doorgaans weinig aandacht besteed aan een mogelijk verband tussen ontwikkelingen in Nederland, Europa en de rest van de wereld. Dit heeft tot gevolg dat een analyse van de relatie tussen Indische en bijvoorbeeld Nederlandse ontwikkelingen veelal ontbreekt. In hun monografieën over dr H.P. Berlage en K.P.C. de Bazel besteedden de auteurs, respectievelijk Sergio Polano en Wessel Reinink, uiterst summier aandacht aan het Indische werk van beide architecten.[14] Reinink volstaat met de opname van De Bazels stedenbouwkundig ontwerp voor de stadsuitbreiding van Semarang als trefwoord in het overzicht van De Bazels niet-uitgevoerde gebouwen en projecten.[15] Polano is weliswaar uitgebreider maar evenmin nauwkeurig. Hij beschrijft en illustreert Berlages ontwerpen voor de kantoren van De Algemeene in Soerabaja en de Nederlanden van 1845 in Batavia. Wat vreemd is, is dat Berlages stedenbouwkundige ontwerpen voor de benedenstad van Batavia geïllustreerd worden met een schets van Berlage van een Balinese tempel. Een schets die Berlage maakte tijdens zijn Indische reis in 1923. Over de aanleiding of de resultaten van Berlages Indische reis, het uitbrengen van een restauratieadvies over het hindoeïstische tempelcomplex Prambanan op Java, doet Polano geen enkele mededeling. Evenmin als over het feit dat de ontwerpen van Berlage voor de benedenstad van Batavia zich in het Nederlands
Afb. 1-7 Architectuurinstituut bevinden. In dat archief bevinden zich nog enkele stedenbouwkundige ontwerpen voor Batavia: een plan voor de wijk Sentong-Goenoengsari en een wijziging van de situatie rond het Van Heutsz-monument.[16] Of deze ontwerpen van Berlage zijn, dan wel aan hem zijn toegezonden door de gemeenteraad van Batavia met het verzoek daarover zijn deskundige mening te geven, is door het ontbreken van geschreven bronnen slecht te achterhalen.

Vergeleken bij de studies van Polano en Reinink zijn de beschrijvingen van het oeuvre van J.F. Klinkhamer en Ed. Cuypers in de doctoraalscripties van Dirk Baalman en Bert Gerlagh aanzienlijk vollediger.[17] Zowel Baalman als Gerlagh besteedden naast het Nederlandse oeuvre ook uitgebreid aandacht aan het Indische oeuvre van beide architecten. Andere uitzonderingen zijn de tentoonstelling 'Het

Indische Bouwen', die GemeenteMuseum Helmond in 1990 organiseerde, en de database die de Stichting Bibliografieën en Oeuvrelijsten van Nederlandse Architecten en Stedenbouwkundigen (BONAS) opbouwt. De tentoonstelling toonde contemporaine Indische en Nederlandse gebouwen als elkaars pendanten, de database bevat zowel gegevens over in Nederland werkzame architecten als over hun in Nederlands-Indië werkzame collega's.[18]

Het isolement waarin het onderzoek naar het Indische bouwen zich bevindt, heeft er wat betreft de stedenbouw toe geleid dat nog nauwelijks is onderzocht 'in hoeverre Nederlandse ingenieurs hebben bijgedragen aan de ontwikkeling van een eigen Indische stedebouw' en of er enige grond is voor de – door een Indische architect gedane – bewering dat 'de Indische stedebouw vóór de oorlog veel verder was dan de Nederlandse'.[19] Het ontbreken van dit inzicht was, en is, tekenend voor de positie die Indische architectuur en stedenbouw in de Nederlands architectuur- en stedenbouwgeschiedenis inneemt. Zo er binnen de Nederlandse architectuurgeschiedenis al aandacht aan besteed wordt, dan is dat doorgaans als betreft het ontwikkelingen in een volledig ander land of ontwikkelingen die slechts een afgeleide zijn van ontwikkelingen in Nederland. Een in historisch perspectief zonderlinge gang van zaken, aangezien Nederlands-Indië van 1814 tot 1950 onderdeel was van het Koninkrijk der Nederlanden en ontwikkelingen die in die periode in de archipel plaatsvonden welbeschouwd onderdeel zijn van de Nederlandse geschiedenis. Dat het bestuderen van architectuur en stedenbouw, en overigens ook beeldende kunst, in Nederlands-Indië net als in andere voormalige kolonies uit politieke en emotionele overwegingen met de nodige terughoudendheid werd betracht, is begrijpelijk. Nu, ruim een halve eeuw na de dekolonisatie van Nederlands-Indië, de verhoudingen grotendeels genormaliseerd zijn en met name in Indonesië diverse partijen strijden voor het behoud van het koloniale, gebouwde erfgoed, lijkt het moment rijp om alsnog te voorzien in de Indische lacune in de Nederlandse architectuurgeschiedenis. Een aanvulling die uit historische overwegingen wenselijk is en bovendien belangrijke aanknopingspunten zal bieden bij het beantwoorden van vragen over de betekenis en het eventuele behoud van het Indische gebouwde erfgoed.

Dat laatste, betekenis en behoud, is sinds de jaren tachtig een steeds prominentere rol gaan spelen in de belangstelling voor het Indische bouwen. Eén van de eerste blijken daarvan was de studiebijeenkomst 'Change and Heritage' die de Bond van Nederlandse Architecten in samenwerking met haar Indonesische zusterorganisatie *Ikatan Arsitek Indonesia* in 1988 in Jakarta organiseerde.[20] Naast beschrijvingen van Indonesische en Nederlandse architecten en onderzoekers over architectonische en stedenbouwkundige ontwikkelingen uit de periode dat Nederland de scepter zwaaide over de kolonie, kwam tijdens deze bijeenkomst ook de problematiek van het behoud van dit erfgoed aan de orde. Prof. dr Eko Budihardjo, prof. dr ir M. Danisworo en prof. dr ir Frits W. van Voorden schetsten de overwegingen die bij conservering van gebouwen en steden een rol spelen.[21] Opmerkelijk daarbij was wel dat alleen Budihardjo zich uitsprak over de vraag of, waarom en hoe getuigenissen van het verleden voor het nageslacht bewaard dienen te blijven, en of en op welke wijze gebouwd erfgoed van belang is voor actuele ontwerpopgaven.

De noodzaak van deze vragen werd in de loop van de jaren negentig alsmaar nijpender toen duidelijk werd welke ingrijpende invloed de explosieve economische groei had op de gebouwde omgeving in het algemeen en op het koloniale gebouwde erfgoed in het bijzonder. De eindeloze productie van kantoorgebouwen, luxe appartementen en *shopping malls* in combinatie met een explosieve toename van het aantal auto's en autowegen was enerzijds een blijk van toenemende materiële welvaart maar resulteerde anderzijds in chronische verkeersopstoppingen, vervuiling, overstromingen, segregatie en armoede. De niet-aflatende behoefte aan bouwgrond op gunstige locaties en de exorbitante prijzen die daarvoor betaald werden, hadden tot gevolg dat gebouwen die vaak decennia het stadsbeeld hadden bepaald van de ene op de andere dag plaats maakten voor nieuwbouw of een verkeersverbinding. Een ontwikkeling die tot onomkeerbare gevolgen leidt en tot op de dag van vandaag voortduurt.

De voorliggende studie is gebaseerd op onderzoek naar ontwikkelingen in de hele archipel. Dat daarbij het zwaartepunt op Java ligt, is een direct gevolg van de politieke en economische betekenis die dit eiland vrijwel vanaf de vestiging van de voc in de archipel heeft gehad en het beschikbare onderzoeksmateriaal. De keuze voor bestudering van ontwikkelingen in de hele archipel is enerzijds gebaseerd op

de overweging dat over weinig Indische steden voldoende bronmateriaal voorhanden is. Anderzijds draagt een brede benadering bij aan een zo compleet mogelijk beeld van de wijze waarop en de mate waarin ontwikkelingen zich op lokaal niveau afspeelden en van de verschillen die zich daarbij voordeden tussen Java en de andere eilanden.

Om een zo genuanceerd mogelijk beeld van de ontwikkeling van de Indische stedenbouw te schetsen zijn teksten en ontwerpen van vooraanstaande Indische architecten en bestuurders onderzocht. Met name ir H. Heetjans, ir Henri Maclaine Pont, ir H.Thomas Karsten, ir Johannes J.G.E. Rückert, ir Jacobus P. Thijsse, de bestuurders ir D. de Iongh, mr J.P. graaf van Limburg Stirum, dr Hendrik F. Tillema, dr Willem T. de Vogel en diverse adviseurs voor de decentralisatie hebben in belangrijke mate bijgedragen aan de ontwikkeling van de Indische stedenbouw. Daarnaast zijn ook foto's, films en kaarten onderzocht.

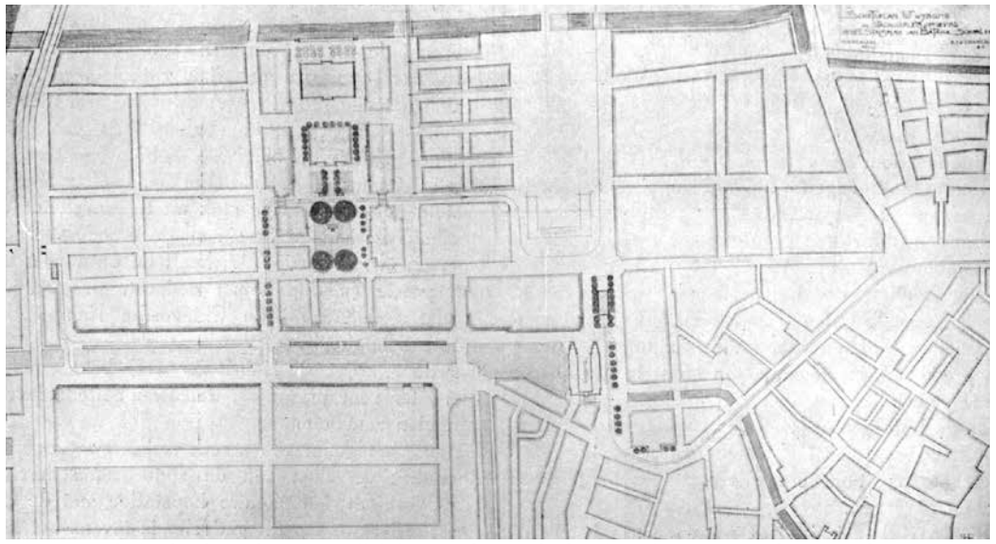
Dat deze studie de Indische stedenbouw overwegend vanuit een Nederlands perspectief schetst, hangt grotendeels samen met de bronnen die voor dit onderzoek zijn geraadpleegd. De keuze voor bestudering van contemporaine vakbladen en bestuurlijke stukken kwam voort uit de overweging dat stedenbouw behalve een ontwerptechnisch ook nadrukkelijk een sociaal-economisch en een bestuurlijk-juridische kant heeft. Aspecten waarvan vooral vakbladen en bestuurlijke stukken gewag doen. Het niet tot nauwelijks voorhanden en toegankelijk zijn inlandse en Chinese bronnen had onvermijdelijk tot gevolg dat het onderzoek vooral gebaseerd is op Nederlandse bronnen. Het zou zeer zijn toe te juichen als in aanvulling op voorliggend onderzoek ook de inlandse en Chinese bijdragen aan de ontwikkeling van de Indische stedenbouw in kaart zouden worden gebracht.

Het primaire en secundaire materiaal voor dit onderzoek is afkomstig uit diverse instituten. In alfabetische volgorde waren dat het *Arsip Nasional Republik Indonesia* (Nationale Archief van de Republiek Indonesië) in Jakarta, het *Institut Teknologi* (Technische Universiteit) in Bandung, het Nationaal Archief in 's-Gravenhage, het Koninklijk Instituut voor de Tropen in Amsterdam en het Koninklijk Instituut voor Taal-, Land- en Volkenkunde in Leiden, het Nederlands Architectuurinstituut in Rotterdam, het Nederlands Instituut voor Militaire Historie in 's-Gravenhage, het Nederlands Instituut voor Oorlogsdocumentatie in Amsterdam, het Nederlands Filmmuseum in Amsterdam, de *Perpustakaan Nasional* (Nationale Bibliotheek) in Jakarta, de Technische Universiteit in Delft, de Topografische Dienst in Emmen en de Universiteit van Amsterdam. Daarnaast zijn een aantal particuliere archieven onderzocht. Gesprekken met architecten, of kinderen van architecten, die in de eerste helft van de twintigste eeuw in de archipel werkzaam waren, belichtten regelmatig aspecten waarover in geschreven en gedrukte bronnen niets of weinig was terug te vinden. Daarnaast heb ik in Indonesië en in Nederland vele gesprekken gevoerd over het belang van Indisch gebouwd erfgoed uit de eerste helft van de twintigste eeuw, en hoe deze kwestie zich verhoudt tot actuele ontwerpvraagstukken in Indonesië.

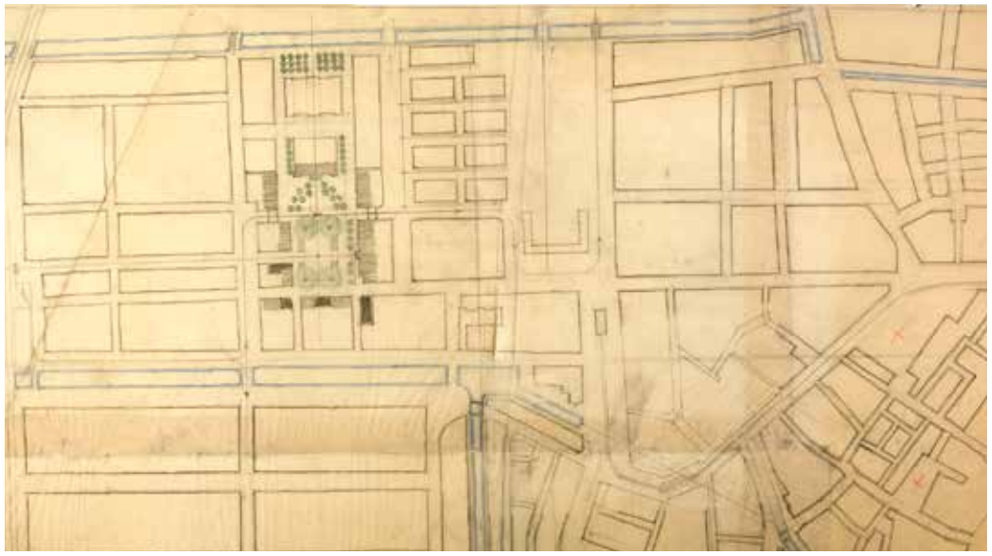
Het resultaat van mijn onderzoek beoogt geenszins de definitieve studie te zijn over stedenbouw in de eerste helft van de twintigste eeuw in Nederlands-Indië. Het kan niet meer zijn dan de basis voor vervolgonderzoek, voor vergelijkende studies tussen stedenbouwkundige ontwikkelingen in Nederlands-Indië en andere Nederlandse kolonies, of tussen Nederlandse en bijvoorbeeld Belgische, Britse, Franse, Italiaanse of Duitse kolonies.[22] De ontwikkelingen in Nederlands-Indië vertonen bijvoorbeeld opvallende overeenkomsten met die in Britse kolonies. De door R. Home gehanteerde perioden van vijftig jaar waarin de vorming van het stedelijk landschap in Britse kolonies tot stand kwam, vallen vrijwel volledig samen met de perioden waarin die ontwikkeling zich in Nederlands-Indië voltrok.[23] Ook in Brits-Indië waren het hygiënisten die rond 1880 hun aandacht op de problemen rond volksgezondheid en volkshuisvesting richtten, en waren het architecten en stedenbouwkundig ontwerpers die in de jaren dertig van de twintigste eeuw streefden naar een systematisch benadering van woningbouw en stadsuitbreiding.

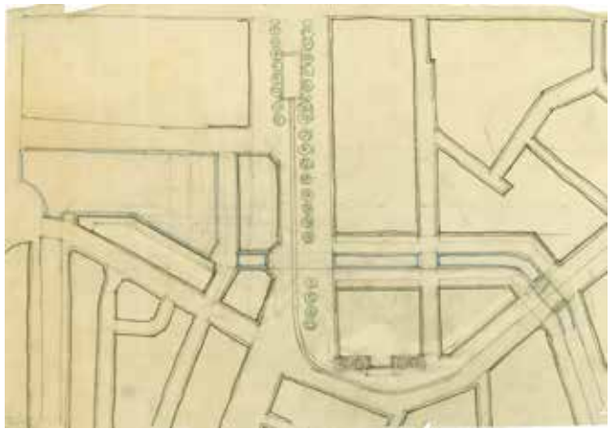
Zoals in vrijwel iedere studie over Nederlands-Indië tenslotte een opmerking over de spelling van en referenties aan namen van personen, steden en in de archipel woonachtige bevolkingsgroepen. Vanwege het historisch perspectief en teneinde navorsing te vereenvoudigen, heb ik ervoor gekozen om contemporaine aanduidingen en spelling te gebruiken. Een beslissing die in politiek opzicht niet geheel zonder problemen is. De moeilijkheid is namelijk dat Nederlands-Indië na 1900 in sommige contemporaine bronnen ook als Indonesië werd aangeduid. De keuze voor de ene of de andere aanduiding hing veelal samen met een politiek standpunt. De kwestie werd nog gecompliceerder nadat Soekarno op

17 augustus 1945 de onafhankelijk Republiek Indonesië had afgekondigd. Vanaf dat moment werden personen en plaatsen zowel met Nederlandse als met Indonesische namen aangeduid. Waar Europeanen spraken over Batavia, Borneo en Celebes, spraken Republikeinen over Djakarta, Kalimantan en Sulawesi. Hoewel ik me ervan bewust ben dat mijn beslissing anders geïnterpreteerd kan worden, is mijn keuze voor het gebruik van de Nederlandse aanduidingen voor de periode tot 1950 uitsluitend ingegeven door de overweging dat in de door mij onderzochte bronnen overwegend de Nederlandse aanduidingen gebruikt werden. Om eventueel vervolgonderzoek te vergemakkelijken, heb ik derhalve de Nederlandse aanduidingen gehanteerd. Niettegenstaande de mogelijk discriminatoire connotatie die gebruik van het woord inlander terecht ter discussie stelt, gebruik ik uit eenzelfde overweging ook dit woord ter aanduiding van de oorspronkelijke Indonesische bevolking van de archipel. Een keuze die, afgezien van de overweging dat het alternatief (Indonesisch) evenmin adequaat is, ook is ingegeven door mijn overtuiging dat in de door mij bestudeerde bronnen het woord inlander mijns inziens niet discriminerend werd gebruikt maar uitsluitend ter onderscheid van andere, niet minder generaliserend aangeduide bevolkingsgroepen. Ik hoop dat de lezer deze keuzes aanvaardt.

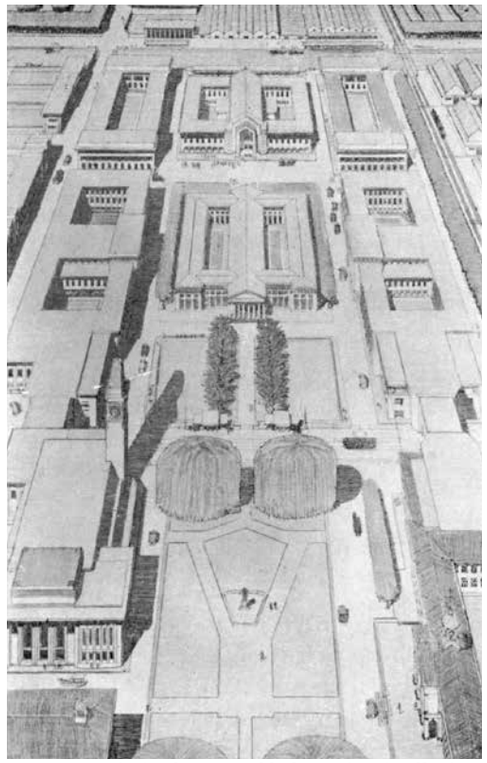


INL-1 • Batavia Stad: schetsplan voor wijziging van het stadsplan (1925) • Ontwerp: dr H.P. Berlage

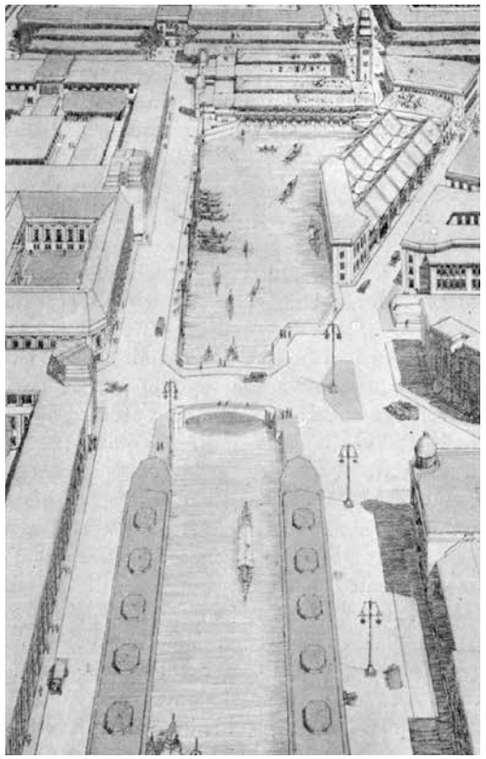




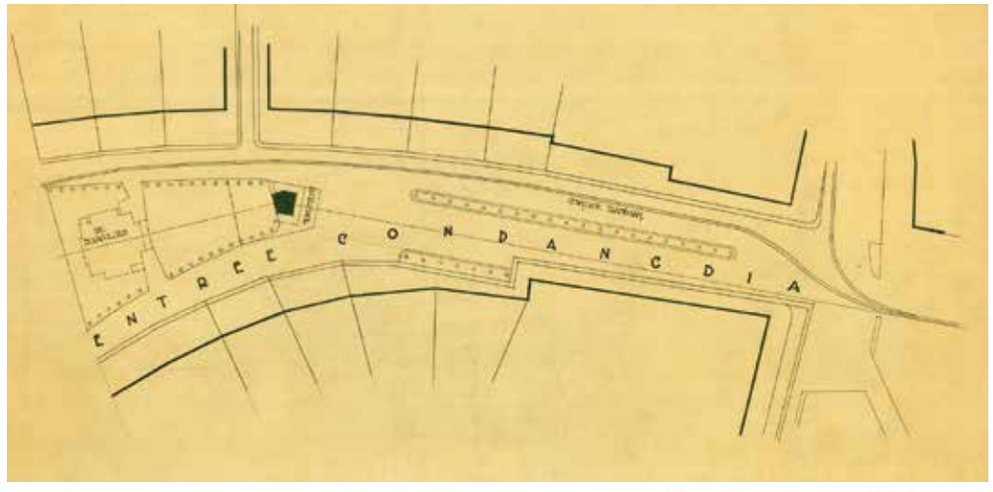
INL-2 • Batavia Stad: ontwerpen voor schetsplan voor wijziging van het stadsplan (s.a.) • Ontwerp: dr H.P. Berlage • Schaal: 1:2.000



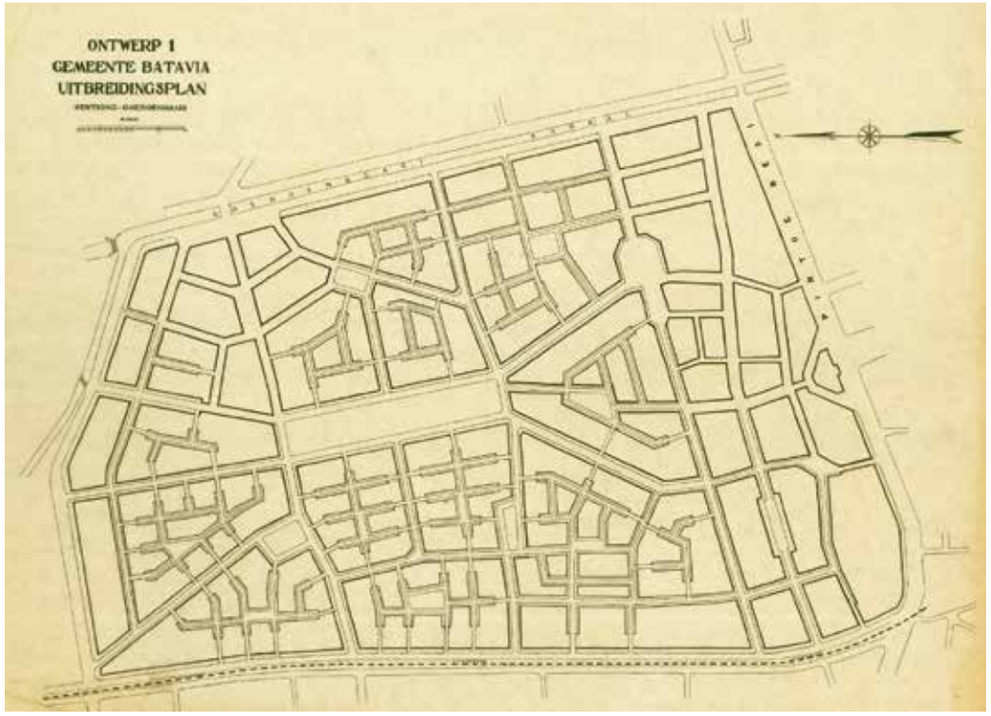
INL-3 • Batavia Stad: voorstel bebouwing Stadhuisplein (1925) • Ontwerp: dr H.P. Berlage

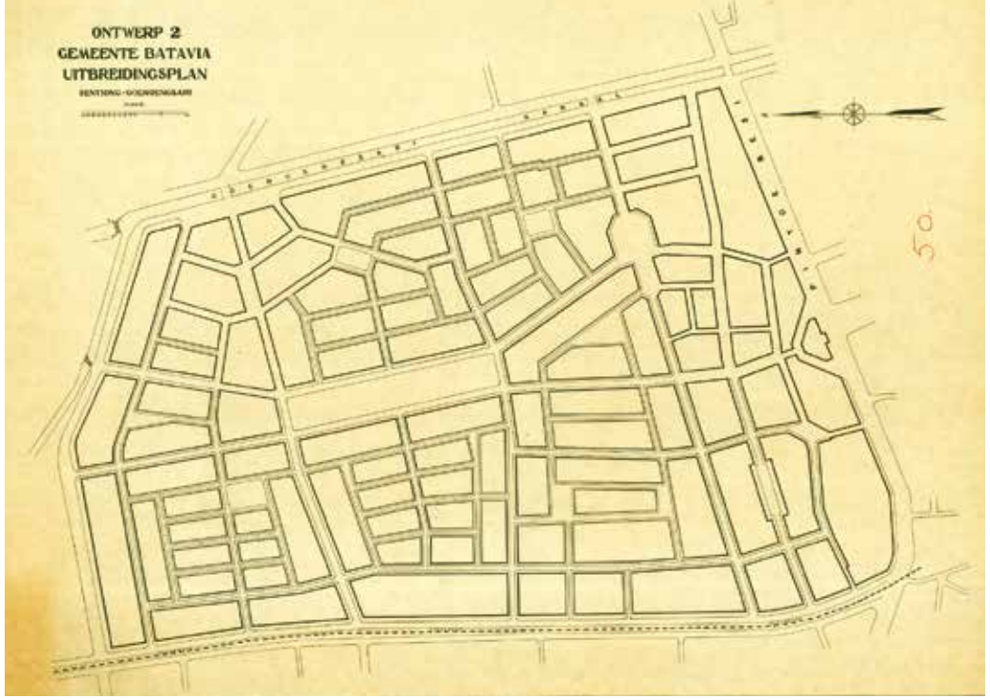


INL-4 • Batavia Stad: voorstel bebouwing Kali Besar (1925) • Ontwerp: dr H.P. Berlage

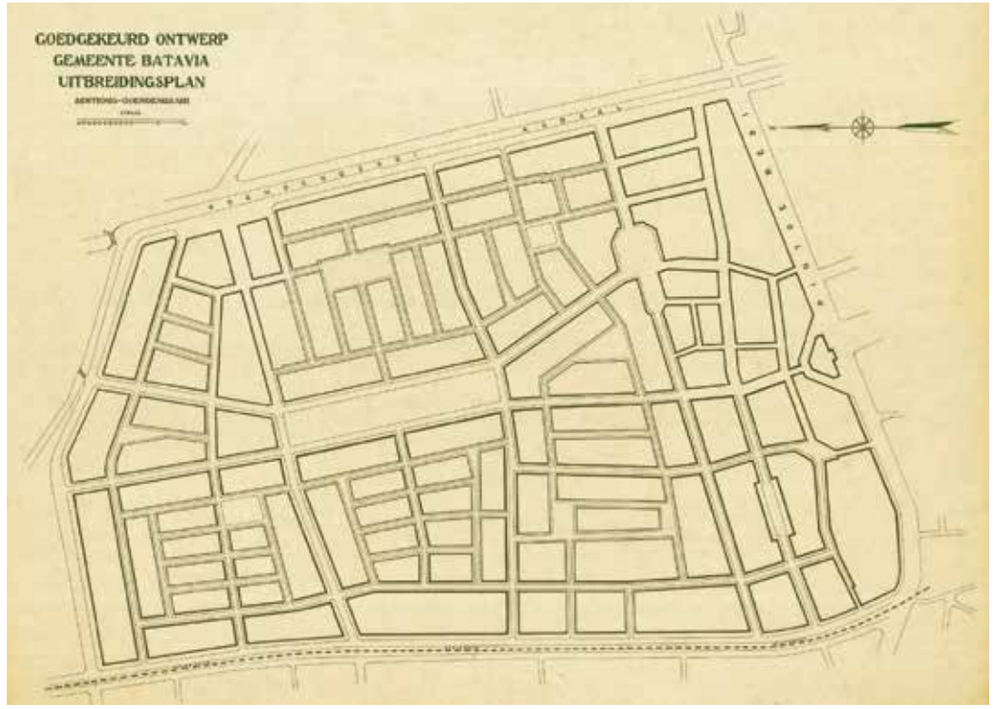


INL-5 • Batavia: wijziging situatie rond het Van Heutz-monument (s.a.) • Mogelijk ontwerp: dr H.P. Berlage • Schaal: 1:5.000





INL-6 • Batavia: ontwerpen 1 en 2 voor uitbreidingsplan Sentong-Goenoengsari (s.a.) • Mogelijk ontwerp: dr H.P. Berlage



INL-7 • Batavia: goedgekeurd ontwerp voor uitbreidingsplan Sentong-Goenoengsari (s.a.) • Mogelijk ontwerp: dr H.P. Berlage

1 Vorming van een koloniaal rijk

‘Oom Hendrik verbrak de ban door de pagina om te slaan en met een verachtelijk lachje te wijzen op de kaart van heel Europa die in grijs afgedrukt stond met eroverheen in zwart om de uitgestrektheid ervan aan te tonen dat machtige eilandenrijk van Indië, dat met Sumatra en het kleine eiland Sabang erboven tot ver voorbij Ierland in de Atlantische Oceaan stak en met Nieuw Guinea tot aan de Zwarte Zee in Rusland reikte.’[24]

Jan Wolkers

Afb. 1.1-1.5

Van handelspost naar wingewest

Gelokt door verhalen over schier eindeloze voorraden specerijen in een tropische eilandengroep rond de evenaar voorbij Kaap de Goede Hoop en gedreven door handelsinstinct en het vooruitzicht op economisch gewin, verenigden Hollandse ondernemers zich in 1602 in de Verenigde Oost-Indische Compagnie (voc). Het handelsgebied van de compagnie strekte zich uit van Kaap de Goede Hoop tot Straat Magelhaens. De Hollanders waren echter niet de enigen die mogelijkheden in de archipel zagen: Portugezen en Spanjaarden waren hen voorgegaan, Engelsen zouden volgen. Nadat de strijd met de Portugezen en Spanjaarden in het voordeel van de voc was beslist, richtte ze op strategische locaties handelsposten, forten en pakhuizen op. Vanwege de grote voorraden kruidnagelen, nootmuskaat en foelie concentreerde de voc zich op de Molukken. Voor de vestiging van het voc-hoofdkantoor echter werd, overeenkomstig de voorkeur van J.P. Coen, gekozen voor Bantam aan de noordkust van West-Java. Coen, een voormalig onderkoopman van de voc, die in 1617 tot gouverneur-generaal van Indië was benoemd, had voor deze keus twee redenen. De eerste was dat Bantam niet voortdurend dreigde te worden aangevallen door de Portugezen, de tweede dat Bantams ligging, zowel met het oog op de oost-westelijke als de noord-zuidelijke vaarroutes, uitermate gunstig was.[25]

Verzet van de lokale bevolking noopte de voc echter al snel om te zien naar een andere locatie. Coens aandacht ging daarbij direct uit naar de oostelijk van Bantam gelegen loge van Jacatra. Toen ook hier de lokale bevolking met steun van Bantammers en Engelsen zich tegen vestiging van de voc keerde, bond Coen de strijd aan. Na de overwinning die Coen in 1619 na maandenlange beschietingen behaalde, beval Coen de afbraak van de loge en de stichting van een nieuwe hoofdstad: Batavia.

Een uit hygiënisch opzicht ongeschikter locatie voor een stad was nauwelijks denkbaar. De modderige delta met haar weinig stabiele bodem dreigde de stad regelmatig te overstromen en maakte haar, in combinatie met de tropische temperaturen en de hoge vochtigheid, tot een ware broedplaats voor malariamuggen. Vanwege de relatieve eenvoud waarmee de verbindingen over het water gecontroleerd konden worden, was de locatie uit militaire overwegingen echter uitermate gunstig. Op bevel van Coen werd aan de monding van de Tjiliwung het Kasteel gebouwd: een gelijkzijdig, vierkant fort met vooruitspringende bastions. Ten zuiden van het Kasteel werd een door wallen omgeven stad gerealiseerd. Voor de aanleg van zowel het Kasteel als de stad werd in hoofdlijnen de aanleg van Hollandse vestingen en steden gevolgd. Zo was het Kasteel, met uitzondering van de noordelijke toegangspoort, omgeven door een brede gracht en werd de stad doorsneden door natuurlijke waterlopen en in een grid aangelegde grachten en wegen. De woningen, die volgens tijdgenoten ‘net gelijk die van Holland’ waren, waren opgetrokken uit baksteen. In de tuinen op de achtererven groeiden bomen, kruiden en bloemen en stonden waterputten, pompen, ‘gemakken’ en slaven- en bediendevertrekken. Het enige verschil met Hollandse woningen was dat de tropische woningen witgepleisterd en karig gemeubileerd waren en dat de ramen vanwege de onontbeerlijke ventilatie niet voorzien waren van glas, maar van gaas.

Nadat de Hollanders in het midden van de zeventiende eeuw vrede hadden gesloten met Bantam, groeide Batavia snel. De Hollanders vestigden zich steeds vaker in zuidelijke richting buiten de wallen. Aanvankelijk uitsluitend in de nabijheid van versterkingen als Rijswijk en Noordwijk, geleidelijk ook op minder verdedigbare gronden. Een belangrijke stimulans voor deze ontwikkeling vormde het besluit van gouverneur-generaal G.W. baron van Imhoff dat Hollanders in de omgeving van Batavia gronden met heerlijke rechten – rechten voorbehouden aan een heer, een particulier grondeigenaar – konden verwerven. Heerlijke rechten gaven een grondeigenaar het recht dorpshoofden te benoemen en te ontslaan, herendiensten te vorderen, belasting te heffen, markten te organiseren en tol op het gebruik van wegen te heffen.[26]

Ofschoon Batavia vanwege haar rol en betekenis in het netwerk van VOC-nederzettingen groter en fraaier was aangelegd dan de overige vestigingen, kwam haar aanleg in hoofdlijnen overeen met die van de andere factorijen in de archipel. Met uitzondering van enkele vestigingen in het oosten van Java die waren opgericht ter verdediging tegen opstanden vanuit Bali, waren de VOC-handelsposten doorgaans versterkte forten, gesitueerd aan een kust of riviermonding en met een binnen de muren gelegen moestuin. Met het verstrijken der tijd transformeerden deze nederzettingen zich in toenemende mate tot koopmanssteden waarbij fort en stad niet langer een eenheid vormden maar twee afzonderlijke entiteiten.[27] Een andere belangrijk verschil tussen de aanvankelijke handelsposten en de latere koopmanssteden was dat de inheemse bevolking en de vreemde oosterlingen, de bevolkingsgroep wier oorspronkelijke geboortegrond elders in Azië lag, zich niet langer binnen de muren konden vestigen.

Behalve de VOC-nederzettingen waren er uiteraard tal van inheemse nederzettingen. Evenals de Hollandse kuststeden waren ook de langs de kust gelegen inheemse nederzettingen georiënteerd op handel. Inheemse nederzettingen van overwegend bestuurlijke en religieuze betekenis waren landinwaarts gelegen. De plattegronden van inheemse steden waren bepaald door de religie die dominant was tijdens hun stichting. De plattegrond van steden die gesticht waren toen boeddhisme en hindoeïsme de overheersende geloofsovertuigingen waren, volgden een kosmopolitisch schema: ze waren concentrisch en zonder verdedigingsmuren aangelegd.[28] In hindoejavaanse steden vormde de alun-alun, het ceremoniële plein gelegen voor de vorstelijke residentie, het middelpunt van de stadsplattegrond. In de daarop volgende periode, waarin de islam de overheersende religie was, was de oriëntatie van wegen en gebouwen op Mekka, de zogenaamde kiblatering, het leidende principe voor stadsaanleg.

In 1795 kwam een eind aan het bestuur van de VOC over de archipel toen de bestuurders van de in het kielzog van de Franse revolutie opgerichte Bataafse Republiek de eigendommen (en schulden) van de handelsonderneming overnamen en haar bestuurlijke taken overnamen. Een van de eerste veranderingen die de in 1808 benoemde gouverneur-generaal mr H.W. Daendels doorvoerde was het vervangen van het indirecte VOC-bestuur door een gecentraliseerd, direct bestuur dat werd uitgevoerd door ambtenaren in loondienst.[29] Daarbij maakte het gouvernement gebruik van bestaande inheemse hiërarchische structuren en gunstelingen. Aldus regeerden onder het toeziend oog van de gouverneur-generaal en zijn residenten inheemse vorsten, regenten (*bupati*), districtshoofden (*wedana*) en onderdistrictshoofden of assistent-*wedana*'s. De vreemde oosterlingen werden, wanneer hun aantal groot genoeg was, door eigen leiders geregeerd. Afgezien van de verplichte levering van door de VOC gewenste tropische producten, regeerden regenten en districtshoofden in ruime mate autonoom en onafhankelijk van het gouvernement. Door deze manier van besturen was het gouvernement in staat haar immense handelsgebied met een minimaal corps van Hollandse bestuurders onder controle te houden.

Als gevolg van wisselende machtsverhoudingen in Europa kwam reeds in 1811 een einde aan het bewind van Daendels. Aan het daarop volgende Britse bestuur kwam in 1816 een einde, waarna het gezag over de kolonie weer in handen kwam van Holland, of beter het Koninkrijk der Nederlanden.

Het vrijwel uitsluitend op exploitatie gerichte beleid dat het koninkrijk en haar gouverneurs-generaal gedurende de rest van de negentiende eeuw voerden, stuitte op hevig maar veelal vergeefs verzet van inheemse bestuurders en de inheemse bevolking. Een treffend voorbeeld daarvan was de bloedige strijd waarin het gouvernement en de Djocjase kroonprins Diponegoro tussen 1825 en 1830 gewikkeld waren. Aanleiding was de bemoeienis van het gouvernement met de troonopvolging aan het hof van Djocjakarta, een strijd waarin de prins het onderspit delfde maar die hem tevens tot held maakte. Dit en

ander verzet verhinderde Nederland echter niet zijn koloniale aspiraties te realiseren. De vaak hardhandige onderwerping van grote delen van de archipel, het handelsmonopolie van de Nederlandse Handels Maatschappij (NHM) en de invoering van het Cultuurstelsel in 1831 – een systeem waarbij het gouvernement bepaalde welke tropische gewassen (cultures) een landbouwer diende te verbouwen en welk deel van de oogst hij aan het gouvernement diende af te dragen – waren daarvan onmiskenbare uitingen.

Het grondgebied in kaart

Het negentiende-eeuwse beleid, met name de invoering van het Cultuurstelsel, noopte tot ingrijpende maatregelen. Eén daarvan was de oprichting van een Landmeetkundige Dienst in 1837. De taak van deze dienst was het in kaart brengen van de traditioneel niet-geregistreerde inlandse eigendomsrechten van landbouwgrond. Een maatregel die nodig was voor handhaving van het Cultuurstelsel maar die al snel op problemen stuitte. Het belangrijkste probleem was dat de op gewoonterecht gebaseerde traditionele, inheemse rechten en gebruiken veel gevarieerder en genuanceerder waren dan Nederlandse grondrechten waardoor het definiëren en registreren van eigendom en gebruik uitermate gecompliceerd was.[30] Een ander lastig aspect was dat landmeters over uiterst beperkte kennis en middelen beschikten en ze bovendien bij tijd en wijle bepaald onrechtmatig te werk gingen. Zo lieten ze bijvoorbeeld analfabete grondeigenaren door het plaatsen van hun vingerafdruk afstand doen van een eigendomsperceel, terwijl ze in de veronderstelling verkeerden een schuldbekentenis te tekenen met de grond als onderpand.[31] Aangezien de Landmeetkundige Dienst niet in staat bleek een einde te maken aan ongeregistreerde grondtransacties richtte het gouvernement in 1873 een Kadastrale Dienst op. Hoewel deze dienst beter in staat was om technisch accurate opmetingen te verrichten, bleek ze evenmin als de Landmeetkundige Dienst in staat het inheems grondeigendom in de archipel in haar volle omvang en complexiteit vast te leggen.

De oprichting van de Landmeetkundige en de Kadastrale Dienst hield direct verband met de invoering van ingrijpende economisch-bestuurlijke wijzigingen. Zoals de invoering van de Landmeetkundige Dienst volgde op de invoering van het Cultuurstelsel in 1831, zo volgde de oprichting van de Kadastrale Dienst op de invoering van de Agrarische Wet in 1870.

De Agrarische Wet was een bewerking van artikel 62 uit het Reglement op het beleid van de regering van 1854, de grondwet van Nederlands-Indië, dat handelde over de bevoegdheden en plichten van het Indisch gouvernement over de verkoop van grond. In de oorspronkelijke tekst van dit artikel waren twee condities opgenomen over de voorwaarden waaronder grond, waarvan het gouvernement eigenaar was, kon worden verkocht of verhuurd. De eerste bepaalde dat de gouverneur-generaal geen grond mocht verkopen, met uitzondering van bescheiden stukken grond die bestemd waren voor de uitbreiding van steden en dorpen of voor de oprichting van nijverheidsinstellingen. De tweede conditie stipuleerde dat de gouverneur-generaal grond in huur kon uitgeven, mits die niet ontgonnen was door inlanders, niet in gebruik was als gemeenschappelijke weide of toebehoorde aan een dorp of desa. In de Agrarische Wet die in 1870 van kracht werd, was vastgelegd dat het gouvernement gronden niet langer kon verhuren maar uitsluitend nog in erfpacht kon geven.[32] Een tweede bepaling luidde dat het verwerven van grond in erfpacht uitsluitend was voorbehouden aan Nederlandse onderdanen, ingezetenen van Nederland of Nederlands-Indië en aan Nederlandse of Indische handelsvennootschappen. De Agrarische Wet, die aanvankelijk alleen op Java en Madoera van toepassing was, werd in 1875 ook van kracht voor de overige aan het Nederlands gezag onderworpen eilanden in de archipel, de Buitengewesten of Buitenbezittingen.

Enkele maanden na de inwerkingtreding van de Agrarische Wet werd ook de Domeinverklaring afgekondigd.[33] Deze maatregel legde het tot dan toe omstreden principe vast dat alle grond en onroerende goederen 'waarop niet door anderen recht van eigendom wordt bewezen' eigendom van de staat waren en dat grond waarop Inlandse grondrechten rustten alleen staatseigendom konden worden na vrij gemaakt te zijn van die Inlandse grondrechten.[34] Om te voorkomen dat de inheemse bevolking hun erfelijke grondenrechten, die behalve van economisch belang eveneens van essentieel belang waren voor de sociale samenhang van de inheemse samenleving, en masse aan particulieren zou verkopen,

stelde het gouvernement in 1875 bovendien de Vervreemdingsordonnantie vast.[35] In deze ordonnantie was enerzijds bepaald dat grondtransacties van het gouvernement de bezits- en gebruiksrechten van de inlandse bevolking niet mochten aantasten, anderzijds dat het inlanders niet was toegestaan hun gebruiksrecht op grond aan niet-inlanders te verkopen.

Middels de afkondiging van deze nieuwe regelingen, de Agrarische Wet, de Domeinverklaring en de Vervreemdingsordonnantie, en de oprichting van de Landmeetkundige en de Kadastrale Dienst trachtte het gouvernement zowel de rechten op als het gebruik van grond, en daarmee haar grip op de uitbreidende kolonie, in banen te leiden. Pogingen die niet overbodig bleken gezien de ingrijpende demografische, economische en ruimtelijke veranderingen die de archipel onderging als gevolg van de liberalisering van de handel na de afschaffing van het Cultuurstelsel en het daaraan verbonden handelsmonopolie van de NHM in 1870 onderging.

Van exploitatie naar occupatie

Tabel I–III

Het liberale economische klimaat van na 1870 leidde ertoe dat Europese particuliere ondernemers zich aan het eind van de negentiende eeuw in groten getale in de archipel vestigden. Een opmerkelijk verschil met de Europeanen die voorheen in de archipel woonden en werkten, was dat deze particuliere ondernemers zich vaak voor langere tijd of zelfs voorgoed in de Oost vestigden. De demografische verandering die hiervan het gevolg was, was aanzienlijk. In de periode van 1880 tot 1900 verdubbelde het aantal Europeanen bijna: van 41.382 tot 75.833.[36] Behalve de kuststreken ontgonnen de nieuwe ondernemers ook de meer landinwaarts gelegen gebieden. Daartoe werden voor zover nodig wegen aangelegd. Spoorlijnen werden alleen op Java en in enkele streken op Sumatra gerealiseerd. De door particuliere initiatieven ontstane werkgelegenheid oefende grote aantrekkingkracht uit op de autochtone bevolking. Het gevolg was dat grote aantallen inlanders van het platteland naar de steden en van de Buitengewesten naar Java trokken. Die Buitengewesten waren dankzij veroveringen in de loop van de negentiende eeuw aanzienlijk uitgebreid. Met uitzondering van Bali vielen aan het begin van de twintigste eeuw ook Atjeh, Sumatra, Borneo en Celebes onder Nederlands gezag. Samen met de sinds de zeventiende eeuw reeds onder Nederlands gezag vallende eilandengroep de Molukken, besloeg het totale Nederlands-Indisch grondgebied in 1905 1.815.421 vierkante kilometer.[37] Volgens een administratieve telling uit datzelfde jaar woonden er in 1905 37.713.243 inwoners in de archipel: 37.020.460 inlanders, 616.007 vreemde oosterlingen en 96.776 Europeanen en daaraan gelijkgestelden.[38]

Ondanks de ingrijpende veranderingen bleef landbouw voor de grootste bevolkingsgroep, de inlanders, het belangrijkste middel van bestaan.[39] Inlanders in de stad verdienden doorgaans de kost als ambachtsman of personeel in de huishouding. Chinezen en Arabieren werkten ook als ambachtslui maar overwegend als handelaar. De Europeanen tenslotte werkten vrijwel uitsluitend als ambtenaar of ondernemer. Ze waren vanaf 1870 grotendeels verantwoordelijk voor de uitbreiding van het scala exportproducten dat vanaf dat moment werd geproduceerd. Behalve de producten die ook voor de VOC belangrijk waren, als nootmuskaat, kruidnagel, foelie en kaneel, nam de verbouw van rijst, koffie, thee, rubber, palmolie, tabak, suiker maar ook de winning van mineralen als tin, ijzererts, steenkool en aardolie aanzienlijk in omvang en betekenis toe. Met uitzondering van koffie, thee en suiker werd het merendeel van deze producten gewonnen of geproduceerd in de Buitengewesten.

De spreiding van de bevolking in de archipel was vanwege geologische en economische omstandigheden tamelijk onevenwichtig. Op het relatief kleine eiland Java, het bestuurlijk en economisch centrum van de archipel dat samen met het ten noordoosten ervan gelegen eiland Madoera 131.508 vierkante kilometer besloeg, woonden anno 1905 de meeste mensen: 29.715.908 inlanders, 317.508 vreemde oosterlingen en 64.718 Europeanen.[40] De veel grotere maar vanwege uitgestrekte en dichtgegroeide oerwouden ook aanzienlijk minder toegankelijke eilanden Borneo, Celebes en Nieuw Guinea waren in vergelijking met Java uiterst dun bevolkt. Minder extreem verschillend van Java maar toch aanzienlijk dunner bevolkt waren de Molukken en Sumatra. Teneinde de overbevolking op Java een halt toe te roepen en tegelijkertijd het chronisch arbeidstekort in de Buitengewesten op te lossen, ging het gouvernement aan het eind van de negentiende eeuw over tot de migratie van Javanen naar andere

eilanden. Op die eilanden werden behalve Javanen ook rechtstreeks in China gerekruteerde arbeiders in de Buitengewesten te werk gesteld.

De exploitatie van de Buitengewesten had tot gevolg dat voorheen tamelijk onbeduidende nederzettingen in korte tijd tot aanzienlijke steden uitgroeiden en dat er wegen werden aangelegd voor zover de handel dit vereiste. Vanwege de vestiging van particuliere ondernemingen ontwikkelden steden als Medan en Padang op Sumatra, Balikpapan op Borneo en Makassar op Celebes zich vanaf 1900 bijzonder snel. De aan de noordkust van Java gelegen havensteden Semarang en Soerabaja ontwikkelden zich tot de belangrijkste havens van de archipel. Samen met de haven van Batavia speelden ze een cruciale rol in de overslag en internationale export van in de archipel geproduceerde goederen. Batavia, dat de bijnaam Koningin van het Oosten verwierf, behield haar leidende positie dankzij de aanwezigheid van tal van departementen, allerhande andere bestuurlijke, juridische, culturele en wetenschappelijke instellingen en een scala aan commerciële ondernemingen.[41]

Ondernemen in de Oost

De veranderingen die zich vanaf het einde van de negentiende eeuw in de archipel voltrokken werden onder andere zakelijk beschreven in de verslagen die het gouvernement in Batavia voor de regering in Den Haag opstelde. De talrijke romans en persoonlijke brieven die geschreven zijn geven een aanzienlijk beeldender indruk van de mogelijkheden maar vooral ook de risico's die verbonden waren aan werken in de archipel. Ofschoon niet noodzakelijkerwijs waarheidsgetrouw, schetsen brieven- en romanschrijvers vaak op indringende en ontnuchterende wijze de omstandigheden waarin gewoond en gewerkt werd. Het zijn veelal verhalen over mensen die gedreven door zakelijk instinct, dadendrang, pure hebzucht of zuiver idealisme naar de Oost kwamen. Eenmaal gearriveerd bleek de realiteit vaak aanzienlijk minder rooskleurig dan de droom. Persoonlijke en zakelijke ontberingen en mislukkingen, aspecten waar het gouvernement en de ondernemers in hun verslagen nauwelijks aandacht aan besteedden, vormden voor schrijvers een onuitputtelijke bron van inspiratie voor meeslepende romans.

In *Almayer's Folly. A story of an Eastern river* uit 1895 bijvoorbeeld, beschreef Joseph Conrad een Nederlandse zakenman, Kaspar Almayer, die in het binnenland van Borneo een handelsnederzetting leidt.[42] Hoewel het verhaal eigenlijk het relaas is van de persoonlijke ontwikkeling van haar hoofdpersoon was Conrads keuze voor Borneo als plaats van handeling geen toevallige. Het grotendeels uit onontgonnen oerwoud bestaande eiland waar sinds 1863 ruwe aardolie werd gewonnen en waar mensen leefden die niet of nauwelijks met Europeanen in aanraking waren geweest, bood immers een perfecte achtergrond voor een verhaal over hebzucht en persoonlijke desillusies. Conrad schetste bovendien een wereld die op het punt stond te verdwijnen. Slechts enkele jaren nadat hij zijn roman afrondde, werden aan de oostkust van Borneo grote hoeveelheden aardolie aangeboord, een ontdekking die ertoe leidde dat rond de natuurlijke baai bij Balikpapan een industriestad verrees die een van de belangrijkste centra voor de olie-industrie van Nederlands-Indië werd en het verhaal over Almayer, ook al zat hij niet in de olie, een extra dimensie gaf.

Begin twintigste eeuw schetste Madelon H. Székely-Lulofs in haar roman *Rubber* het verhaal over de economische voor- en tegenspoed in de rubberhandel op Deli aan de oostkust van Sumatra. Ongetwijfeld gebruik makend van haar eigen ervaring als vrouw van een rubberplanter, beschreef Székely-Lulofs ontnuchterend over de hiërarchische verhoudingen, het sociale leven maar vooral ook over de vervreemding waartoe een verblijf in de tropen kon leiden.[43] De romans van de journalist P.A. Daum deden hetzelfde, zij het dat zijn hoofdfiguren doorgaans niet in de Buitengewesten, maar in Batavia woonden en werkten. Daum, die uiterst kritisch was over het koloniale bewind, schreef weinig verhullend over de hoofdstedelijke samenleving aan het eind van de negentiende eeuw. Een navrant verhaal was zijn roman over H. van Brakel, een ingenieur in dienst bij het departement van Burgelijke Openbare Werken (BOW).[44] Vooral Daums beschrijvingen over Van Brakels werkzaamheden als BOW-ambtenaar en de chantage en corruptie waarvan hij geleidelijk aan slachtoffer werd, bieden een weliswaar geromantiseerde, maar tegelijkertijd kritische blik op het leven in Nederlands-Indië.

In haar historische roman *Heren van de thee* uit 1992, tenslotte, beschreef Hella S. Haasse de weder-

waardigheden van Rudolf E. Kerkhoven, een Nederlandse ondernemer die na afronding van zijn studie technologie aan de Polytechnische School in Delft van 1869 tot 1918 een thee- en kinineplantage in de omgeving van Bandoeng op West-Java ontgint en leidt.[45] Haasse's beschrijving van het leven op een plantage en de risico's en successen waarmee Kerkhoven en zijn familieleden te maken krijgen, schetst een indringend beeld van de wereld achter de statistieken van bevolkingsaantallen en exportcijfers. Bijzonder is bovendien dat Haasse haar verhaal baseerde op historische documenten. Dat de hoofdpersonen, hun persoonlijke en zakelijke relaties, de plantages, de woningen en de steden met de nodige literaire vrijheid zijn beschreven, maar tevens gebaseerd zijn op feitelijke gebeurtenissen geeft *Heren van de thee* een extra dimensie. Haasse's beschrijving van de geleidelijke verandering van onaanzienlijke provincieplaats tot één van de meest moderne steden van Nederlands-Indië die Bandoeng rond 1900 ondergaat dankzij de verbetering van verkeers- en communicatiemiddelen, vormt daardoor de literaire pendant van contemporaine foto's en beschrijvingen in dag- en vakbladen. Aspecten waardoor *Heren van de thee* behalve een indringend beeld van ondernemen in de Oost ook een literaire beschrijving vormt van de geleidelijke modernisering van de archipel.

Afb. 1.6-1.9

Bouwen in de archipel

Verslagen, vakbladen, kranten en romans getuigen van de verstrekkende sociale, culturele maar ook ruimtelijke veranderingen die zich rond de eeuwwisseling voltrokken. Ze laten ook zien dat de hygiënische, architectonische en stedenbouwkundige toestanden, die in grote steden als gevolg van de snel stijgende inwoneraantallen zienderogen verslechterden, overheidsingrijpen onontbeerlijk maakten. Beleid en praktijk op het gebied van volksgezondheid, stadsontwikkeling en grootschalige woningbouw stonden in Nederlands-Indië rond 1900 echter nog in de kinderschoenen. Bovendien worstelden ingenieurs en architecten met onvoldoende en slecht geschoolde werkkrachten en kwalitatief en kwantitatief ontoereikend Westers bouwmateriaal.[46] De verantwoordelijkheid voor deze opgaven lag bij het in 1854 opgerichte bureau van Burgerlijke Openbare Werken (BOW).[47] Als gevolg van de fusie in 1864 met de Dienst Waterstaat, hield BOW zich gedurende de tweede helft van de negentiende eeuw behalve met civieltechnische opgaven ook bezig met het ontwerpen en uitvoeren van bouwkundige opgaven: woningen voor gouvernementsambtenaren, opslagloodsen, kantoren, scholen, etc. Een taakuitbreiding die tot grote ergernis onder bouwkundig ingenieurs leidde en de kiem vormde voor een competentiestrijd tussen civiel- en bouwkundig ingenieurs die tot in de twintigste eeuw zou voortduren.

Het waren overigens niet alleen bouwkundig ingenieurs die zich aan het eind van de negentiende eeuw over de gang van zaken rond het bouwen in de archipel opwonden. S.E.W. Roorda van Eysinga, voormalig spoorwegingenieur bij het departement van BOW, en C.L.F. Post, auteur van *Over de Waterstaat in Nederlandsch-Indië*, schreven regelmatig over de gebrekkige kwaliteit van het ingenieurswerk. Bovendien hekelden ze het laakbare gedrag van veel ambtenaren en de tot gunstelingen-functies verworden directeursposities.

De gebrekkige kwaliteit van het werk, het gebrek aan bouwkundig inzicht en het laakbare gedrag van ambtenaren waren volgens Post hoofdzakelijk te wijten aan de ontoereikende opleiding die studenten in Nederland genoten. Een opleiding tot militair of waterstaatkundige, zowel aan de Algemeene, Theoretische en Praktische School voor Artillerie, Genie en Waterstaat in Amersfoort, de Koninklijke Artillerie- en Genieschool in Delft en de Koninklijke Militaire Academie (KMA) in Breda, maakte studenten onvoldoende bekend met de eisen die leven en werken in een koloniale, multiraciale en multilinguistische maatschappij met zich meebrachten. Het curriculum van deze opleidingen en handboeken als *Bijdragen tot de kennis der Bouwkunde in Nederlandsch-Indië, Handleiding voor bouwkundigen en industriëlen in Nederlandsch Oost-Indië* en de driedelige publicatie *Het bouwen in overzeesche gewesten* achtte Post tamelijk nutteloos omdat ze nauwelijks inzicht gaven in de bouwtechnische, culturele en maatschappelijke omstandigheden in Indië.[48]

De secretaris van de Nederlandse Maatschappij tot Bevordering der Bouwkunst, C.T.J. Louis Rieber, was het met die visie niet eens. Hij meende dat genoemde handboeken wel degelijk tegemoet kwamen in al lang en vaak geuite verzuchtingen van 'hen die als jong militair of burgerlijk ingenieur, als bouwkundige [...] naar onze Indische Bezittingen gingen' dat ze 'niet alleen hier te lande geen behoorlijk onderwijs konden genieten in de wijze van bouwen in die gewesten, maar zelfs geen handleiding konden meester worden die in dat groote gebrek aan voldoende toerusting eenigszins tegemoet kon komen'.[49] Ook al waren de toepassingen in voornoemde boeken niet speciaal gericht op ingenieurs in Nederlands-Indië, ze voorzagen volgens Louis Rieber tenminste in enige mate in de behoefte onder jonge studenten.

De kritiek van Post en Roorda van Eysinga ten spijt, werd het onderwijs in Nederland niet in de door hun bepleite richting herzien. Voortdurende competentiestrijd tussen Nederlandse professoren verhinderde dit.[50] Aan de afzonderlijke opleiding die de Delftse 'Koninklijke Akademie ter opleiding van burgerlijk ingenieurs, zoowel voor 's lands dienst als voor de nijverheid en van kweekelingen voor den handel' aanbood aan studenten die na voltooiing van hun studie een carrière als ingenieur, ambtenaar of ondernemer in Nederlands-Indië ambieerden, kwam met de opheffing van de academie in 1863 na twintig jaar reeds een einde.[51] De Polytechnische School die een jaar later haar deuren opende, besteedde evenals de andere opleidingen in Nederland niet of nauwelijks aandacht aan de behoeften van aanstaande ingenieurs in Nederlands-Indië.

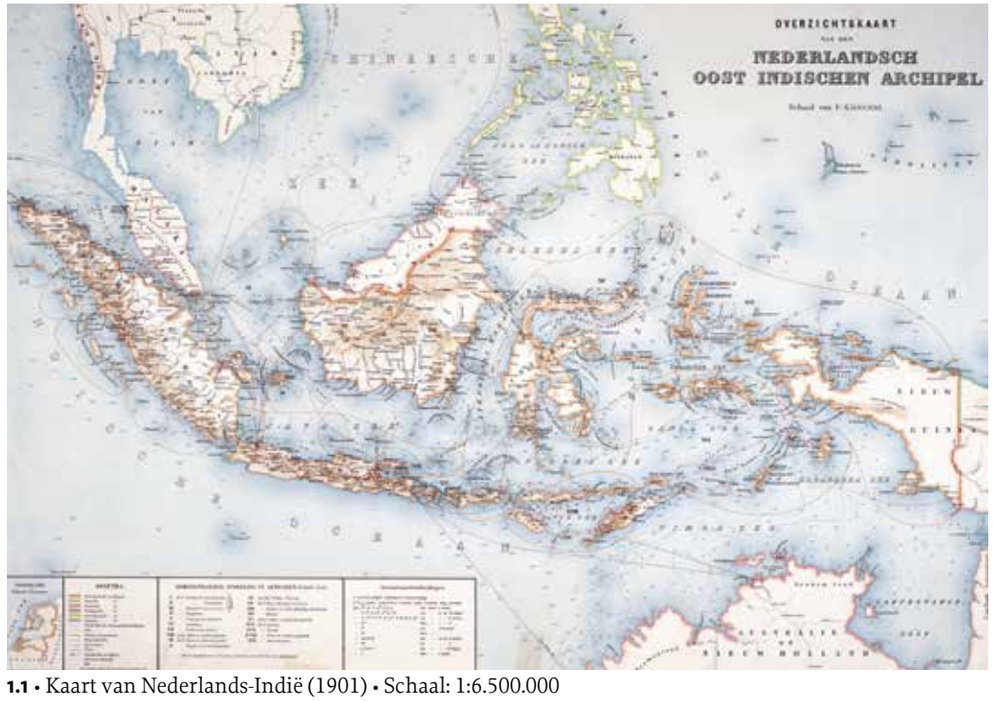
Dat in Nederland opgeleide studenten vrijwel volledig onvoorbereid waren op leven en werken in Nederlands-Indië, had met name zijn weerslag op de architectuur en de constructie van de gebouwen die in de archipel gerealiseerd werden. In een poging de aandacht voor en het streven naar kwaliteit in de architectuur te bevorderen, richtten bouwkundig ingenieurs in Nederlands-Indië in 1898 de Vereeniging van Bouwkundigen in Nederlandsch-Indië op. Een dankbaar onderwerp van kritiek voor deze verenging waren de gebouwen die het departement van BOW ontwierp. Gebouwen die, teneinde toch een zekere architectonische standaard te waarborgen ondanks het chronisch gebrek aan bouwkundig ingenieurs en de niet aflatende vraag naar nieuwe gebouwen, doorgaans ontworpen waren op basis van 'normaalontwerpen': basisontwerpen waarin opstand en plattegrond voor uiteenlopende gebouwtypen waren vastgelegd en die een ontwerper in staat stelde om binnen korte tijd een compleet, gedetailleerd en architectonisch redelijk bevredigend gebouw te ontwerpen.[52] De eerste normaalontwerpen waren ontwerpen van woningen van Europese en inlandse gewestelijke of plaatselijke bestuursambtenaren, vanaf 1877 gevolgd door normaalontwerpen voor gevangenissen. In de loop der tijd werden ook normaalontwerpen gebruikt voor scholen, post-, telegraaf en telefoonkantoren, pandhuizen, douane-etablissementen, kantoren voor irrigatie-afdelingen en lokale bestuurders, stoombrandspuithuisjes, bruggen en brugleuningen. Met uitzondering van grote departementsgebouwen en -kantoren waren afwijkingen van het gebruik van normaalontwerpen alleen toegestaan wanneer bodemgesteldheid, beschikbare financiële middelen, speciale representatieve eisen of een bijzondere situering dat onvermijdelijk maakten. De kritiek van de Vereeniging van Bouwkundigen richtte zich op het feit dat het departement van BOW dankzij haar normaalontwerpen weliswaar snel, efficiënt en relatief goedkoop kon werken, maar dat de aldus ontworpen gebouwen ieder spoor van architectonische kwaliteit ontbeerden en uitblonken in eentonigheid. Aspecten die nog navranter werden toen het departement in 1909 bepaalde dat parelgrijs de enige toegestane kleur voor verfwerk was, toepassing van decoratie niet meer was toegestaan en ook het gebruik van marmeren vloeren in andere dan representatieve ruimten van dienstwoningen van de hoogste ambtenaren werd verboden.[53]

De werkwijze van het departement van BOW stuitte in toenemende mate op verzet. De woorden 'sleur' en 'gemakzucht' die een anoniem criticus gebruikte om het ondermaatse architectonisch niveau in de archipel te karakteriseren, verwoordden de algehele onvrede onder architecten.[54] Ook zijn afkeur van de ondeskundige en oneigenlijke toepassing van de classicistische vormen bij een Europese woning werden algemeen gedeeld: 'Bij het betreden van een erf [...] wordt onmiddellijk onze aandacht afgetrokken van het geheel der woning, naar het wanstaltig groote dak en vooral naar de enorme witte zuilen die, wat omvang aangaat, doen denken aan de zuilen der Grieksche tempels, waarop de zwaar gebeeldhouwde gevel met fries rusten moest; maar die hier, met hun impertinent burgermanachtige rondbuikigheid, niets dragen dan een enkel dwarsbalkje, dat de daksparren steunt. En dat zij nog dien dienst bewijzen, moet men bovendien raden, want een op geheimzinnige wijze in de lucht zwevend zinken of gegalvaniseerd ijzeren luifel verbergt het bovenstuk dezer afschuwelijk schelwitte zuilen'.[55] De vraag welke bouwstijl voor de tropen in het algemeen en Nederlands-Indië in het bijzonder het meest geëi-

gend was, was geboren.

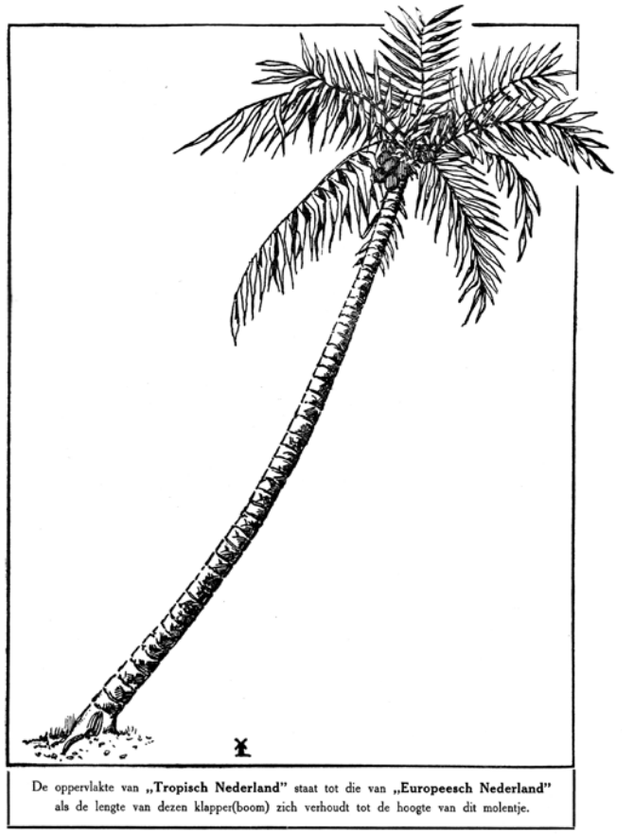
Opmerkelijk is dat ook de directeur van het departement van BOW de tekortkomingen van het werk van zijn departement onderkende. In een publicatie uit 1898 schreef hij dat, als gevolg van het feit dat kwantiteit gedurende het laatste decennium van de negentiende eeuw het leidende principe voor bouwen in de archipel was geweest, niet of nauwelijks gebouwen met 'enig monumentaal of indrukwekkend voorkomen' waren gerealiseerd.[56] Zijn verklarende verdediging dat 'de eischen van het klimaat, den aard van de materialen, en de geringe beschikbaare persoonlijke hulpmiddelen' iedere vorm van verfraaiing onevenredig duur maakten en bovendien 'toch niet denzelfden indruk teweeg[brachten] als hetgeen in westerse landen wordt gewrocht', verwoordde kort maar krachtig de tekortkomingen van de Indische bouwpraktijk aan het eind van de negentiende eeuw.[57]

Vrijwel op hetzelfde moment waarop de directeur van BOW het door zijn departement gevolgde bouwbeleid hekelde, diende zich echter ook een geheel nieuwe ontwerpopgave aan, die van de stedenbouw. De economische en sociale veranderingen die de archipel sinds 1870 onderging, leidden tot ruimtelijke veranderingen die in goede banen geleid moesten worden. Terwijl in bestaande wijken woningen, villa's, kantoren en opslagloodsen plaats maakten voor grote, moderne handelskantoren, verrezen op enige afstand van het oude centrum en vaak ten koste van inheemse wijken en landbouwgrond, ruim aangelegde Europese woonwijken en handelscentra. Van enig beleid of interventie in deze ontwikkeling was aanvankelijk geen sprake: het gouvernement noch het departement van BOW hielden zich bezig met stedenbouwkundige ontwikkelingen. Daarvan zou pas vanaf de decentralisatie van bestuur in 1903 sprake zijn.

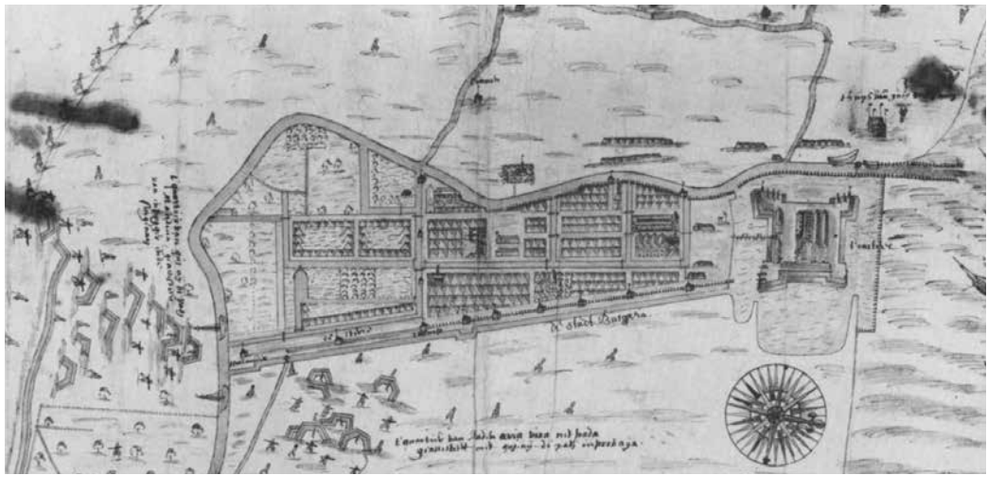


1.1 • Kaart van Nederlands-Indië (1901) • Schaal: 1:6.500.000

1.2 • Nederlands-Indië en Europa: vergelijking van hun oppervlak (ca 1900)

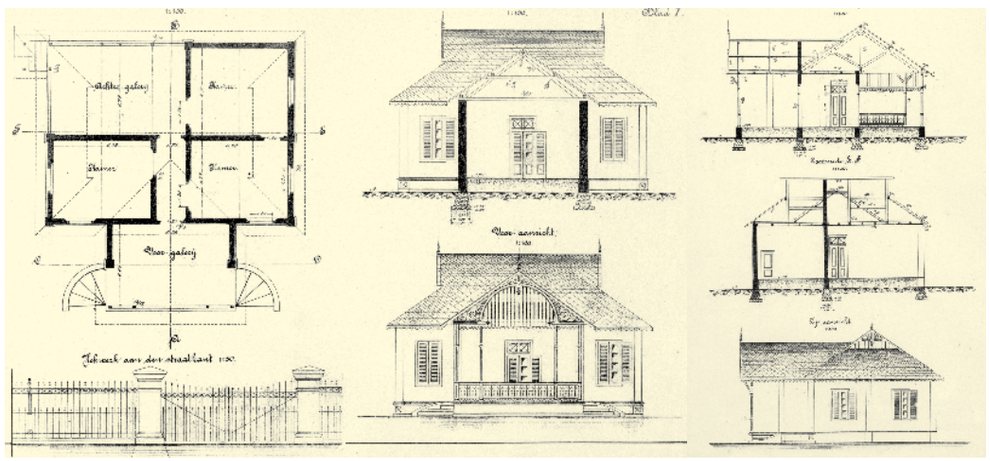


1.3 • Nederlands-Indië en Nederland: symbolische vergelijking van hun oppervlak (ca 1900)

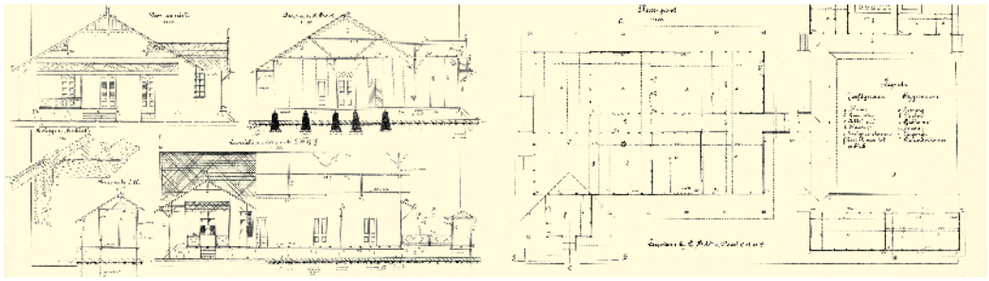


1.4 • Batavia: stadsplattegrond (1629)

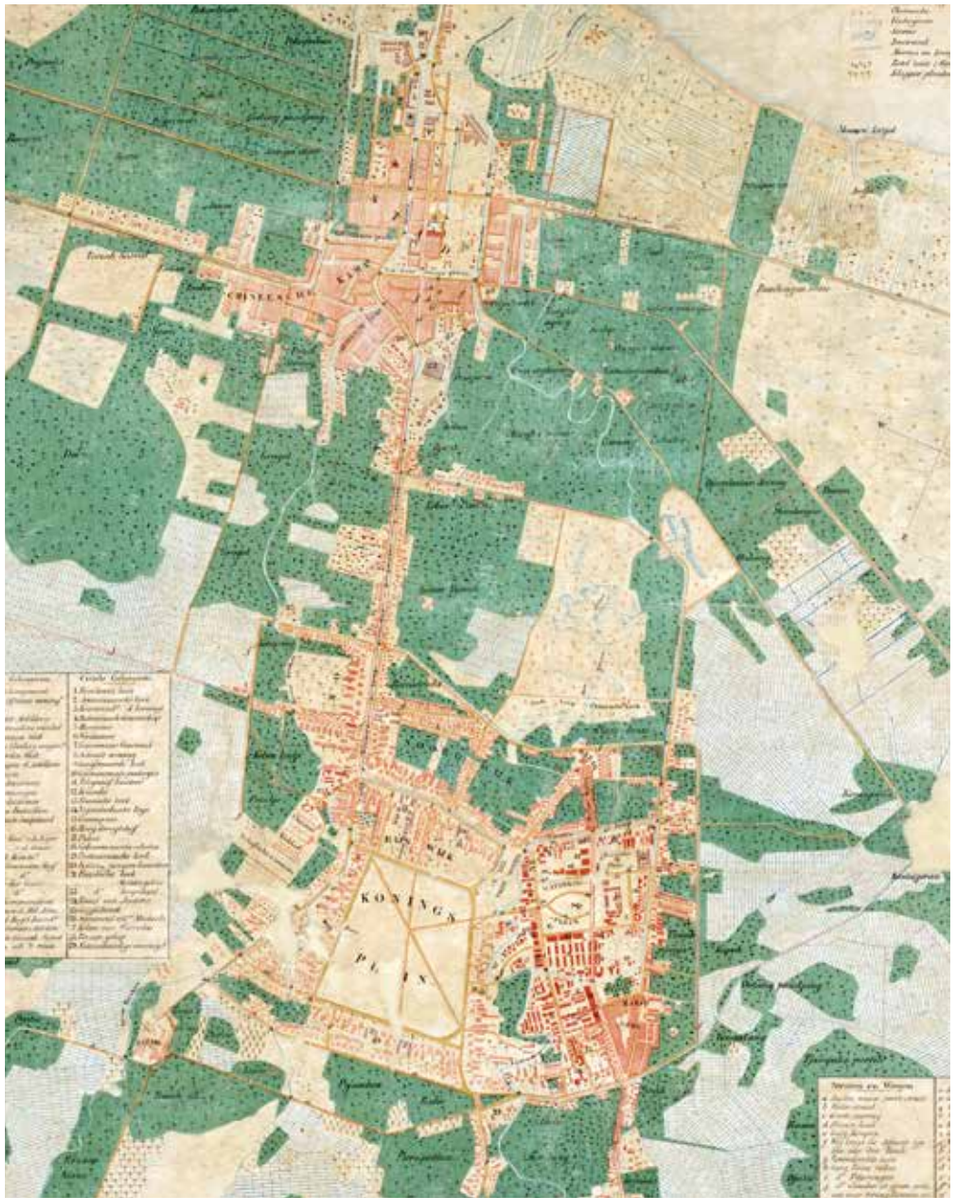
1.5 • Batavia: niet volledig waarheidsgetrouw vogelvluchtperspectief van de stad (1754)



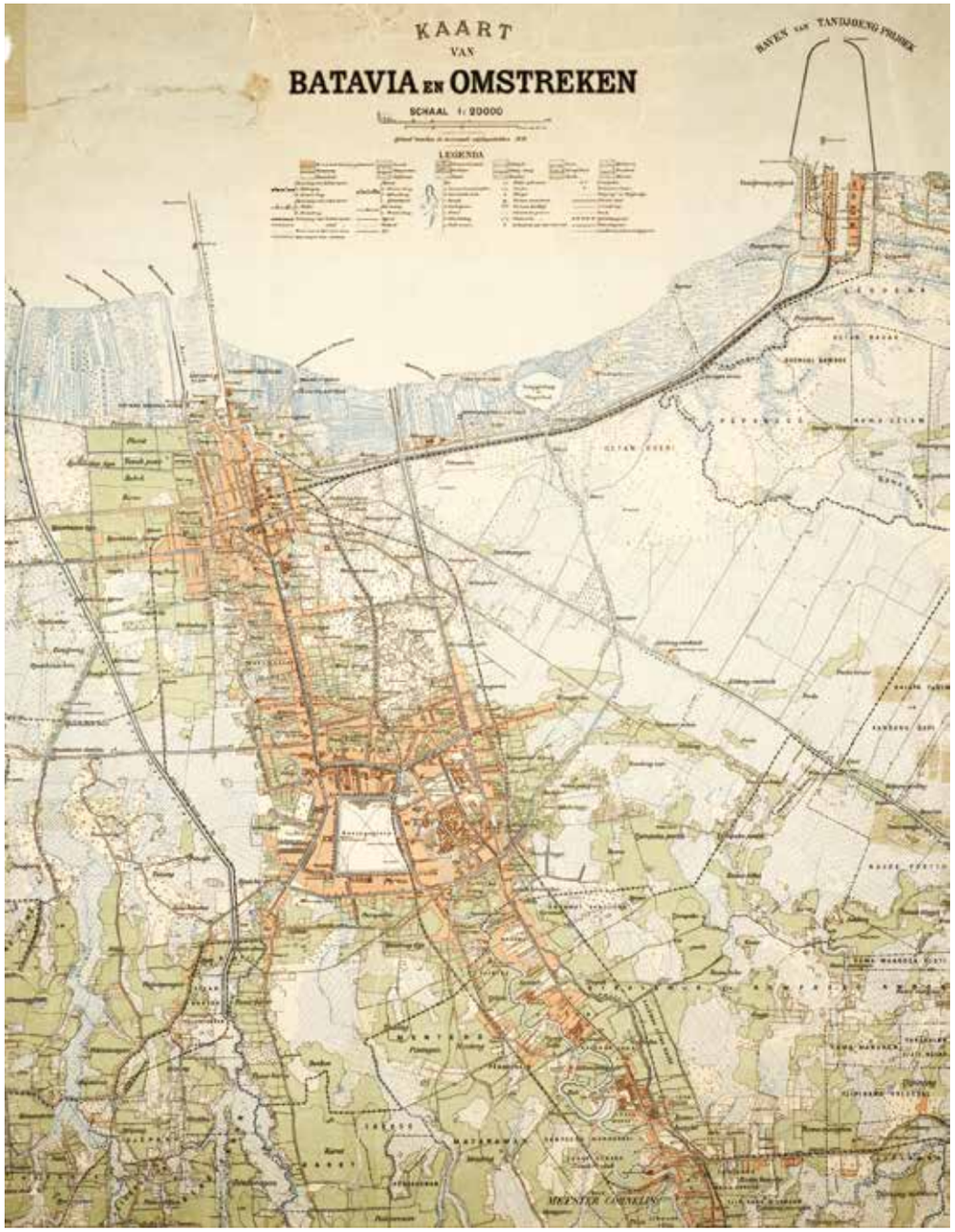
1.6 • Ontwerp voor een woonhuis (eind negentiende eeuw) • Ontwerp: departement van Burgerlijke Openbare Werken



1.7 • Post-en Telegraafkantoor 3e klasse te Samarinda (ca 1903) • Ontwerp: departement van Burgerlijke Openbare Werken



1.8 • Batavia: stadsplattegrond (1866) • Schaal: 1:20.000



1.9 • Batavia: stadsplattegrond (1897) • Schaal: 1:20.000

TABEL IA

Inwoners Java (1890-1930)

	1880	1890	1920	1930
Europeanen	33.642	45.738	133.319	188.590
Inlanders	onbekend	onbekend	34.433.476	40.891.093
Chinezen	207.095	243.213	384.453	582.431
Andere VO	13.129	17.284	32.923	56.250
Totaal	bekend: 253.866	bekend: 306.235	34.984.171	41.718.364

Bron: Boomgaard en Gooszen, 1991a, 119, 121, 133, 135, 137

TABEL IB

Inwoners Buitengewesten (1890-1930)

	1880	1890	1920	1930
Europeanen	7.740	45.738	31.713	44.635
inlanders	onvolledig	onvolledig	13.871.144	18.246.974
Chinezen	136.862	186.740	425.722	650.783
andere VO	10.222	13.519	37.475	66.477
Totaal	bekend: 154.824	bekend: 245.997	14.366.054	19.008.869

Bron: Boomgaard en Gooszen, 1991a, 224, 226, 228, 230

TABEL II

Inwoners Java-steden (1890-1930) met meer dan 50.000 inwoners in 1930

	1890	1920	1930
Bandoeng	18.114	94.800	166.815
Batavia	104.590	253.818	435.184
Buitenzorg	18.104	46.595	65.431
Cheribon	19.342	32.851	54.079
Jogjakarta	57.545	103.711	136.649
Magelang	21.884	36.213	52.944
Malang	12.040	42.981	86.646
Mr Cornelis	22.145	52.492	97.831
Pekalongan	35.843	47.852	65.982
Semarang	71.386	158.036	217.796
Soerabaja	117.986	192.190	341.675
Solo	100.291	134.285	165.484
Totaal	598.270	1.195.824	1.886.516

Bron: Boomgaard en Gooszen, 1991a, 220-221

TABEL IIIA

Export vanuit havens van Batavia, Cilecap, Cirebon, Probolinggo, Semarang, Soerabaja op Java (1911-1940): waarde in duizend gulden

	grondstoffen	levensmiddelen	geraffineerde olie
1911 61.846	136.176	2	
1920	189.862	305.803	7.263
1930	120.582	281.372	13.113
1933 41.524	77.415	4.347	
1940	111.603	82.203	2.443

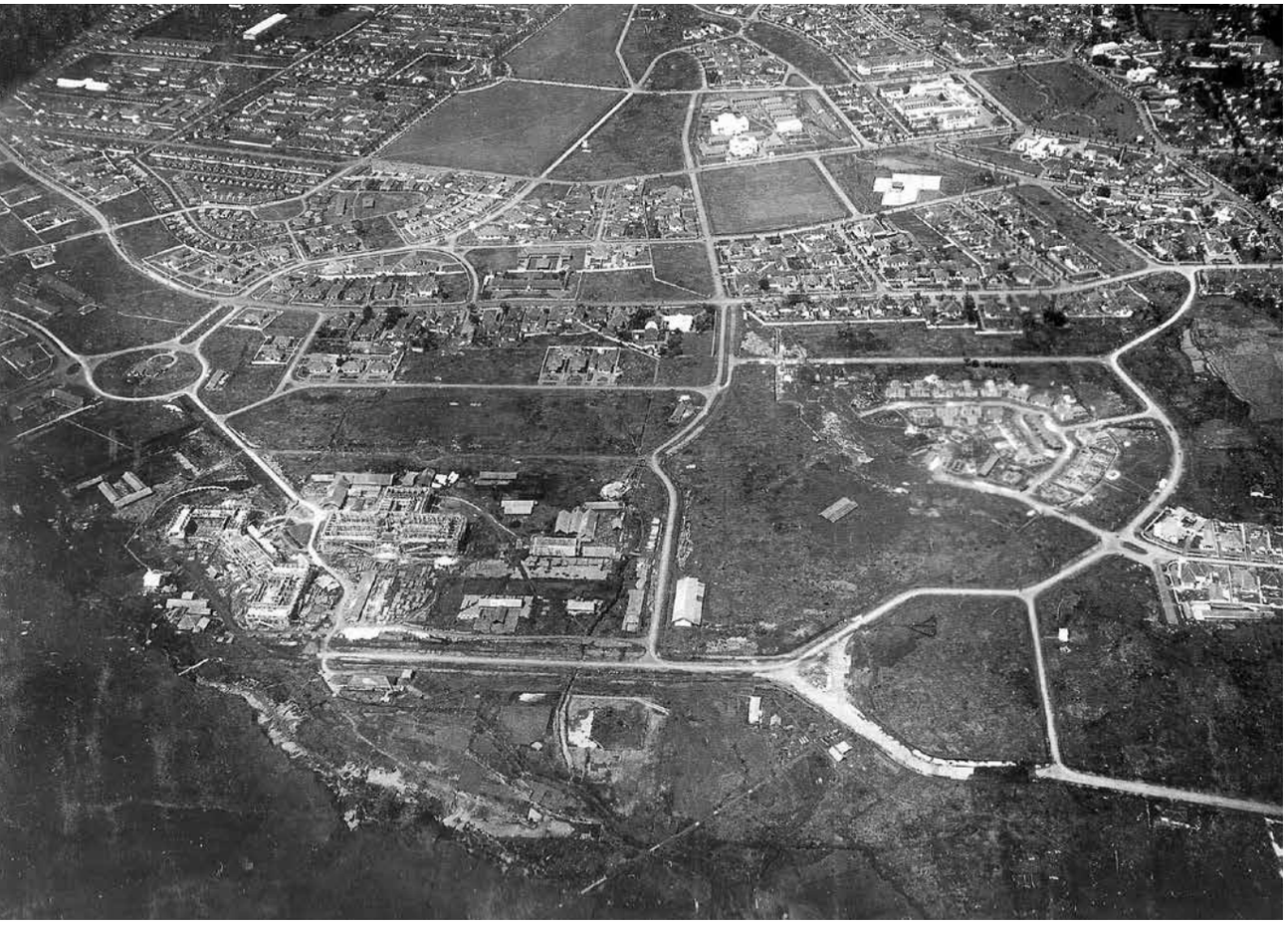
Bron: Boomgaard en Gooszen, 1991b, 87-88

TABEL IIIB

Export vanuit havens in West-Sumatra, Zuid-Celebes, Zuidoost- en West Borneo in de Buitengewesten (1911-1940): waarde in duizend gulden

	voedingsmiddelen	consumptieartikelen	kapitaalgoederen
1911 10.873	9.868	4.574	
1920	8.480	13.638	19.375
1930	13.895	8.175	14.468
1933 3.987	4.466	3.170	
1940	1.288	4.847	8.301

Bron: Boomgaard en Gooszen, 1991b, 94-95



2 Nieuwe condities voor stedelijke ontwikkeling

‘Een wetje van twee artikels in 1903, gevolgd door een Koninklijk Besluit en Ordonnantie in 1905 zijn van groote beteekenis geweest voor de uitbreiding der Indische steden’.[58]

ir A. Plate, directeur gemeentewerken Semarang (1916-1918)

Voorgeschiedenis van de decentralisatie

De uitbreiding en consolidatie van het koloniaal grondgebied gedurende de tweede helft van de negentiende eeuw, de toename van het aantal particuliere ondernemers en de daarmee samenhangende toegenomen behoefte aan woningen, scholen, ziekenhuizen, winkels en culturele instellingen, leidden tot ingrijpende economische en maatschappelijke veranderingen. Daarnaast deed een nieuwe politieke koers zijn intrede, die van de Ethische Politiek.[59] Kern van het ethisch beginsel was dat het Nederlands koloniaal beleid niet langer uitsluitend de belangen van het moederland zou behartigen maar ook die van de kolonie en haar inwoners.

Een voorbode van deze verandering was de benoeming van een commissie die tot taak had te onderzoeken hoe de financiële behoeften van de belangrijkste steden op Java tot een lokale in plaats van een nationale aangelegenheid konden worden gemaakt. Het advies van deze commissie, gepresenteerd in 1866, was een pleidooi voor bestuurlijke decentralisatie. Het idee was dat onder supervisie van de centrale gouvernementele bestuursorganen gemeentebesturen zouden worden benoemd die de kolonie op lokaal niveau zouden besturen. Toen in 1878 een volgende commissie positief adviseerde op de vraag of en in hoeverre dit idee uitvoerbaar was, verdiepten enkele ministers van Koloniën zich vervolgens in de manier waarop het Indische bestuur gedecentraliseerd zou kunnen worden en hoe gemeenteraden daaraan een bijdrage zouden kunnen leveren. De bevindingen van een derde regeringscommissie die zich over het decentralisatievraagstuk boog, leidde in 1893 tot de indiening in de Tweede Kamer in Den Haag van een wetsvoorstel over decentralisatie van het bestuur in de archipel.[60]

Dat behalve een ethische politiek ook herziening van de financiële koloniale huishouding een belangrijk motief voor de beoogde decentralisatie vormde, was evident. In een van de gedrukte stukken die verschenen naar aanleiding van het debat over het wetsvoorstel stond te lezen dat decentralisatie niet alleen een geëigend middel was om gewestelijke en plaatselijke belangen beter te kunnen behartigen, maar ook om een einde te maken aan ‘het gevaar dat gaandeweg een steeds grooter wordend deel der algemeene middelen voor de bevrediging van plaatselijke behoeften in beslag zal genomen worden’.[61] Herziening van het beleid in Nederlands-Indië was geen besluit dat lichtvoetig genomen kon worden. Het duurde dan ook tien jaar voordat de Tweede en de Eerste Kamer het wetsvoorstel voor decentralisatie van bestuur in Nederlands-Indië goedkeurden.

De goedkeuring van de Decentralisatiewet in 1903 en haar inwerkingtreding in 1904 maakte een einde aan de sinds jaar en dag bestaande bestuurlijke hegemonie van Batavia in de archipel.[62] Teneinde de gouverneur-generaal terzijde te staan bij de uitwerking en implementatie van de Decentralisatiewet en betrokken autoriteiten te informeren over doel en gevolg van de nieuwe regeling, werden bij het departement van Binnenlands Bestuur een regerings- en een adjunct-regeringscommissaris aangesteld. Eén van de eerste voorstellen van de regeringscommissaris was de instelling van lokale raden: autonome lokale autoriteiten die verantwoordelijk waren voor het bestuurlijk en financiële beleid in een administratieve eenheid.[63] Overeenkomstig het voorstel van de regeringscommissaris werd in 1905 de Locale Radenordonnantie vastgesteld.[64] Het was deze ordonnantie die het gouvernement de mogelijkheid bood om gewestelijke en plaatselijke raden te benoemen die, rekening houdend met bestaande bestuurlijke

hiërarchische verhoudingen, met eigen geldmiddelen en naar eigen inzicht een afgebakend territorium konden besturen. Met de benoeming van lokale raden, die op stedelijk niveau al snel gemeenteraden werden genoemd, was aldus het kader geschapen waarbinnen de Indische stedenbouw, het onderwerp van deze studie, zich kon ontwikkelen.

Decentralisatie, architectuur en stedenbouw

Op grond van de Lokale Radenordonnantie werden op 1 april 1905 op Java in Batavia, Meester Cornelis en Buitenzorg de eerste lokale raden geïnstalleerd. Een jaar later volgden op Java de raden van Bandoeng, Blitar, Cheribon, Kediri, Magelang, Pekalongan, Semarang, Soerabaja en Tegal, Makassar op Celebes en Padang en Palembang op Sumatra. Een van de meest evidente gevolgen van de nieuwe bestuurlijke constellatie was de veel directere confrontatie van bestuurders met lokale vraagstukken. Een verandering die, ofschoon ze niet vanzelfsprekend leidde tot volledig geëngageerde lokale raden, wel degelijk de manier beïnvloedde waarop ze hun grondgebied bestuurden.

Aanvankelijk was het aantal gemeenten beperkt. Bovendien vormden ze anders dan in Nederland geen aaneengesloten geheel van gemeentelijke bestuurseenheden maar besloegen ze slechts een klein deel van de archipel. Ze vormden daardoor een soort Europese enclaves in een Aziatische omgeving. Die laatste eigenschap werd versterkt door de onevenwichtige en onrepresentatieve etnische samenstelling van de gemeenteraden. In meerderheid bestaand uit Europese leden, weerspiegelden de raden immers in geen enkel opzicht de bevolkingssamenstelling. De raad van Batavia bijvoorbeeld bestond gedurende de eerste tien jaar van haar bestaan uit 15 Europese leden, zeven inheemse en drie leden die tot de groep van de vreemde oosterlingen behoorden.[65] Een nauwelijks representatief te noemen vertegenwoordiging van een bevolking die bestond uit ruim 10.000 Europeanen, ruim 200.000 inlanders en ruim 95.000 vreemde oosterlingen.[66] In Semarang en Soerabaja was het niet anders.

De onevenwichtige zetelverdeling en het feit dat het merendeel van de geïnde gemeentelijke belastinggelden betaald werden door de Europeanen leidde er in de eerste jaren van de decentralisatie nogal eens toe dat raadsleden het devies ervoor te waken niet 'uitsluitend of in te groote mate' met Europese belangen rekening te houden, slechts gedeeltelijk naleefden.[67] Tegenwerking van raadsleden die sceptisch tegenover de decentralisatie stonden maar ook de veelal weinig meegaande houding van het gouvernement, maakten dat het ook voor raadsleden die de decentralisatiegedachte steunden niet eenvoudig was om zonder onderscheid tussen Europese en inlandse belangen de ontwikkeling van een gemeente in goede banen te leiden.

Vanwege de diverse belangen die daarmee samenhingen, was evident dat stedenbouw en architectuur tot een van de voornaamste taken van de gemeenten behoorden. Wat ook duidelijk was, was het feit dat het belangrijk was om vraagstukken in onderling verband aan te pakken. Geïsoleerde en incidentele ingrepen bleken al snel weinig zinvol. De verspreiding en dus de bestrijding van ziekten bijvoorbeeld beperkte zich immers niet tot bepaalde bevolkingsgroepen. Eenzelfde situatie gold de aanleg van woonwijken, wegen of leidingen. Ook daarbij strekten de gevolgen zich uit tot voorbij de fysieke grenzen van een project. Wat een geïntegreerde aanpak echter danig in de weg stond was dat de bevoegdheden en middelen van gemeenten verre van toereikend waren om dienovereenkomstig te werk te kunnen gaan. De problemen met huisvesting en volksgezondheid, twee kwesties waarmee de gemeenteraden direct geconfronteerd werden, maakten dat meer dan duidelijk.

Hoewel het gouvernement de eerste gemeentelijke pogingen om verbeteringen op gemeentelijk niveau te realiseren in de kiem smoorde, volhardden de gemeenten in hun pogingen de hygiëne in het algemeen en de waterhuishouding in het bijzonder te verbeteren en het gouvernement van de noodzaak van deze ingrepen te overtuigen. Met succes: in de loop der jaren slaagden de gemeenten er in het gouvernement te overtuigen van de noodzaak van een geïntegreerde aanpak van de stadsontwikkeling en zich het werkterrein van de stedenbouw geleidelijk steeds meer toe te eigenen. Aldus werd stedenbouw een wezenlijk onderdeel van de modernisering van de archipel. Voordat het zover was moesten echter wel enkele hindernissen overwonnen worden die voortkwamen uit beperkingen van het decentralisatiebeginsel.

Praktische beperkingen

Het eerste probleem waarmee gemeenten kampten, was dat het gouvernement ze onvoldoende financiële middelen beschikbaar stelde om zelfs maar de meest basale werken uit te kunnen voeren. In het eerste jaar van hun bestaan ontvingen Batavia, Meester Cornelis en Buitenzorg respectievelijk 299.455, 59.548 en 33.500 gulden.[68] Voor de gemeenten Bandoeng, Semarang en Soerabaja werd in het eerste jaar van hun oprichting respectievelijk 47.507, 198.584 en 378.204 gulden gereserveerd. Dat het gouvernement inzag dat deze bedragen ontoereikend waren, blijkt uit de ruimere bedragen die vijf jaar later werden uitgekeerd: 1.181.245 (Batavia), 70.096 (Meester Cornelis), 90.654 (Buitenzorg), 245.537 (Bandoeng), 2.453.753 (Semarang) en 801.213 (Soerabaja). Weliswaar aanzienlijk meer, maar nog immer niet voldoende om te voorzien in de grote achterstanden 'niet alleen in zake wegen-aanleg en onderhoud, maar in elk opzicht: watervoorziening, rioleering, volkshuisvesting, pasarwezen, straatverlichting, straatreiniging, toezicht op levensmiddelen, abattoirwezen'.[69] Bovendien belemmerde gebrek aan geld gemeenten 'om voor de bewerking van het nimmer betreden gebied van gemeente- en provinciaal recht de noodige deskundige krachten aan te stellen'.[70] Problemen die des te schrijnender waren omdat het gouvernement zich voorafgaand aan de decentralisatie weinig gelegen had laten liggen aan onderhoud van de openbare werken, en de gemeenten dus met een zwaar verwaarloosde erfenis had opgescheept.[71] Een vrijwel onmogelijke situatie die een gemeenteraadslid in Soerabaja als volgt omschreef : 'Het gouvernement heeft aan de gemeenteraden niet enkel een chaotischen, maar een desolaten boedel overgedragen op het gebied van verkeers-, woning-, gezondheid- en handelstoestanden. Geen enkele dezer belangen was door het gouvernement letterlijk naar behooren behartigd. Bij de overdracht dezer belangen wordt aan de gemeenten een som afgestaan, welke nauwelijks of niet voldoende is om de zaak op den slechten voet als voorheen drijvende te houden. Bij de uitvoering van de hun opgedragen taak worden de raden door deze onvoldoende regeling der financieele verhouding tusschen gouvernement en gemeente uitermate bemoeilijkt'.[72]

Niettegenstaande deze en andere overduidelijke klachten verruimde het gouvernement de financiële armslag van gemeenten gedurende de eerste jaren van de decentralisatie slechts bij hoge uitzondering. Pas toen duidelijk werd hoe de financiële beperkingen de gemeenten hinderden in de uitvoering van hun taken stemde het gouvernement in 1912 schoorvoetend in met een vereenvoudigde procedure voor het afsluiten van gemeentelijke leningen. Daarnaast zegde ze als tegemoetkoming in de kosten bovendien structureel subsidie toe voor het boren van artesische waterputten ten behoeve van de winning van drinkwater. Een jaar later keurde het gouvernement een accresregeling goed: een regeling die inhield dat het gouvernement het bedrag dat gemeenten via lokale belastingen hieven met een gelijk bedrag verdubbelde. Een ogenschijnlijk toeschietelijke regeling, die echter in de praktijk aanzienlijk minder royaal bleek. Aan de mogelijkheden van het invoeren van gemeentelijke lokale belastingen bleken namelijk zoveel restricties te kleven dat voorstellen daartoe doorgaans door het gouvernement werden afgekeurd – waardoor van vergroting van het gemeentelijke budget zelden sprake was.[73]

Behalve gebrek aan geld vormde ook het grondvraagstuk een groot probleem. Zoals gedurende de negentiende eeuw al was gebleken, bestond de archipel uit een voor Europeanen nauwelijks te bevatten aaneenschakeling van grondrechten. Het enige duidelijke onderscheid dat te maken was, was het onderscheid tussen gronden waarop inlanders al dan niet erfelijke grondrechten uitoefenden, particulier grondeigendom en domeingronden. Tot die laatste categorie behoorden gronden en andere onroerende zaken die geen andere eigenaar hadden of waarvan niet kon worden bewezen wie daarop eigendomsrechten uitoefende. Ook domeingronden waren echter niet zonder meer probleemloos. Hoewel dit strijdig was met de wet, had het gouvernement er namelijk een gewoonte van gemaakt om domeingronden aan particulieren te verkopen teneinde het begrotingstekort te vereffenen. De veelal uitgestrekte particuliere landerijen die hierdoor waren ontstaan vormden, evenals gronden waarop inheems grondrecht rustte, een wezenlijk obstakel voor gemeentelijke plannen, omdat grondeigenaren doorgaans weinig geneigd waren mee te werken aan de uitvoering daarvan. Zeker niet wanneer de uitvoering van een plan extra uitgaven vergde of de omvang van het eigendom aantastte, zoals nogal eens het geval was.

Een direct gevolg van de verschillende grondrechten in een gemeente was dus dat een gemeentebestuur over een aanzienlijk deel van het territorium binnen zijn gemeentegrenzen geen zeggenschap had.

Wilde een gemeenteraad op een stuk grond waarop hij geen eigendomsrecht uitoefende een bouwproject realiseren, dan diende hij allereerst gemeentelijk eigendomsrecht op het onderhavige perceel te vestigen. De daarvoor noodzakelijke afkoop van niet aan niet-inlanders overdraagbare of verkoopbare inheemse rechten was echter een kostbare en vaak ook langdurige procedure. Vanwege de verscheidenheid aan en de gebrekkige registratie van inlandse grondrechten duurde het gewoonlijk maanden voordat kon worden vastgesteld welke rechten op welk stuk grond rustten en dus dienden te worden afgekocht. Maanden waarin de gemeente genoodzaakt was de uitvoering van haar plannen stil te leggen.[74]

Om het probleem rond de grondrechten voor gemeenten tot een minimum te beperken, stelde de gemeente Bandoeng in 1911 voor een gemeentelijk voorkeurrecht op grond in te voeren. Een voorstel dat, ofschoon de gemeente zich daarover niet uitliet, hoogstwaarschijnlijk verband hield met het eerder dat jaar geuite voornemen van de gouverneur-generaal om de burelen van het departement van Oorlog van Batavia naar Bandoeng over te plaatsen. Zou dit plan tot uitvoering komen, dan was het zaak dat de gemeente Bandoeng op korte termijn tegen een redelijke prijs over voldoende bouwgrond kon beschikken. De verwerving van voorkeurrecht op grond – een recht waardoor derden geen rechten meer op een bepaald perceel konden krijgen – zou daartoe een doelmatig middel zijn. Overtuigd van de sociale en financiële voordelen van gemeentelijk voorkeurrecht voor gemeenten, stemde het gouvernement onder voorwaarden in met het Bandoengse idee. De eerste voorwaarde was dat een verzoek voor verwerving van grond inhoudelijk onderbouwd diende te zijn, de tweede dat, ingeval een andere partij in een eerder stadium belangstelling had getoond voor het onderhavige stuk grond en in verband daarmee al kosten had gemaakt, ze schadeloos gesteld werd.[75]

Bestuurlijke obstakels

De rigide wijze waarop het gouvernement aanvankelijke uitvoering gaf aan het decentralisatieprincipe droeg in niet geringe mate bij aan de reeds vanaf de aanvang bestaande scepsis over omvang, nut en noodzaak van het delegeren van gouvernementstaken naar regionale- en lokale raden. Weinig bevorderlijk was in dat opzicht ook het standpunt van A.W.F. Idenburg, minister van Koloniën ten tijde van de invoering van de Decentralisatiewet.[76] Zijn pleidooi om de overdracht van taken van het gouvernement naar lokale raden voorlopig te beperkten tot 'het gebied der burgerlijke openbare werken en tot enkele bemoeiingen die nu tot den werkkring van het departement van binnenlandsch bestuur behooren' getuigde van weinig vertrouwen in de capaciteiten van de raden.[77] Twijfel die overigens niet geheel onterecht was. Aangezien de bewoners van Nederlands-Indië doorgaans slecht op de hoogte waren van omstandigheden en problemen van een andere dan de eigen bevolkingsgroep, was het zeer de vraag of de door Europeanen gedomineerde gemeenteraden in staat geacht konden worden een in dat opzicht evenwichtig gemeentelijk (stedenbouwkundig) beleid te voeren. Een andere tekortkoming was dat veel gemeenteraadsleden weinig of geen bestuurlijke ervaring hadden.

Om dit laatste te ondervangen, was bij de invoering van de decentralisatie bepaald dat de samenstelling van lokale raden aan twee condities dienden te voldoen.[78] De eerste was dat een voorzitter van een gemeenteraad voorheen als ambtenaar bij het departement van Binnenlands Bestuur werkzaam geweest moest zijn. De tweede dat het merendeel van de raadsleden als gouvernementsambtenaar gediend moest hebben. Regelingen waarmee voorstanders van de decentralisatie in het geheel niet tevreden waren, omdat op deze manier de decentralisatie als vanzelf in handen 'harer natuurlijkste vijanden' – de voormalige gouvernementsambtenaren – terecht kwam.[79] Overtuigd door de argumenten van voorstanders van de decentralisatie schafte het gouvernement in 1908 de voorwaarde af dat de meerderheid der raadsleden ambtshalve benoemd moest worden. Daarnaast voerde ze ter vergroting van het aantal niet-Europese raadsleden de Kiesordonnantie in: een regeling die bepaalde dat Europeanen en aan hen gelijkgestelden tot gemeenteraadslid gekozen konden worden.[80] In 1916 tenslotte besloot het gouvernement dat gemeenteraden niet langer door een voorzitter maar door een burgemeester zouden worden geleid. In tegenstelling tot een raadsvoorzitter was een burgemeester niet ondergeschikt aan het hoofd van een departement of gewestelijk bestuur maar uitsluitend aan de gouverneur-generaal.[81]

Een hardnekkig maar niet middels regels of wetten te pareren probleem was en bleef het wantrouwen van een groot deel van het ambtenarencorps over de gedecentraliseerde bestuurlijke hiërarchie. Uit vrees voor vermindering van de eigen machtspositie stelden veel ambtenaren het nodige in het werk om het werkterrein van de gemeenteraden te beperken tot de zorg voor openbare werken: 'onderhoud, herstelling, vernieuwing en aanleg van openbare wegen met de daartoe behoorende werken, als beplantingen, glooiingen, dijken, bermen, enz.; alsmede van andere werken van locaal belang als: pleinen, tuinen, ten algemeenen nutte strekkende goten, riolen, spoelleidingen, werken ter verkrijging of distribueering van drink-, wasch- en spoelwater, algemeene slachtplaatsen, passars en passarloodsen'.[82] Daarnaast waren ze verantwoordelijk voor brandweer, begraafplaatsen, overvaarten en het ophalen van vuilnis langs openbare wegen, straten en pleinen. Een takenpakket dat evident te beperkt was om alle problemen waarmee steden kampten naar behoren te kunnen aanpakken. Pas toen na ongeveer een decennium het wantrouwen onder ambtenaren wegebde en de verhoudingen zich geleidelijk normaliseerden, werden de verantwoordelijkheden van de gemeenteraden geleidelijk uitgebreid. Vanaf toen ook werd, evenals in Nederland, stedenbouw in toenemende mate een intrinsiek onderdeel van het algemene gemeentebeleid.

Gemeentelijke versus inheemse belangen

Een bijzonder hinderlijke factor voor gemeenteraden in de uitoefening van hun taak was de in 1906 ingevoerde inlandse Gemeenteordonnantie. Het autonome bestuur dat inlandse gemeentebesturen op grond van deze ordonnantie konden uitoefenen over binnen de gemeentegrens gelegen inlandse gemeenschappen, bleek regelmatig een grote belemmering voor gemeenten.

De keuze voor het toestaan van bestuurlijk autonome desa's of kampongs was gebaseerd op de overweging dat in inlandse gemeenschappen de relatie tussen bewoners en grond zeer intens was en dat het verbreken van die samenhang uit economische, sociale en humanitaire overwegingen onwenselijk was. De inheemse bestuurlijke autonomie had tot gevolg dat wanneer een gemeente zou willen ingrijpen in een autonome desa, ze zich in een dergelijke situatie 'er niet alleen rekenschap van [had] te geven of de voorziening in het betrokken punt van overheidszorg inderdaad beter in ruimeren kring kan geschieden, doch in het bijzonder ook [had] te overwegen of de onttrekking van het onderwerp aan de lagere gemeenschap niet inbreuk maakt[e] op de autonomie, welke redelijkerwijze in het algemeen aan de lagere gemeenschap moe[s]t worden gelaten'.[83]

Het naast elkaar bestaan van een gemeenteraad en een autonoom inlands bestuur bleek al snel slecht werkbaar. Maatregelen ten aanzien van volksgezondheid, huisvesting of verkeersverbindingen waren immers alleen zinvol als ze op alle bewoners van toepassing waren; zoals de verspreiding van pest of tyfus niet kon worden bestreden door maatregelen uitsluitend toe te passen in Europese en Chinese wijken, zo was het even onzinnig om in bepaalde delen van de gemeente woningen, waterleidingen of wegen te realiseren als dergelijke voorzieningen in andere delen van de stad ontbraken of daar niet op aangesloten werden. Op basis van hun bestuurlijke autonomie waren inheemse besturen echter in de gelegenheid om gemeentelijke plannen op hun grondgebied tegen te houden. Dat de autonomie van de inheemse gemeenten een regeling was waarover met het gouvernement niet te marchanderen viel, had de gemeenteraad van Batavia reeds in 1907 ondervonden. Zijn voorstel om gemeentegelden te gebruiken voor de aanleg en het onderhoud van wegen, bruggen, leidingen, watervoorziening en verlichting in de binnen haar gemeentegrenzen gelegen autonome inheemse wijken werd door het gouvernement verworpen. De reden was dat de gemeente beoogde alleen een desa aan te pakken, een voornemen waarmee de gemeente haar mandaat overschreed tenzij het voorgenomen plan 'tevens beteekenis krijgt voor hen, die niet tot de kamponggemeenschap behooren, en aldus een belang wordt van de huishouding der gemeente Batavia'.[84] Aangezien van dat laatste in het voorgestelde plan geen sprake was, wees het gouvernement het verzoek af. Had het plan behalve de belangen van de inheemse kampong ook de belangen van de gehele gemeente gediend, dan zou het gouvernement het plan wel hebben goedgekeurd. Van dergelijk gemeenschappelijk belang kon bijvoorbeeld sprake zijn 'wanneer een kampongweg feitelijk een middel van verkeer tusschen buiten de kampongs gelegen wijken wordt, wanneer een kamponggoot gevaar voor de gezondheid van anderen dan de kampongsbewoners veroorzaakt, of wanneer

Bataviasche wijken buiten de kampongs ontsierd worden door daarop uitkomende kampongwegen'.[85]

Ofschoon gemeenten zich realiseerden dat enige terughoudendheid in de inmenging van autonome desa's niet onverstandig was aangezien 'wat eenmaal tot zich getrokken [was] nooit meer aan de kampongs [kon] worden overgelaten', zochten ze toch mogelijkheden om hun grondgebied te verruimen teneinde minder incidenteel te kunnen werken.[86] Vergroting van het territorium kon op twee manieren: door het opheffen van de bestuurlijke autonomie van inlandse gemeenten en door het verlenen van voorkeurrecht op grond aan gemeenten. Unanimiteit over wenselijkheid en bruikbaarheid van beide opties was er niet. Uitgesproken tegenstanders van de opheffing van desa-autonomie waren de directeur van het departement van Binnenlands Bestuur en de resident van Semarang. De eerste omdat hij vond dat diverse gemeenten hadden laten zien dat ook zonder afbreuk te doen aan de autonomie van desa's het nodige tot stand gebracht kon worden, de tweede omdat onvoldoende duidelijkheid bestond over de financiële consequenties van opheffing van desa-autonomie voor het gemeentelijk budget. Wat te doen bijvoorbeeld, wanneer bleek dat een desakas failliet was of als het onderhoud van openbare werken grote achterstanden vertoonde?

Ondanks aanvankelijke weerstand en bezwaren tegen deze voorstellen toonde het gouvernement zich in de loop van de jaren tien inschikkelijker. Nadat vanaf 1914 een bezoek aan een slechte stedelijke kampong vast onderdeel van een werkbezoek van de gouverneur-generaal aan grote steden was geworden, oriënteerde het gouvernement zich vanaf eind 1915 op juridische aanpassingen die nodig waren om opheffing van de desa-autonomie mogelijk te maken.[87] Het resultaat was een voorstel om artikel 71 van de grondslag voor het bestuur van Nederlands-Indië, het Regeringsreglement van Nederlands-Indië van 1854, zo aan te passen dat gemeenten in staat zouden zijn de autonomie van de inlandse gemeente middels een ordonnantie op te heffen dan wel geheel of gedeeltelijk te beperken.[88] Het was de goedkeuring van dit voorstel, begin 1918, die gemeenten (eindelijk) in staat stelde openbare werken voor het hele gemeentelijk grondgebied onder handen te nemen. Teneinde de gemeenten tegemoet te kunnen komen in de meerdere uitgaven die deze uitbreiding van de gemeentelijke verantwoordelijkheden vergde, nam het gouvernement op haar begroting voor 1918 een memoriepost op.[89] Een post waar gemeenten weliswaar nauwelijks gebruik van zouden maken – leniging van het financiële tekort voorzag immers niet direct ook in leniging van materiële- en personele tekorten – maar die wel getuigde van de ietwat toeschietelijker houding van het gouvernement ten opzichte van de wensen en noden van de gemeenteraden.[90] Die veranderende houding van het gouvernement was een belangrijke doorbraak, al duurde het tot in de jaren twintig voordat het departement van Binnenlands Bestuur erkende dat de desa-autonomie 'een ernstig struikelblok voor de ontwikkeling van den locale raad' had gevormd en een einde maakte aan het dualistische bestuurlijk systeem in de gemeenten.[91]

Particuliere obstructie

Zoals beschreven, vormden behalve autonome inheemse gemeenten ook uitgestrekte particuliere landerijen een belemmering voor de uitvoering van gemeenteplannen. Hoe dat ging en waartoe dat leidde illustreert een kwestie die in de jaren tien in Semarang speelde. Aanleiding vormde het gemeentelijk rioleringsplan dat ir J.E. de Meyier jr in 1913 voor Semarang had opgesteld, een plan dat gedeeltelijk ingreep op particuliere gronden en op verzet stuitte bij de grondeigenaren Oei Tiong Ham en Be Kwat King.[92] Het voornaamste bezwaar van Oei en Be tegen het voorstel was het voorstel om de kosten die aan uitvoering van het plan verbonden waren evenredig te verhalen op de partijen op wiens grond het plan zou worden uitgevoerd: de gemeente, Oei en Be. Oei was in het onderhavige deel van de gemeente eigenaar van 227 hectare, Be van 154 hectare grond. De gemeente, het gouvernement en enkele kleine eigenaren waren gezamenlijk eigenaar van 180 hectare. Hoewel het grootste deel van de werkzaamheden op grond van Oei en Be zou worden uitgevoerd – en zij dus het meest gebaat waren bij de voorgenomen verbeteringen – protesteerden Oei en Be tegen een evenredige verdeling. Niet omdat ze niet genegen waren 'eene bijdrage te geven tot de kosten van eene verbetering van de afwatering van Zuid Semarang, indien en voor zoover hun perceel daarmede gebaat [was]', maar omdat onduidelijk was hoe het plan zich verhield tot de voorgenomen onteigening van een deel van de gronden waarop het betrekking

had.[93] Omdat de gemeente niet wilde toezeggen dat het verlenen van medewerking aan het rioleringsplan op termijn onteigening van deze gronden uitsloot, en Oei en Be zich realiseerden dat het hoogst onwaarschijnlijk was dat de gemeente een eventuele uitkoopsom zou vermeerderen met de nu door hen te betalen kosten, leidde de voorgestelde verdeling tot dubbel verlies voor de particuliere grondeigenaren. Bovendien waren ze er niet van overtuigd dat het grootste deel van het plan op hun grond viel. Volgens hen vormde hun grond in het gehele plan een 'uiterst onbelangrijk' deel.[94] Anders dan De Meyier stelden Oei en Be derhalve een kostenverdeling naar rato voor.

De vrees van Oei en Be voor onteigening van hun grond was reëel. Het autocratisch bewind dat evenals elders ook op hun landerijen heerste – bewoners van de gronden van Oei bijvoorbeeld betaalden huur en waren daarnaast gedwongen zijn akkers te bewerken en zijn erf schoon te houden – en de vaak uitermate slechte woningen waren namelijk in toenemende mate onderwerp van kritiek. De gemeenteraad van Semarang en met name raadslid D.J.A. Westerveld, die in 1910 en in 1912 uitgebreid onderzoek had gedaan naar de gezondheid en woningen van de inheemse bevolking in Semarang, huldigden wat dat betreft een duidelijk standpunt: verbetering van de woonomstandigheden van de inheemse bevolking op particuliere landen vereiste een consequent gemeentelijke grondbeleid. Onteigening van particuliere grond was daartoe één van de middelen.

Hoewel de gemeenteraad van Semarang nog verdeeld was over de meest doeltreffende manier om de woningnood aan te pakken en de volksgezondheid te verbeteren, realiseerden Oei en Be zich dat bebouwing van centraal en daarom strategisch gelegen landerijen onvermijdelijk was. Anticiperend op deze ontwikkeling namen ze daarom twee maatregelen. Om te voorkomen dat hun grond in geval van onteigening zou worden getaxeerd als landbouwgrond bouwden ze langs de grote wegen enkele woningen. Om te voorkomen dat de gemeente alsnog tot onteigening zou kunnen overgaan, omdat de infrastructuur niet strookte met de gemeentelijke verordeningen, gaven ze bovendien het Bouwkundig Bureau Maclaine Pon opdracht een bebouwingsplan voor hun landerijen te ontwerpen.[95]

De pogingen van Oei en Be baatten niet: in september 1918 stemde het departement van Binnenlands Bestuur in met het verzoek van de gemeenteraad van Semarang om de landerijen van Oei en Be te kopen.[96] Het besluit van het departement was een in stedenbouwkundig opzicht belangrijke overwinning, omdat de gemeenteraad van Semarang hiermee de mogelijkheid kreeg de op deze landen gelegen kampongs te verbeteren en een algemeen plan op te stellen voor terreinen die aan de particuliere landerijen grensden.

Om kwesties als deze te voorkomen, pleitten gemeenten vrijwel sinds hun oprichting voor invoering van een gemeentelijk onteigeningsrecht. Onteigening was immers een doeltreffend instrument om grondeigenaren die bij voortduring weigerden mee te werken aan de uitvoering van gemeentelijke plannen of probeerden de kosten van werkzaamheden op de gemeente of het gouvernement af te schuiven. Voor Semarang was het in 1920 zover: toen werd de Onteigeningsordonnantie zodanig gewijzigd dat de gemeente in het belang van woningbouw het land Pekoenden van Oei kon onteigenen.[97]

Ondanks deze voor de gemeente Semarang gunstige uitkomst was het conflict typerend voor de moeilijke positie waarin gemeentebesturen zich bevonden: het uitvoeren van door het gouvernement opgelegde taken zonder te beschikken over de daartoe benodigde middelen. Hoewel het departement van BOW onderkende dat het onzinnig was verbeteringen uit te voeren wanneer particuliere landeigenaren 'in wier speciaal belang die verbeteringen zijn te achten' niet meewerkten, konden gemeenten grondeigenaren niet tot medewerking dwingen.[98] Het geschil in Semarang bevestigde wat de eerste burgemeesters van Batavia en Semarang al bepleit hadden: het 'oude stelsel van directe gouvernementsbemoeiing' moest, omdat de gemeentelijke werkzaamheden veel groter waren dan de 'kleinmoedige regering' de lokale raden oorspronkelijk had toegedacht, vervangen worden door uitgebreider en verstrekkender gemeentelijke bevoegdheden.[99] De decentralisatie, in casu de taken en verantwoordelijkheden van nationale en lokale overheid, dienden daartoe grondig te worden herzien.

Op de bres voor stadsontwikkeling

Een belangrijke, zo niet doorslaggevende rol in de geleidelijke herziening van de houding van het gouvernement ten opzichte van de gemeenten speelde de Vereniging voor Locale Belangen (VLB), de overkoepelende organisatie voor Indische gemeenten die fungeerde als platform voor lokale bestuurders en als intermediair tussen gemeenten en overheid. De VLB was in 1912 opgericht op initiatief van enkele leden van de Semarangse gemeenteraad die zich realiseerden dat vrijwel alle gemeenten met vergelijkbare problemen kampten. Een jaar voorafgaand aan de oprichting van de VLB hadden diezelfde raadsleden, waaronder dagbladredacteur J.E. Stokvis, spoorwegingenieur D. de Iongh en de militair ingenieur Rückert, een zogenaamde Locale Radendag georganiseerd: een congres waar landelijke en gemeentelijke bestuurders elkaar konden ontmoeten en over uiteenlopende zaken met elkaar van gedachten konden wisselen. Het succes van dit congres was het begin van een reeks zogenaamde Decentralisatiecongressen die vanaf 1912 tot 1942 jaarlijks georganiseerd werden. De Decentralisatiecongressen, afwisselend gehouden in Bandoeng, Batavia, Malang, Semarang en Soerabaja, waren een van de weinige gelegenheden waar gouvernements- en gemeenteambtenaren, juristen en ontwerpers elkaar konden ontmoeten, ervaringen konden uitwisselen en van gedachten konden wisselen. Ofschoon de aandacht aanvankelijk voornamelijk uitging naar administratief-juridische kwesties, werden vanaf 1934 tijdens de tweede dag van het congres gescheiden sessies gehouden: één over administratief-juridische en één over technische kwesties.

Naast de Decentralisatiecongressen bood ook het aanvankelijk maandelijks maar al snel tweewekelijks verschijnende verenigingsorgaan *Lokale Belangen* gelegenheid tot het uitwisselen van informatie.[100] Deze periodiek vervulde een belangrijke functie in de uitwisseling van informatie, te meer daar vanwege de grote afstanden in de archipel persoonlijke contacten slechts beperkt mogelijk waren en overleg met collega's vaak dringend gewenst was juist omdat opgaven zo anders waren dan in Nederland. Een vergelijkbare rol vervulde ook de publicatie van voor de Decentralisatiecongressen opgestelde preadviezen. Gelardeerd met praktijkervaringen vormden de preadviezen een belangrijke bron van informatie over een breed scala aan onderwerpen: beleid, bestuurlijke hervormingen, financiële kwesties, gezondheid en hygiëne, het woningvraagstuk en, niet in de laatste plaats, stedenbouwkundige ontwikkelingen.

Hoewel een belangrijk deel van het debat over stedenbouw en volkshuisvesting door professionals werd gevoerd, toonden ook burgers na verloop van tijd in toenemende mate belangstelling voor de ontwikkeling van hun gemeente. In Bandoeng richtten inwoners in 1932 'Bandoeng Vooruit' op, een vereniging die zich beijverde Bandoeng als woon- en werkplaats te promoten. *Mooi Bandoeng*, het periodiek dat vanaf 1933 maandelijks verscheen, besteedde dan ook aandacht aan uiteenlopende aspecten van de gemeente: de geneugten van het koele klimaat en de diverse onderwijsinstellingen maar ook haar ontstaan en groei, recente architectonische aanwinsten, voorgenomen uitbreidingsplannen en daarmee samenhangende vraagstukken. In Batavia werd in 1938 een soortgelijke vereniging opgericht. Deze vereniging, 'Groot-Batavia', streefde er naar te fungeren als stem van de burgerij en bij te dragen aan de ontwikkeling van de metropool Batavia.[101] Initiatieven die veelal weliswaar beperkt bleven tot de sociale bovenlaag maar desalniettemin een grote stap voorwaarts waren ten opzichte van de bijna onverschillige houding waarmee de meeste inwoners een kwart eeuw eerder de ontwikkeling van hun gemeenten hadden bejegend. Alleen onder de inlandse bevolking bleef de belangstelling voor stedenbouwkundige ontwikkelingen beperkt. Niet per se uit desinteresse maar omdat andere, vaak meer basale zaken hun aandacht behoefden. Bovendien was van een goede communicatie tussen overheid en inlanders nauwelijks sprake: de vrijwel uitsluitend mondelinge communicatie tussen het gouvernement en de inlandse bevolking verliep doorgaans via inheemse volksvertegenwoordigers. Vanwege het hoge aantal analfabeten en het geringe aantal inlanders dat Nederlands sprak of begreep, waren veel inlanders bovendien nauwelijks in staat zich te informeren over bestuurlijke en aanverwante ontwikkelingen. Pas in de jaren dertig, toen publicaties van verslagen en artikelen in het Maleis meer gangbaar werden, en ook voorlichting via de radio gegeven werd, veranderde dat enigszins.[102]

Het grotendeels ontbreken van participatie van de inheemse bevolking wilde niet zeggen dat in de inheemse wijken niet het nodige te doen was, integendeel bijna: de uitbraken van epidemieën als pest en cholera die nog in de jaren tien regelmatig voorkwamen, waren in grote mate het gevolg van de

onhygiënische toestanden in de inheemse wijken. De eersten die erop wezen dat in de inlandse wijken verbeteringen nodig waren, waren evenwel niet de kampongbewoners zelf, maar enkele met hun lot begane Europese gemeenteraadsleden.

Plannen

In Nederlands-Indië zagen stedenbouwkundigen zich geconfronteerd met wantoestanden die hygiënisten in Nederland al in de negentiende eeuw tot krachtige voorstanders van stedenbouwkundige ingrepen hadden gemaakt. Het resultaat was een civieltechnische stedebouw: riolering werd aangelegd, waterleiding werd geïntroduceerd. Met volkshuisvesting bemoeide de overheid in Nederland zich aanvankelijk niet. Daaraan kwam pas verandering met de invoering van de Woningwet in 1901. De Woningwet combineerde verbetering van de volkshuisvesting met de plicht voor grotere en snel groeiende gemeenten om uitbreidingsplannen te maken. Hierdoor ontstond de voor Nederland zo typerende nauwe relatie tussen volkshuisvesting en stedenbouw. In Nederlands-Indië was een dergelijke geïntegreerde aanpak vooralsnog onmogelijk omdat bemoeienis van gemeenten met stadsontwikkeling zich aanvankelijk beperkte tot het grondgebied binnen de gemeentegrenzen. Waarbij bovendien nog de restrictie kwam dat binnen de gemeentegrenzen inheemse wijken (*kampongs*) lagen, die op basis van de Inlandse Radenordonnantie lange tijd buiten de gemeentelijke jurisdictie vielen. Bovendien ontbrak een instrument als de Woningwet waardoor woningbouw aan particulieren en particuliere verenigingen werd overgelaten.

In de eerste Indische uitbreidingsplannen die ontworpen werden fungeerde het stratenplan, net als in Nederland, als uitgangpunt. Een verschil met de ontwerppraktijk in Nederland was echter wel dat aan de vormgeving en het profiel van straten of de situering en vormgeving van bouwvolumes aanvankelijk nauwelijks aandacht werd besteed. Een ander verschil met Nederland was dat uitbreidingsplannen in Nederlands-Indië doorgaans op grotere afstand van de bestaande bebouwing geprojecteerd werden dan in Nederland. Het gevolg hiervan was dat de Indische steden aanzienlijk uitgestrekter waren dan Nederlandse steden. In Batavia was de afstand tussen de benedenstad (Stadhuisplein) en de zuidelijke rand van de stad (uitbreidingsplan Menteng-Nieuw Gondangdia) circa 6 kilometer. In Semarang was de afstand van het centrum van de stad tot het centrum van het Heuvelterrein (uitbreidingswijk) 6 tot 7 kilometer. In Soerabaja lag het stadscentrum (Willemsplein) 8 kilometer ten noorden van de zuidgrens van het zuidelijk uitbreidingsplan Darmo (tramstation). Ter vergelijking: in Amsterdam was de afstand van het centrum (Dam) tot de zuidelijke grens van het Vondelpark (rand van de stad) 3,5 kilometer, in Den Haag bedroeg de afstand van het centrum (het Plein) tot Scheveningen 4,5 kilometer.[103] Wat Indische steden bovendien kenmerkte was hun lage bevolkingsdichtheid. Terwijl in Batavia in 1917 ongeveer 220.000 mensen woonden, woonden er in Den Haag – dat naar Nederlandse maatstaven ruim gebouwd was maar qua oppervlak ongeveer zes keer kleiner was dan Batavia – ongeveer 330.000 mensen.[104] De ruime opzet van Indische steden gold zowel bestaande centra als uitbreidingsplannen. In 1917 was Semarang circa 600 hectare groot en woonden er 100.000 mensen. Het dat jaar gepresenteerde uitbreidingsplan voorzag in een uitbreiding van het gebouwde gemeentelijke grondareaal met 800 hectare voor 'slechts' 60.000 inwoners.[105] Ter vergelijking: Berlages uitbreidingsplan uit 1920 voor de gemeente Utrecht was ontworpen voor iets meer dan 300.000 inwoners, waardoor het inwonertal van Utrecht steeg van 140.000 naar 450.000.[106]

Het uitbreidingsplan voor Semarang van 1917, een ontwerp van ir H. Thomas Karsten, was een vervolg op de eerste poging in Nederlands-Indië om een uitbreidingwijk te realiseren. Aanleiding tot dit initiatief waren, evenals in Nederland, de schrijnende woningnood en hygiënische wantoestanden in de gemeente. Beschikbare documentatie over dit eerste ontwerp suggereert dat dit ontwerp slechts een stratenplan was. Het plan uit 1917 was aanzienlijk meer uitgewerkt dan het eerdere plan dat K.P.C. de Bazel had ontworpen. Het voorzag in de aanleg van meerdere wijken en bestond behalve uit een stratenplan ook uit bebouwingsplannen en, voor de Europese wijk, schetsen van het beoogde straatbeeld.

Opmerkelijk in de reeks Indische stedenbouwkundige plannen is het uitbreidingsplan voor Bandoeng uit 1917. Wat dit plan bijzonder maakte was haar oorsprong: het besluit van het gouverne-

ment om Bandoeng tot bestuurlijke residentie van de archipel te transformeren, een beslissing waardoor het programma en de vormgeving van het Bandoengse uitbreidingsplan aanzienlijk uitgebreider en monumentaler waren dan van de andere Indische stedenbouwkundige plannen. Aangezien in Nederland geen vergelijkbaar plan bestond, laat het uitbreidingsplan voor Bandoeng zich slechts vergelijken met plannen in andere kolonies. Het meest voor de hand liggende voorbeeld in dat geval is het ontwerp uit 1911 van E. Lutyens voor New Delhi (India). Een plan dat weliswaar ongeveer drie keer groter was dan dat voor Bandoeng, maar dat qua ambitie en vormgeving daarmee wel overeenkomt.[107] Het is zelfs niet ondenkbaar, ofschoon aanwijzingen daartoe vooralsnog ontbreken, dat de bestuurlijke en stedenbouwkundige aspiraties van de Brits-Indische overheid als inspiratie hebben gediend voor de ambities van het Indische gouvernement in Batavia.

Afb. 2.1-2.17

Semarang: uitbreidingsplan Nieuw Tjandi (1907-1919)

De eerste gemeente waarvoor een uitbreidingsplan werd ontworpen was Semarang. Dit plan, een ontwerp uit 1907 van de in Nederland gevestigde architect K.P.C. de Bazel, betrof een woonwijk Nieuw Tjandi in het heuvelterrein ten zuiden van de stad Semarang. Het idee om in dit heuvelterrein een stadsuitbreiding te realiseren teneinde de onhygiënische omstandigheden en de woningnood in de bestaande stad te verlichten, was het geesteskind van het Semarangse gemeenteraadslid dr Willem T. de Vogel. Hoewel De Bazels ontwerp uitsluitend een stratenplan was en er slechts drie ongedateerde en twee gedateerde tekeningen van resteren, is het van belang omdat het vroegste Indische voorbeeld is van de manier waarop gemeenten trachtten stedenbouwkundige ontwikkelingen vorm te geven.

De Bazel ontwierp het uitbreidingsplan voor Semarang op basis van een gebrekkige terreinkaart en zonder ter plaatse kennis genomen te hebben van de ontwerpopgave. In een van de drie ongedateerde ontwerpen – vanwege het rechtlijnige en weinig organische verloop van de wegen en gelet op de blauwdruk die hij ook maakte waarschijnlijk het eerste voorontwerp – ontwierp De Bazel de wegen zo dat ondanks de accidentatie van het terrein, twee in omvang gelijkwaardige 'kernen' en voornamelijk rechte noordzuid- en oostwest verbindingen ontstonden.[108] In het tweede voorontwerp handhaafde De Bazel de westelijk gelegen kern en vlakte hij de oostelijke kern uit. In het derde voorontwerp tenslotte, de minst rigide van de drie, volgden de wegen een tamelijk grillig patroon en was de nadrukkelijke noordzuid georiënteerde as in de kern grotendeels verdwenen.

Een constante in de ontwerpen is een meervoudig kruispunt aan de noordzijde van het uitbreidingsgebied waar zowel de verbindingsweg met de bestaande stad als de ontsluitingswegen van het uitbreidingsplan samenkwamen. In de blauwdruk is deze kruising als zessprong gehandhaafd. Pal ten noorden van deze kruising en verbonden door een kaarsrechte weg is in de blauwdruk een monumentale kruising geprojecteerd in de vorm van een zespuntige ster. Evenals in het waarschijnlijk laatste voorontwerp is in de blauwdruk in het westelijk deel van het plan nog vaag het verloop van het oorspronkelijke zwaar aangezette noordzuid georiënteerde wegenplan te herkennen. In de ongedateerde ontwerpen liet De Bazel het gebied tussen stad en heuvelterrein leeg. In de blauwdruk en het schematische ontwerp van de hoofdwegen daarentegen gaf hij wel het verloop van enkele belangrijke verbindingswegen tussen de bestaande stad en het uitbreidingsplan in dit gebied aan.

De ontwerpen die De Bazel voor Semarang maakte kenmerken zich, evenals zijn ontwerp voor een wereldhoofdstad bij Den Haag uit 1905, door een grote nadruk op een centrale as, symmetrie en esthetiek. Een voorkeur die Wessel Reinink toeschrijft aan De Bazels ideeën over een ideaalstad en zijn opvatting dat alle delen bijdragen aan een optimale uitdrukking van het geheel en dat stijl en karakter het logische gevolg zijn van eenheid in het ontwerp en zijn voorkeur voor een radiale en concentrische stadsplattegrond.[109] Over De Bazels ontwerp voor een wereldhoofdstad merkte Reinink op dat dit zich 'het meest in overeenstemming laat brengen naar de rijzing en daling van de bestaande terreintoestand en verder zich op de meest natuurlijke wijze in de omringende vrije natuur oplost zonder zijn karakter als behoorende tot de volgroeide stad te verliezen. Verder zijn voor de hoofddoorsnijdingen in hoofdzaak rechte wegen gekozen omdat deze wegen [...] voor het ontwikkelende verkeer snel te overzien moeten zijn. Het gewone bezwaar van de rechten straten in steden is hier opgelost doordat de geheele aanleg is berekend op *open* bebouwing'.[110] Enkele formele overeenkomsten tussen De Bazels ontwerp voor een

wereldhoofdstad en zijn schetsen voor Semarang, lijken er op te wijzen dat De Bazel deze uitgangspunten ook hiervoor hanteerde. Een hypothese die helaas niet gestaafd kan worden omdat een toelichting van De Bazel op zijn Indische ontwerp ontbreekt.

De Bazels ontwerpen bleven onuitgevoerd. De voornaamste reden hiervoor was dat de Semarangse gemeenteraad niet volledig overtuigd was dat een grootschalige stadsuitbreiding ten zuiden van de bestaande stad de problemen in de bestaande stad zouden verhelpen. Het verzoek aan De Bazel om een uitbreidingsplan te ontwerpen was dan ook geen verzoek namens de gemeenteraad maar een particulier initiatief van gemeenteraadslid De Vogel tijdens zijn verlof in Nederland. De pleidooien van De Vogel en de ontwerpen van De Bazel leidden op termijn echter wel tot de openlegging van het heuvelterrein. Dat blijkt onder andere uit het feit dat de gemeenteraad in 1910 instemde met de aanleg van een verbindingsweg die De Bazel had voorgesteld tussen de bestaande stad en het heuvelterrein. In 1914 besloot de gemeenteraad het heuvelterrein te gebruiken als locatie voor de Koloniale Tentoonstelling het daaropvolgende jaar. Beslissingen die laten zien dat de gemeenteraad ondanks zijn twijfel ook inzag dat het heuvelterrein potentie had.

Bijna tien jaar nadat De Bazel zijn ontwerp voor Nieuw Tjandi maakte ontwierp Karsten in overleg met ir A. Plate in 1916 een nieuw plan voor Nieuw Tjandi.[111] Het plan voorzag in open bebouwing, brede groene lanen, pleinen en veel openbare groen- en sportvoorzieningen. Eenheid in de bebouwing werd gecreëerd door percelen van gelijke omvang bij elkaar te groeperen en bebouwingsvoorschriften te hanteren. De aan de noordzijde van het terrein gelegen percelen waren, omdat ze uitzicht boden op zee en groter waren dan de percelen aan de zuidzijde, het duurst. De percelen aan de voet van het heuvelterrein waren het goedkoopst en (derhalve) bestemd voor inlandse kampongs. De kampongs aan de noordzijde waren bedoeld voor inlanders die werkten in de stad, die aan de zuidzijde voor inlanders die als huishoudelijk personeel in dienst waren bij de Europeanen die in Nieuw Tjandi woonden. Het plan oogstte veel waardering. Rückert, Plates opvolger bij de Dienst Gemeentewerken, merkte erover op dat 'men niet altijd in Amerika behoeft te zijn, om Amerikaansch aanpakken te zien'.[112]

Dat Nieuw Tjandi een woonwijk werd voor voornamelijk welgestelde Europeanen strookte geenszins met het ideaal dat De Vogel en zijn collega-gemeenteraadslid dr Hendrik F. Tillema een decennium eerder voor ogen had gestaan. Zij hadden zich het heuvelterrein vooral voorgesteld als woonwijk voor inlanders ter vervanging van hun onhygiënische behuizing in de benedenstad. De kosten die het vervoer tussen het heuvelterrein en de benedenstad met zich meebracht, waren echter de reden dat dit idee was losgelaten. Zelfs wanneer de Semarang Joana Stoomtram Maatschappij er wel in geslaagd was met de gemeente overeenstemming te bereiken over het doortrekken van elektrische stadslijnen naar het heuvelterrein, dan nog zouden die kosten voor inlanders en minder bedeelde Europeanen te hoog zijn geweest. Wat dat betreft waren de aan de bestaande stad grenzende particuliere landerijen van Oei en Be aan de voet van het heuvelterrein aanzienlijk gunstiger gelegen.

De opdracht die Karsten in 1916 van Oei en Be kreeg om voor hun gronden Peterongan en Pekoenden-Batan een stedenbouwkundig plan te ontwerpen, vormde min of meer een geheel met het uitbreidingsplan Nieuw Tjandi. Het plan voor Peterongan en Pekoenden-Batan was in drie segmenten verdeeld. Het centrum was een open, groene ruimte die aan de noordzijde werd begrensd door een groot gebouw. Door vanaf de zuidzijde van het plein een hoofdweg naar Nieuw Tjandi te projecteren, fungeerde de centrale open ruimte zowel functioneel als esthetisch als het centrum van het plan. De oostelijke helft van het plan was voornamelijk bestemd voor Chinese woningen en semi-permanente inheemse kampongcomplexen. Van de westelijk helft was het noordelijk deel bestemd voor kleine Europese woningen, het zuidelijke, meer heuvelachtige deel voor villa's. Het onderscheid tussen de verschillende soorten bebouwing was niet waarneembaar vanaf de hoofdweg, wel vanaf secundaire wegen. Elementen als een waterloop, een plein, een grasveld, een heuvel of een boomgroep speelden een belangrijke rol in het ontwerp. Illustratief voor Karstens manier van ontwerpen was de manier waarop hij in kampong Baboet een kaarsrechte, brede avenue projecteerde. Hoewel deze avenue geen hoofdverbinding vormde en slechts gedeeltelijk verhard zou worden, benutte Karsten de aanwezigheid van heuvels aan de visuele uiteinden van deze weg om een bijzonder stedenbouwkundig element te realiseren, een element dat hij nog versterkte door gebouwen op de heuvels te plaatsen. De situering van een sportveld aan het eind van

de hoofdverbinding naar het heuvelterrein stoelde op een vergelijkbare gedachte: de twee heuvels die het sportveld aan weerszijden begrensden zouden ook dit complex een bijzondere kwaliteit verlenen.

De plannen voor Nieuw Tjandi, Peterongan en Pekoenden-Batan die aan 59.000 inwoners woonruimte boden, werden fel bekritiseerd door Maclaine Pont. Kritiek waaraan hij niet alleen met woorden, maar ook middels een alternatief ontwerp voor de verkeersverbindingen tussen de bestaande stad en de stadsuitbreidingen uitdrukking gaf.[113] Maclaine Ponts grootste punt van kritiek betrof de nadruk die was gelegd op esthetiek en de vergaande detaillering van de plannen. Twee zaken die bij de opstelling van een stedenbouwkundig plan volledig ondergeschikt zouden moeten zijn aan het vinden van een functionele ruimtelijke oplossing op hoofdlijnen van enkele samenhangende vraagstukken. Daarbij diende vergaande detaillering vermeden te worden omdat het daardoor ontstane gebrek aan speelruimte toekomstige aanpassingen onmogelijk zou maken.

De grootste tekortkoming van de plannen was volgens Maclaine Pont echter dat ze onvoldoende rekening hielden met het verkeersvraagstuk. Met name de belangrijkste verbindingsweg tussen boven- en benedenstad, de Oei Tiong Hamweg-Hoogenraadlaan Noord, was ongeschikt omdat ze te smal was en bovendien vanwege de vele bochten en kruisingen ongeschikt zou zijn als tracé voor een sneltram. Voor de wegen in de diverse wijken had hij ook weinig waardering. Ze vormden slechts een wirwar van straten en straatjes 'waar niemand voldoende nut van heeft en die bovendien de bouwkosten van de armste wijken ten zeerste zullen drukken'.[114] De hoofdwegen waren bovendien te gering in aantal en te smal waardoor ze, hoewel ze gelijktijdig en in onderling verband waren ontworpen, niet voldeden aan een cruciale eis van een modern stadplan dat 'de loop der groote verkeersaderen onmiddellijk blijkt, zoodat 'men' als het ware een natuurlijken drang gevoelt juist deze wegen te gaan'.[115]

Of Maclaine Ponts kritiek van invloed was op het besluit de uitbreidingsplannen te herzien is niet duidelijk. Duidelijk is echter wel dat Karsten in 1919 samen met Plates opvolger Rückert de plannen herzag teneinde met name de samenhang tussen de verschillende wijken en de verbinding tussen de nieuwe wijken en de bestaande stad te verbeteren.[116] Bovendien werden de plannen in overeenstemming gebracht met de meest recente inzichten over voorzieningen als afwatering, badgelegenheden en sportvelden en werden meer ruimten open gelaten zodat zonder al te veel moeite in de toekomst tegemoet gekomen kon worden aan actuele behoeften.[117] Een laatste maar ingrijpende wijziging tenslotte betrof de etnische indeling die aan de wijken ten grondslag lag. Aangezien in veel wijken verschillende etnische groepen samenleefden en volgens Karsten en Rückert deze vermenging op den duur alleen maar zou toenemen, stelden ze voor het principe van gescheiden etnische wijken te verlaten en in plaats daarvan maatschappelijke status als criterium bij de indeling en vormgeving van woonwijken te hanteren.[118] Door bouwblokken met overeenkomstige erfdiepte en bebouwing bij elkaar te groeperen zouden vanzelf wijken met een maatschappelijk min of meer homogene bevolking ontstaan.

Het gevolg van deze laatste wijziging was dat in de ontwerpen voor Peterongan en Pekoenden-Batan de oorspronkelijk scheiding met andere wijken minder nadrukkelijk werd, waardoor de verbinding tussen de plannen onderling en met de oostelijke uitbreidingsplannen Sompok en Oost natuurlijker en beter werd. Bovendien konden percelen enigszins worden vergroot, omdat niet langer rekening gehouden hoefde te worden met bepaalde etnische verhoudingen binnen een wijk. In het ontwerp voor Nieuw Tjandi betroffen de wijzigingen vooral verbeteringen aan het wegennet die nodig waren om de verbinding met andere uitbreidingswijken te optimaliseren en om fouten te corrigeren die waren ontstaan als gevolg van onnauwkeurigheden in de gebruikte terreinkaarten.[119]

Over de bebouwing van de uitbreidingsplannen waren de ontwerpen summier. Behalve een enkele aanduiding dat bebouwing aaneengesloten, 'Europees open', permanent of semi-permanent moest, werden er geen richtlijnen gegeven. Doorgaans werden de kampongwoningen volgens een vast model ontworpen door de Woningdienst. Uit hygiënische overwegingen werden alle kampongwoningen op een laag plintmuurtje van beton of steen geplaatst. De wanden bestonden uit een houten raamwerk dat bekleed was met gevlochten bamboe (*billik*). De daken waren met pannen gedekt, de vloeren betegeld met plavuizen. Sanitaire voorzieningen (wc, badkamer) werden niet in individuele woningen aangebracht maar als gemeenschappelijke voorzieningen uitgevoerd. Van een gemeenschappelijk blok maakten ongeveer zes huishoudens gebruik. Spoel-, was- en drinkwater in de kampongs was gratis. Teneinde

de huurprijs van de 5.000 nieuwe woningen gelijk te kunnen houden aan die van de oude woningen, stemde het gouvernement in met een krediet van 850.000 gulden tegen een rente van 5 procent.[120] De woningen die op de in erfpacht uitgegeven percelen in Nieuw Tjandi werden gebouwd, werden veelal door architecten ontworpen. Met de uitvoering van de uitbreidingsplannen werd rond 1919 begonnen.

Afb. 2.18-2.33

Bandoeng: nieuwe bestuurlijke residentie (1917)

De uitbreidingsplannen die gedurende het eerste decentralisatiedecennium werden ontworpen, voorzagen voornamelijk in woonwijken voor Europeanen. Aan inlandse woonwijken werd, op een enkel kleinschalig plan na, aanzienlijk minder aandacht besteed. Wat alle uitbreidingsplannen ontbeerden was werkgelegenheid: behalve een sporadische kerk, moskee of kruidenier voorzagen de wijken uitsluitend in woongelegenheid. Geheel afwijkend in dat opzicht was het uitbreidingsplan dat het in Batavia gevestigde Algemeen Ingenieurs- en Architecten Bureau (AIA) in de tweede helft van de jaren tien voor de gemeente Bandoeng ontwierp. Dit uitbreidingsplan omvatte nadrukkelijk wel werkgelegenheid. Sterker nog, het accommoderen van werkgelegenheid vormde de reden waarom het plan werd opgesteld.

Het was het voorstel van de directeur van het Departement van Gouvernementsbedrijven om in Bandoeng een gebouw te realiseren waarin alle her en der in Batavia gehuisveste bureaus van dit departement konden worden ondergebracht dat het idee van een nieuwe bestuurlijke residentie entameerde. Nadat de hoofdingenieur van de Staatsspoorwegen opmerkte dat een scheiding tussen het departement van Gouvernementsbedrijven en het Staatsspoor ongewenst was, stelde gouverneur-generaal mr J.P. graaf van Limburg Stirum eind 1916 voor om alle departementen die niet noodzakelijkerwijs in de warme, ongezonde kustplaats Batavia gevestigd hoefden te zijn naar het landinwaarts gelegen Bandoeng te verplaatsen.[121] Het was niet de eerste keer dat het idee opgeld deed Batavia als bestuurlijke residentie te verlaten. Op initiatief van gouverneur-generaal H.W. Daendels waren aan het begin van de negentiende eeuw enkele departementen van Batavia naar Weltevreden verplaatst en was in Buitenzorg een paleis voor de gouverneur-generaal gebouwd. Niet lang daarna, in 1821, stelde koning Willem I voor Bandoeng tot nieuwe bestuurlijke residentie van de archipel te ontwikkelen.[122] Een idee dat, behalve door het het militaire argument dat Bandoeng vanwege haar landinwaartse ligging beter te verdedigen was tegen buitenlandse aanvallen dan Batavia of Buitenzorg, mogelijk mede was ingegeven door de overweging dat Bandoeng relatief dicht bij Batavia lag, maar aanzienlijk koeler was en er bovendien ten noorden van de bestaande plaats een ruime hoeveelheid onbebouwde grond lag.

Het voorstel van Van Limburg Stirum versnelde de stedenbouwkundige ontwikkeling waartoe de gemeenteraad enkele jaren eerder een aanzet had gegeven toen hij in 1914 H. Heetjans, voormalig genie-kapitein van het Nederlandse leger en dat jaar benoemd tot directeur van Bandoengs Dienst Gemeentewerken, opdracht gegeven de uitbreiding van Bandoeng te bestuderen en een advies op te stellen over het te volgen grondbeleid in verband met de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van de stad. Het waren Heetjans aanbevelingen die het uitgangspunt vormden voor de ontwerpopdracht die AIA in 1917 verwierf.

Bandoeng, gelegen op circa 700 meter hoogte en aan de noord- en zuidzijde begrensd door een bergrug, was rond de eeuwwisseling een kleine provincieplaats. De stad was gelegen aan de onder gouverneur-generaal Daendels aangelegde Grote Postweg en de in 1894 geopende spoorverbinding met Batavia. Het enige dat Bandoeng onderscheidde van veel andere provincieplaatsen was dat de regent van de Preanger regentschappen er sinds 1860 resideerde en er een garnizoen gelegerd was. Overeenkomstig Heetjans' notitie ontwierp bureau AIA een uitbreidingsplan aan de noordzijde van de oostwest lopende spoorlijn en de parallel daaraan gelegen Grote Postweg. In tegenstelling tot de gronden in het zuidelijk deel van de gemeente, die slechts een geringe doorlaatbaarheid hadden, leende de bodemgesteldheid in dit deel van de gemeente zich uitstekend voor bebouwing.[123] Daarnaast was het terrein grotendeels onbebouwd, geschikt voor toekomstige uitbreidingen in noordelijke richting en geaccidenteerd – wat een stedenbouwkundig plan extra karakter zou verlenen. Het Noordelijk Uitbreidingsplan en de bestaande stad werden met elkaar verbonden door twee aan weerszijden van de noordzuid stromende rivier Tjikapoendoeng gelegen bestaande wegen, die tot hoofdwegen werden omgevormd, de Dagoweg en de Lembangweg. Ten oosten van de Dagoweg en ten noorden van de militaire wijk situeerde AIA

de toekomstige wijk voor departementen en ambtswoningen. De bestaande militaire wijk die tussen het Noordelijk uitbreidingsplan en de spoorbaan lag, werd in noordoostelijke richting uitgebreid met kleinschalige, eenvoudige woonwijken. Tussen de Dagoweg en de linker rivieroever projecteerde AIA de nog op te richten Indische Technische Hoogeschool (ITH). Ten westen van de Lembangweg werden de bestaande werkplaatsen van de staatsspoorwegen gehandhaafd. De rest van het terrein werd gereserveerd voor industriële ontwikkelingen. In het noordwesten projecteerde AIA sportvelden, een ziekenhuis en het Instituut Pasteur. Aan de zuidzijde van de gemeente projecteerde AIA een spoorlijn die, aftakkend van de bestaande spoorlijn aan de westzijde van het bestaande station, met een boog naar een nieuw te bouwen station ten noorden van het paardenraceterrein zou leiden. Vandaar zou de spoorlijn verder oostwaarts, richting de volkswijk Kareës worden aangelegd.

Het uitbreidingsplan dat AIA voor Bandoeng Noord ontwierp, was een monumentaal ontwerp waarbij ze de leegte en accidentatie van het terrein optimaal benutte. Met name de schaal waarop de departementswijk werd aangelegd en twee grote assen getuigen daarvan: een brede laan die zich vanaf een centraal 'plein' oriënteerde op de in het noorden gelegen vulkaan Tangkoebanprahoe, en de loodrecht daarop geprojecteerde as naar de entree van de campus van de ITH. In de nieuwe plattegrond van Bandoeng lagen het gemeentehuis, de rooms-katholieke en de protestante kerk ongeveer in het midden van de gemeente. Ze vormden als het ware de Europese tegenhanger van het oorspronkelijke centrum, de alun-alun met de daaraan gevestigde vertegenwoordigers van de inheemse bestuurlijke, wetgevende en religieuze macht. De situering van de woonwijken volgde deze indeling: Europeanen woonden en werkten in het noordelijk deel van de stad, inlanders en andere Aziaten overwegend in het zuidelijk deel. Een indeling die vanwege het aanzienlijke verloop van Bandoeng van noord naar zuid, er toe leidde dat Europese inwoners beduidend minder last hadden van overstromingen dan de overige inwoners van de stad.

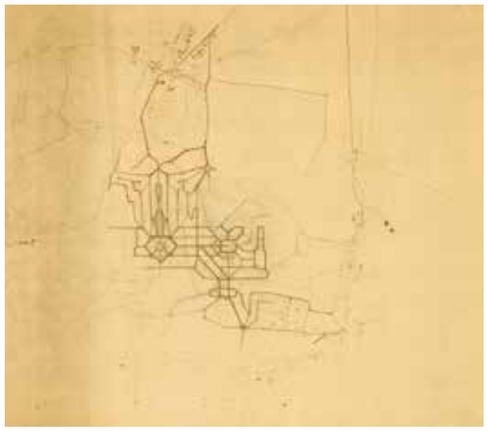
Nadat de gemeenteraad in 1918 het AIA-plan had vastgesteld, werd onmiddellijk begonnen met de uitvoering. Een belangrijke rol was daarbij weggelegd voor het in 1916 opgerichte Gemeentelijk Grondbedrijf, de dienst die verantwoordelijk was voor de aanleg van wegen en leidingen, de verwerving en het bouwrijp maken van grond en de uitgifte en exploitatie van grond. Financieel spon de gemeente garen bij deze combinatie van werkzaamheden. Door de regie te voeren over aan- en verkoop van grond was het grondbedrijf, dat overigens geen winst mocht maken, in staat geld dat nodig was voor stadsuitbreiding via grondtransacties en niet via belastingen te genereren. Hoe het Noordelijk Uitbreidingsplan werd gerealiseerd, illustreren twee prospecti over de uitgifte van gronden die het Grondbedrijf in 1923 en 1931 publiceerde.[124]

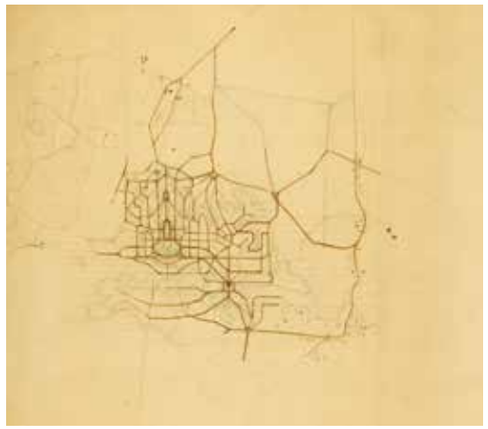
Het AIA-plan was verdeeld in elf wijken die overeenkomstig hun functie bebouwd werden met inlandse woningen, villa's, openbare gebouwen, onderwijs- en onderzoeksinstellingen en gebouwen voor handel, industrie, landbouw en recreatie. Het aantal woningen, de dichtheid per woning en de oppervlakte per kavel verschilden per wijk.[125] Aangezien het realiseren van een groots en esthetisch stadsbeeld een belangrijk uitgangspunt was, werden langs de hoofdwegen zoveel mogelijk vrijstaande villa's en representatieve gebouwen gesitueerd. De minder prestigieuze bebouwing werd langs de overige wegen gesitueerd. Uit het financiële overzicht in de brochure uit 1931 blijkt dat het Grondbedrijf tussen 1918 en 1931 4,75 miljoen gulden besteedde aan de afkoop van overwegend inlandse grondrechten, 3,85 miljoen gulden investeerde in de aanleg van wegen en leidingen, en bouwgrond verkocht ter waarde van 8 miljoen gulden.[126] Van de aangekochte gronden resteerde in 1931 nog 350 hectare, waarvan 80 hectare bouwrijp was.

Uit de brochure blijkt ook dat het oorspronkelijke uitbreidingsplan enkele ingrijpende wijzigingen onderging. Wijzigingen die mede het gevolg waren van de economische malaise waarmee Nederlands-Indië begin jaren twintig kampte en de beslissing van mr D. Fock, Van Limburg Stirums opvolger in 1921, om de bouw van een nieuwe residentie minder prioriteit te verlenen. De meest in het oog springende veranderingen betreffen de departements- en ITH-wijk en hun onderlinge samenhang. Hoewel de centrale noordzuid-as en de zuidelijke oostwest-as in de departementswijk gehandhaafd bleef, werden het stratenpatroon, de situering en de hoeveelheid gebouwen ingrijpend herzien. De meest in het oog springende verandering was dat het rechthoekige plein en de daarop aansluitende oostwest-as die dit

plein verbond met de ITH-campus kwam te vervallen. Doordat bovendien de entree van de campus van de oost- naar de zuidzijde werd verplaatst, werd de directe verbinding tussen de departements- en de ITH-wijk verbroken. In het zuiden van de gemeente werd van de bouw van een tweede station en de aanleg van een extra spoorlijn afgezien. Aan de functies die AIA aan de diverse wijken had toebedeeld werd evenwel niet getornd. Zo behield de noordoostelijke wijk haar Europees bestuurlijke karakter, bleef het deel noordoostelijk van de stad medisch en de daartussen gelegen wijk academisch. In het zuiden was het oostelijk deel bestemd voor militaire-, het westelijk deel voor industriële- en de daartussen gelegen wijk voor handel en inheemse bestuurlijke aangelegenheden.

Ondanks de voortvarendheid waarmee de gemeenteraad van Bandoeng de uitvoering van het Noordelijk Uitbreidingsplan ter hand nam, stagneerde de overbrenging van de departementen al na enkele jaren. Behalve de Dienst van de Post en Telegrafie en het departement van Gouvernementsbedrijven vestigden zich geen gouvernementele instellingen meer in Bandoeng. Pogingen die de gemeenteraad van Bandoeng in 1927 en 1938 deed om het uitbreidingsplan in aanzienlijk soberder vorm alsnog te voltooien, werden weliswaar door het gouvernement goedkeurend bejegend, maar bleven vanwege economische en politieke ontwikkelingen onuitgevoerd.[127] Dat Bandoeng nimmer de nieuwe bestuurlijke residentie van Nederlands-Indië werd, deed niet af aan het feit dat ze zich dankzij het voornemen van gouverneur-generaal Van Limburg Stirum in hoog tempo ontwikkelde: minder dan tien jaar nadat de gouverneur-generaal zijn idee presenteerde, was Bandoeng niet langer het slaperige provinciestadje van weleer maar een stad van grootstedelijke Westerse allure, het 'Parijs van Java'.

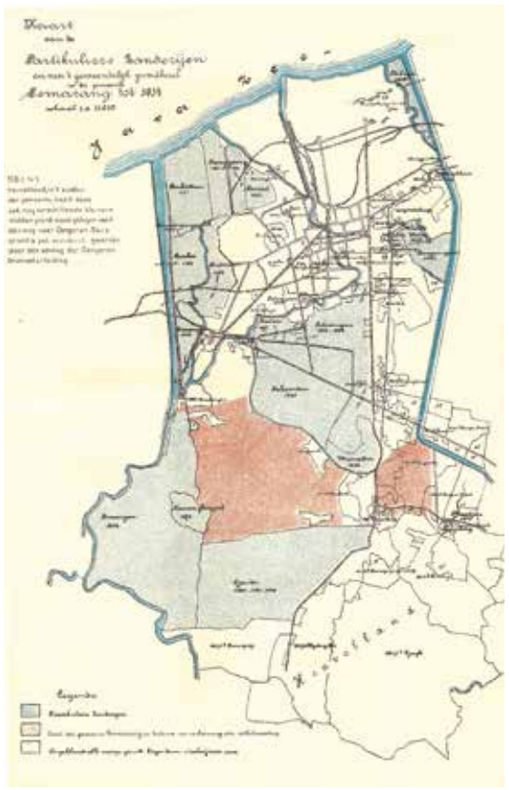




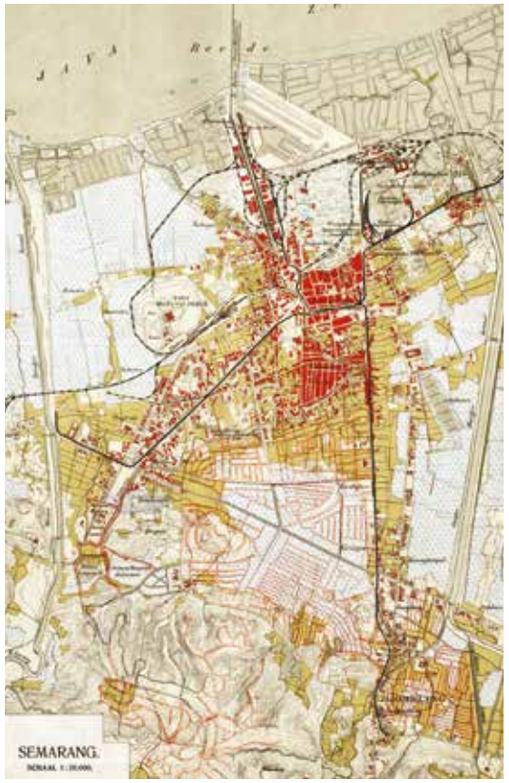
2.1 • Semarang: voorontwerpen stadsuitbreiding (ca 1907) • Ontwerp: K.P.C. de Bazel

2.2 • Semarang: blauwdruk stadsuitbreiding (november 1907) • Ontwerp: K.P.C. de Bazel

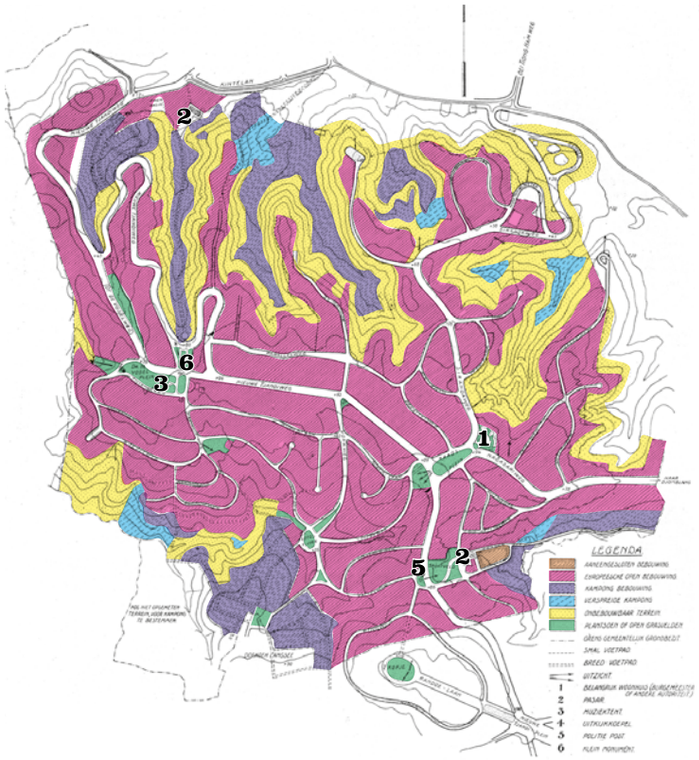
2.3 • Semarang: schema hoofdverkeerswegen stadsuitbreiding (december 1907) • Ontwerp: K.P.C. de Bazel • Schaal: 1:10.000



2.4 • Semarang: verhoudingen grondeigendom (1914) • Schaal: 1:51.000



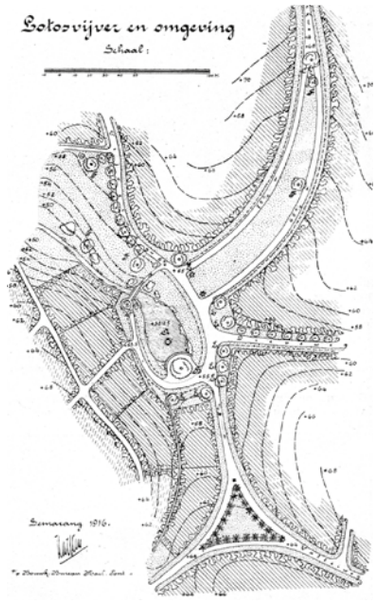
2.5 • Semarang: stadsplattegrond met indicatie van de uitbreidingsplannen (1916) • Ontwerp: Bouwkundig Bureau Maclaine Pont/ir H.Th. Karsten i.s.m. Dienst Gemeentewerken/ir A. Plate • Schaal: 1:20.000

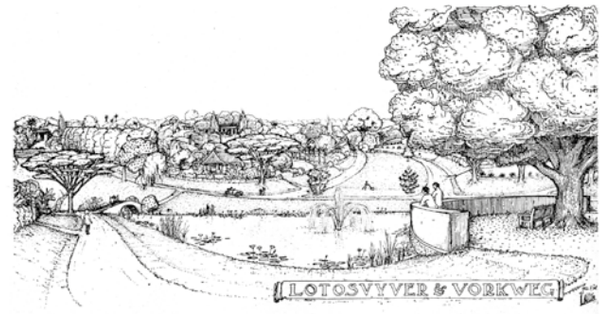


2.6 • Semarang: bebouwingsplan Nieuw Tjandi (1916) • Ontwerp: ir H.Th. Karsten i.s.m. Dienst Gemeentewerken/ir A. Plate • Schaal: 1:12.000

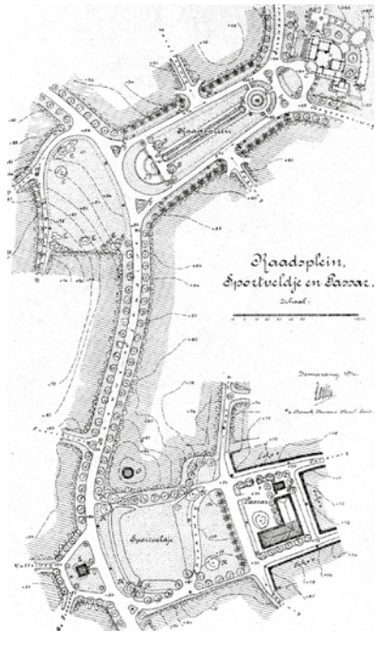
2.7 • Semarang: bebouwing Nieuw Tjandi (ca. 1920) • Ontwerp: ir H.Th. Karsten i.s.m. Dienst Gemeentewerken

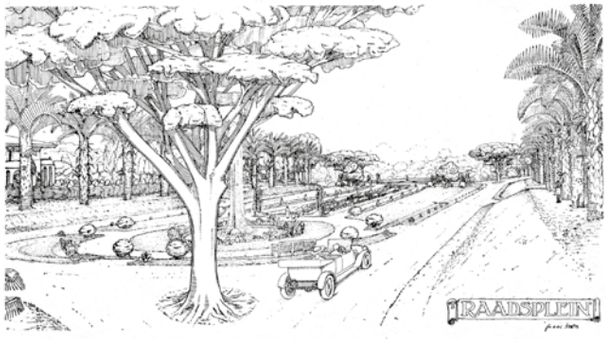
2.8 • Semarang: ontwerp Dr De Vogelplein en omgeving, Nieuw Tjandi (1916) • Midden: trapaanleg en monumentje vanaf het Nieuwe Tjandiplein naar Dr De Vogelweg • Rechts: Dr De Vogelplein vanuit de uitkijkkoepel in oostelijke richting • Ontwerp: Bouwkundig Bureau Maclaine Pont/ir H.Th. Karsten





2.9 • Semarang: ontwerp Lotusvijver en omgeving, Nieuw Tjandi (1916) • Rechts: Lotusvijver en Vorkweg in noordoostelijke richting • Ontwerp: Bouwkundig Bureau Maclaine Pont/ir H.Th. Karsten

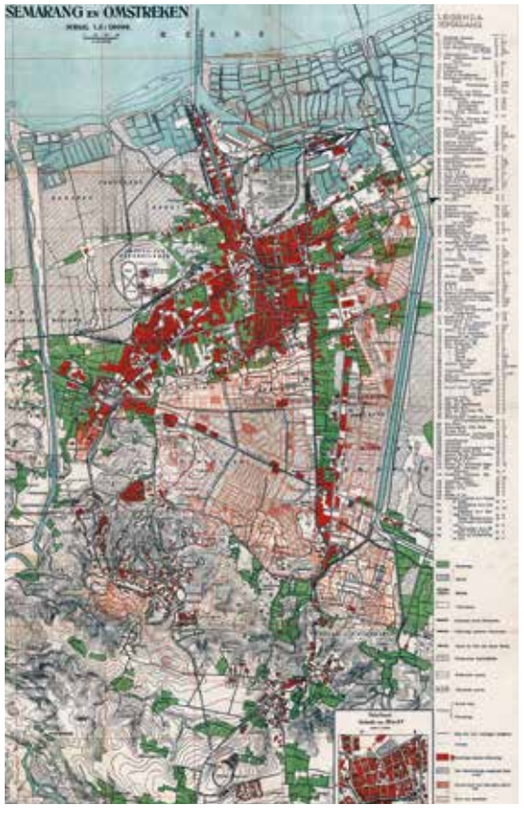




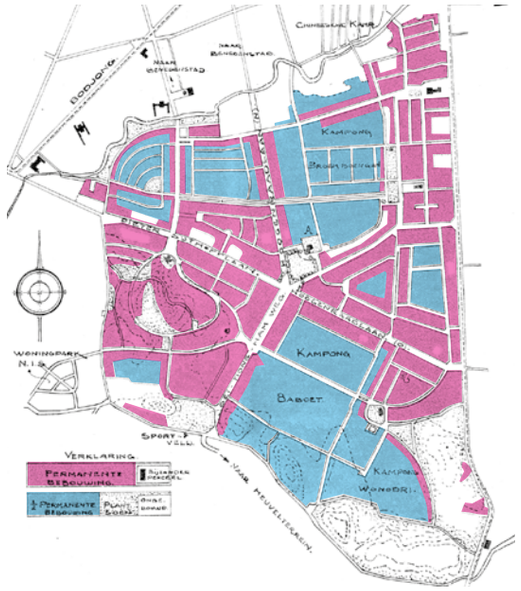
2.10 • Semarang: ontwerp Raadsplein, Nieuw Tjandi (1916) • Rechts: Raadsplein in westelijke richting • Ontwerp: Bouwkundig Bureau Maclaine Pont/ir H.Th. Karsten

2.11 • Semarang: Raadsplein, Nieuw Tjandi (ca 1930)

2.12 • Semarang: globaal schetsontwerp voor verkeersverbindingen tussen bestaande stad en uitbreidingsplan Nieuw Tjandi (1918) • Ontwerp: ir H. Maclaine Pont • Schaal: 1: 30.000



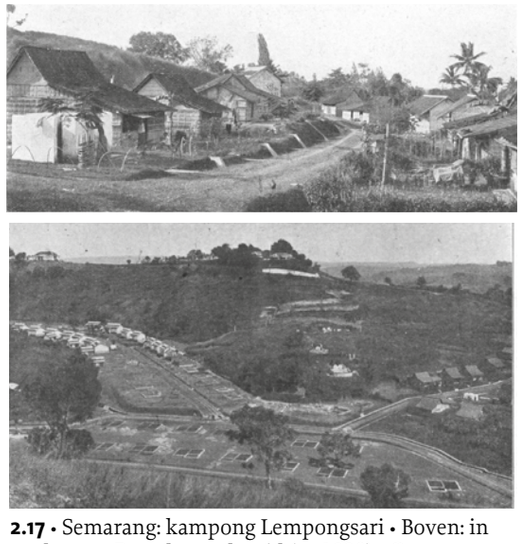
2.13 • Semarang: stadsplattegrond met aanduiding oorspronkelijke en aangevulde uitbreidingsplannen (1919) • Ontwerp: ir H.Th. Karsten i.s.m. Woningdienst Semarang/ir J.J.G.E. Rückert • Schaal: 1,5:20.000



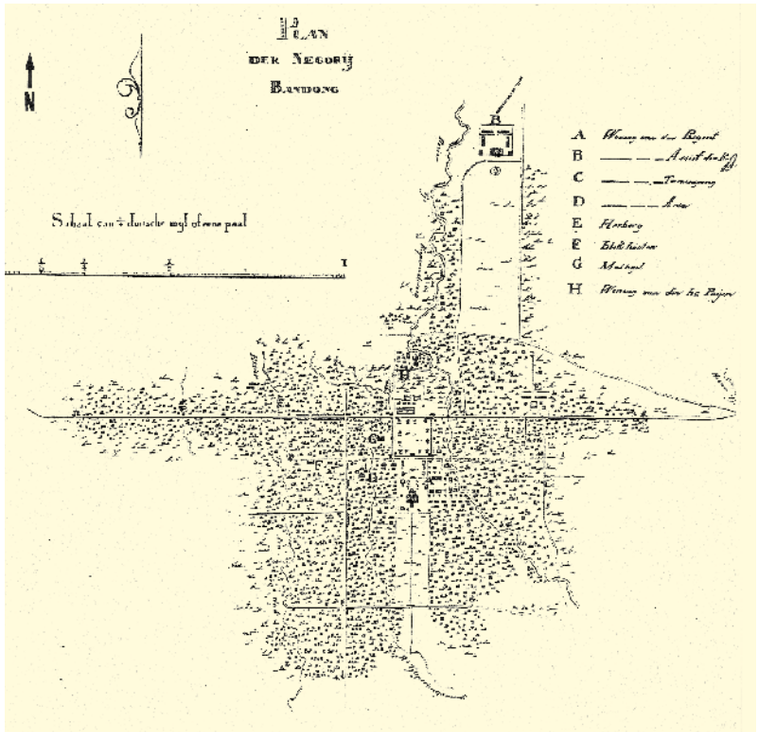
2.14 • Semarang: bebouwingsplan Peterongan en Pekoenden (1916) • Ontwerp: Bouwkundig Bureau Maclaine Pont/ir H.Th. Karsten • Schaal: 1:20.000

2.15 • Semarang: bebouwingsplannen (1919) • Boven: Peterongan en Oost • Onder: Pekoenden, Oost en Sompok • Ontwerp: Woningdienst Semarang/ir J.J.G.E. Rückert en ir H.Th. Karsten

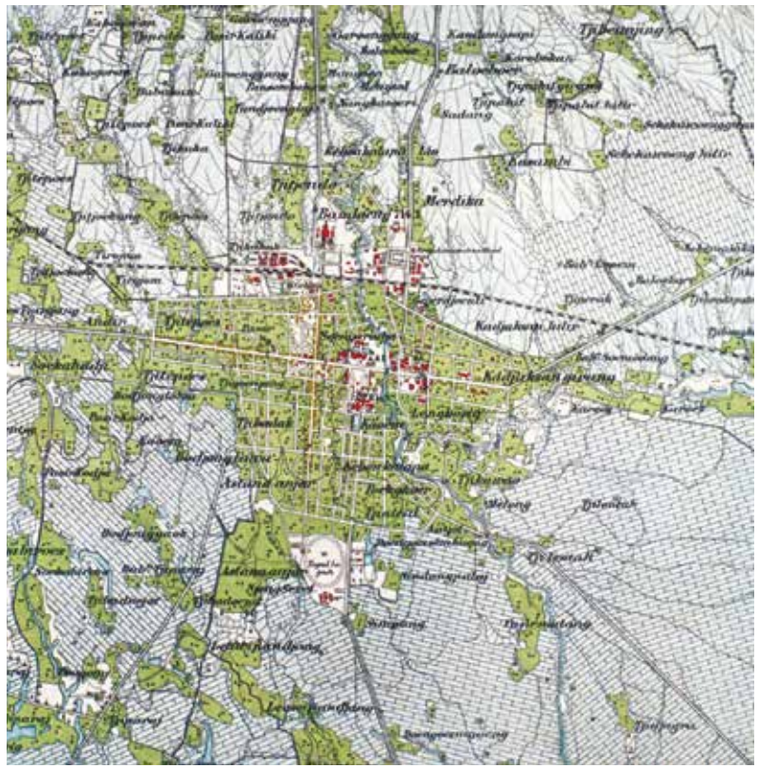
2.16 • Semarang: bebouwingsplan kampong Lempongsari (1924) • Ontwerp: Woningdienst Semarang • Schaal: 1:500



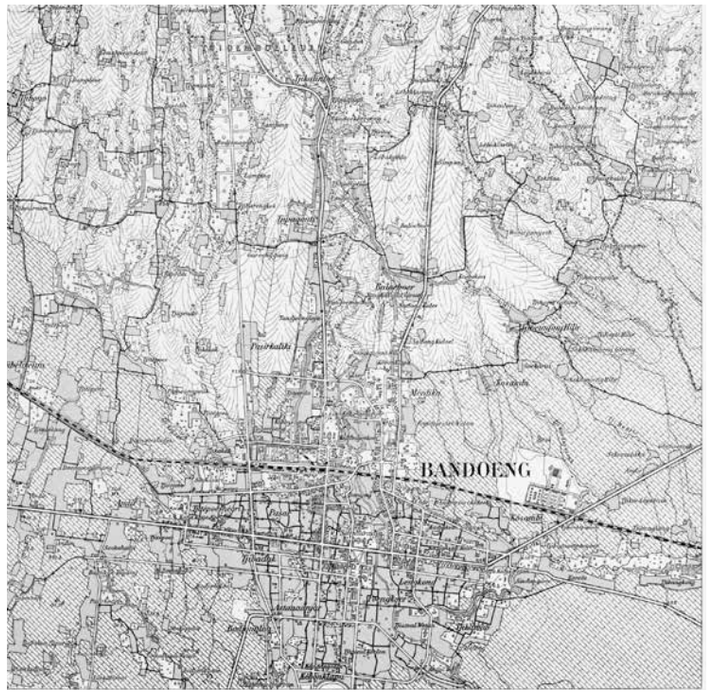
2.17 • Semarang: kampong Lempongsari • Boven: in aanbouw • Beneden: voltooid (ca 1920) • Ontwerp: Woningdienst Semarang



2.18 • Bandoeng: stadsplattegrond (1825) • Schaal: 1/4 Duitse mijl of 1 paal



2.19 • Bandoeng: stadsplattegrond (1882) • Schaal: 1:20.000

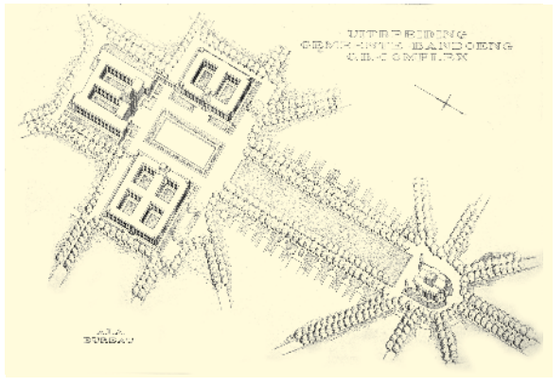


2.20 • Bandoeng: detail topografische kaart met stadsplattegrond (1905) • Schaal: 1:20.000

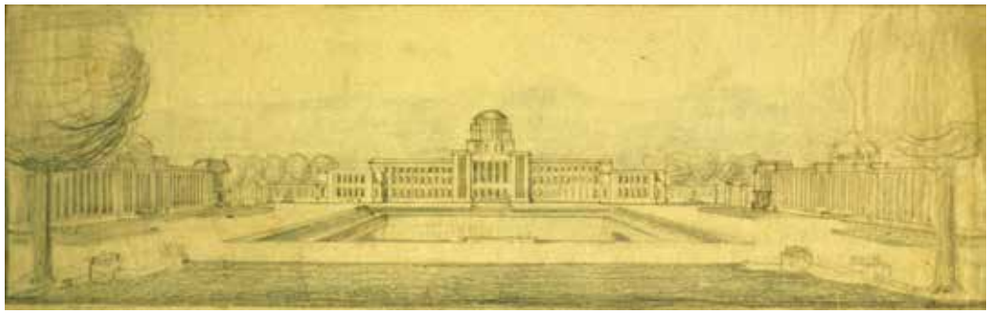
2.21 • Bandoeng: schetsontwerp Uitbreidingsplan Noord (1917) • Ontwerp: Algemeen Ingenieurs- en Architecten Bureau/ir F.J.L. Ghijsels • Schaal: 1:10.000

Legenda

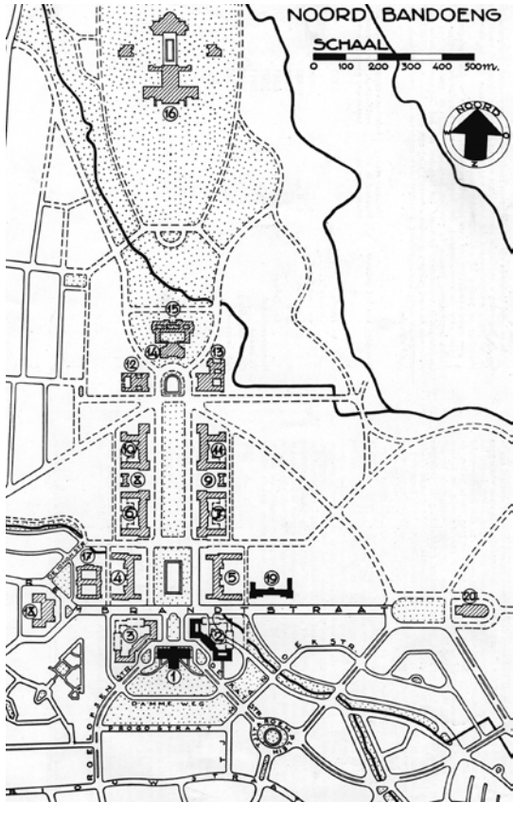
-----	Bestaande spoorlijn
- - - -	Nieuwe spoorlijn
S	School
K	Kerk
PK	Bestaande Prot. Kerk
TK	Roomsch-kath. Kerk
M	Missigit
R	Resident
L	Lyceum
TS	Techn-school
G	Gouverneur
PB	Proefstation Boschbouw
JB	Javasche Bank
LC	Leger commandant
DO	Departement v. Oorlog
HBS	Hoogere Burger School
re	Regent
SC	Sociëteit Concordia
HP	Preanger-hotel
HH	Hotel Homan
OG	Openbaar gebouw
SP.V	Sportveld
═══	bestaande wegen
═══	nieuwe wegen



2.22 • Bandoeng: isometrische ontwerptekening voor het complex van het departement van Gouvernements-bedrijven (1917) • Ontwerp: Algemeen Ingenieurs- en Architecten Bureau/ir F.J.L. Ghijsels



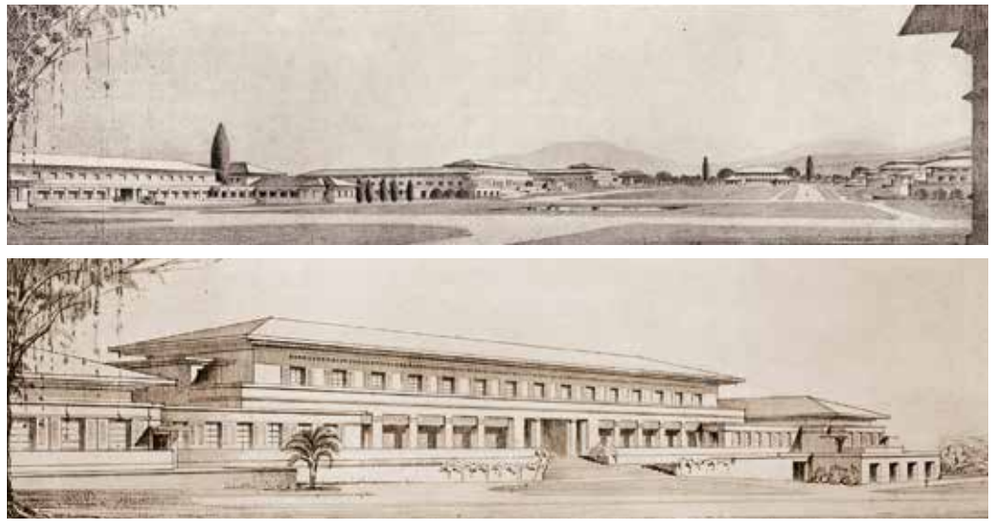
2.23 • Bandoeng: ontwerptekening voor het complex van het departement van Gouvernements-bedrijven (1917) • Ontwerp: Algemeen Ingenieurs- en Architecten Bureau/ir F.J.L. Ghijsels



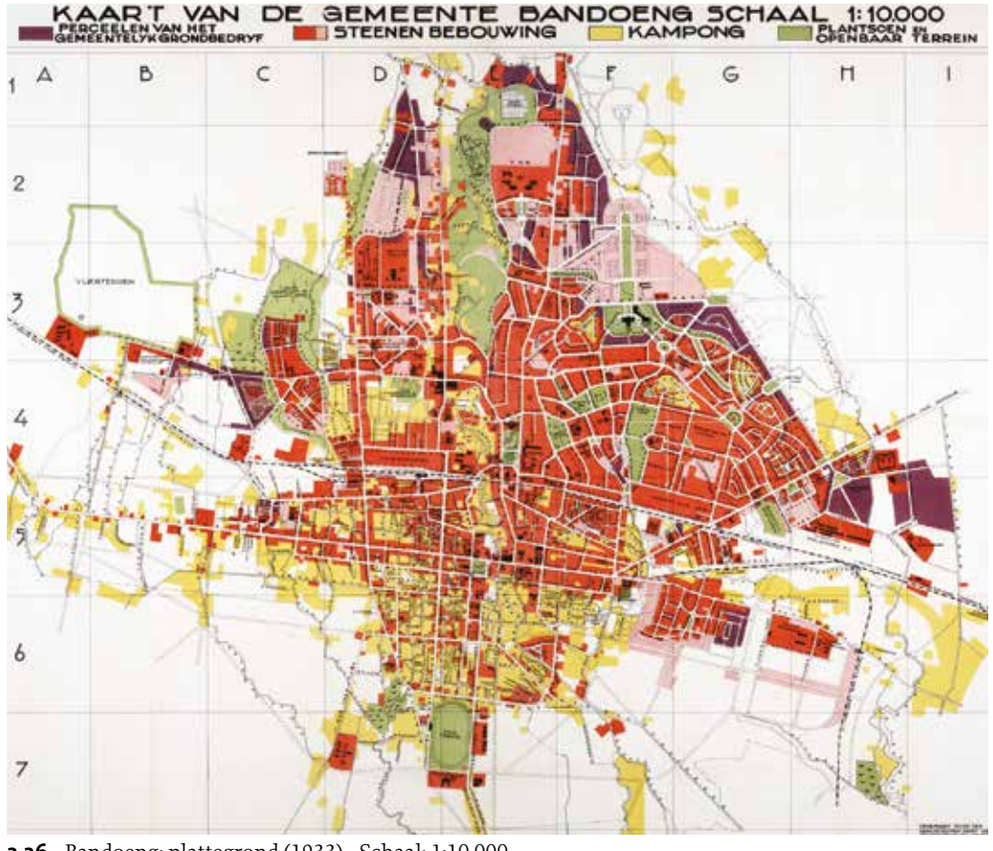
Legenda

1 Departement VenW
2 Hoofdbureau PTT
3 Uitbreiding departement VenW
4 Departement van Justitie
5 Departement van Onderwijs en Eeredienst
6 Departement van Financiën
7 Departement van Binnenlands Bestuur
8 Departement van Financiën
9 Departement van Economische Zaken
10 Departement van Financiën
11 Departement van Economische Zaken
12 Hooggerechtshof
13 Volksraad
14 Centrale Regeering
15 Algemeene Secretarie
16 Paleis v/d gouverneur-generaal
17 Openbaar gebouw
18 Openbaar gebouw
19 Geologisch Laboratorium
20 Openbaar gebouw

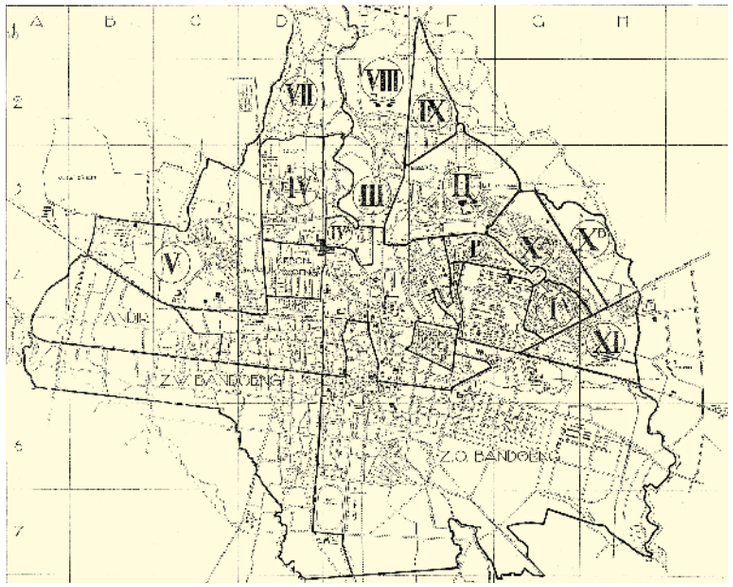
2.24 • Bandoeng: plattegrond herziene Departementenplan (1927) • Ontwerp: H. Heetjans en G. Hendriks



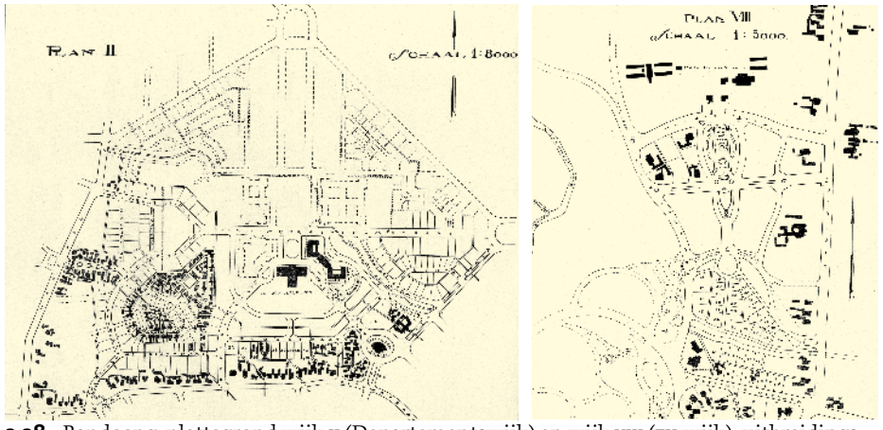
2.25 • Bandoeng: ontwerpen herzien Departementenplan (1927 en 1938) • Boven: perspectief • Beneden: ontwerp departementsgebouw • Ontwerp: H. Heetjans en G. Hendriks



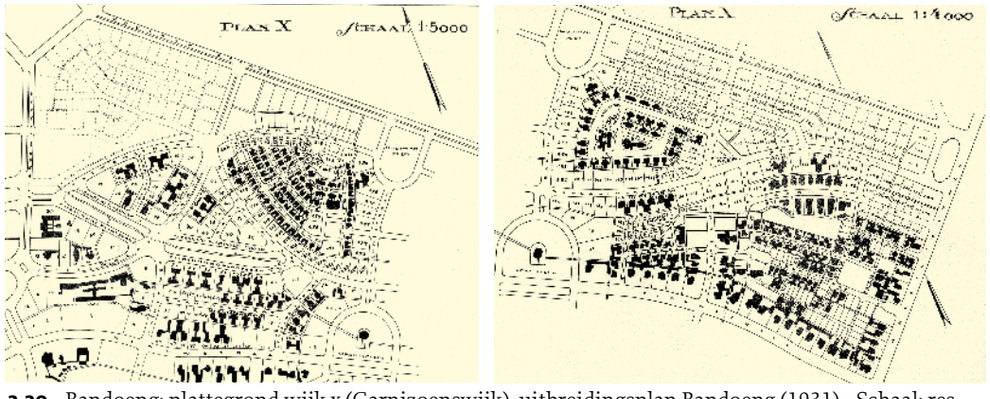
2.26 • Bandoeng: plattegrond (1933) • Schaal: 1:10.000



2.27 • Bandoeng: stadsplattegrond met aanduiding van de elf wijken in uitbreidingsplan Bandoeng Noord (1931)



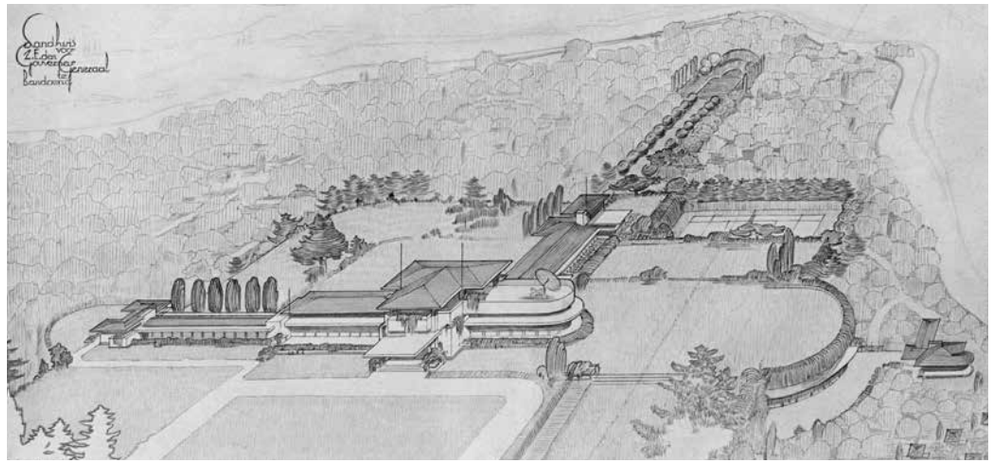
2.28 • Bandoeng: plattegrond wijk II (Departementswijk) en wijk VIII (TH-wijk), uitbreidingsplan Bandoeng Noord (1931) • Schaal: respectievelijk 1: 8.000 en 1:3.000



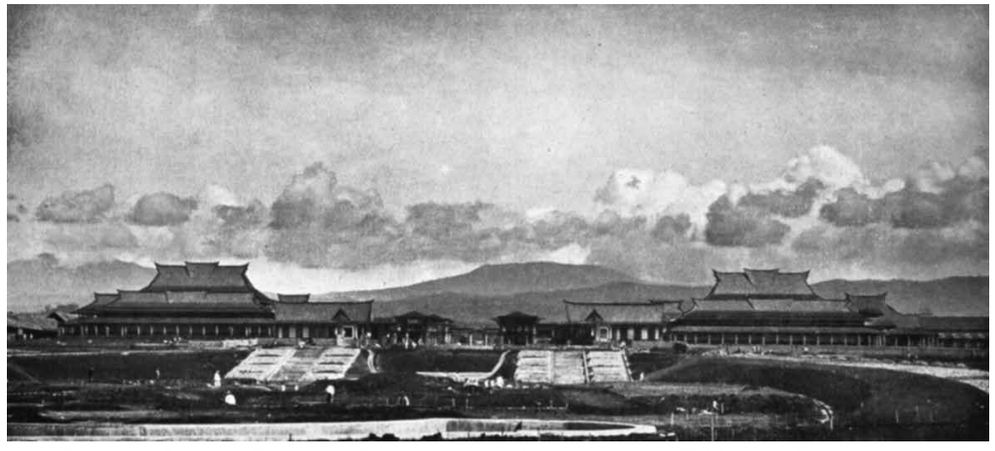
2.29 • Bandoeng: plattegrond wijk X (Garnizoenswijk), uitbreidingsplan Bandoeng (1931) • Schaal: respectievelijk 1:5.000 en 1:4.000

2.30 • Bandoeng: Departementswijk (ca 1920) • Opname in zuidelijke richting

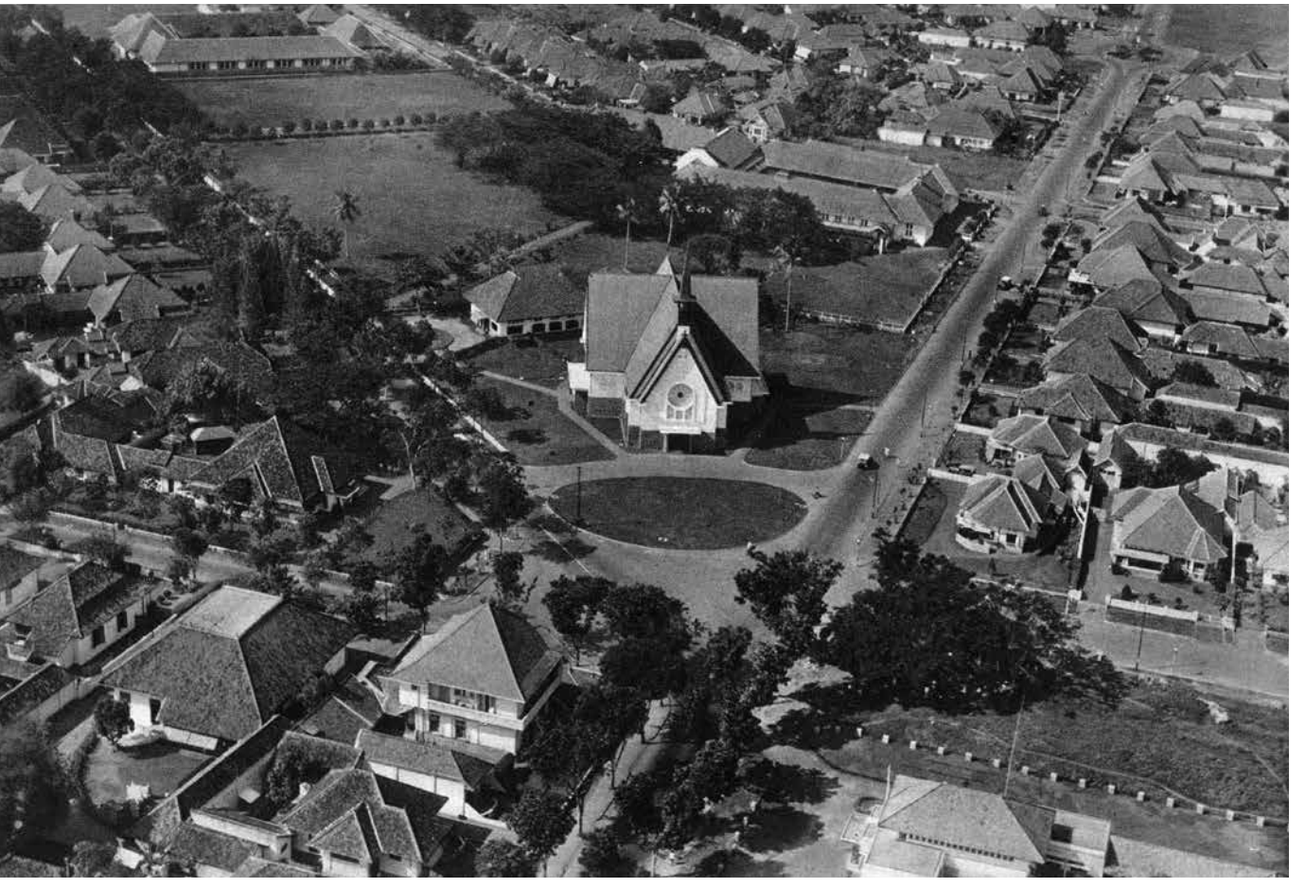
2.31 • Bandoeng: complex van het departement van Gouvernementsbedrijven (ca 1925) • Opname in zuidwestelijke richting



2.32 • Bandoeng: perspectieftekening voor het landhuis voor de gouverneur-generaal (1938)



2.33 • Bandoeng: Indische Technische Hoogeschool (1920) • Ontwerp: ir H. Maclaine Pont • Opname in noordelijke richting



3 Begin van een systematische stedenbouw

‘Het is opvallend hoe verschillend de toestanden zijn in de onderscheiden deelen der zelfde stad.’[128]

D.J.A. Westerveld, gemeenteraadslid Semarang

Het woningvraagstuk

Een urgente opgave die het gouvernement aan de gemeenten delegeerde was de bouw van woningen. Met het woningbestand was in vrijwel alle gemeenten zowel kwalitatief als kwantitatief vrijwel alles mis. Het probleem was echter dat gemeenten vanwege het alsmaar stijgende aantal inwoners, hun beperkte financiële en bestuurlijke middelen en het ontbreken van bouwgrond nauwelijks iets konden veranderen. Deze toestand had tot gevolg dat allereerst inlanders maar in toenemende mate ook Europeanen, zich genoodzaakt zagen hun intrek te nemen in woningen en wijken die niet aan enig bouw- of hygiënisch voorschrift voldeden. Waar Europeanen aanvankelijk nog hun intrek konden nemen in kleinere woningen, een hotel of een paviljoen op het achtererf van een grotere woning, raakten ook deze mogelijkheden na enige jaren uitgeput. In Batavia, Semarang en Soerabaja bestond in 1915 een aanzienlijk deel van de kampongbevolking uit niet-inlanders.[129]

Een wezenlijk probleem voor een gemeenteraad die het woningvraagstuk wilde aanpakken was dat statistisch materiaal over aantallen woningen, hun conditie en bewoningsdichtheid ontbrak. Teneinde toch enigszins een beeld van aard en omvang van de vraag naar woningen te krijgen, onderzocht het Semarangse gemeenteraadslid D.J.A. Westerveld daarom in 1910 en 1914 de woon- en leefomstandigheden in Indische steden in het algemeen en onder de inheemse bevolking in het bijzonder.[130] Hoewel Westerveld zich grotendeels baseerde op de omstandigheden in Semarang, waren zijn conclusies ook relevant voor andere steden.

Ten aanzien van het woningvraagstuk constateerde Westerveld dat met name de gemeenteraad Semarang, evenals die van Batavia en Soerabaja, zich op constructieve wijze van hun bestuurlijke taak kweten. Hij constateerde echter ook dat het rentabiliteitsprincipe, het principe dat gemeenten geen financieel verlies mochten lijden, met het oog op het woningvraagstuk een weinig reële richtsnoer was: daarvoor was de woningnood te hoog en waren de inkomsten van een groot deel van de inwoners te klein. De urgentie van het vraagstuk vorderde volgens Westerveld dat het rentabiliteitsprincipe uit humanitaire overwegingen tijdelijk werd losgelaten, de bouw van duurdere woningen aan particuliere op winst gerichte bouwondernemingen werd overgelaten en gemeenten uitsluitend de bouw van de goedkoopste maar tevens minst rendabele woningen voor hun rekening zouden nemen.

De incidentele ingrepen en de vigerende lokale bouwverboden en -verordeningen waren daartoe volkomen ontoereikend. Werken aan de hand van een uitbreidingsplan was daartoe een eerste stap, omdat op basis van een plan voorkomen werd dat stelselloos door elkaar gebouwd werd en dat inlanders zonder meer van hun grond verdreven werden.[131] Dat laatste was overigens een gang van zaken waaraan niet alleen de Europeanen schuldig waren: het kwam ook regelmatig voor dat Javanen ten koste van de inlandse bevolking woningen bouwden en deze aan Europeanen verhuurden. Aan deze praktijk zou een eind komen als gemeenten de bestemming van grond in een stedenbouwkundig plan zouden vastleggen en bouwers uitsluitend op basis van dat plan grond in eigendom konden krijgen.

Over de middelen die Indische gemeenten ter beschikking stonden in de strijd tegen de woningnood merkte Westerveld op dat deze pover afstaken bij bijvoorbeeld de omstandigheden in Singapore, Manilla op de Filippijnen en Calcutta in India. In de strijd tegen de woningnood stond Indische gemeentebestuurders, anders dan hun buitenlandse collega’s, slechts de Pestgevaarordonnantie ter beschikking.

Deze in 1904 van kracht geworden ordonnantie gaf gemeenten het recht om, wanneer een geneeskundige oordeelde dat een gebouw gevaar voor besmetting met pest opleverde, een gebouw te verbeteren of af te breken. Voor het overige ontbeerden de gemeenten iedere juridische maatregel om in te grijpen in hygiënisch, architectonisch of stedenbouwkundig onacceptabele situaties. De Pestgevaarordonnantie, 'het eenige stukje woningwet, dat wij in Nederlandsch-Indië hebben', diende volgens Westerveld dan ook te worden gecomplementeerd met een Onteigeningswet of een algemene Woningwet.[132]

Voorstellen voor een Indische Woningwet

Westervelds voorstel voor de invoering van een Woningwet was niet nieuw. Al in 1906 had de gemeenteraad waarvan hij lid was de regeringscommissaris verzocht om, in navolging van de werkwijze in Nederland, ook in Nederlands-Indië een Woningwet in te voeren.[133] De belangrijkste aanleiding voor het invoeren van een dergelijke wet was de structurerende werking die daarvan zou kunnen uitgaan.[134] De regeringscommissaris, die geenszins overtuigd was van het feit dat een Woningwet meer kon bewerkstelligen dan lokale verordeningen, wees dit verzoek faliekant af.[135] Hoewel ook de volgende regeringscommissaris, een functie die inmiddels adviseur voor de decentralisatie heette, van mening was dat een Woningwet geen garantie bood voor een afdoende aanpak van het woningvraagstuk, gaf hij zijn ambtenaren in 1913 wel opdracht een ontwerp voor een Woningordonnantie op te stellen. De concepttekst voor deze ordonnantie was in 1916 gereed maar werd niet vastgesteld.

Ook onder de nieuwe adviseur voor de decentralisatie die in 1917 aantrad, kwam het om diverse redenen niet tot invoering van een Woningwet. De belangrijkste reden was dat de adviseur niet overtuigd was dat een Woningwet daadwerkelijk tot oplossing van het woningvraagstuk zou bijdragen, temeer omdat hij meende dat het woningvraagstuk hoofdzakelijk werd veroorzaakt door stedenbouwkundige tekortkomingen. Deze visie leidde ertoe dat hij meer heil verwachtte van een consequent stedenbouwkundig beleid waarvan het woningvraagstuk onderdeel was, dan van een Woningwet waarin het woningvraagstuk als een geïsoleerd onderwerp werd geregeld.

Een ander argument tegen invoering van een Woningwet vond de adviseur de bestuurlijke verschillen tussen Nederland en Nederlands-Indië. In Nederlands-Indië besloegen de gemeenten, in 1917 in totaal 23, immers slechts een fractie van het gehele oppervlak van de archipel. In Nederland daarentegen was het gehele grondgebied verdeeld in gemeenten. Bovendien was in de Nederlandse Gemeentewet, anders dan in Nederlands-Indië, bepaald dat openbare gezondheid een taak was van de gemeente. Om ook in Nederlands-Indië op gemeentelijke niveau enige controle op de volksgezondheid te kunnen uitoefenen, was recent een voorstel ingediend om deze controle op te dragen aan een aan de gemeenteraad gesubordineerde commissie. Mocht dit voorstel aangenomen worden en daarnaast een landelijke Woningwet van kracht worden, dan betekende dit dat er doublures zouden optreden. Een laatste argument tegen invoering van een Woningwet tenslotte, was volgens de adviseur dat het meest effectieve element van de Nederlandse Woningwet, het recht tot onbewoonbaarverklaring, vanwege de volkomen ontoereikende woningvoorraad voorlopig toch niet in Nederlands-Indië kon worden toegepast, eenvoudig omdat een slechte woning ondanks alles doorgaans nog steeds te prefereren was boven geen woning.

De adviseur stond niet alleen in zijn scepsis over de zegeningen van een Woningwet. Een veelgebruikt argument tegen invoering van een dergelijke wet was dat het gemeenten zou dwingen te doen 'wat ze feitelijk graag wenschen te doen en uit eigen beweging reeds bezig zijn te doen' maar om uiteenlopende redenen niet konden doen.[136] Een tweede tegenargument was dat een landelijke wet niet strookte met de decentralisatiegedachte. Een landelijke wet leidde immers onvermijdelijk tot overheidsbemoeienis met gemeentelijke aangelegenheden omdat 'bij de behandeling van 's Lands budget, het gemeentelijk budget eveneens besproken zal worden en de gemeenten zich inmenging in hunne zaken zullen moeten laten welgevallen door hetzelfde gezag dat de eigenlijke schuld draagt voor de misstanden op woninggebied, die de gemeenten nu met zooveel moeite en opofferingen bestrijden'.[137] Een derde argument tegen invoering van een Woningwet betrof de kwestie van het toezicht op naleving van de wet door het departement van BOW, een voorwaarde waaraan wegens een chronisch tekort aan personeel op het departement nauwelijks iets terecht kon komen. Een vierde, tamelijk cynisch tegenargument

hing samen met de constatering dat een Woningwet geen invloed had op de bouwproductie. In Nederland, waar wel een Woningwet van kracht was, was de woningnood immers nog lang niet opgelost en duurden de wantoestanden voort.

Aangezien de nadelen verbonden aan invoering van een Woningwet de voordelen ruimschoots overtroffen, werd ook in 1917 de concepttekst voor een Woningordonnantie niet ter goedkeuring aan het gouvernement voorgelegd.[138] In plaats daarvan werden, omdat de adviseur voor de decentralisatie dit even effectief achtte, twee artikelen van het Regeringsreglement uitgebreid. Artikel 71, dat over de bestuurlijke invloedssfeer en de taken van inlandse gemeenten handelde, werd zodanig gewijzigd dat gemeenten in staat waren om middels een ordonnantie de desa-autonomie op te heffen.[139] Artikel 77, dat betrekking had op het betalen van schadeloosstelling ingeval van onteigening van grond, werd zo aangepast dat voor onteigening niet langer een ordonnantie nodig was maar een voorafgaande verklaring volstond.[140] Deze aanvullingen stelden gemeenten in staat integraal stedenbouwkundige uitbreidings- en verbeteringsplannen uit te voeren, wat invoering van een afzonderlijke Woningwet overbodig maakte.[141] Aldus verdween het idee voor invoering van een Woningwet ten tweede male in een la.

De derde en laatste poging om alsnog een Woningwet in te voeren ondernam ir L.J.M. Feber. Feber, werkzaam bij de Dienst Havenwerken in Soerabaja en voordien op het departement van BOW, werd zowel in 1920 als in 1925 door het gouvernement gevraagd te adviseren over het volkshuisvestingsvraagstuk. Uitgaande van de inmiddels algemeen erkende samenhang tussen volkshuisvesting en stadsuitbreiding en de gedachte dat continuïteit een onverbiddelijke voorwaarde was voor een afdoende aanpak van het woningvraagstuk, schreef Feber in 1927 dat een Woningwet daarvoor inderdaad het zo node ontbrekende wettelijke kader kon scheppen.[142] Een optimaal stedenbouwkundig plan kon immers niet tot stand komen als behalve allerhande infrastructurele zaken niet ook de woningbouw gereguleerd was.[143] Hoewel hij een Woningwet eigenlijk een belemmering vond voor de natuurlijke ontwikkeling van het volkshuisvestingsvraagstuk, voegde Feber derhalve een concept voor zo'n ordonnantie aan zijn advies toe.[144]

Analoog aan de Nederlandse Woningwet, maar aangepast aan lokale omstandigheden, nam Feber in zijn concept twee bepalingen van stedenbouwkundige aard op. De eerste bepaling luidde dat het gouvernement gemeenten met meer dan 50.000 inwoners – waar de woningsituatie doorgaans het meest te wensen over liet – kon sommeren een uitbreidingsplan op te stellen. Een bepaling die duidelijk was afgeleid van de bepaling in de Nederlandse Woningwet die stipuleerde dat steden met meer dan 10.000 inwoners de loop van nieuwe straten, pleinen en grachten in uitbreidingsplannen moesten vastleggen. Het tweede aspect dat Feber baseerde op de Nederlandse Woningwet was de bepaling dat een uitbreidingsplan een bestemmingsplan was, een bepaling die overeenkwam met een bij de wijziging van 1921 in de Nederlandse Woningwet opgenomen voorschrift dat vastlegde dat behalve infrastructurele onderdelen ook de bestemming van het gemeentelijk grondgebied in een uitbreidingsplan moest worden aangeven.

Febers concepttekst werd evenmin als die van zijn voorgangers vastgesteld. Ofschoon de argumenten daarvoor niet te traceren zijn, staat wel vast dat nadat Feber zijn voorstel indiende de invoering van een Woningwet nimmer meer ter sprake kwam. Ongetwijfeld een ontwikkeling die samenhing met de stroomversnelling waarin stedenbouw in 1926 terecht was gekomen.

Gemeentelijke versus particuliere woningbouw

Zonder inzicht in de aard van het woningvraagstuk, aanvullende financiële en juridische steun en juridisch kader was het nageoeg onmogelijk voor gemeenten om het woningvraagstuk aan te pakken. Eén van de eerste lokale bestuurders die daarover schriftelijk zijn gedachten kenbaar maakte was de burgemeester van Semarang, ir D. de Iongh. In een preadvies over het woningvraagstuk dat hij voor het Decentralisatiecongres van 1918 schreef, constateerde hij dat gemeenteambtenaren vanwege hun sociaal bevoorrechte status en het ontbreken van statistische gegevens vaak een weinig reëel beeld hadden van omvang en urgentie van dit vraagstuk.[145] In een poging daarin te voorzien, beschreef De Iongh hoe de bouw van woningen kon worden gestimuleerd en de bouw van kampongwoningen op

ongeschikte locaties kon worden voorkomen. Van verbetering van bestaande woningen en wijken was De Iongh geen voorstander. De reden daarvoor was eenvoudig: in veel gevallen was de constructie van te verbeteren woningen zo slecht dat verbetering of verplaatsing doorgaans onmogelijk of zinloos was. Bovendien vond De Iongh dat met het verbeteren van woningen nauwelijks iets bereikt werd als daarbij geen rekening werd gehouden met stedenbouwkundige elementen als straten-, bebouwings- en rooilijnenplannen.

Over het uitblijven van structurele oplossingen van het woningvraagstuk was De Iongh uitermate kritisch. Hij meende dat problemen die daardoor waren ontstaan uitsluitend te wijten waren aan het gouvernement dat niets had gedaan om 'den bouwlust te prikkelen' en 'indolente grondeigenaars te ontzetten uit hun eigendom'.[146] Om te voorkomen dat financiële en personele obstakels nog langer de aanpak van het woningvraagstuk zouden verhinderen, pleitte De Iongh voor een werkverdeling tussen gemeenten, bouwondernemers en grondexploitanten waarbij gemeenten zich zouden concentreren op goedkopere woningbouw en particuliere ondernemers het duurdere deel van de markt voor hun rekening zouden nemen. Een dergelijke samenwerking bood volgens De Iongh twee voordelen. Dankzij een bijdrage van particuliere bouwers waren gemeenten in staat meer aandacht te besteden aan de noodzakelijke maar financieel weinig rendabele – en daardoor voor particulieren oninteressante – bouw van volkswoningen. Bovendien zouden er, omdat particuliere bouwers zich niet hoefden te conformeren aan de door het departement van BOW gehanteerde richtlijnen voor woningbouw, woningtypen en architectuur, visueel aantrekkelijke woonwijken ontstaan.

De aanpak die De Iongh voorstond werd niet door iedereen onderschreven. Eén van de congresgangers merkte op bijzonder weinig fiducie te hebben in De Ionghs voorstellen, omdat voor bouwondernemers geld verdienen over het algemeen een hogere prioriteit had dan het op peil krijgen van de woningvoorraad. Wijzend naar de eentonigheid van het stratenplan, de woningtypen en de architectuur van de Amsterdamse Pijp was hij er bovendien geenszins van overtuigd dat projecten van bouwondernemers een garantie boden voor een stedenbouwkundig en architectonisch bevredigend resultaat. De situatie in de kolonie verschilde niet wezenlijk met die in Nederland: 'Als we rondzien naar de stereotiepe Indische huizen, gepleisterde kermistenten of vriendelijke mausolea, stevig opgesierd met schitterend witte grafpaaltjes, dan kunnen we geen eeresaluut brengen aan het particulier initiatief'.[147] Juist het ontbreken van de noodzaak winst te maken, maakte gemeenten zijns inziens bij uitstek geschikt voor het realiseren van een grote verscheidenheid aan woningtypen, en derhalve een bevredigend stadsbeeld.[148]

Ook ir T.J. Kubatz, directeur Grond- en Woningzaken in Batavia, had kritiek op De Ionghs ideeën.[149] De technische benadering die De Iongh propageerde, strookte volgens Kubatz niet met het wezen van het woningvraagstuk. Volgens Kubatz was de eerste vraag die altijd gesteld moest worden, of de maatregelen die genomen werden om voldoende behoorlijke woningen tegen een lage huurprijs te realiseren 'niet in andere opzichten voor de volkswelvaart nadeelig zijn'.[150] Dat De Iongh volledig aan dit aspect voorbij ging en vooral pleitte voor een regulerend optreden van de overheid, was Kubatz een doorn in het oog, omdat daarmee het zelfregulerend vermogen van een maatschappij teniet werd gedaan en particuliere initiatieven belemmerd werden. Een ander punt dat Kubatz onder de aandacht bracht, was de relatie tussen woning- en grondpolitiek en het belastingstelsel. Zaken die De Iongh buiten beschouwing liet terwijl een belastingstelsel in hoge mate bepalend was voor de wijze waarop een gemeente bebouwd werd. Zolang grond in het centrum aanzienlijk duurder was dan grond aan de rand van een gemeente, en bijvoorbeeld de kosten voor vervoer, gas, water en licht met die verschillen rekening hielden, zou immers geen einde komen aan de extensieve bouwwijze die de meeste Indische steden kenmerkte. Werd daarentegen voor deze voorzieningen gekozen voor uniforme tarieven die middels belastingen werden geïnd, dan zou dit, zo meende Kubatz, zonder meer een positieve invloed op de bouwwijze van Indische steden hebben.

Congressen over volkshuisvesting

Het debat over de volkshuisvestig vestigde de aandacht op een vraagstuk waaraan gemeenten en gouvernement vooralsnog weinig en tamelijk selectief aandacht hadden besteed. Woningbouw van

overheidswege voorzag lange tijd vrijwel uitsluitend in woningen voor Europeanen. Van de bouw van woningen voor inlanders en Chinezen was, afgezien van particuliere ondernemers die huisvesting voor hun werknemers realiseerden, nauwelijks sprake. Na ruim tien jaar decentralisatie was echter evident dat ook woningbouw voor niet-Europeanen een opgave was waar gemeenten niet omheen konden.

Een belangrijke rol bij het consolideren van het volkshuisvestingsvraagstuk als politiek agendapunt speelde de Sociaal-Technische Vereeniging (STV), een in 1918 opgerichte subcommissie van de Vereniging voor Locale Belangen. Om het woningvraagstuk onder de aandacht van zowel bestuurders als architecten te brengen, organiseerde de STV drie congressen over volkshuisvesting: de decentralisatiecongressen van 1922 en 1923 en een extra congres in 1925. De congressen richtten zich zowel op de technische als de sociale zijde van het woningvraagstuk, en op theoretische en praktische aspecten. Tijdens de congressen werd gedebatteerd en van gedachten gewisseld en werden excursies en tentoonstellingen kennis georganiseerd.

Het eerste volkshuisvestingscongres, dat van 1922, was tamelijk algemeen en vooral oriënterend van aard. Het behandelde het volkshuisvestingsvraagstuk in haar volle breedte. De preadviezen behandelden hygiënische, sociaal-politieke en technisch-architectonische en stedenbouwkundige aspecten die met het vraagstuk samenhingen.[151] Voor deze brede maar onderling samenhangende thema's was gekozen omdat alleen op deze manier zoveel mogelijk aspecten van het vraagstuk aan de orde konden worden gesteld. Wat het congres van 1922 meer dan wat ook duidelijk maakte, was echter dat Europese bestuurders en ontwerpers nauwelijks op de hoogte waren van de algemene maar vooral de sociale dimensies van het woningvraagstuk. Lering trekkend uit deze ervaring besloot de STV het Decentralisatiecongres van 1923 uitsluitend aan het inheemse woningvraagstuk te wijden. Bovendien werd besloten in 1925 een extra Volkshuisvestingscongres te organiseren dat uitsluitend aan de verbetering van inheemse woningen gewijd zou zijn.[152]

De beslissing congressen te organiseren over een onderwerp dat de inlanders direct raakte, was een schot in de roos. Dat bleek niet alleen uit de thema's die aan de orde kwamen, maar bovenal uit de etnische achtergrond van sprekers en bezoekers. Terwijl het congres van 1922 slechts korte tijd door één inlander werd bezocht, was bij het congres van 1925 meer dan de helft van de bezoekers van inheemse origine.[153] Bovendien spraken voor het eerst inlandse bestuurders het congres toe: de regent van Batavia en een vertegenwoordiger van de vorst van Solo.

Als te doen gebruikelijk werden ook voor de congressen in 1925 preadviezen geschreven. De kwestie waarover de drie preadviseurs zich bogen was de vraag welke maatregelen genomen zouden moeten worden om een duurzame verbetering van bestaande, slechte kampongs te bewerkstelligen.[154] Anders dan bij voorgaande werd voorafgaand aan het congres de STV een enquête onder de gemeenten gehouden om te achterhalen wat de stand van zaken en de opvattingen over woningbezit, eigenbouw en huurwoningen waren. De resultaten van deze enquête werden tijdens het congres gepresenteerd en na afloop in gedrukte vorm beschikbaar gesteld. Eén van de zaken die de enquête duidelijk maakte was dat inheemse leiders huisvesting veelal vooral als een technische en hygiënische aangelegenheid opvatten en derhalve overlieten aan technici van het departement van BOW.[155] Een belangrijke bijdrage aan het congres van 1925 was ook de presentatie door de voorzitter van de gemeentelijke Bataviase kampongcommissie, Mohammad Hoesni Thamrin, van de bevindingen van zijn commissie.[156] De conclusies van deze en de andere bijdragen bevestigden waar diverse bestuurders en architecten al meermaals op hadden aangedrongen: dat bestuurders en ontwerpers behalve aandacht voor technische aspecten van de inheemse woningbouw ook oog moesten hebben voor communicatie met de bewoners van deze woningen.

Inheemse bouw als inspiratie

Over de vraag of er iets gedaan moest worden aan het volkshuisvestingsvraagstuk waren preadviseurs en congresbezoekers van het Volkshuisvestingscongres van 1925 het vrijwel allemaal eens: dat moest. Aanzienlijk meer discussie leverde de vraag op hoe dit gerealiseerd moest worden.

Een van de weinige die zich zowel theoretisch als praktisch in die tweede kwestie had verdiept, was Maclaine Pont. Maclaine Pont, die in 1909 was afgestudeerd aan de Technische Hogeschool in Delft en

sinds 1911 werkzaam was in Nederlands-Indië, had zich in zijn zoektocht naar een antwoord verdiept in traditionele bouwtechnieken en -materialen. Zijn preadvies voor het congres van 1922 over proeven die hij hiermee had uitgevoerd en de lezing die hij ter afsluiting voor het congres van 1925 hield over de vraag hoe het streven naar woningverbetering op Java tot een volksbeweging zou kunnen worden, boden samen met de presentatie van een modelwoning waarin hij zijn verbeterde toepassingen van inheemse technieken en materialen had toegepast, een vrijwel compleet beeld van de richting waarin de oplossing van het inheemse woningvraagstuk volgens Maclaine Pont gezocht diende te worden.[157]

Maclaine Ponts interesse in de toepassing van traditionele inheemse woningbouw was in grote mate ingegeven door zijn constatering dat gemeentelijke woningbouwprojecten de inheemse bevolking van haar eigen kracht en zelfstandigheid hadden beroofd en overheid en bevolking van elkaar hadden vervreemd. Omdat hij vond dat volkshuisvesting en woningverbetering alleen duurzaam konden zijn als brede lagen van de bevolking zich daarbij betrokken voelden, was het zijns inziens noodzakelijk dat Europeanen kennis namen van inheemse bouwmaterialen en technieken. Dat het mogelijk was om met inheemse materialen en technieken kleine woningen te bouwen die voldeden aan Westerse normen van hygiëne en comfort, had zijn onderzoek proefondervindelijk aangetoond.[158]

Een van de meest voor de hand liggende oplossingen om te voorzien in de vraag naar inheemse woningen was volgens Maclaine Pont het gebruik van bamboe als bouwmateriaal. Dit traditioneel veelgebruikte materiaal was immers in ruime mate voorhanden en was, mits goed bewerkt en toegepast, uitermate duurzaam.[159] Dankzij een door Maclaine Pont ontwikkelde spijkermethode werd voorkomen dat ratten nog langer nesten in holle bamboedelen konden bouwen omdat ze via gaten die eigentijdse pen- en gatverbindingen veroorzaakten naar binnen konden kruipen – de reden waarom de Dienst der Pestbestrijding een verbod op het gebruik van bamboe als bouwmateriaal had uitgevaardigd. Mits gebruikt volgens de methode die hij op basis van traditionele inheemse bouwwijzen had ontwikkeld en mits de bouwvoorschriften minder rigide zouden worden gehanteerd, was er volgens Maclaine Pont weinig redenen om bamboe als bouwmateriaal voor inheemse woningen links te laten liggen.

Behalve over de technische constructie had Maclaine Pont ook de plattegrond van wijken en woningen bestudeerd. Deze studie kon zijns inziens maar tot één conclusie leiden: het regelmatige, symmetrische stratenpatroon kwam tezamen met het uniforme woningenbestand dat gemeenten doorgaans realiseerden in het geheel niet overeen met de behoeften en wensen van de inlanders en waren daarom de belangrijkste oorzaak van het falen van de gemeentekampongs die her en der gerealiseerd waren.[160] Maclaine Pont achtte het van groot belang dat toekomstige plannen nadrukkelijk hiermee rekening hielden, te meer daar het 'in ieder geval nog geruime tijd [zou] duren voordat het gros der Inlanders, dat nu nog eigen huis naar eigen inzicht en traditie bouwen wil en vrij wil zijn dit naar behoefte uit te breiden, gewend zal zijn aan woningbouw op groote schaal volgens vaste modellen'.[161] Werd hiermee geen rekening gehouden dan zou er altijd een kloof blijven bestaan tussen de van overheidswege gevoerde inheemse woningpolitiek en de behoeften van de inlanders.

Om zich te informeren over inheemse gewoonten en behoeften adviseerde Maclaine Pont stedenbouwkundigen zich meer en beter te verdiepen in de wijze waarop inlanders leefden en bouwden. Ze zouden dan bijvoorbeeld leren dat inlanders bij voorkeur rond het ouderlijk huis woonden. Een kenmerk dat, om opeenhopingen te voorkomen, inhield dat inlandse wijken zeer extensief aangelegd moesten worden. Bovendien zouden architecten dan tot het inzicht komen dat het karakter van kampongs niet het gevolg was van monumentaliteit en detaillering maar van de werking van het complex als geheel. Ook zou duidelijk worden dat de door Europese ontwerpers veel toegepaste methode om rond een cluster minder aanzienlijke woningen een ring van meer prestigieuze woningen te situeren, in het geval van kampongs een van de slechtst mogelijke oplossingen was, omdat een kampong daardoor niet kon worden uitgebreid en ze bovendien was afgesloten van het omringende wegennet.

Ofschoon veel congresgangers Maclaine Ponts voorstellen hooglijk waardeerden, verwachtten weinigen dat ze daadwerkelijk een oplossing voor het inheemse woningvraagstuk boden. Ten eerste omdat de door hem ontwikkelde methode aanzienlijk gecompliceerder was dan de traditionele methode en dus aanzienlijk meer kennis en tijd vergde, ten tweede omdat zonder uitgebreide instructies en controles er niet vanzelfsprekend van kon worden uitgegaan dat de methode die Maclaine Pont had ontwikkeld

op de juiste manier zou worden toegepast. Overwegingen die als vanzelf de vraag opriepen in hoeverre Maclaine Ponts oplossing voor het inheemse woningvraagstuk geschikt was voor toepassing op grote schaal. De Dienst der Pestbestrijding was sowieso mordicus tegen. Ondanks de verbeteringen die Maclaine Pont had weten te realiseren, hield de dienst dan ook vast aan haar standpunt dat bouwen met bamboe en het gebruik van het traditionele, Javaanse piramidevormige dak met het oog op de volksgezondheid niet kon worden toegestaan.

Adviezen aan het gouvernement

Behalve de door de STV georganiseerde volkshuisvestingscongressen droegen ook twee door het gouvernement aangestelde adviseurs een belangrijke rol in de bevordering van het volkshuisvestingsvraagstuk: ir A. de Mooy Czn, hoofdingenieur bij het departement van Gouvernementsbedrijven, en de al eerder genoemde Feber. Het verzoek dat De Mooy in 1922 ontving was na te gaan welke maatregelen getroffen zouden kunnen worden om het grondbeleid en de samenwerking tussen gouvernement en gemeenten op het gebied van volkshuisvesting te bevorderen.[162] Feber was twee jaar eerder, in 1920, verzocht te bestuderen hoe grootschalige woningbouw in het algemeen en de bouwpraktijk in Nederland, Engeland en Frankrijk in het bijzonder georganiseerd was, en of op vergelijkbare wijze het volkshuisvestingvraagstuk in Nederlands-Indië zou kunnen worden aangepakt. In 1925 werd hij nog een keer gevraagd het gouvernement te adviseren inzake het volkshuisvestingsvraagstuk.

In zijn eerste nota, die in 1922 gereed was en die gebaseerd was op de manier waarop overheid en bouwverenigingen in Nederland, Frankrijk en Engeland op grote schaal woningbouw pleegden, beschreef Feber de consequenties van overheidsingrijpen voor de volkshuisvesting in kleinere plaatsen en op het platteland. In zijn tweede nota, die hij in 1927 voltooide, analyseerde Feber voornamelijk de overeenkomsten en verschillen tussen de Nederlandse en Indische woningpolitiek. Behalve de andere invalshoek was een wezenlijk verschil tussen Febers eerste en tweede rapport dat hij in het tweede rapport zijn argumenten beter kon staven omdat ze gebaseerd waren op eigen ervaringen. Zo kon hij in 1927 bijvoorbeeld veel beter dan voorheen aangeven dat en vooral hoe subsidies, bouwverenigingen, standaardisering en centralisatie van materialen en methoden op negatieve wijze van invloed waren op de productie, kwaliteit en prijzen van woningen.

De adviezen van De Mooy en Feber kwamen in een aantal opzichten overeen. Evenals Feber besteedde ook De Mooy nadrukkelijk aandacht aan de rol die grondpolitiek, krediet verschaft door het gouvernement, een centrale dienst voor de volkshuisvesting en naamloze vennootschappen voor volkshuisvesting speelden en konden spelen.[163] Van een al te rigoureuze aanpak van het volkshuisvestingsvraagstuk zou voorlopig nog moeten worden afgezien omdat, zoals Feber het beschreef 'een radicale verbetering der volkshuisvesting in Indië op betrekkelijk korten termijn en voldoende aan ideale eischen van gerief en hygiëne tot ondraaglijke financieele consequenties zou voeren'.[164] Afgaand op de ontwikkelingen in Nederland meenden De Mooy en Feber daarnaast dat vastgehouden moest worden aan rentabiliteit als het leidend principe voor het woningbeleid. Niet zozeer omdat dit financieel noodzakelijk was, als wel omdat hierdoor het realiseren van bouwprojecten ook voor particuliere bouwers aantrekkelijk bleef en ze mogelijk genegen waren een deel van de bouwproductie van de gemeenten over te nemen. Feber, die vond dat overheidsinitiatieven een demoraliserende invloed hadden op particuliere initiatieven en dus zoveel mogelijk beperkt dienden te worden, ging zelfs zover dat de overheid in principe de hele bouwproductie zou moeten overlaten aan particuliere bouwondernemers en slechts in uitzonderlijke gevallen zelf zou moeten bouwen.

Evenals De Mooy zag Feber weinig in het verstrekken van subsidie voor bouwprojecten.[165] In de eerste plaats vanwege haar storende invloed op de rentabiliteit van bouw en exploitatie, in de tweede plaats vanwege de vergaande financiële consequenties die subsidie met zich mee zou brengen. Dat het ontbreken van subsidie eventueel zou leiden tot een aanpassing van de eisen waaraan een woning moest voldoen, was volgens De Mooy en Feber aanzienlijk minder bezwaarlijk dan de discrepantie tussen reële bouwkosten en draagkracht van bewoners die zou ontstaan wanneer de bouw van woningen gesubsidieerd werd. Voor een financieel gezond volkshuisvestingsbeleid diende de huur van woningen

immers te worden vastgesteld aan de hand van reële bouwkosten en de situatie van de plaatselijke woningmarkt. Gebeurde dat niet, en liet de overheid zich verleiden de prijs van een woning af te stemmen op het inkomen van de huurders, dan begaf ze zich daarmee op een glijdende schaal.

Behalve tegen subsidie namen Feber en De Mooy ook stelling tegen het voorstel van de STV om volkshuisvesting onder te brengen bij een zelfstandige centrale rijksdienst.[166] In dit voorstel zagen ze om drie redenen helemaal niets. De eerste reden was dat ze het onverstandig vonden als een departement verantwoordelijk zou zijn voor een beleid waarop onvermijdelijk ook het beleid van de departementen Binnenlands Bestuur, Financiën en Gouvernementsbedrijven van invloed zou zijn. De tweede reden was dat ze er niet van overtuigd waren dat rijksambtenaren een stimulerende invloed op de oplossing van het vraagstuk zouden hebben en de bijbehorende administratie naar behoren zouden kunnen afhandelen. De derde reden was dat, en dit was zeer principieel, de oprichting van een centrale woningdienst strijdig was met het decentralisatieprincipe. In plaats van een centrale woningdienst zagen De Mooy en Feber meer in maatregelen die zonder het decentralisatieprincipe in het geding te brengen de volkshuisvesting systematiseerden en grondpolitiek en grondprijzen stabliseerden: betere administratie en statistieken, en de invoering van een maatregel die gemeenten zou verplichten een uitbreidingsplan of, beter nog, een geraamteplan op te stellen.[167]

Beleidswijzigingen voor woning- en stedenbouw

De eerste adviezen van Feber en De Mooy en de urgentie van het woningvraagstuk deden het gouvernement in 1925 besluiten te participeren in lokale naamloze vennootschappen (NV's) voor de volkshuisvesting: commerciële bouwondernemingen waarover het gemeentebestuur directie voerde en waarvan het gouvernement en de gemeente respectievelijk 75 en 25 procent van de aandelen bezaten.[168] Ingeval van leningen stonden het gouvernement en de gemeente beide voor 50 procent garant.[169] Het idee achter de NV's was dat ze uitsluitend plaatselijk zouden voorzien in de behoefte aan kleine, goedkope woningen. Ze zouden behalve praktisch ook strategisch en inhoudelijk een wezenlijke bijdrage leveren aan de oplossing van het woningvraagstuk: als bouwers middels het formuleren van algemene voorwaarden voor door het gouvernement te bouwen gesubsidieerde woningen, en als intermediair tussen alle bij de volkshuisvesting betrokken instanties.[170] Een belangrijk argument voor het gouvernement om te participeren in de NV's was dat ze zich realiseerde dat gemeenten voorlopig nog niet in staat zouden zijn volledig op eigen kracht in de vraag naar woningen te voorzien en ook de bouwproductie van bouwondernemers voorlopig ver achterbleef bij de vraag. Bovendien hoopte ze dat de NV's een soort 'natuurlijke kiem' waren voor een in de verre toekomst eventueel op te richten Nationale Dienst voor de Volkshuisvesting.[171]

Ofschoon de NV's volledig in handen waren van de overheid en ze in dat opzicht dus wezenlijk verschilden van door particulieren geïnitieerde woningbouwverenigingen in Nederland, waren hun uitgangspunten gelijk. In tegenstelling echter tot de Nederlandse woningbouwverenigingen, bleken de NV's niet of nauwelijks in staat betaalbare en goede woningen voor de minstvermogenden te realiseren. Van de hen toegedachte intermediaire functie tussen alle bij de volkshuisvesting betrokken instanties kwam evenmin veel terecht. Het falen van de NV's verwonderde critici nauwelijks: van een op winst georiënteerde instelling als een NV kon immers nauwelijks verwacht worden dat deze zich zou inzetten voor de bouw van een categorie woningen die bijna per definitie geen of uiterst weinig geldelijk gewin opleverden.[172] Het idee de NV's dan maar om te vormen tot bedrijven die zowel voor economisch zwakkeren als welgestelden bouwden, werd tamelijk welwillend ontvangen.[173] Geëffectueerd werd ze echter niet. Dat verhinderden het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog in 1939 en de Japanse bezetting in 1942.

Dat het gouvernement besloot te participeren in de NV's was, behalve aan de adviezen van Feber en De Mooy, voor een groot deel ook te danken aan de Volkshuisvestingscongressen die de STV had georganiseerd. Die congressen droegen namelijk aanzienlijk bij aan het bewerkstelligen van overeenstemming en samenwerking tussen gemeenten en gouvernement. Een bijdrage van niet te onderschatten waarde, omdat daardoor eindelijk een einde kwam aan een relatie die Westerveld in 1922 had vergeleken met de manier waarop Klein Duimpje door zijn ouders was behandeld: het gouvernement had de gemeenten het bos ingestuurd en ze daar aan hun lot overgelaten.[174]

Hoewel de talrijke inspanningen om het gouvernement te overtuigen van de noodzaak het volkshuisvestingsvraagstuk aan te pakken niet direct leidden tot een significante toename van het aantal volkswoningen, werden wel enkele successen behaald. Zo werd een regeling voor kredietverlening voor de bouw van volkshuisvesting vastgesteld en werd in 1925 bij de Dienst Volksgezondheid een afzonderlijke Afdeling Gezondmakingswerken en Volkshuisvesting opgericht.[175] Daarnaast nam het gouvernement in de loop van de jaren twintig bovendien twee beslissingen die weliswaar beoogden woningbouw te stimuleren maar die na verloop van tijd vooral een systematische stadsontwikkeling bleken te bevorderen.

De eerste regeling was een aanpassing van de Onteigeningsordonnantie waardoor onteigening in het belang van volkshuisvesting niet langer ondergeschikt was aan andere onteigeningsprocedures. De tweede regeling betrof de mogelijkheid voor gemeenten om voorkeurrecht op grond te verwerven als daartoe in verband met uitbreidings- of verbeteringsplannen dwingende praktische of financiële redenen bestonden. Een besluit dat weliswaar was genomen in verband met het volkshuisvestingsvraagstuk maar al snel een essentiële voorwaarde bleek te zijn voor de ontwikkeling van de stedenbouw in Nederlands-Indië. Voorwaarde voor het indienen van een verzoek tot voorkeurrecht was namelijk dat een uitbreidings- of verbeteringsplan werd overlegd waarop werd aangegeven waarom en voor welke gronden voorkeurrecht aangevraagd werd. Het was de verplichting tot het opstellen van een stedenbouwkundig plan, die het begin inluidde van de systematisering van de stedenbouw in Nederlands-Indië.

Plannen

Uit het voorgaande blijkt dat ondanks het ontbreken van een Woningwet het woningvraagstuk in Nederlands-Indië toch werd aangepakt. De vraag is interessant of en in welke mate de werkwijze in Nederlands-Indië afweek van of overeen kwam met de aanpak van het woningvraagstuk in Nederland.

Een evident verschil tussen Nederland en Nederlands-Indië was dat in Nederlands-Indië geen gesubsidieerde woningbouwverenigingen bestonden. Het gevolg hiervan was dat het aantal Indische volkshuisvestingsprojecten aanzienlijk lager was dan het aantal Nederlandse. De poging de woningnood in Nederlands-Indië te lenigen middels NV's voor de volkshuisvesting was weinig succesvol omdat NV's vanwege hun commerciële karakter niet of nauwelijks genegen waren niet-winstgevende bouwprojecten te realiseren. In dat opzicht weken doelstelling en werkwijze van de Indische NV's wezenlijk af van die van de Nederlandse woningbouwverenigingen. Waar woningbouwverengingen in Nederland derhalve een belangrijke bijdrage leverden in de totstandkoming van betaalbare en relatief goede woningen, deden de NV's in Nederlands-Indië dat nauwelijks. Woningbouwprojecten die wel gerealiseerd werden weken in aanpak nauwelijks af van Nederlandse woningbouwprojecten. Er werd gewerkt aan de hand van diverse woningtypen die naar gelang hun oppervlak voor verschillende prijzen verhuurd werden. Anders dan in Nederland waren de meeste woningen niet voorzien van een eigen wc. In plaats daarvan werden gemeenschappelijke wc's annex badhuizen aangelegd. Een ander opvallend verschil was dat Indische volkshuisvesting uitsluitend bestond uit laagbouw in een weliswaar niet heel ruim bemeten, maar wel tamelijk landelijke aanleg. Het inheemse karakter van de wijken werd versterkt doordat overeenkomstig lokaal gebruik wanden soms werden opgetrokken uit gevlochten bamboe (*bilik*).

Een charitatieve inslag kon Indische commerciële bouwondernemingen niet worden toegedicht. Woonwijken gerealiseerd door particuliere bouwondernemingen waren, anders dan in Nederland, voornamelijk gericht op het duurdere segment van de woningmarkt: het deel dat redelijk goed en rendabel te exploiteren was. De bouw van kleine, eenvoudige woningen voor mensen met het laagste inkomen was hoofdzakelijk de verantwoordelijkheid van gemeenten. Aangezien gemeenten echter nauwelijks beschikten over de middelen om in de vraag naar volkswoningen te voorzien, bleef de bouw van deze woningen lange tijd uit. Gemeentelijke woningdiensten die ook in Nederlands-Indië vanaf het midden van de jaren tien werden opgericht, bouwden aanvankelijk hoofdzakelijk kleine woningen, een nog enigszins rendabel woningtype. In de vraag naar de kleinste, goedkoopste maar ook meest onrendabele woningen, die in de kampong, werd lange tijd niet voorzien.

Ondanks de praktisch en inhoudelijk weinig stimulerende omstandigheden realiseerden vrijwel alle Indische gemeenten in de loop der jaren een of meerdere woonwijken. De verschillen tussen de

duurste en de goedkoopste woningbouwprojecten betroffen vooral hun locatie, omvang en inrichting. Over het algemeen waren duurdere wijken gesitueerd op enige tot redelijk grote afstand van het bestaande stadscentrum, ruim bemeten en daardoor omvangrijk. De modale en goedkoopste wijken lagen bij voorkeur in de nabijheid van het stadscentrum of werkgelegenheid. Ze waren aanzienlijk kleiner van schaal en waren niet zelden minimaal bemeten. Een opmerkelijk verschil met Nederland was ook dat de duurdere woningen doorgaans vrijwel direct bewoond werden, terwijl vooral de goedkoopste woningen aanvankelijk nogal eens onbewoond bleven omdat ze niet aansloten bij de sociale en culturele eisen van de beoogde bewoners. Een probleem dat hoofdzakelijk voortvloeide uit de geringe bekendheid van Europese architecten met de gewoonten, wensen en behoeften van die beoogde bewoners, de inlanders. Een aspect dat goedkope woonwijken in Nederlands-Indië in hoge mate onderscheidde van woonwijken in Nederland was dat er in Nederlands-Indië, ook in de van gemeentewege gerealiseerde wijken, uitsluitend laagbouw werd gerealiseerd en de groenvoorziening zo royaal mogelijk was. Kenmerken die werden ingegeven door het tropische klimaat en de opvatting dat zoveel mogelijk luchtcirculatie en schaduw in en om de woningen gerealiseerd moest worden.

Ofschoon architecten in Nederlands-Indië nauwelijks met hun collega's in Nederland van gedachten wisselden over het woningvraagstuk, waren er drie momenten waarop het onderwerp wel in internationaal verband aan de orde werd gesteld. De eerste keer was in 1913, toen Tillema tijdens het Internationale Woningcongres in Scheveningen sprak over de wantoestanden op het gebied van Indische woonomstandigheden. De tweede keer was tijdens het internationale congres dat werd georganiseerd ter gelegenheid van de Wereldtentoonstelling in 1931 in Vincennes. Daar sprak dr G. Flieringa, die een jaar eerder was gepromoveerd op een proefschrift over volkshuisvesting in Nederlands-Indië, over dit vraagstuk.[176] De laatste keer was tijdens het congres van 1938 van het Congrès Internationaux d'Architecture Moderne (CIAM) waaraan Nederlands-Indië deelnam met een presentatie over half-landelijke perifere kampongs en de daarmee samenhangende problemen.[177]

De hierna beschreven projecten belichten verschillende aspecten die aan de realisatie van een woningbouwproject verbonden waren. Menteng-Nieuw Gondangdia in Batavia en Darmo in Soerabaja waren overwegend door Europeanen bewoonde uitbreidingswijken en kwamen tot stand dankzij particulier initiatief.[178] De woningbouwprojecten in Medan en Semarang daarentegen werden volledig door een gemeente of een NV Volkshuisvesting geïnitieerd, gerealiseerd en geëxploiteerd. Ze zijn, dankzij de inbreng van bewoners en de stedenbouwkundige- en architectonische ontwerpen, voorbeelden van redelijk tot zeer geslaagde volkshuisvestingsprojecten. Met name Darmo in Soerabaja en Mlaten in Semarang zijn voorbeelden van de meer integrale benadering van stedenbouw die geleidelijk ontstond. Terwijl in Batavia het slagen van het uitbreidingsplan afhing van nog te realiseren infrastructurele verbindingen met het bestaande centrum, vormde in Soerabaja de recent aangelegde stoom- en elektrische tramverbindingen tussen het zuiden van de stad, de haven en het zakencentrum juist de aanleiding voor de ontwikkeling van een nieuwe wijk in het zuiden van de gemeenten. In Semarang gold bij de keuze voor Mlaten als locatie voor een wijk met eenvoudige woningen een vergelijkbare overweging. Ook Mlaten werd gekozen vanwege de aanwezige infrastructuur en de gunstige ligging ten opzichte van het centrum en werkgelegenheid.

Afb. 3.1-3.9

Batavia: uitbreidingsplan Menteng-Nieuw Gondangdia (1910)

Een van de eerste gemeenten die met het oog op toekomstige stadsuitbreiding en verbetering al in een vroeg stadium particuliere grond aankocht was Batavia. De eerste aankoop, in 1908 en mogelijk dankzij een lening van het Civiel Weduwen- en wezenfonds, was het ten zuiden van Weltevreden gelegen particuliere land Menteng.[179]

Teneinde zich te beraden over de potentie van Menteng-Nieuw Gondangdia als uitbreidingswijk, benoemde de gemeenteraad een commissie. Leden van die commissie waren de gemeenteraadsleden J.H.W. Adèr en Schüller en de architect P.A.J. Moojen. Deze commissie, die haar bevindingen voorzien van een schetsontwerp voor een mogelijk wegen- en bebouwingsplan in 1910 aan de gemeenteraad overlegde, meende dat Menteng samen met het ten noorden daarvan gelegen land Nieuw Gondangdia uitermate geschikt was om de komende 25 jaar in de behoefte aan woningen te voorzien.[180] Het grensde

immers aan de noordzijde aan Weltevreden, waardoor met slechts enkele infrastructurele ingrepen uitstekende verbindingen tussen de nieuwe en bestaande stad gerealiseerd konden worden. Bovendien kon het noordelijke deel dankzij haar hoge ligging goed af- en ontwaterd worden en waren zowel in zuidelijke als in westelijke richting voldoende uitbreidingsmogelijkheden. Samen met het tussen Menteng en Weltevreden gelegen land Nieuw Gondangdia vormde deze grond uitstekende mogelijkheden voor een stadsuitbreiding, omdat het aan Weltevreden grensde en omdat de grond nauwelijks bebouwd was omdat ze vrijwel uitsluitend gebruikt werd voor rijstvelden, visvijvers en kampongs.

Menteng-Nieuw Gondangdia werd aan de noordzijde begrensd door kampongs en gemeentegrond, aan de oostzijde door een weg die Weltevreden verbond met Buitenzorg, in het westen door de rivier Tjidang en in het zuiden door rijstvelden en visvijvers. Bij het ontwerpen van het wegen- en bebouwingsplan was uitgegaan van een gemengde wijk. Hoewel het merendeel van de woningen bestemd was voor mensen met hoge en modale inkomens, werden kleine delen bestemd voor woningen voor mensen met lage inkomens. Functionele, esthetische en strategische overwegingen gingen in het ontwerp hand in hand. Dat bleek onder andere uit het stratenpatroon dat enerzijds anticipeerde op en zich anderzijds voegde naar infrastructurele verbindingen. Aangezien het schetsontwerp voor het bebouwingsplan niet was opgesteld aan de hand van een programma van eisen, en de commissie daarover ook geen opmerking maakte, is niet duidelijk hoeveel woningen, bewoners en faciliteiten in de wijk voorzien waren.

Het wegen- en bebouwingsplan was in twee delen opgesplitst: Nieuw Gondangdia en Menteng. Een 25 meter brede U-vormige boulevard, die in het noorden van het plan op twee punten aansloot op wegen vanaf het Koningsplein, vormde de hoofdweg in het deel Nieuw Gondangdia. De westelijke poot van de U-vormige boulevard takte aan de zuidzijde van de U af in oostelijke richting. De aldus ontstane oostwest verbinding (Oranje Boulevard) vormde de hoofdverbinding tussen het Koningsplein en de ten oosten van het uitbreidingsplan gelegen wijken. De secundaire wegen in Nieuw Gondangdia waren min of meer concentrisch aangelegd en kwamen in het centrum bijeen op een groot, rond plein. Twee secundaire wegen die het tracé van bestaande wegen volgden, de Tamarindelaan en de Gondangdiaweg, regelden de ontsluiting op de wijken ten noordoosten van de uitbreidingswijk. Het stratenplan van Menteng, dat minder gedetailleerd was uitgewerkt, was ontworpen in een gridpatroon en verdeelde de grond in rechthoekige percelen. Min of meer in het centrum van dit plan lag aan de noordwest zijde van de kruising Oranje Boulevard-Gondangdiaweg een rechthoekig plein (210 x 210 meter), het Burgemeester Bisschopplein. Aan dit plein waren enkele belangrijke overheids-, particuliere en openbare gebouwen ontworpen.

De ontwerpers gebruikten eenvoudige middelen om een visueel aantrekkelijk straatbeeld te verwezenlijken. Door bijvoorbeeld 'Javaansche en Hollandsche woningen' niet naast en door elkaar te plaatsen maar in afzonderlijk clusters te groeperen, werd een rustig, harmonisch straatbeeld gecreëerd.[181] Verder werden woningen hiërarchisch gesitueerd: de grote en middelgrote percelen en woningen voor de inwoners van de meer gegoede en gegoede stand lagen respectievelijk langs hoofd- en secundaire wegen (respectievelijk 20 en 15 meter breed), de kleinste percelen en woningen voor mensen met een kleine beurs lagen langs tertiaire wegen (10 meter breed). Dat ten zuiden van de Oranje Boulevard visvijvers gegraven zouden worden met daar omheen villa's was een zowel esthetische als functionele oplossing. Dit terrein zou namelijk, omdat het lager gelegen was dan het terrein ten noorden van de boulevard, behalve voor woningen ook als afwateringsgebied voor het noordelijk deel van de uitbreidingswijk fungeren.

Bij de locatiekeuze voor monumentale en openbare gebouwen speelden behalve esthetische ook strategische overwegingen een rol. Zo werd bijvoorbeeld de school voor inlandse rechtskundigen, die in combinatie met de daarbij te bouwen lerarenwoningen een vrij groot en monumentaal complex zou vormen, doelbewust aan de zuidzijde van het Burgemeester Bisschopplein gesitueerd. De gedachte achter deze beslissing was dat gronden sneller bebouwd raakten als aan beide zijden al bebouwing stond.[182]

Teneinde de uitvoering van het plan zo systematisch mogelijk te laten verlopen, adviseerde de commissie eerst het gehele bebouwingsplan voor Menteng-Nieuw Gondangdia vast te stellen alvorens tot verkoop van grond werd overgegaan. Bovendien wees de commissie er nadrukkelijk op dat een goede exploitatie van het uitbreidingsplan niet mogelijk was zonder behoorlijke tramverbindingen tussen de nieuwe wijk en het Koningsplein in Weltevreden. Met name de aanleg van een elektrische tram over de

Oranje Boulevard was volgens de commissie een absolute noodzaak, wilde het plan slagen. Een ander voorstel dat de commissie in dat verband deed, was de verplaatsing van een reeds bestaand tramstation aan de oostzijde van het plan.

Het plan dat de commissie in 1910 presenteerde zou in de daarop volgende jaren enkele ingrijpende veranderingen ondergaan. In 1918 werd, overeenkomstig het plan van Van Breen voor de verbetering van de waterhuishouding van de stad, even ten zuiden en parallel aan de Oranje Boulevard een afleidingskanaal aangelegd. In het gebied tussen de Oranje Boulevard en de in het Indisch vakjargon als bandjirkanaal aangeduide waterloop, werd vervolgens het ontwerp voor het wegenplan enigszins gewijzigd, en werd vanwege de kanalisering van de Tjidang de westelijke begrenzing van het plan enigszins aangepast. [183] Daarnaast leidde het voorstel om Koningsplein West middels de aanleg van een doorgaande boulevard direct op het westelijke deel van het uitbreidingsplan te laten aantakken, tot een kleine aanpassing in het tracé van de wegen aldaar.

Hoewel deze aanpassingen en de waarschuwing van de commissie dat goede infrastructurele verbindingen met de rest van de stad een voorwaarde waren om Menteng-Nieuw Gondangdia tot een succes te maken, waren velen weinig te spreken over de uitbreidingswijk. In 1919 klaagde een gemeenteraadlid dat 'door de slechte wegen en weinige verkeersmiddelen de verbinding met het centrum van de stad slecht is'.[184] Het was zijns inziens dan ook dringend geboden verkeerswegen te verbeteren, tramlijnen aan te leggen maar bovenal verbindingen te realiseren met de ten oosten en zuidoosten van Menteng-Nieuw Gondangdia gelegen wijken Kramat en Meester-Cornelis. Alleen daardoor zouden de verbindingen tot stand komen die nodig waren om Menteng één geheel met de rest van de stad te laten vormen. Daarvan is het getuige een opmerking van de architect J.J. Jiskoot, die als directeur van de Dienst Grond- en Woningzaken lange tijd in Cheribon werkte, nooit gekomen. Eind jaren dertig merkte hij op dat Nieuw Gondangdia bestond uit een groot aantal smalle, slecht georiënteerde 'woon'wegen waarin alleen met het nodige kunst- en vliegwerk enige verbetering aangebracht zou kunnen worden.[185] De enige daadwerkelijke ingrijpende wijziging die werd gerealiseerd, zij het jaren later, was de westelijke ontsluiting van het plan op de Thamrin boulevard. Deze boulevard, die al in de Nederlandse tijd was voorzien, werd in de jaren vijftig aangelegd vanaf Koningplein West – inmiddels omgedoopt tot Medan Merdeka Barat – tot over het bandjirkanaal. De aanleg van deze boulevard was de eerste stap in de realisatie van een doorgaande verkeersverbinding tussen het centrum van Djakarta en Kebajoran Baru.

Ondanks de niet geheel positieve reacties uit vakkringen bleek Menteng-Nieuw Gondangdia toch een succes. Geheel in overeenstemming met de inschatting van de commissie in 1910 was de wijk na 25 jaar vrijwel volledig bebouwd en bewoond.

Soerabaja: uitbreidingsplan Darmo (1914)

Afb. 3.10-3.16

Het ontwerp en de uiteindelijke vorm van Menteng-Nieuw Gondangdia laten zien dat infrastructuur van grote invloed was op het ontwerp van een stadsplan en dat de aanleg van verkeersverbindingen een grote rol speelde in het slagen van een plan. In Soerabaja, de grootste havenstad aan de noordkust van Java, bleek dat duidelijk toen ten zuiden van de bestaande stad een uitbreidingsplan werd ontworpen. Katalysator voor de ontwikkeling van dit deel van het gemeentelijk grondgebied was een initiatief van de Oost-Java Stoomtram Maatschappij (OJS). Aangezien de gemeente in het noorden al begonnen was gronden te onteigenen, en de maatschappij grond nodig had voor de aanleg van een rangeerterrein, een remise en een dienstemplacement, kocht zij in het meest zuidelijke deel van de gemeente het in een bocht op de linkeroever van de rivier de Soerabaja gelegen landgoed Darmo. Met de aankoop van Darmo voorzag OJS niet alleen in de directe eigen behoefte maar anticipeerde ze bovendien op de te verwachten toekomstige behoefte aan nieuwe woonwijken. Wonen in Darmo bood bewoners het voordeel dat de huurprijzen van woningen er relatief laag waren. De aanzienlijke afstand tussen de nieuwe wijk, het stadscentrum (circa 5 kilometer) en de haven (circa 10 kilometer) was dankzij de directe tramverbindingen nauwelijks een probleem.

Het terrein Darmo was aan de oost- en zuidzijde begrensd door de Soerabaja-rivier, aan de noord- en westzijde door een weg en de Goenoengsari waterleiding. Het terrein besloeg ongeveer 250 hectare en bestond voornamelijk uit rijstvelden. Voor het stedenbouwkundig ontwerp voor de toekomstige wijk

tekende Maclaine Pont. Hij ontwierp een ruim plan met veel groenvoorzieningen, recreatiemogelijkheden en een slingerend stratenpatroon. Aan de oever, min of meer in het midden van het plan, lag het tramstation van de OJS. Vanaf het even ten oosten daarvan gelegen voormalige landhuis Darmo, in de bocht van de rivier, projecteerde Maclaine Pont in noordwestelijk richting een brede as met een park, een groot sportterrein en een langgerekt plantsoen. Aan de noordzijde van deze as lagen als een V de nieuwe verbindingswegen met het noorden van de gemeente. De linkerpoot van de V verbond Darmo rechtstreeks met de haven en was voorzien van een stoomtram. De rechterpoot van de V, waar een electrische tramlijn in was aangelegd, verbond Darmo met het stadscentrum. Ten zuiden en parallel aan de groene as projecteerde Maclaine Pont een weg met een waterleiding. De hele wijk werd vanaf de meest zuidelijkte punt doorsneden door een centraal gelegen, licht gebogen doorgaande weg die aan de noordoostelijke rand van de wijk aantakte op de oude weg van Soerabaja naar het zuiden. Ook langs het deel van deze weg dat ten westen van het tramstation gelegen was projecteerde Maclaine Pont parken. Het terrein in het zuiden van het plan, tussen de doorgaande weg en de Goenoengsari waterleiding, was bestemd voor inlandse woningen. De rest van de wijk was gereserveerd voor Europese woningen.

Evenals Menteng-Nieuw Gondangdia werd ook Darmo niet volledig conform het oorspronkelijke ontwerp uitgevoerd. De veranderingen die optraden laten zich vooral goed aflezen aan een topografische kaart uit 1930 waarop het tracé van het oorspronkelijke wegenplan én het reeds gerealiseerde en nog te realiseren tracé is af te lezen. Wat bij een vergelijking tussen beide wegenplannen direct opvalt, is dat het gebogen stratenplan plaats heeft gemaakt voor een lineair stratenplan en dat alle groen- en sportvoorzieningen verdwenen zijn. Een latere kaart laat zien dat ook de situatie in 1930 niet ongewijzigd bleef. Op een kaart uit 1941 is te zien dat het deel van Darmo ten zuiden van de weg met de Goenoengsari waterleiding, de Wonokitri Boulevard, een volledig militaire bestemming inclusief vliegveld, had gekregen. De kaart uit 1941 laat overigens ook zien dat, zij het in gewijzigde vorm, de groene open plek die Maclaine Pont in zijn ontwerp had opgenomen, wel – zij het in gewijzigde vorm – was gerealiseerd: ten noordoosten van het OJS-station, waar Maclaine Pont een groot sportterrein had geprojecteerd, was inmiddels een dierentuin gerealiseerd.

Hoewel het uitgevoerde plan Darmo in grote mate afweek van het ontwerp dat Maclaine Pont daarvoor maakte, bleek het een belangrijke katalysator voor de richting waarin de stad Soerabaja zich in de loop der jaren uitbreidde. Niet lang nadat Maclaine Pont zijn ontwerp voor Darmo maakte, kocht de gemeente met het oog op nadere stadsuitbreidingen de tussen de bestaande stad en Darmo op de rechteroever van de rivier gelegen particuliere landen Ketabang en Ngagel en het ten westen van Darmo gelegen land Koepang aan. De oorspronkelijke bestemming van het reeds in 1908 aangekochte land Goebeng, een Europese begraafplaats, was inmiddels herzien. Ook hier zou een uitbreidingswijk gerealiseerd worden. Het gevolg van deze aankopen en plannen was dat Soerabaja, zoals vrijwel alle steden aan de noordkust van Java, zich voornamelijk langs de rivier in zuidelijke richting uitbreidde. Daar was de grond immers droger dan langs de moerasachtige kust, en was het dankzij de wat hogere ligging van de grond bovendien wat koeler.

Medan: gemeentelijke woningbouwprojecten (1920)

Afb. 3.17-3.24

Op de oostkust van Sumatra kampte de gemeente Medan met vergelijkbare problemen als de gemeenten op Java. Zoals bleek uit een systematisch woningonderzoek dat de Dienst Gemeentewerken in 1918 uitvoerde bleek was ook hier het tekort aan woonruimte onder alle lagen van de bevolking schrijnend.[186] Van de bestaande 6.663 woningen werden 2.578 aangemerkt als pestgevaarlijk.[187] Van die pestgevaarlijke woningen was 80 procent, 2.139 woning om precies te zijn, wegens bouwvalligheid niet meer te verbeteren. Bovendien werd geconstateerd dat in 617 huizen 11 tot meer dan 21 personen woonden.

Om allereerst te voorzien in de behoefte van de minst-vermogenden, diende gemeenteraadslid H.A. Wakker medio 1920 een voorstel in om middels de realisatie van vier wijken voor kleine- en kampongwoningen in die behoefte te voorzien. Het voorstel, dat in grote mate was geïnspireerd door de projecten die Semarang en Bandoeng tijdens het Decentralisatiecongres in 1920 hadden gepresenteerd, werd met algemene stemmen aangenomen.[188] Het plan was om in enkele jaren 450 semi-permanente en 130 permanente woningen te realiseren.[189] Voor de bouw van deze woningen wees de Dienst Gemeentewer-

ken vier gebieden aan. Ten noordwesten van het stadscentrum op de linker oever van de Deli-rivier zou de wijk Sekip komen. Twee wijken werden gesitueerd op de rechteroever: Sidodadi ten noordoosten en Padang Loemba ten oosten van het centrum. Ten zuiden van het centrum tenslotte, op de linker oever van de rivier, zou Djati Oeloe gerealiseerd worden. Deze laatste wijk grensde aan de westzijde aan de eveneens te realiseren Europese uitbreidingswijk, Polonia, die gesitueerd was tussen de Deli-rivier aan de oostzijde en de Baboera-rivier aan de westzijde. Behalve Padang Loemba, de meest centraal gelegen wijk, werden de nieuwe wijken op nieuwe locaties gebouwd. Het terrein voor Padang Loemba zou beschikbaar komen zodra de oorspronkelijke bewoners naar Sidodadi waren verhuisd.

Met uitzondering van de eerste fase van Sidodadi realiseerde de Dienst Gemeentewerken in alle wijken het wegenplan, het leidingenstelsel en de woningen. Voor een zo harmonisch mogelijk straatbeeld werden langs hoofdwegen zoveel mogelijk bakstenen woningen gebouwd.[190] Semi-permanente woningen werden achter en tussen de permanente, uit baksteen opgetrokken woningen gebouwd. Om te bevorderen dat de wijken voor inwoners met verschillende inkomens aantrekkelijk waren en niet monotoon oogden, ontwierp de Dienst Gemeentewerken per wijk verschillende woningtypen. Het resultaat was dat de dienst voor de diverse wijken in totaal 30 woningtypen ontwierp. De bouwsom van deze woningen liep uiteen van 675 tot 9.450 gulden per woning, de huur varieerde van 5,50 tot 85 gulden.[191]

Voordat de gemeenteraad van Medan de ontwerpen van de Dienst Gemeentewerken goedkeurde, werden in 1920 bij wijze van experiment in Sekip twaalf modelwoningen gebouwd.[192] Deze proef diende twee doelen: er werd ervaring opgedaan met de bouw van woningen terwijl tegelijkertijd inzicht werd vergaard in de gebruiken en wensen van de bewoners. Er werden acht semi-permanente en vier permanente modelwoningen gerealiseerd. Het semi-permanente type werd gemodelleerd naar een woning die ook in Semarang werd gebouwd: een stenen fundament, wanden van *bilik* op houten stijl- en regelwerk, daken gedekt met dakpannen en vloeren belegd met plavuizen. De permanente woningen waren volledig van baksteen. Het experiment bleek zinvol. Het deed de gemeenteraad bijvoorbeeld afzien van haar voornemen alle volkswoningen uit baksteen op te trekken, toen bleek dat vanwege de kosten die daarmee gemoeid zouden zijn, de woningen zo sober ontworpen moesten worden dat ze niet 'aan zeer bescheiden eischen van hygiene en comfort en ook niet aan de sobere wenschen van den Inlander' zouden voldoen.[193] De semi-permanente modelwoningen daarentegen voldeden uitstekend aan de daaraan gestelde eisen. Gezien dit resultaat stemde de gemeente, vrijwel direct nadat de modelwoning voltooid was, in met de bouw van nog eens 4 permanente en 28 semi-permanente woningen, twee gemeenschappelijke badhuizen met wc's, 15 keukentjes en een winkelgebouw. De acht eerder gebouwde houten woningen werden verplaatst, zodat ze ook onderdeel van de wijk zouden uitmaken. De totale kosten voor de voltooiing van Sekip, exclusief de badhuizen, bedroeg 67.129,83 gulden.

Wegens het succes van Sekip besloot de gemeente voort te gaan op de ingeslagen weg. Aangezien de totale kosten voor de realisatie van de overige drie aanzienlijk grotere wijken 1.300.000 gulden bedroeg – een bedrag dat de gemeentelijke middelen verre overschreed – verzocht de gemeenteraad in september 1920 het gouvernement om financiële ondersteuning. De verwachting dat het gouvernement zonder veel omhaal met dit verzoek zou instemmen, aangezien het herhaaldelijk te kennen had gegeven 'dat het vraagstuk der Volkshuisvesting Haar gedurige en onverdeelde aandacht en sympathie had en er op Haar steun mocht worden gerekend', werd echter gelogenstraft: de definitieve beslissing van het gouvernement liet bijna twee jaar op zich wachten.[194] Pas in juli 1922 liet het gouvernement de gemeente Medan weten een voorschot van 300.000 gulden en een subsidie van 150.000 gulden beschikbaar te stellen.[195] Om met de realisatie van de andere drie wijken te kunnen beginnen had de gemeente in 1921 voor een groot deel van het resterende bedrag, 500.000 gulden, inmiddels een lening afgesloten bij de Nederlandsch-Indische Levensverzekering- en Lijfrente Maatschappij (NILLMY).[196] Van dat bedrag was 220.570 gulden bestemd voor de 30 Europese kleine woningen die in Djati Oeloe gebouwd zouden worden.[197]

De tweede wijk die de gemeente Medan realiseerde was Sidodadi in het noordoosten van de gemeente.[198] De toekomstige bewoners van deze wijk waren de oorspronkelijke bewoners van de voor de nieuwe wijk Padang Loemba bestemde grond. Ter compensatie voor de gedwongen verhuizing bood de

gemeente de bewoners twee keuzemogelijkheden: huur van een gemeentewoning in Padang Loemba of de huur van stukje grond elders in de stad met de mogelijkheid daarop zelf een woning te bouwen. Toen duidelijk werd dat de voorkeur van de bewoners unaniem uitging naar die tweede mogelijkheid, maakte de gemeente in Sidodadi 80 percelen voor 80 woningen bouwrijp. Het stond de bewoners vervolgens vrij om, in overeenstemming met de gemeentelijke bouwverordening, deze percelen naar eigen inzicht te bebouwen. Als tegemoetkoming in de voor de weinig draagkrachtige bewoners aanzienlijke kosten die de bouw van een woning met zich meebracht, leverde de gemeente het bouwmateriaal met korting en vergoedde ze een deel van de transportkosten. Hoewel de bewoners heel tevreden waren met het resultaat – de kampong werd op hun verzoek Sidodadi genoemd, wat 'het is gelukt' betekent – was J. Hogervorst, directeur van de Dienst Gemeentewerken minder tevreden. Volgens hem waren niet alleen de bouwvoorschriften onvoldoende nageleefd maar was ook op de manier waarop de nieuwe woningen werden onderhouden en bewoond het nodige aan te merken. De nadelige effecten die daarvan het gevolg waren en waarvan de bewoners zich nauwelijks bewust leken, noopten volgens Hogervorst tot de noodzaak bewoners beter te informeren over het belang van hygiëne. Sidodadi was weliswaar een voorbeeld van het feit 'dat er op deze wijze wel wat tot stand kan worden gebracht' maar ook van het feit 'dat de Gemeente heel streng toezicht, niet alleen bij den bouw, doch ook later bij de bewoning zal hebben uit te oefenen'.[199] Met de gerealiseerde tweede fase van kampong Sidodadi was Hogervorst evenmin onverdeeld gelukkig. Dat de bewoners, inlandse ambtenaren en gemeentewerklieden, aanvankelijk weinig animo toonden hun oude woningen te verlaten en de opgestelde verbrandingsoven voor huishoud- en tuinafval praktisch negeerden, bevestigde zijns inziens de noodzaak tot een strakke regie over bouw en gebruik van wijken met kleinwoning- en kampongbouw. Wat dat betreft was Hogervorst meer te spreken over de wijken Djati Oeloe, waar 30 Europese woningen en 130 permanente inlandse woningen gebouwd werden, en Padang Loemba. Padang Loemba, in eerste instantie was ontworpen voor 48 woningen, was zelfs zo succesvol dat ze reeds in 1926, slechts twee jaar na oplevering, werd uitgebreid met nog eens 54 woningen. Anders dan de grote variatie in woningtypen voor de vier wijken, was hun plattegrond tamelijk eenvoudig. Doorgaans tenminste met één zijde gesitueerd aan een doorgaande weg of in de nabijheid daarvan, bestond het stratenplan uit enkele korte, smalle straten met goten erlangs. Als in de andere wijken werden de minst representatieve woningen zoveel mogelijk aan de minst representatieve wegen gesitueerd. Gemeenschappelijke voorzieningen als hydranten, wc- en wasgelegenheden, bidhuizen en markten werden zoveel mogelijk op binnenerven gebouwd.

Van de geplande 580 woningen die in de vier woonwijken waren voorzien, werden er uiteindelijk 417 gerealiseerd.[200] Geen slecht resultaat, maar gezien het feit dat er nog ruim 2.000 woningen verbeterd of gebouwd moesten worden, nog bij lange na niet voldoende.

Semarang: kampong Mlaten (1925)

Afb. 3.25-3.32

In Semarang werden behalve door gemeente en particulieren ook door de plaatselijke NV Volkshuisvesting volkshuisvestingsprojecten gerealiseerd. Een succesvol voorbeeld van zo'n project was de wijk Mlaten in Semarang, een woonwijk van een kleine 16 hectare omvang op een voormalig gelijknamig particuliere landgoed.[201] De toekomstige wijk Mlaten werd aan de noordzijde begrensd door een afwateringsleiding, aan de oostzijde door een op gouvernementsgrond gebouwde kampong, aan de zuidzijde door het land Boegangan en aan de westzijde door de doorgaande weg Mlaten Tiangwi en achtererven van percelen aan die weg. Wat Mlaten aantrekkelijk maakte als toekomstige woonwijk voor de niet- en minder-draagkrachtige inwoners van Semarang was zijn ligging nabij het handelscentrum en het station. Voor de NV was aantrekkelijk dat op de grond voor de nieuwe wijk slechts een honderdtal semi- en niet-permanente woningen stonden. Het enige nadeel van het terrein, de slechte afwatering, werd opgelost door het gehele terrein op te hogen.

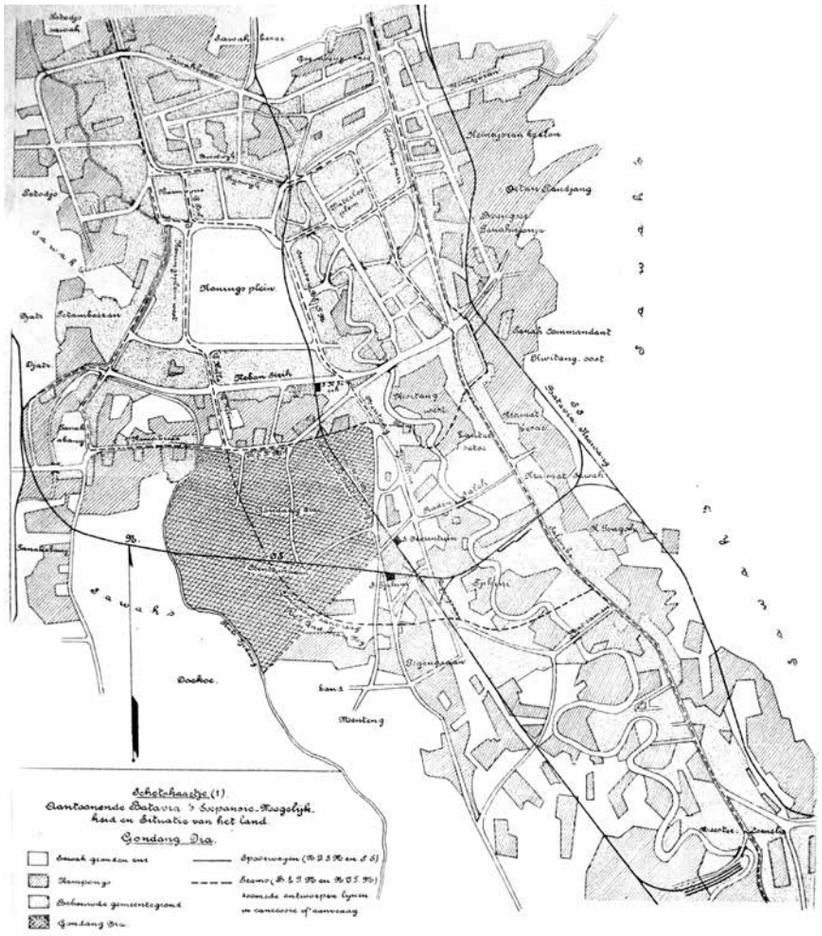
De wegen in het plan waren vanwege de traditie (*adat*) en de baan van de zon zoveel mogelijk oostwest georiënteerd. Ongeveer halverwege de wijk scheidde de oostwest lopende Tjitaroemlaan de ten noorden van deze laan gelegen kampong van de ten zuiden daarvan gelegen kleinwoningbouwwijk. Het bebouwingsplan dat Karsten in opdracht van de NV voor Mlaten ontwierp, was in overeenstemming met de meest recente inzichten over kampongbouw. De percelen langs de Tjitaroemlaan waren bestemd

voor middenstandswoningen en tamelijk ruim bemeten: circa 20 bij 35 meter. Omdat gebleken was dat stadsbewoners geen tijd hadden om uitgebreide percelen te onderhouden en orde en netheid toch diende te worden gewaarborgd, waren de percelen in deze wijken zo minimaal mogelijk van afmeting: 7 tot 9 meter breed en 17 tot 25 meter diep.

In het deel van Mlaten ten noorden van de Tjitaroemlaan werden 241 percelen voor woningen gereserveerd. Honderd daarvan waren bestemd voor de verplaatste, bestaande en verbeterde woningen die al op Mlaten stonden toen de NV de grond aankocht. De overige percelen waren in huur uitgegeven voor kampongbouw. Het enige bouwvoorschrift waaraan de kampongwoningen dienden te voldoen, was dat ze met het oog op licht en lucht met één zijde tegen de zijgrens van het perceel geplaatst zouden worden. Hierdoor zou tussen woningen maximaal circa twee meter vrije ruimte gecreëerd worden.

In het door de NV Volkshuisvesting te realiseren en te exploiteren kleinwoningbouwcomplex ten zuiden van de Tjitaroemlaan ontwierp Karsten acht woningtypen en drie winkeltypen. De kleinste woning (type 00) had een oppervlak van 18,85 vierkante meter. Het was één vertrek met tegen de achterwand een slaapplaats en een kookplaats aan de buitenzijde. Aan de voorzijde was beperkt ruimte voor een zitje. De overige woningtypen beschikten over meerdere vertrekken: een zitje aan de voorzijde, een voorgalerij, een woonkamer, één of meer slaapkamers en een kookplaats. De plattegrond van de grootste woning (type v) besloeg 123,75 vierkante meter. De woningen werden zoveel mogelijk in gesloten bouw gerealiseerd. Voor bewoners van woningen die niet beschikten over een eigen badgelegenheid en wc werden op de binnenerven gemeenschappelijke voorzieningen gebouwd.

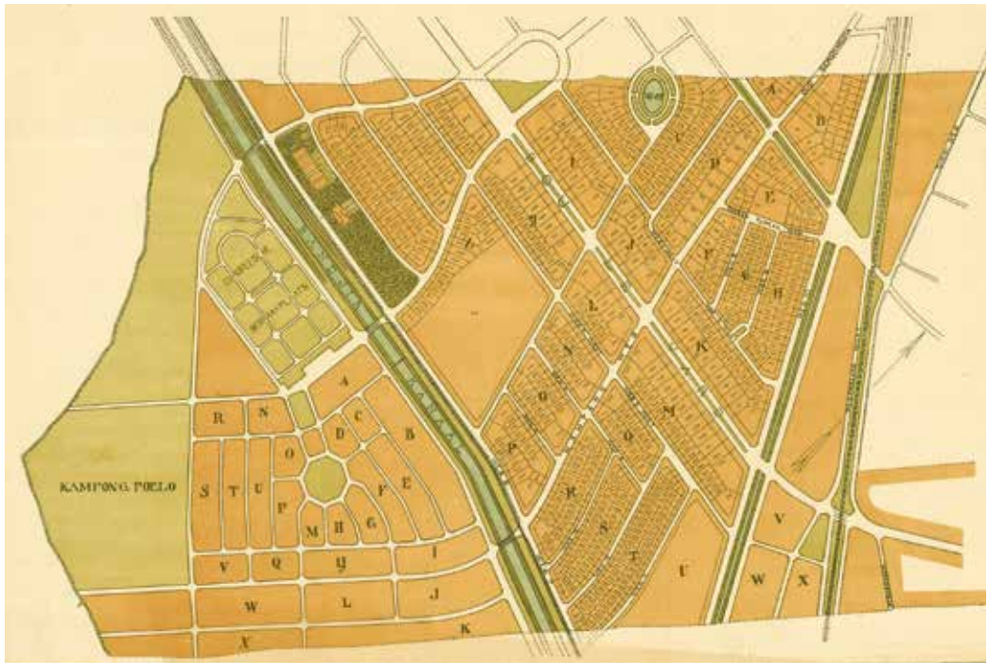
Mlaten was bouwkundig en financieel een succes. In het kleinwoningbouwcomplex werden 663 woningen gerealiseerd voor 1.899 mensen: 1.180 inlanders, 207 Europeanen, 505 Chinezen en 7 andere vreemde oosterlingen. Volgens de Dienst Bouw- en Woningtoezicht van de gemeente Semarang stonden er bijna nooit woningen leeg en maakte de wijk 'een prettigen indruk', hoewel ook hier gold dat met name de gemeenschappelijke binnenerven vrij streng toezicht vereisten 'opdat ze niet rommelig [zouden] worden'.[202]



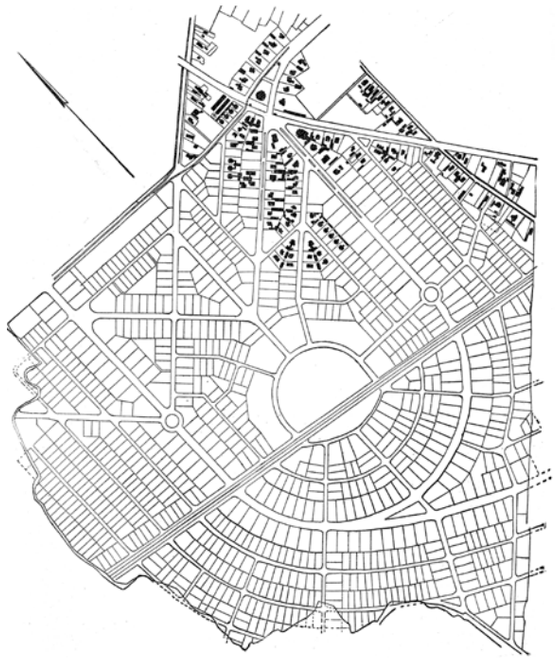
3.1 • Batavia-Weltevreden: stadsplattegrond met uitbreidingsmogelijkheid in zuidelijke richting (ca 1910)

3.2 • Batavia: bebouwingsplan Nieuw Gondangdia en stratenplan Menteng (ca 1910) •Schaal: 1:7.500

3.3 • Batavia: uitbreidingsplan Menteng (s.a.) • Schaal 1:10.000

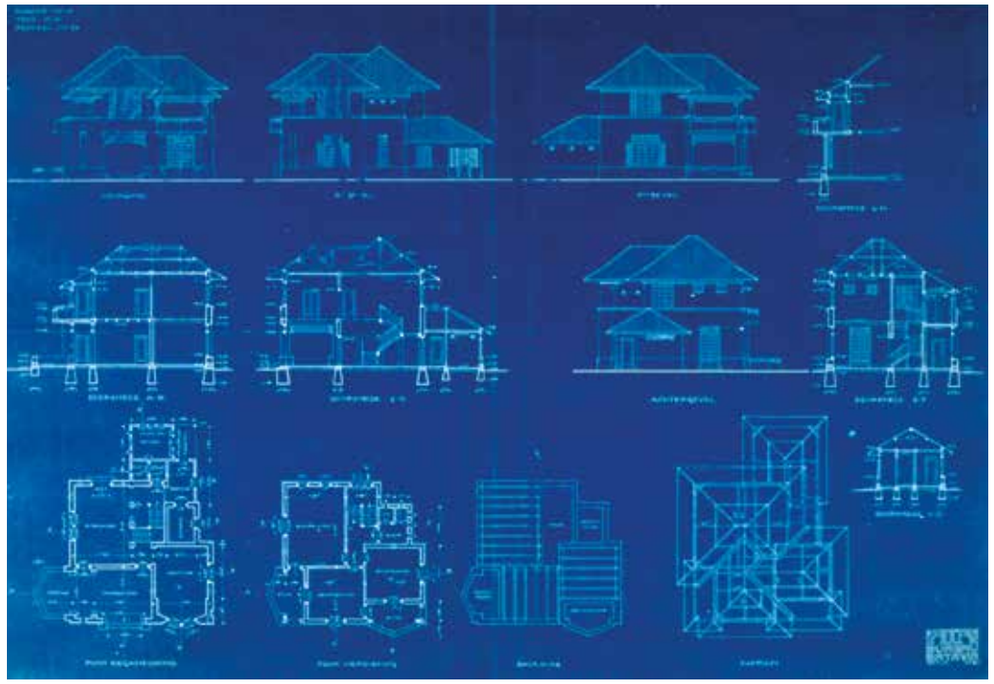


3.4 • Batavia: detail van bebouwingsplan Menteng (s.a.) • Schaal: 1 cm = 37,5 m

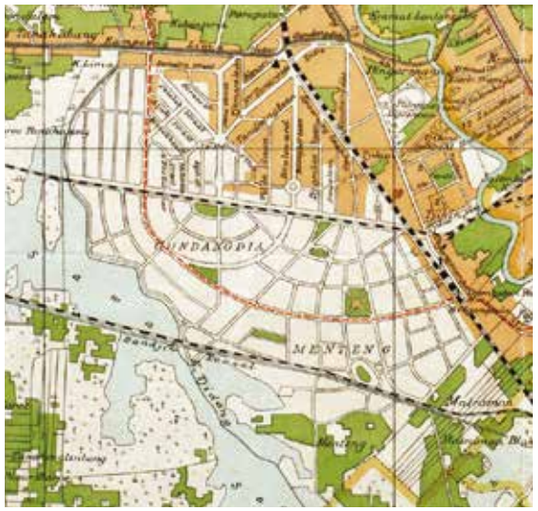


3.5 • Batavia: bebouwing Nieuw Gondangdia (ca 1910)

3.6 • Batavia: vogelvluchtperspectief van woningpark van NV Woningbouwmij. Menteng (ca 1920) • Ontwerp: AIA Bureau/ir F.J.L. Ghijsels

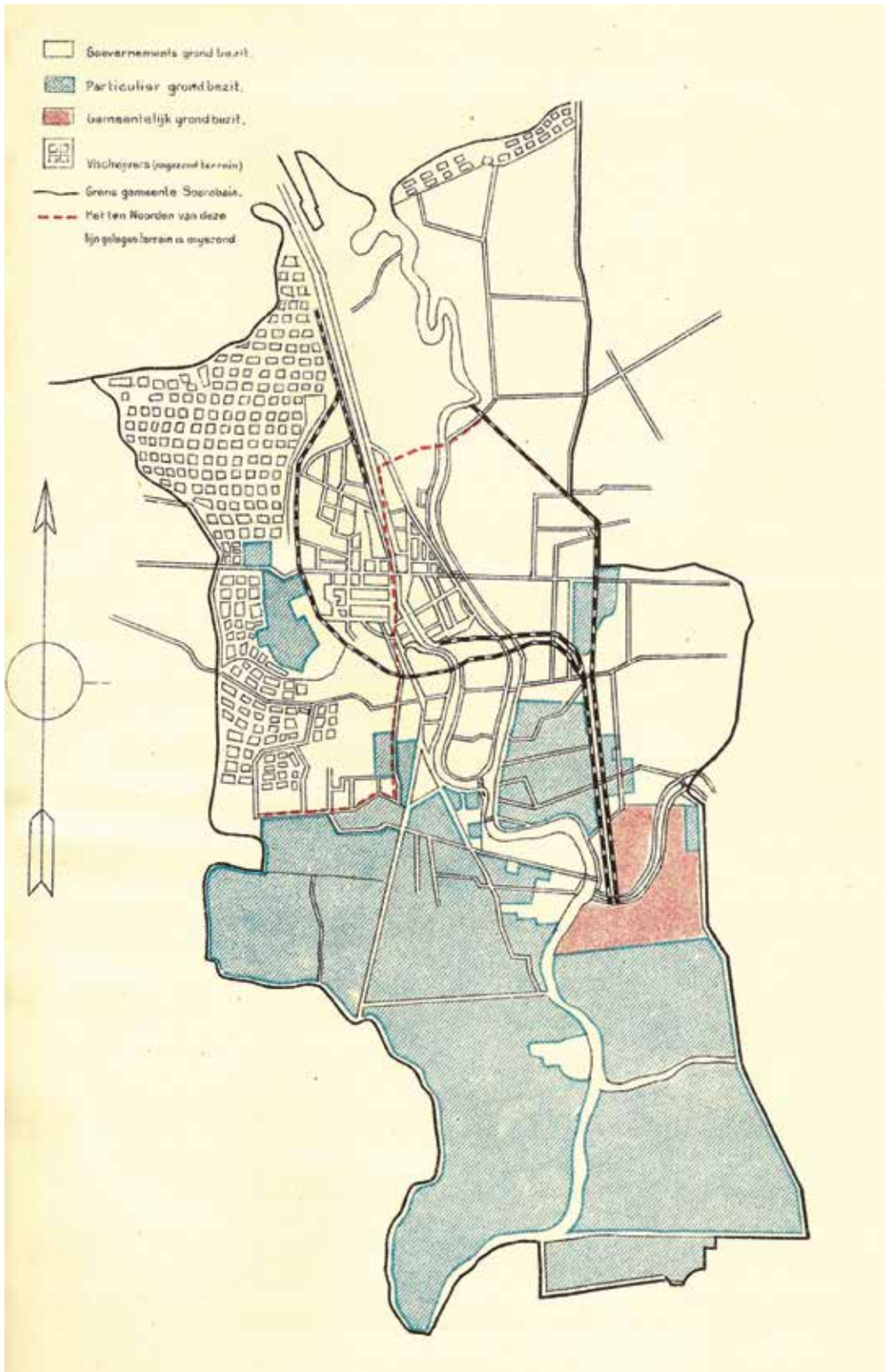


3.7 • Batavia: blauwdruk van een ontwerp voor een vrijstaande woning met verdieping voor de NV Bouw- en Woning Mij. Menteng (1921) • Ontwerp: AIA Bureau/ir F.J.L. Ghijsels • Schaal: 1:100



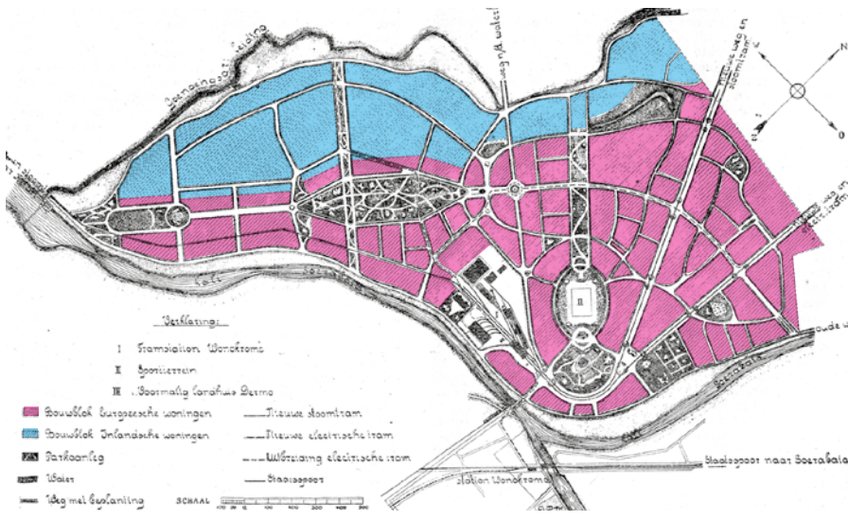
3.8 • Batavia: details stadsplattegrond van Menteng-Nieuw Gondangdia (1919, 1923, 1945) • Schaal: 1:20.000

3.9 • Batavia: luchtopnamen Menteng-Nieuw Gondangdia (eind jaren 30)



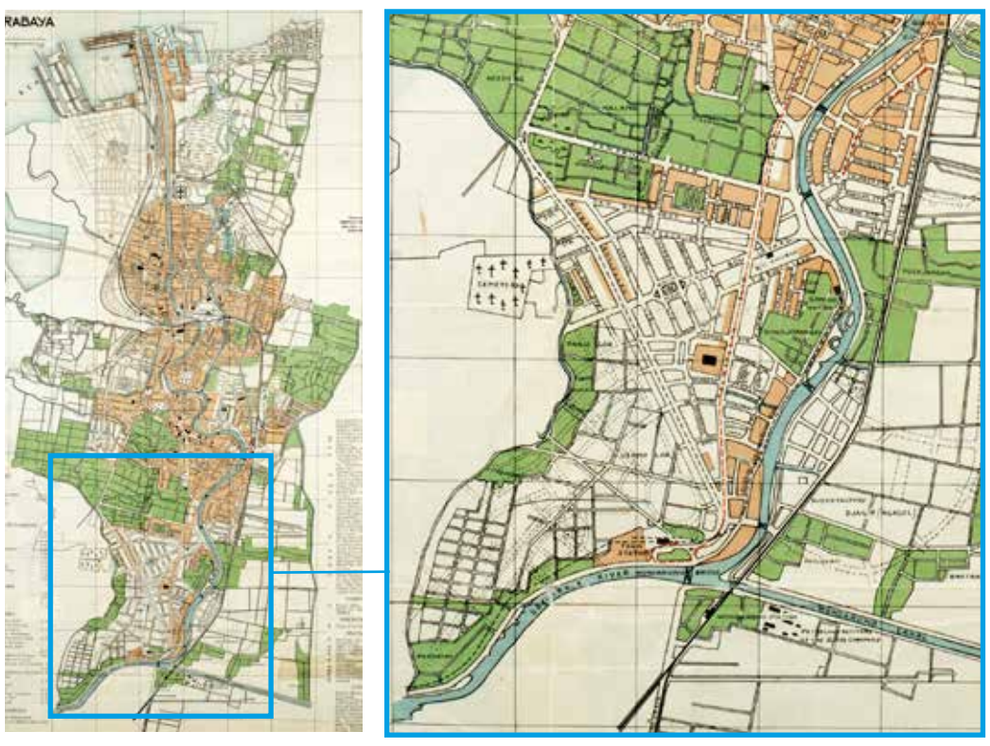
3.10 • Soerabaja: verhoudingen grondeigendom (ca 1920)

3.11 • Soerabaja: stadsplattegrond met uitbreidingsplan Darmo (1914) • Schaal: 1:60.000

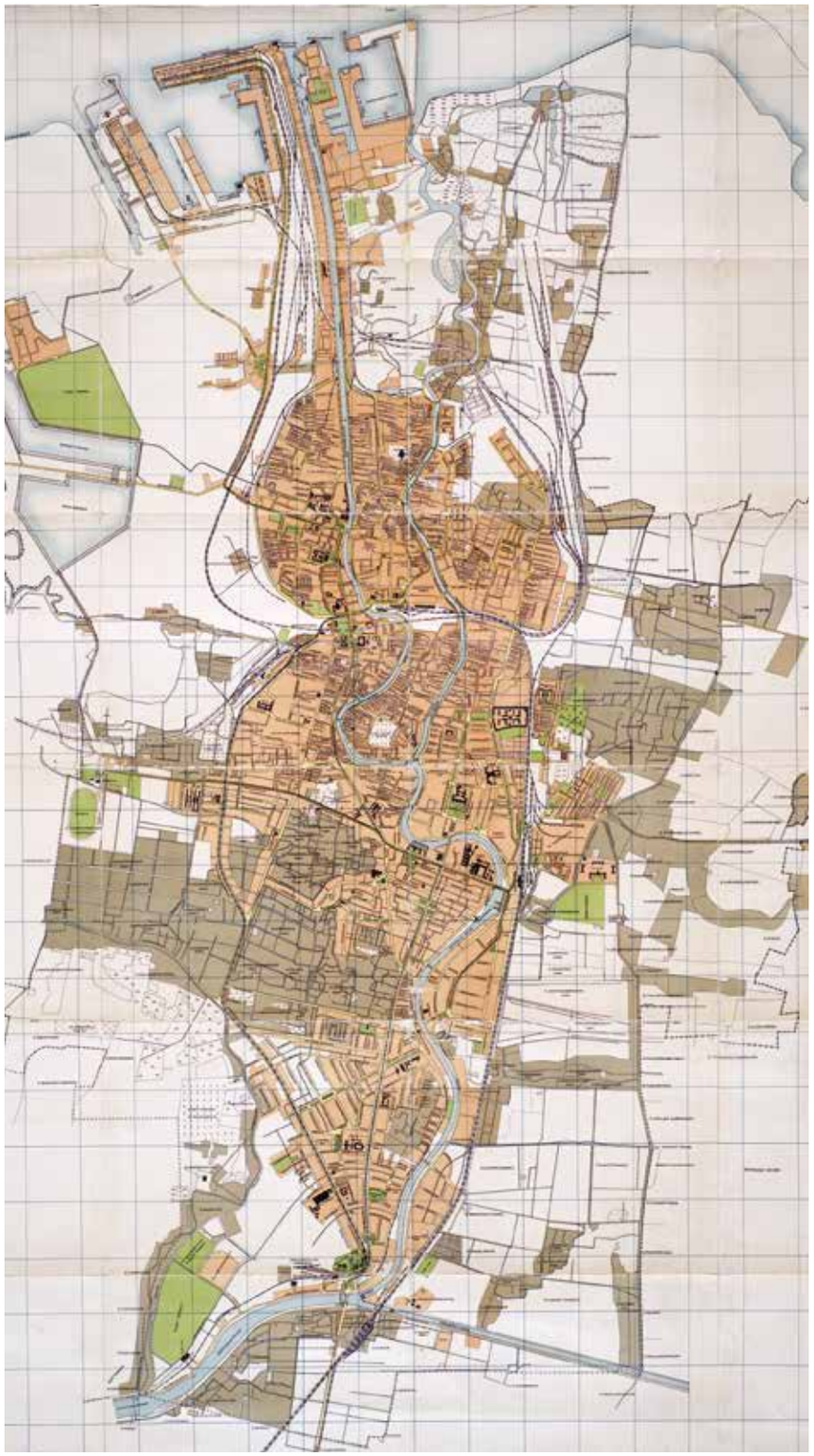


3.12 • Soerabaja: bebouwingsplan Darmo (1914) • Ontwerp: ir H. Maclaine Pont • Schaal: 1:30.000

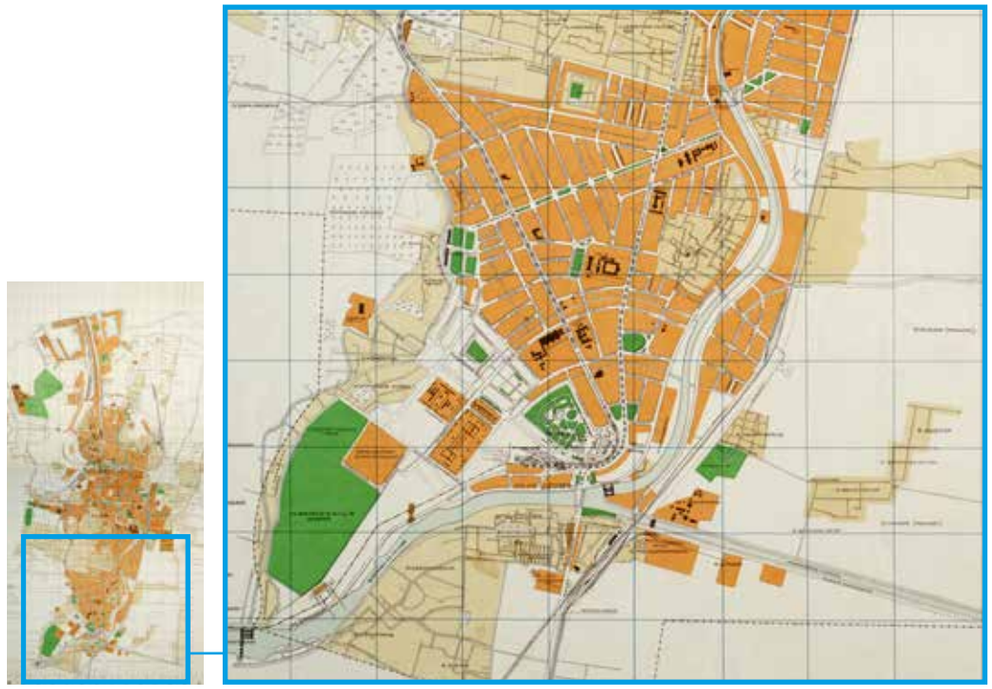
3.13 • Soerabaja: Darmo en het nabij gelegen sluizencomplex bij Wonokromo (1932)



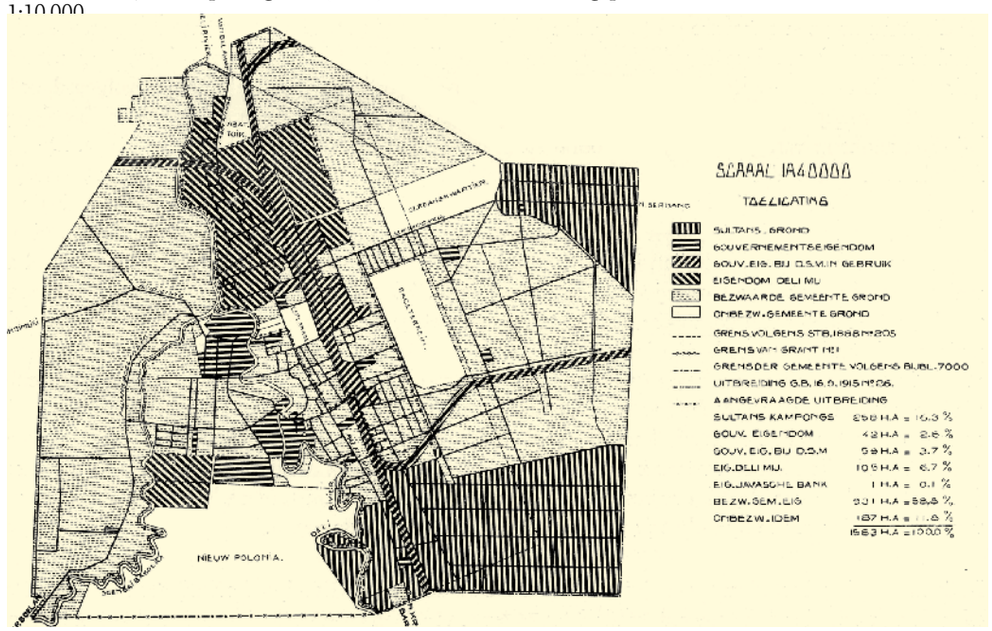
3.14 • Soerabaja: stadsplattegrond (1930) • Uitsnede: geplande en gerealiseerde wegenplan in Darmo • Schaal: 1:20.000



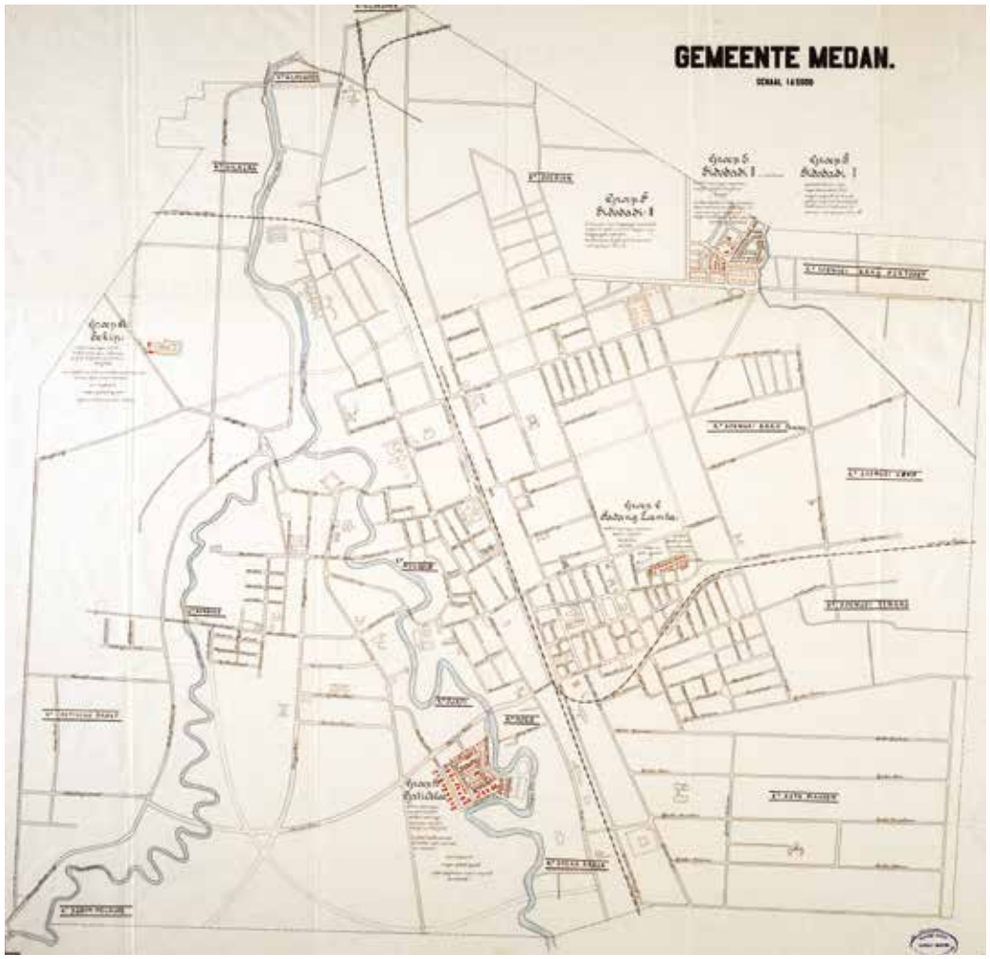
3.15 • Soerabaja: stadsplattegrond met Darmo (1934) • Schaal: 1:10.000



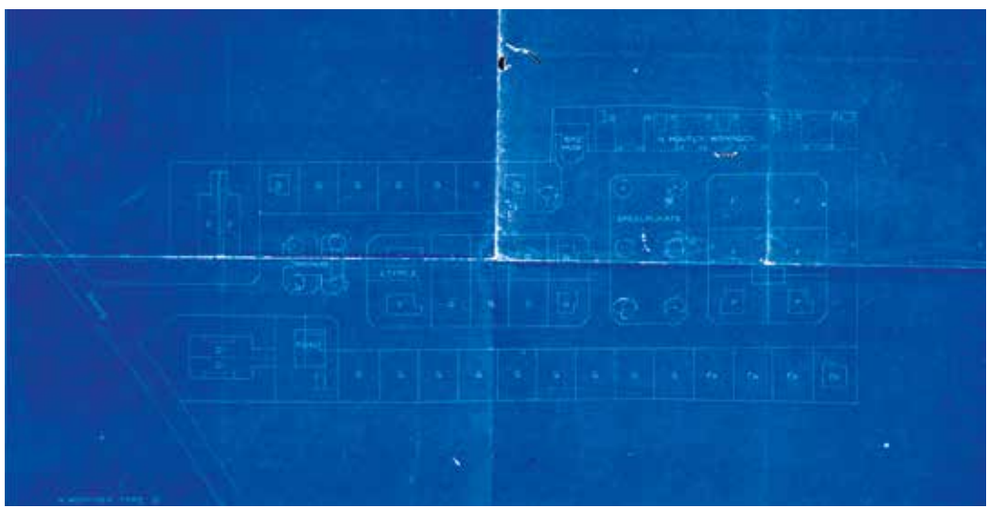
3.16 • Soerabaja: stadsplattegrond (1940) • Uitsnede: uitbreidingsplan Darmo • Schaal: 1:10.000



3.17 • Medan: verhoudingen grondeigendom (1919) • Opgesteld door het Gemeentelijk Bureau voor Grondzaken • Schaal: 1:40.000

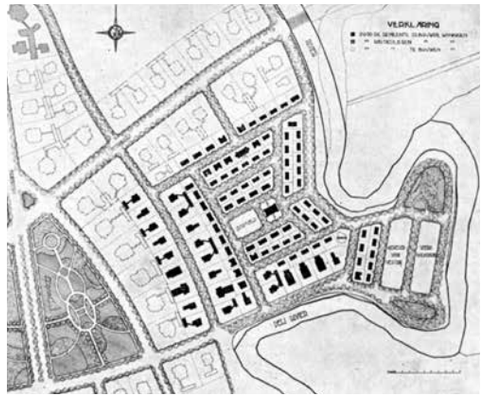


3.18 • Medan: wegennet met aanduiding van de gemeentelijke woningbouwprojecten (1923) • Ontwerp: Dienst Gemeentewerken • Schaal: 1:5.000



3.19 • Medan: bebouwingsplan kampong Sekip (1920) • Ontwerp: Dienst Gemeentewerken • Schaal: 1:500

3.20 • Medan: woningen in kampong Sekip (1920) • Links: semi-permanente woningen in aanbouw • Rechts: gekoppelde permanente woningen • Ontwerp: Dienst Gemeentewerken

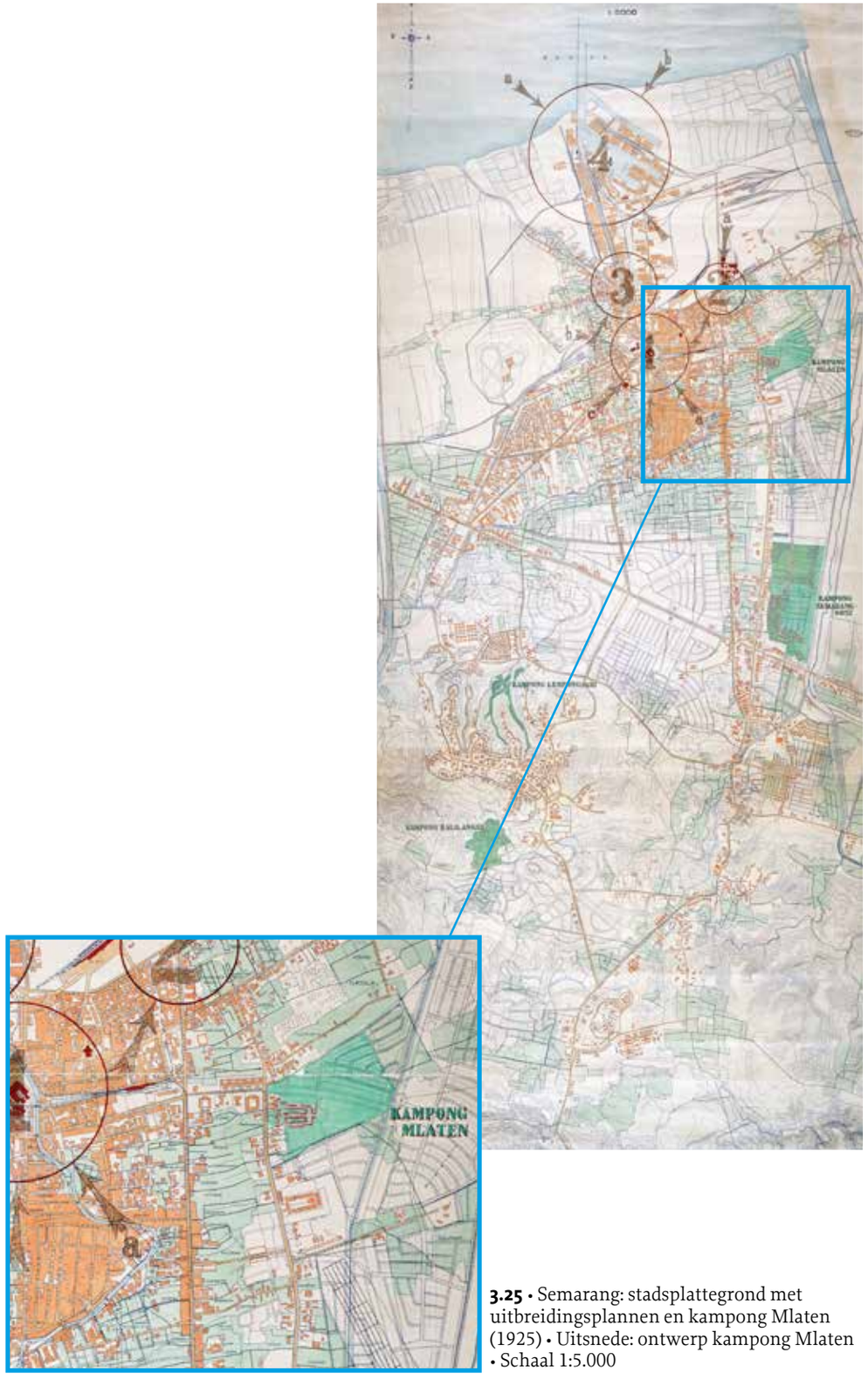


3.21 • Medan: bebouwingsplan kampong Djati Oeloe (1922) • Ontwerp: Dienst Gemeentewerken

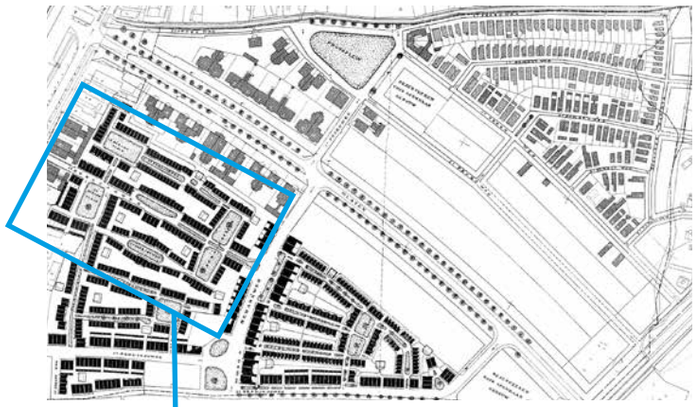
3.22 • Medan: woningen in kampong Djati Oeloe (1920-1922) • Rechts: gekoppelde inlandse woningen • Links: kleine Europese woning • Ontwerp: Dienst Gemeentewerken

3.23 • Medan: kampong Sidodadi (1925) • Ontwerp: Dienst Gemeentewerken

3.24 • Medan: openbaar badhuis met wc's in kampong Padang Loemba (1924) • Ontwerp: Dienst Gemeentewerken

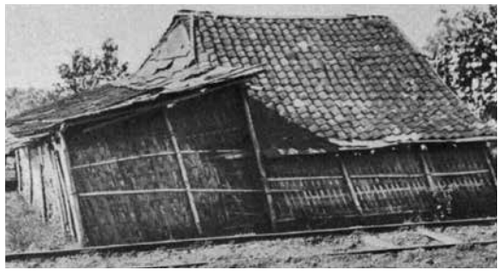


3.25 • Semarang: stadsplattegrond met uitbreidingsplannen en kampong Mlaten (1925) • Uitsnede: ontwerp kampong Mlaten • Schaal 1:5.000

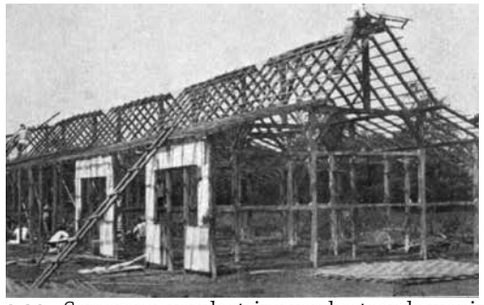


3.26 • Semarang: bebouwingsplan kampong Mlaten (1925) • Ontwerp: ir H.Th. Karsten

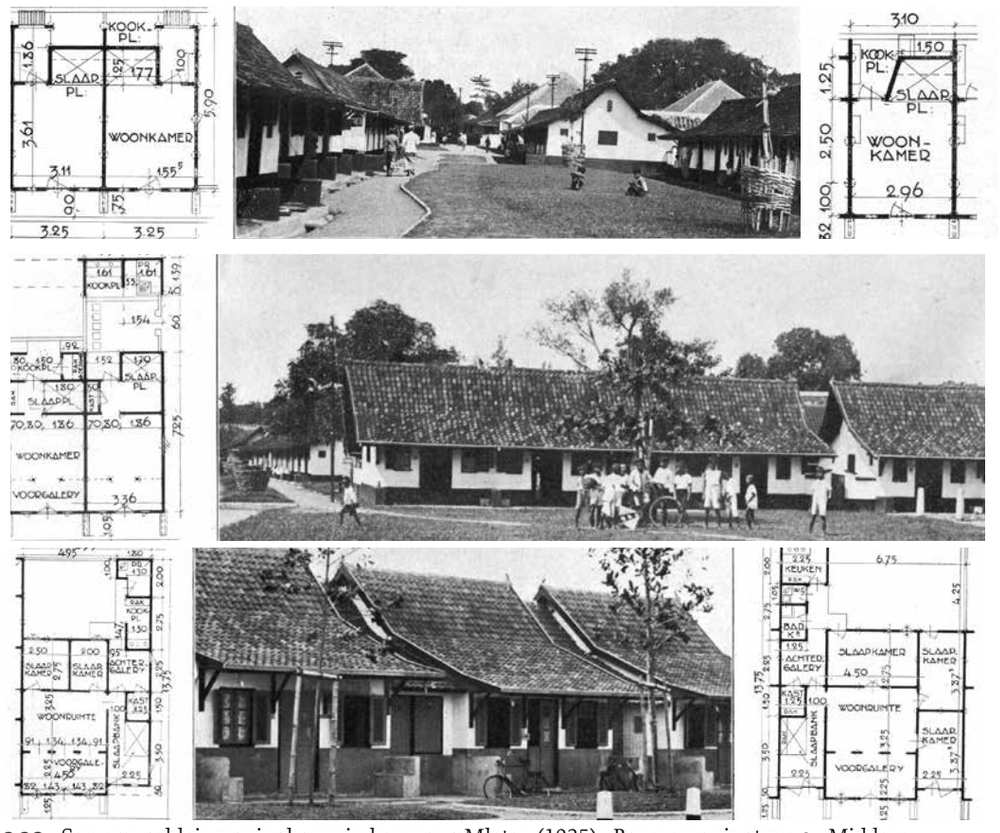
3.27 • Semarang: detail bebouwingsplan kampong Mlaten (1925) • Ontwerp: ir H.Th. Karsten • Schaal: 1:500



3.28 • Semarang: ophoging van het land Mlaten

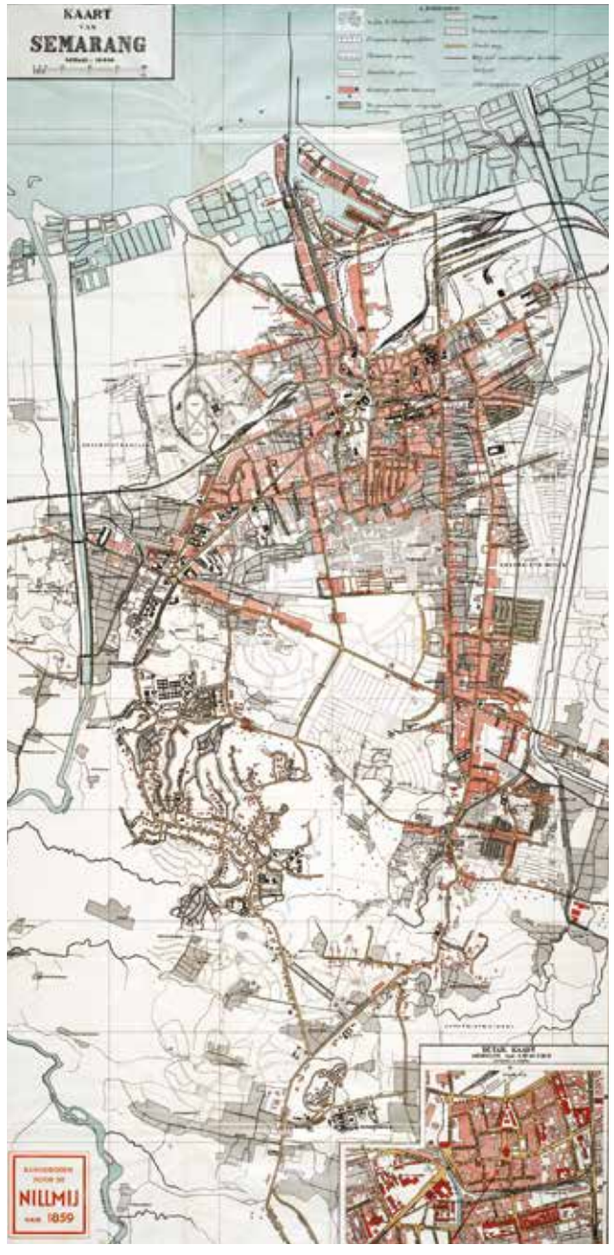


3.29 • Semarang: verplaatsing van bestaande woningen op land Mlaten (1925) • Rechtsboven: vóór verplaatsing • Links: tijdens verplaatsing • Rechts: na verplaatsing

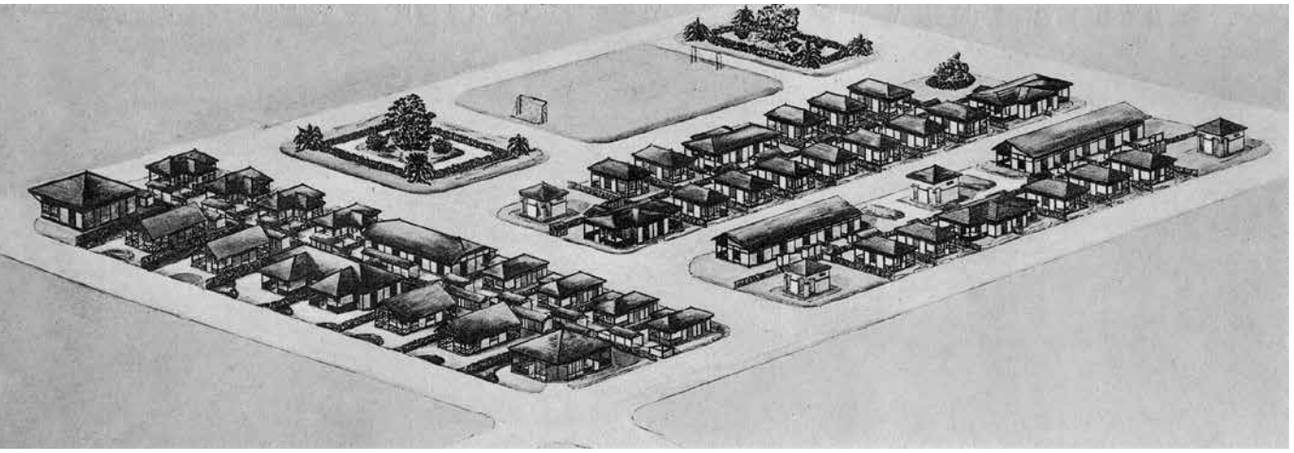


3.30 • Semarang: kleinwoningbouw in kampong Mlaten (1925) • Boven: woningtype 0 • Midden: woningtype I • Onder: woningtypen IV en V

3.31 • Semarang: eigenbouw in kampong Mlaten (1925)



3.32 • Semarang: stadsplattegrond met uitbreidingsplannen en kampong Mlaten (1935) • Schaal: 1:10.000



4 Het kampongvraagstuk

> ‘De gemeente vertegenwoordigde, zo werd aangenomen, tegenover het engere specifiek Inlandsche belang van de desa het hoogere, meer algemeene belang van het geheele stedelijke complex. Bij het streven om de stad te moderniseeren, het stedelijk leven te organiseeren, bleef echter de kampongtoestand een moeilijk vraagstuk [...].’ [203]
>
> *A.B. Cohen, adviseur voor de decentralisatie (1927-1928, 1929-1930)*

Aandacht voor kampongverbetering

De mate waarin gemeenten erin slaagden de stadsontwikkeling ter hand te nemen werd in hoge mate gehinderd door praktische en bestuurlijke belemmeringen en de aanwezigheid van binnen hun grenzen gelegen autonome inlandse gemeenten en particuliere gronden. Wanneer een inlands bestuur of een grondeigenaar geen medewerking wilde verlenen aan de uitvoering van een gemeentelijk plan, kon het gemeentebestuur vanwege de inlandse Gemeenteordonnantie en het ontbreken van enige zeggenschap over particuliere gronden, niets anders doen dan zich daarbij neerleggen. Het gevolg was vaak dat de aanleg van leidingen, wegen of woningen niet geheel volgens plan kon worden uitgevoerd.

De nadelen van het ontbreken van zeggenschap over het volledige grondgebied binnen de gemeentegrens waren evident. Daarvan getuigden de nijpende woningnood en de uitbraken van pest en cholera die, ondanks verbeteringen van de waterhuishouding en de bouw van Europese uitbreidingswijken, nog regelmatig de grote en dichtbevolkte steden teisterden. Niet gehinderd door etnische of bestuurlijke grenzen waren het met name de epidemieën die duidelijk maakten dat een integrale aanpak van de stadsontwikkeling onontbeerlijk was. Een aanpak die niet alleen in hygiënisch maar ook in economisch, sociaal en politiek opzicht haar vruchten zou afwerpen. Een gemeente waar diverse ruimtelijke vraagstukken in één stedenbouwkundig plan werden geïntegreerd, zou immers voor alle bewoners een betere en aangenamere leef- en werkomgeving opleveren.

Evenals in Europa en andere koloniën waren het ook in Nederlands-Indië medisch deskundigen die als eersten de aandacht vestigden op het belang van volksgezondheid en de relatie tussen stedenbouw, bebouwing en volksgezondheid. Aanjagers in Nederlands-Indië waren de in Semarang woonachtige arts De Vogel en zijn plaatsgenoot, de apotheker Tillema. Hun niet aflatende betogen over de relatie tussen ziekte, huisvesting, waterhuishouding en algemene volksgezondheid leidden er toe dat ook in Nederlands-Indië de gevaren van onhygiënische woonomstandigheden geleidelijk werden onderkend.

Dat er een causaal verband bestond tussen hygiëne en volksgezondheid en dat huisvesting daarbij een cruciale rol speelde, stond voor Tillema als een paal boven water. Daarvan had hij in zijn praktijk als apotheker de nodige bewijzen gezien. Om ook anderen en met name beleidsmakers hiervan te overtuigen, publiceerde Tillema op eigen kosten enkele boeken waarin dit verband werd aangetoond en de gevolgen zichtbaar werden.[204] Publicaties waarin hij aan de hand van statistische gegevens, plattegronden en foto’s van woningen, erven, beplanting en straatbeelden liet zien hoe bebouwing, stedenbouw en volksgezondheid op elkaar van invloed waren.

In zijn eerste boek, *Riooliana*, zette Tillema uiteen welke bijdrage riolering kon leveren aan het verbeteren van hygiëne in een stad.[205] In zijn tweede boek, *Van wonen en bewonen. Van bouwen, huis en erf*, dat hij in 1913 presenteerde tijdens het tiende Internationale Woningcongres in Scheveningen, schetste hij aan de hand van (internationale) voorbeelden, cijfermateriaal, tekeningen en foto’s het woningvraagstuk in het algemeen en de situatie in Semarang in het bijzonder.[206] Tillema’s volgende twee boeken

waren *Kampongwee* en *Kromoblanda. Over het vraagstuk van 'het Wonen' in Kromo's groote land.*[207] Als in zijn vorige publicaties zette Tillema ook in deze boeken uiteen dat niet het tropische klimaat, maar de menselijke samenleving oorzaak was van veel in de archipel heersende ziekten: ongeschikt bouwmateriaal, geen of onvoldoende zonwering, geen of slechte ventilatie in en tussen woningen, onvoldoende bezonning ten gevolge van slecht gekozen en geplaatste beplanting, het niet scheiden van diverse waterstromen, verstopte afvoergoten, de aanwezigheid van talrijke broedplaatsen voor malariamuggen en onhygiënische wc's – of wat daarvoor door moest gaan. Het was overigens niet zo dat Tillema alleen bestuurders en ontwerpers verantwoordelijk hield voor het bestaan van dergelijke toestanden. Ook burgers waren zijns inziens in hoge mate verantwoordelijk voor het ontstaan en voortbestaan van een gezonde woon- en leefomgeving, zowel op hun eigen erf als daarbuiten. Tillema meende echter ook dat burgers aanzienlijk geholpen zouden zijn als architecten zich nadrukkelijker rekenschap gaven van de specifieke eisen waaraan bouwen in een tropisch klimaat moest voldoen. Voldoende luchtcirculatie, tempering (maar geen wering) van zonlicht, de afvoer van afvalstoffen en een goede waterhuishouding waren daarbij eerste vereisten.

Hygiënisch motief

Gezien de samenhang tussen waterhuishouding, woontoestanden en volksgezondheid was het weinig verwonderlijk dat de grootste gemeenten, Batavia, Semarang en Soerabaja, vrijwel direct na hun instelling plannen en verordeningen voor de verbetering van de waterhuishouding en de regulering van bebouwing opstelden. De uitvoering en handhaving hiervan bleek echter, zowel vanwege ontoereikende financiële en personele middelen als het omvangrijke en gecompliceerde karakter van de opgaven, geen sinecure.

Het maakte de standvastigheid waarmee Tillema en De Vogel zich beijverden voor de verbetering van de woonomstandigheden van met name de inlandse bevolking des te opmerkelijker. Dat hun pleidooien gehoor vonden bij hun mederaadsleden was voornamelijk te danken aan het feit dat in de Semarangse gemeenteraad enkele leden zaten die zich vanaf het eerste uur met uiterste toewijding inzetten voor de behartiging van de noden van alle inwoners van Semarang – dus niet alleen van de Europeanen. Een situatie die tamelijk uitzonderlijk was, althans volgens een betoog in 1928 in de Volksraad van Rückert, de voormalig directeur van de Semarangse Dienst Gemeentewerken die inmiddels hoofdambtenaar ter beschikking van de adviseur voor de decentralisatie was.[208] In zijn betoog, waarin hij verwees naar de inspanningen van Tillema en De Vogel in de jaren tien, kritiseerde Rückert lokale bestuurders die zich ondanks ruim twintig jaar decentralisatie nog steeds niet realiseerden dat veel onbemiddelde inlanders en Europeanen in hygiënisch volkomen ontoelaatbare omstandigheden leefden. Omstandigheden die sinds de inwerkingtreding van de Decentralisatiewet eigenlijk alleen maar verergerd waren en die, als ze niet bestreden werden, niet alleen vergaand negatieve invloed zouden hebben op de algehele volksgezondheid maar ook op de sociale, economische en politieke stabiliteit in de archipel. Het was vooral dat laatste argument dat het gouvernement uiteindelijk overtuigde van het belang de gemeenten meer mogelijkheden te bieden om de verbetering van kampongs aan te pakken. Een besluit waartoe de pleidooien van De Vogel en Tillema twintig jaar eerder de eerste aanzet hadden gegeven.

In de eerste jaren van de decentralisatie werd in het algemeen vooral aandacht besteed aan de bedreiging die onhygiënische woonomstandigheden in de kampongs vormden voor de volksgezondheid. Hoewel het ook in Europese wijken schortte aan goede bebouwing, afwatering en infrastructuur, was zonneklaar dat de situatie in inheemse wijken vele malen urgenter was.[209] Onverharde wegen en paden, het ontbreken van ventilatie en daglicht, de permanente hoge vochtigheidsgraad en de slechte bouwmaterialen, waardoor ratten en ander ongedierte vrijelijk woningen in en uit liepen, waren de meest zichtbare gebreken. Daarnaast was het ontbreken van sanitaire voorzieningen en afvoergoten een groot probleem omdat hierdoor met name in het regenseizoen volkomen onacceptabele toestanden ontstonden, wanneer gaten en sloten die zowel als badgelegenheid en als wc dienst deden, overstroomden. Een derde probleem tenslotte vormden de plassen en vijvers waarin op traditionele wijze vis en rijst werden gekweekt; niet alleen omdat een dergelijke vorm van landbouw niet strookte met leven in een stedelijke

omgeving – keuterboeren diende hun bestaan als 'halfslag landbouwers' dan ook op te geven en zich te bekwamen in handel of nijverheid – maar vooral omdat het stilstaande water een perfecte broedplaats was voor ziekteverspreidende insecten en ongedierte.[210]

De bewustwordingscampagnes van Tillema en De Vogel misten hun effect niet. Dat blijkt onder andere uit het feit dat de gouverneur-generaal vanaf 1915 tijdens werkbezoeken aan grote steden altijd een kampong bezocht, en aan het feit dat de adviseur voor de decentralisatie in 1917 opmerkte dat in veel kampongs 'volgens westersche opvatting van overheidszorg nog vrijwel alles' moest gebeuren om een einde te maken op de veelal op een Augiasstal gelijkende toestanden.[211] Een constatering waaraan hij toevoegde dat een dergelijke opgave bijzonder omvangrijk en complex zou zijn, en derhalve weloverwogen diende te worden aangepakt.

Politiek motief

Behalve een hygiënisch en humanitair argument voor kampongverbetering was er ook een politiek argument voor kampongverbetering: de 'waarschuwende verschijnselen der volksontwaking' die vanaf 1910 zichtbaar werden.[212] De behoefte onder inlandse intellectuelen om eigen regionale, culturele en economische belangen te behartigen was een onmiskenbaar signaal van de politieke onvrede die onder de inlandse bevolking leefde over het politieke systeem in de kolonie. De eerste inlandse vereniging die in dat verband werd opgericht was Boedi Oetomo. Het doel waarnaar deze in 1908 in Djocjakarta opgerichte vereniging streefde was hoofdzakelijk het verbeteren van de materiële en geestelijke bestaansvoorwaarden van de bevolking op Java en Madoera. Aangezien Boedi Oetomo het standpunt huldigde dat een goede opleiding onontbeerlijk was voor een dergelijke vooruitgang, richtte ze zich vooral op leerkrachten en ambtenaren. Met succes: reeds in het eerste jaar werden 10.000 voornamelijk beter- tot hoog opgeleidde inlanders lid van Boedi Oetomo. Het succes was echter van korte duur: in 1912 werd de vereniging wegens onderlinge meningsverschillen opgeheven.

De tweede inlandse vereniging die werd opgericht was Sarekat Islam. Anders dan bij Boedi Oetomo werden de identiteit en de visie van Sarekat Islam in belangrijke mate bepaald door de islamitische grondslag waarop de vereniging was gebaseerd. In 1911 opgericht in Solo met het doel door bundeling van economische krachten de concurrentiepositie van inlanders te verstevigen, beoogde Sarekat Islam de handelsgeest onder inlanders te versterken en de geestelijke ontwikkeling en materiële belangen van inlanders te verbeteren middels onderwijs, gezondheidszorg et cetera. Bovendien streed Sarekat Islam nadrukkelijk voor opheffing van de fundamentele politieke, economische en sociale ongelijkheid tussen Europeanen en inlanders, een ambitie die al snel leidde tot het ideaal van een zelfstandig Indië. De drijfveren van Sarekat Islam sprak veel inlanders aan en maakte de vereniging in korte tijd ongekend populair.

Zowel Boedi Oetomo als Sarekat Islam waren de eersten van een reeks rijkgeschakeerde organisaties die naderhand werd aangeduid met het woord *pergerakan*: verenigingen en partijen die streden voor de belangen van de inheemse bevolking en uiteindelijk een onafhankelijke staat. Het waren deze organisaties die bewezen dat, anders dan veel Europeanen doorgaans veronderstelden, inlanders wel degelijk belangstelling hadden voor politieke aangelegenheden. Teneinde aan die belangstelling (enigszins) tegemoet te komen, stemde het gouvernement in 1917 in met de invoering van kiesrecht voor inlanders. Een jaar later werd een volksvertegenwoordigend orgaan, de Volksraad, geïnstalleerd. Hoewel het kiesrecht uiterst beperkt was en de Volksraad evenmin als de gemeenteraden een representatieve etnische en sociale afspiegeling van de Indische samenleving was, kwamen beiden tegemoet aan de behoefte aan meer bemoeienis met de Indische politiek van met name de beter opgeleide inlanders.

De emancipatie van de inlandse bevolking, die Pramoedya Ananta Toer indringend beschreef in zijn tetralogie over de lotgevallen van de inlandse medicijnenstudent Raden Mas Minke, was geheel in overeenstemming met het ethisch-politieke klimaat dat in de eerste twee decennia van de twintigste eeuw in Nederlands-Indië heerste.[213] Zoals Toer beschreef, boezemden het charisma en de immense populariteit van inlandse leiders het Indisch gouvernement echter grote angst in. Angst die er reeds in de jaren twintig toe leidde dat het gouvernement een aanzienlijk behoudender koers ging varen.

Afb. 4.1-4.2

Standaardisering en financiering van kampongverbetering

In tegenstelling tot het engagement van de leiders van genoemde inheemse politieke verenigingen, leken autonome inheemse gemeenten nauwelijks geïnteresseerd in de behartiging van inheemse belangen. Dat, althans, was de opvatting van veel Europese gemeenteraadsleden en het gouvernement.[214] Als mogelijke verklaring voor deze vermeende desinteresse wezen ze naar het feit dat van de sociale cohesie die kampongs traditioneel kenmerkte in de meeste grote steden nauwelijks meer sprake was waardoor stedelijke kampongs nauwelijks meer waren dan een soort buurtverenigingen.[215] In de ogen van de gemeenteraden viel er met het oog op de onhygiënische omstandigheden echter meer dan genoeg te doen in de kampongs: wegen dienden te worden verhard en goten voor de aan- en afvoer van water, waterleidingen, riolering, openbare badgelegenheden en privaten dienden te worden aangelegd.

Het gouvernement, dat na een aantal jaren enigszins overtuigd raakte van de noodzaak dat gemeenten op bescheiden schaal kampongverbeteringen uitvoerden, werd in de loop der jaren geleidelijk toegeeflijker als gemeenten een plan tot kampongverbetering indienden. Zozeer zelfs dat ze in 1917 gemeenten extra financiële middelen in het vooruitzicht stelde, mits de werkzaamheden zich beperkten tot de aanleg van wegen en daarlangs gelegen afvoergoten.[216] Om de verbeteringen uniform en zo efficiënt mogelijk aan te pakken, stelde het gouvernement voor om plannen voor kampongverbetering te ontwerpen aan de hand van normaalontwerpen.[217] Evenals de normaalontwerpen die het departement van BOW gebruikte, zouden normaalontwerpen voor kampongverbetering ingenieurs, wier kennis eigenlijk ontoereikend was om een volwaardig kampongverbeteringsplan op te stellen, de nodige houvast bieden. Bovendien vereenvoudigde standaardisering de technische en financiële toetsing van de plannen.

De eerste poging van het gouvernement om kampongverbetering te standaardiseren mislukte evenwel. De reden hiervoor was het uitblijven van een reactie van de gemeenteraden van Semarang en Soerabaja op het verzoek van de adviseur om hem hun inzichten en wensen inzake kampongverbetering toe te zenden.[218] Het gevolg van het uitblijven van die reactie resulteerde er in dat standaardisering van kampongverbeteringen voorlopig van de baan was.

De toezegging van het gouvernement aan gemeenten, in mei 1927, dat kampongverbeteringsprojecten voor subsidie in aanmerking konden komen mits daartoe aan het gouvernement en aan de Dienst Volksgezondheid volledig uitgewerkte plannen werden overlegd, was aanzienlijk succesvoller.[219] De plannen moesten aangeven hoe bestaande openbare werken 'in behoorlijken staat' gebracht zouden worden, hoe nieuwe leidingen voor de afvoer van water en fecaliën waren gedacht en hoe bebouwing en verkaveling gereguleerd zouden worden 'ten einde orde te scheppen in den chaotischen toestand waarin de meeste kampongs ten aanzien van de bebouwing verkeeren'.[220] De subsidie was overigens nadrukkelijk en uitsluitend bedoeld voor verbeteringswerkzaamheden. Kosten voor onderhoud van eenmaal verbeterde kampongs of andere stedenbouwkundige ingrepen bleven volledig voor rekening van de gemeenten.[221] Ofschoon de hoogte van de te verlenen subsidie niet definitief was vastgesteld, was wel besloten dat deze maximaal vijftig procent van de totale kosten zou bedragen.

Alvorens een definitieve beslissing te nemen over het te subsidiëren bedrag, deed het gouvernement twee dingen.[222] Teneinde een zo reëel mogelijk beeld te krijgen van de inhoudelijke en financiële omvang van de verbeteringswerkzaamheden, verzocht ze allereerst ir J.H. Levert, hoofd van de technische afdeling van de Dienst Volksgezondheid, normaalontwerpen voor kampongwegen op te stellen. Vervolgens, om te kunnen beoordelen in hoeverre deze normaalontwerpen bruikbaar waren, verzocht de adviseur voor de decentralisatie alle gemeenteraden hem te informeren over de toestand van binnen hun grenzen gelegen kampongs.[223]

De grote gemeenten stuurden vrijwel zonder uitzondering gegevens over inwoneraantallen, het aantal hectare te verbeteren kamponggrond, de aard van de werkzaamheden en de tijd en kosten die daarmee gemoeid zouden zijn.[224] Kleinere gemeenten gaven minder systematische en soms tamelijk uiteenlopende informatie.

Ondanks hun verschillen waren deze vergaarde gegevens van groot belang. Het waren immers de eerste concrete gegevens over de omvang van het kampongvraagstuk in de hele archipel. Wat de reacties echter ook duidelijk maakten, was dat de interpretatie van het begrip kampongverbetering niet eenduidig was.[225] Waar de ene gemeente van mening was dat kampongverbetering het verharden van wegen en

het verbeteren van de afwatering was, beschouwde een andere gemeente ook het ordenen en verbeteren van de bebouwing, het aanleggen van verlichting en het aanbrengen van groenvoorziening essentiële aspecten van kampongverbetering. De kosten verbonden aan gemeentelijke kampongverbetering varieerden dan ook van 2.000 tot 10.000 gulden per hectare. Bovendien bleken er aanzienlijke en vaak moeilijk vergelijkbare verschillen tussen gemeenten onderling en zelfs binnen een gemeente te bestaan. De gemeenteraad van Tegal bijvoorbeeld, liet weten reeds gedeeltelijk een door een firma uit Djocjakarta opgesteld gezondmakingsplan te laten uitvoeren.[226] De voorzitter van de gemeenteraad van Bindjai daarentegen schreef dat alle kampongs in zijn gemeente gelegen waren op grond waarvan de sultan eigenaar was, waardoor de gemeente geen enkele zeggenschap over de kampongs had.[227]

De reacties onderschreven dat kampongverbetering behalve in hygiënisch en stedenbouwkundig ook in politiek opzicht dringend gewenst was. Dat bevestigde de gemeenteraad van Bandjermasin die de adviseur liet weten dat investeren zonder merkbare, blijvende verbetering weinig zinvol en zelfs politiek riskant was omdat 'een groeiende ontstemming speciaal bij de Inlandsche bevolking duidelijk waarneembaar is'.[228] Ter toelichting vervolgde de raad: 'Men accepteert het niet langer, dat de kampongwegen in een meer dan deplorabelen toestand verkeeren, dat vele daarvan afgesloten moesten worden voor het autoverkeer, dat enkele wegen geheel zijn weggeslagen, dat andere door verzakking a.a. zelfs voor voetgangers niet meer begaanbaar zijn, laat staan voor eenig vervoermiddel. De hoofdwegen ter hoofdplaats zijn al slecht, maar de kampongwegen zijn wanhopig slecht... of bestaan zelfs niet meer'.[229] De gemeenteraad beëindigde zijn brief met de waarschuwing dat uitblijven van verbeteringen op den duur zou kunnen escaleren in een zich 'tegen de Regeering keerende volksontstemming'.[230]

Nadat de adviseur voor de decentralisatie de gegevens van de gemeenten had ontvangen en bestudeerd, nodigde hij alle burgemeesters en voorzitters van de gemeenten uit om begin 1928 in Batavia met hem over het kampongverbeteringsvraagstuk van gedachten te wisselen.[231] Het belangrijkste doel van de conferentie was overeenstemming te bereiken over de criteria waaraan kampongverbeteringen dienden te voldoen, opdat het gouvernement de hoogte van de door haar te verstrekken subsidie kon bepalen. Dat niet alleen het gouvernement die wilde weten welke financiële implicaties kampongverbeteringswerkzaamhedenmet zich meebrachten was trouwens duidelijk. Omdat het onmogelijk was om zonder indicatie over de hoogte van een eventuele subsidie een verbeteringsplan op te stellen, hadden ook gemeenten behoefte aan dergelijke informatie. Een behoefte waaraan in 1929 werd voorzien. In dat jaar deelde het gouvernement mee dat ze jaarlijks een bedrag van 500.000 gulden op de landsbegroting voor kampongverbeteringen zou reserveren.

Doorslaggevend voor deze beslissing was de al eerder gememoreerde motie en toespraak van Rückert in 1928 in de Volksraad, waarin hij behalve de hygiënische en humanitaire ook de politieke noodzaak van kampongverbeteringen en een systematische financiering daarvan uiteenzette. Met name kampongbewoners, ofschoon vooralsnog weinig geneigd tot rebellie, vormden immers een dankbaar doelwit voor nationalistische politici 'die zich ten doel hebben gesteld, die bevolking te winnen tot omverwerping van het gezag, dat zulke toestanden [namelijk slechte kampongs] laat bestaan zonder in te grijpen'.[232] Wijzend op de gereserveerde houding van enkele inlandse politici over de voorgenomen systematische kampongverbeteringen vervolgde hij: 'Het is niet toevallig, Mijnheer de Voorzitter, dat meerdere leiders heelemaal niet enthousiast zijn voor de kampongverbetering. Zoolang de politieke macht niet verkregen is, laten ze de slechte toestanden liever bestaan; beter propagandamiddel is niet denkbaar. Tot nu toe is de kampongbevolking rustig gebleven, maar de bron van onrust, de voortdurende bedreiging van rust en orde blijft bestaan in de zoo verwaarloosde kampongs'.[233] Het was volgens Rückert dus niet alleen om gezondheidstechnische en humanitaire redenen, maar zeker ook om politieke redenen van belang dat gemeenten de verbetering en het onderhoud van kampongs ter hand namen. Gebeurde dat niet dan waren volgens Rückert politieke onrust en chaos onafwendbaar: 'Dat daar honderden – om niet te zeggen duizenden – in niet- of weinig-menschwaardige toestanden leven, wordt als regel niet beseft. En ik mag hierbij nog wel even de aandacht er op vestigen, dat het hier betreft zoowel Europeanen als inheemschen, van beide groepen natuurlijk de economisch zwaksten'.[234] Rückert verwoordde wat gemeentebesturen en architecten reeds lange tijd hadden bepleit: dat aan de verbetering van de volkshuisvesting in het algemeen en van de inheemse bevolking in het bijzonder de nodige

aandacht en middelen besteed moesten worden.[235]

Hoewel de verschillen tussen de gemeenten groot waren, kon op basis van de door de gemeenten verstrekte gegevens worden geconstateerd dat in de gehele archipel 4.000 hectare gemeentelijke kamponggrond voor verbetering in aanmerking kwam. Omdat duidelijk was dat verbetering van alle kampongs aan de hand van Leverts normaalontwerpen bijzonder kostbaar zou zijn, verzocht het gouvernement Rückert deze normaalontwerpen te herzien. De *Leidraad bij het opmaken van plannen voor kampongverbetering* die Rückert opstelde, was aanmerkelijk soberder dan de normaalontwerpen van Levert. Het stuk bevatte uitsluitend richtlijnen voor de aanleg van wegen en daaraan gelegen afwateringgoten. Bovendien ging Rückert uit van slechts drie typen wegen: voor druk voetgangers- en voertuigenverkeer, voor voetgangers en weinig intensief voertuigenverkeer en voor uitsluitend voetgangersverkeer met eventueel fietsers. De enige aanwijzing die de *Leidraad* verder nog gaf, betrof de voor een bepaald wegtype geëigende breedte, verharding, afwateringsgoten en -leidingen en, eventueel, hoe en waar trottoirs, beplanting en voorzieningen als elektriciteit- en telefoniepalen geplaatst dienden te worden. Alle andere elementen, die naar Rückerts mening niet van primair belang waren voor de volksgezondheid, waren buiten beschouwing gelaten.

Ervan uitgaand dat in totaal 4.000 hectare kamponggrond verbeterd moest worden, rekende Rückert de Volksraad voor dat een budget van 500.000 gulden per jaar zou volstaan om gemeenten tot maximaal vijftig procent in de uitgaven voor kampongverbeteringen tegemoet te komen als jaarlijks 400 hectare werd aangepakt tegen een kostprijs van 2.500 gulden per hectare.[236] Aldus zouden bij gelijk blijvende financiering en uitvoering in tien jaar alle kampongs voorzien zijn van verharde wegen en afwateringsgoten. Behalve voor kampongverbetering pleitte Rückert er in de Volksraad ook voor dat jaarlijks en cumulatief 75.000 gulden gereserveerd zou worden om gemeenten tevens tot maximaal vijftig procent tegemoet te kunnen komen in de kosten verbonden aan onderhoud van eenmaal verbeterde kampongs. Ofschoon de consequentie van een dergelijke toezegging was dat na tien jaar kampongverbetering vanaf 1939 jaarlijks een bedrag van 750.000 gereserveerd diende te worden voor het onderhoud van verbeterde stedelijke kampongs, achtte Rückert dit bedrag meer dan gerechtvaardigd, eenvoudigweg omdat kampongs die aan redelijke eisen van hygiëne voldeden niet langer een voedingsbodem vormden voor het kweken van politieke en sociale onrust en instabiliteit.

Niet geheel overtuigd door Rückerts argumenten voor subsidie voor onderhoud van eenmaal verbeterde kampongs, wees de Volksraad dit deel van zijn motie van de hand.[237] Wel stemde zij in met zijn voorstel jaarlijks 500.000 gulden voor kampongverbeteringen te reserveren. Een bedrag dat toereikend maar bepaald niet ruimhartig genoemd kan worden. Zeker niet gezien de politieke implicaties waarop Rückert wees, en al helemaal niet in vergelijking met de jaarlijkse subsidie van 700.000 gulden die de Koninklijke Nederlands-Indische Luchtvaart Maatschappij in de jaren dertig ontving en de 92 miljoen gulden die het gouvernement tussen 1910 en 1940 aan de opkoop van particuliere landerijen uitgaf.[238]

Afb. 4.3-4.7

Aanbevelingen van de Kampongverbeteringscommissie

Rückerts *Leidraad bij het opmaken van plannen voor kampongverbetering* en de extra financiële middelen die het gouvernement beschikbaar stelde, leidden onmiddellijk tot een hausse aan gemeentelijke kampongverbeteringsplannen. Een hausse die echter, als gevolg van de wereldwijde economische recessie die optrad na de ineenstorting van de New Yorkse beurs in 1929, van korte duur zou zijn. Slechts drie maanden nadat het gouvernement had ingestemd met een extra begrotingspost, zag de adviseur voor de decentralisatie zich reeds genoodzaakt de gemeenten erop te attenderen dat de financiering van kampongverbetering het daaropvolgende jaar naar alle waarschijnlijkheid niet gehandhaafd kon worden.[239] Hij adviseerde de gemeenten derhalve om verbeteringen in een langzamer tempo te realiseren en af te zien van nieuwe projecten als daarvoor nog geen subsidie was verleend. Een onaangenaam maar reëel advies: tussen 1931 en 1935 reduceerde het gouvernement de subsidies voor kampongverbetering tot nagenoeg nul. Het resultaat van deze beslissing was dat, zoals een auteur het in 1935 geformuleerde, ondanks de inspanningen van de gemeenten kampongs nog immer 'niet zelden een plaats van schrik [waren], waar de onreinheid ten top stijgt, de dampkring verpest is door alles wat er opeengestapeld en verricht

wordt, de zedeloosheid hare wieg en bakermat vindt en waar de brandpunten ontstaan van ziekten, wier invloed zich wijd rondom zich verspreidt, om alle standen aan te tasten en den geesel der verwoesting te doen rondgaan tot in de huizen der meer beschaafden'.[240]

Toen de economie zich vanaf het midden van de jaren dertig geleidelijk herstelde, reserveerde het gouvernement opnieuw jaarlijks 500.000 gulden voor kampongverbeteringen op haar begroting. Teneinde te bepalen hoe dit bedrag zo efficiënt mogelijk besteed kon worden, benoemde ze in 1938 ook een Kampongverbeteringscommissie.[241] Het verslag dat deze commissie in 1939 aan het gouvernement overhandigde, was gebaseerd op een inventarisatie van de stand van zaken in alle gemeenten, een uitgebreide lijst recente vakpublicaties en het concept voor een Stadsvormingsordonnantie die in 1938 was gepresenteerd.

Hoewel de Kampongverbeteringscommissie de resultaten van tien jaar kampongverbetering bemoedigend vond, constateerde ze ook dat in de meeste stedelijke kampongs nog op grote schaal sprake was van overstromingen, brandgevaar, slecht aangelegde wegen en straatverlichting, ontoereikende afvoer van fecaal- en huiswater, overbevolkte en constructief onjuiste woningen zonder watervoorziening en gebrek aan ruimte voor recreatie. De oorzaak van deze wantoestanden was volgende de commissie behalve de vrijwel volledige stagnatie van kampongverbeteringen gedurende de eerste helft van de jaren dertig ook de lethargie die in de jaren dertig onder bestuurders en ontwerpers had postgevat. Die lethargie kwam voort uit onzekerheid of wat in het verleden gedaan was wel juist was, en hoe het nu verder moest. Een onzekerheid die was ontstaan doordat veel voor de inlandse bevolking gerealiseerde projecten niet aan de verwachtingen voldeden, omdat bestuurders en ontwerpers nog steeds onvoldoende inzicht hadden in de culturele gebruiken en wensen van de inheemse bevolking.[242] Door dit gebrek aan inzicht kon het bijvoorbeeld gebeuren dat met name inlanders zich om sociale of financiële redenen niet in de nieuwe woningen of wijk vestigden of dat financieel draagkrachtiger burgers dan die waarvoor bepaalde woningen bedoeld waren ze betrokken.[243]

De voorstellen die de Kampongverbeteringscommissie in haar rapport aan het gouvernement deed ten aanzien van haar beleid inzake kampongverbeteringen waren ingrijpend. Allereerst meende ze dat de hoofdzakelijk Westerse benadering van bouwen vervangen diende te worden door een werkwijze die niet alleen technisch maar ook sociaal en cultureel aansloot bij de eisen die inlanders aan een woning of wijk stelden – zowel tijdens de bouw als daarna. Dat een dergelijke benadering vooralsnog had ontbroken, schreef de commissie toe aan een overdreven streven naar perfectionisme: 'het voorbeeld van Napoleon's liniaal en zijn Boulevard Hausmann werkte aanstekelijk; dwars door huizen-complexen, die afgekocht moesten worden, werden kampongwegen getrokken; niet voetpaden, maar rijwegen werden noodig geacht; luxueuze bad- en waschinrichtingen kwamen tot stand enz.'.[244] Volgens de Kampongverbeteringscommissie hoefden subsidies voor kampongverbetering uitsluitend de aanleg van voetpaden, kampongrijwegen, weggoten en verzamelleidingen mogelijk te maken. Andere door gemeenten wenselijk geachte voorzieningen als de aanleg van openbare badhuizen en elektrische straatverlichting, achtte de Kampongverbeteringscommissie weliswaar wenselijk maar niet noodzakelijk. Ze dienden daarom niet uit het budget voor kampongverbetering gefinancierd te worden. Rückerts leidraad voor kampongverbetering achtte de Kampongverbeteringscommissie nog steeds te royaal van opzet. Als alternatief voegde ze daarom aan haar rapport een aanzienlijk soberder leidraad toe. Anders dan Rückert, die uitging van diverse wegentypen voor verschillende gebruikers, stelde de Kampongverbeteringscommissie voor uitsluitend voetpaden aan te leggen, die onderling te onderscheiden waren op basis van wegbreedte en de af- of aanwezigheid van voorerven.

De Kampongverbeteringscommissie besteedde ook aandacht aan de aanwezigheid van voor kampongbouw beschikbare grond in gemeenten. Grond die doorgaans wel in voldoende mate aanwezig was, maar niet voor de bouw en exploitatie van kampongwoningen werd gebruikt omdat de kosten voor het vestigen van de juiste grondrechten tot voor kampongbewoners onacceptabele huurprijzen zou leiden.[245] Een situatie die de Kampongverbeteringscommissie het gouvernement deed adviseren in uitzonderlijke gevallen voor kampongbouw geschikte gronden gratis aan de gemeenten af te staan, omdat het financiële verlies dat hiermee gepaard ging ruimschoots opwoog tegen de sociale en ruimtelijke winst die een dergelijke grondafstand op termijn zou opleveren.

Over de kampongverbeteringen die tot 1939 waren uitgevoerd was de Kampongverbeteringscommissie uitermate kritisch. Met name de bepaling dat kosten voor kampongverbetering evenredig door gemeente en gouvernement werden gedragen, moest worden afgeschaft. Deze bepaling had er immers regelmatig toe geleid dat urgente maar daardoor vaak ook grote en kostbare projecten onuitgevoerd bleven omdat een gemeente daarvoor niet over voldoende middelen beschikte, terwijl minder kostbare maar meestal ook minder dringende, voornamelijk esthetische verbeteringen, wel werden aangepakt. Om een einde te maken aan deze verre van effectieve en veelal zelfs contraproductieve werkwijze, diende bij vaststelling van de hoogte van een subsidie in het vervolg uitsluitend gekeken te worden naar de urgentie van verbeteringen, het aantal te verbeteren hectaren en de financiële middelen van een gemeente.[246]

Evenals Rückert besteedde de Kampongverbeteringscommissie uitgebreid aandacht aan het voorkomen van het ontstaan van slechte kampongs, een aspect waaraan vooralsnog nauwelijks aandacht was besteed maar dat de commissie essentieel achtte voor een duurzaam kampongbeleid.[247] Om verslechtering te bestrijden was het van belang dat bouwvoorschriften en rooilijnen gehandhaafd werden, wegen en leidingen onderhouden werden en overbevolking voorkomen werd. Behalve deskundigheid van bestuurders en ontwerpers vergde dit ook dat, meer dan tot op dat moment het geval was, kampongbewoners bij de verbetering en het onderhoud van hun kampong betrokken werden. De Kampongverbeteringscommissie hechtte grote waarde aan participatie van met name de kampongbewoners. In de eerste plaats omdat kampongbewoners aan bestuurders en architecten informatie konden geven over sociale en culturele eisen waaraan hun woningen dienden te voldoen – en aldus voorzagen in een lacune die bestond, omdat geen enkele opleiding toekomstige architecten en bestuurder hierover onderrichtte. In de tweede plaats, omdat betrokkenheid bij een project veelal leidde tot meer belangstelling en waardering voor een project en een grotere bereidwilligheid tot het plegen van onderhoud, zowel op het eigen erf als in de openbare ruimte. Een andere manier om de betrokkenheid van kampongbewoners te bevorderen was het verstrekken van kredieten, bouwmateriaal en bouwtekeningen. Geld en materiaal zou kampongbewoners in staat stellen om, overeenkomstig de traditie, als gemeenschap in eigen beheer woningen te realiseren. Het gebruik van bouwtekeningen daarbij gaf de overheid de zekerheid dat de aldus gerealiseerde woningen voldeden aan de daaraan gestelde technische en hygiënische eisen.

Tenslotte wees de Kampongverbeteringscommissie er op dat kampongverbetering geen geïsoleerde opgave diende te zijn, maar onderdeel van gemeentelijke verbeterings- en uitbreidingsplannen. Volgens de Kampongverbeteringscommissie strekte het derhalve tot aanbeveling als een gemeente over een algeheel stedenbouwkundig plan beschikte, waarbij behalve aan ontwikkelingen binnen de gemeentegrens ook aandacht werd besteed aan ontwikkelingen juist daarbuiten waardoor, wanneer net buiten de gemeentegrens een onhygiënische kampong lag, besloten kon worden een grenswijziging te realiseren zodat ook zo'n kampong verbeterd kon worden en aldus de algehele hygiënische situatie in de gemeente op peil bleef.[248]

Zouden toekomstige kampongverbeteringen op de door haar aanbevolen wijze gerealiseerd en onderhouden worden dan was het, zo meende de Kampongverbeteringscommissie, op basis van de anno 1939 beschikbare gegevens, reëel te veronderstellen dat in 1949 eindelijk een einde zou zijn gekomen 'aan een beschamenden achterstand in Overheidszorg in verschillende gemeenten'.[249] Zo ver kwam het echter wederom niet. Het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog en de Japanse bezetting van de archipel belemmerden gemeenten andermaal kampongverbeteringen te realiseren.

Plannen

Eind jaren dertig kampte Nederlands-Indië nog op grote schaal met problemen die in Nederland sinds het einde van de negentiende eeuw waren aangepakt: donkere, vochtige, en overbevolkte woningen, ontbreken van stromend water, gebrekkige afvoer van huisvuil en fecaliën, onvoldoende verharde en met allerhande vuil verontreinigde straten en ziekelijke bewoners. De discrepantie tussen de situatie in Nederland en in Nederlands-Indië was niet het gevolg van gebrek aan aandacht voor het vraagstuk. Evenals in Nederland, waar hygiënisten als S. Sarphati in Amsterdam de klok luidden over de wantoestanden in de volkswijken, deden ook hygiënisten in Nederlands-Indië dat. Het verschil was echter dat, in tegenstelling tot Nederland, in Nederlands-Indië dergelijke signalen niet leidden tot sanering van verkrotte volksbuurten, de oprichting van woningbouwverenigingen en de invoering van een Woningwet. De belangrijkste reden hiervoor was dat veel wantoestanden zich overwegend voordeden buiten het blikveld van de beter gesitueerde (Europese) burgers en bestuurders: in kampongs, wijken waar de bevolking overwegend niet-Europees was en waar de gemiddelde Europeaan niet kwam.

De verbetering van volkswijken werd in Nederlands-Indië volledig aan de overheid overgelaten. Dit was een problematische situatie, aangezien de Inlandse Gemeenteordonnantie bemoeienis van de gemeenteraad met aangelegenheden in inlandse wijken bemoeilijkte. Anders dus dan in Nederland, waar gemeenten op basis van de Woningwet verplicht waren verkrotte woonwijken te saneren, was een dergelijke werkwijze voor gemeenten in Nederlands-Indië juridisch onmogelijk. Pas eind jaren twintig, toen het gouvernement eindelijk besloot dat kampongverbetering om praktische maar ook humanitaire en politieke redenen noodzakelijk was, werd dit beleid gewijzigd. De kampongverbeteringen die daarna met financiële steun van het gouvernement gerealiseerd werden, bleven beperkt tot verharding van wegen en paden, aanleg van watervoorzieningen en afvoergoten en waar mogelijk regulering van bebouwing. Voor de aanleg van elektriciteit, de vervanging van semi-permanente door permanente woningen of beplanting waren doorgaans geen middelen beschikbaar, evenmin als voor onderhoud overigens, waardoor veelal na slechts enkele jaren menig verbeterde kampong weer dreigde te verloederen.

Kampongverbetering was overigens niet uitsluitend een stedenbouwkundige kwestie. Zij fungeerde, net als de sanering van volkswijken in Nederland, ook als opvoedkundig instrument. In Nederlands-Indië gold dat zowel voor bewoners als voor ontwerpers. Door bewoners geregeld en op diverse manieren te wijzen op het belang van gezondheid en reinheid binnen- en buitenshuis, hoopte de overheid dat kampongbewoners zich een leefwijze zouden eigen maken die meer strookte met de Nederlandse denkbeelden daarover. Toen bleek dat deze aanpak niet het beoogde effect sorteerde, werd na verloop van tijd een meer participatieve benadering geïntroduceerd. Die aanpak, waarbij bewoners en ontwerpers met elkaar in gesprek traden over noden en wensen, bleek aanzienlijk succesvoller, niet in de laatste plaats omdat ontwerpers zo eindelijk inzicht kregen in de sociaal-cultureel bepaalde wensen van de inlandse bevolking over indeling en totstandkoming van een woning. Dit inzicht resulteerde erin dat de aanvankelijk volledig op Europese leest geschoeide werkwijze werd vervangen door een benadering die ook inheemse elementen incorporeerde.

Afb. 4.8-4.12

Batavia: regulering van de waterhuishouding (1911)

De laaggelegen en drassige bodem van Batavia, de nabijheid van zee en het tropische klimaat in combinatie met een niet optimaal afwateringssysteem, maakten dat Batavia vanaf haar stichting een ideale broedplaats voor ziektekiemen en infecties was. Deze omstandigheden hadden reeds in de zeventiende eeuw welgestelde Europeanen ertoe bewogen de dichtbebouwde stad aan de monding van de Tjiliwoeng te verruilen voor een meer landinwaarts, hoger gelegen woonoord. Een ontwikkeling die in het eerste decennium van de negentiende eeuw op meer gestructureerde wijze werd aangepakt toen het landinwaarts gelegen Weltevreden werd aangewezen als toekomstig Europees woon- en regeringscentrum. Het vertrek van de Europeanen uit de benedenstad maakte echter geen einde aan de jaarlijkse overstromingen die de benedenstad tijdens het natte seizoen troffen en de malaria die er voortdurend rondwaarde. Een eerste plan om systematisch de waterhuishouding in de benedenstad te verbeteren, opgesteld in 1872, werd nimmer voltooid.[250] Een tweede poging, in 1911, was succesvoller. De aanleiding voor het opstellen van het verbeteringsplan van 1911 was de cholera-epidemie die dat jaar uitbrak. De opdracht voor het opstellen van het waterhuishoudingsplan dat 'voor het eerst ten volle omlynd de oplossing van het voor Batavia zoo byzonder belangryke assaineeringsvraagstuk' omvatte, werd gegeven aan ir H. van Breen, waterstaatkundig ingenieur en lid van de gemeenteraad van Batavia.[251]

Van Breen presenteerde zijn bevindingen in 1913 in een rapport getiteld *Overzicht der voorgestelde werken tot verbetering van den wateraf- en -aanvoer ter hoofdplaats Batavia.*[252] Evenals De Vogel en Tillema in Semarang, constateerde Van Breen dat stagnerend water de voornaamste oorzaak was van stank, vuil en ziekten in de stad. Met name in de inheemse wijken was de situatie uiterst precair: 'Hier is op vele

zeer sterk bevolkte plaatsen geen spoor van gelegenheid tot waterloozing te vinden. Verspreid tusschen de huizen vindt men er slechts hier en daar een enkele terreinkuil, minder voor waterafvoer, dan voor verontreiniging geschikt, waarin zich het water verzamelt'.[253] Dat de omstandigheden in de inlandse kampongs in vergelijking met overige wijken vrijwel alles te wensen overlieten en een directe bedreiging vormden voor de algehele volksgezondheid stond voor hem buiten kijf.

Van Breens plan voorzag in het voorkomen van overstromingen, het op natuurlijke wijze regelen van plaatselijke afwatering, het opheffen van langdurige en blijvende vervuiling in grote en kleine waterlopen, het opheffen van onderbrekingen en moeilijkheden voor de binnenscheepvaart en, eventueel, in het oplossen van verkeersknelpunten middels demping van vier grote vaarten. Aangezien aan de aanleg van drink- en badwaterleidingen reeds gewerkt werd, viel dat laatste vraagstuk buiten Van Breens opdracht. In zijn rapport beschreef Van Breen hoe door uitbreiding van het gotenstelsel en uitbaggering van stadsgrachten de afwatering zou worden gereguleerd, langdurige vervuiling zou worden beëindigen en overstromingen voorkomen. Wat betreft de afvoer van afvalwater stelde hij voor een open, ongescheiden stelsel aan te leggen waarin zowel regenwater als huishoudwater werd verzameld. De belangrijkste redenen om voor dit systeem te kiezen en niet voor het meer geavanceerde gesloten, gescheiden stelsel, was dat een open stelsel beter toegankelijk was voor terreinwater, meer capaciteit bood, minder geschikt was als broed- en schuilplaats voor ongedierte, beter te onderhouden en te controleren, en bovendien aanmerkelijk goedkoper was. Bovendien zou een gescheiden systeem nog slechts een beperkte periode functioneren: zodra de drink- en badwatervoorziening gereed was, zouden bodemwater en waterlopen immers alleen nog voor de afvoer van water gebruikt worden – waardoor een gescheiden stelsel overbodig was.

Het plan van Van Breen werd vrijwel zonder wijzigingen door de gemeenteraad goedgekeurd. Uitvoering ervan vergde minder dan tien jaar. Een belangrijk onderdeel van het plan, de aanleg van het bandjirkanaal die via het zuiden en het westen van de stad overtollig water van de rivier Tjiliwoeng in zee loosde, werd in 1918 voltooid. Het kanaal verloste Batavia van een grote bron van ongemak: de jaarlijkse overstromingen tijdens de regentijd.

Afb. 4.13-4.21

Batavia: modelkampong Taman Sari (1913)

Eén van de eerste pogingen om op systematische wijze te voorzien in de vraag naar woningen voor de inlandse bevolking was de bouw van kampong Taman Sari die het gemeentebestuur van Batavia in 1913 initieerde.[254] Taman Sari was gesitueerd aan de kruising van de Prinsenlaan en de Drossaersweg, ten oosten van de hoofdweg tussen de benedenstad en Weltevreden. De plattegrond van het project was rechthoekig, verdeeld in vier blokken: één parallel aan de Prinsenlaan, de andere drie parallel aan de Drossaersweg. Het blok direct langs de Drossaersweg was onbebouwd en bestemd voor recreatief gebruik.

De percelen op de noordelijke helft van het blok langs de Prinsenlaan, Blok 1, waren de ruimste en bebouwd met de grootste woningen. In het midden van de rij stonden twee geschakelde woningen (type IB). Aan weerszijden daarvan stonden alleenstaande woningen (type IA) en op het hoekperceel een woning annex winkel (*warong*). De iets smallere en minder diepe percelen op de zuidelijke helft van Blok I waren bebouwd met een kleiner type geschakelde en alleenstaande woningen (type IIB en IIA). Alle woningen in Blok I beschikten over een eigen badkamer en wc die via een goot aan de achtergrens van het perceel loosde op een privaatput. De blokken II en III waren loodrecht op blok I georiënteerd. De percelen van deze blokken waren kleiner en de woningen waren ook kleiner. De indeling van beide blokken aan de buitenzijde was identiek: in het midden geschakelde woningen (type IIIB), daarnaast vrijstaande woningen (type IIIA) en op beide hoeken gemeenschappelijke wc-blokken, bad- en wasplaatsen. Op de westelijke helft van Blok II ontbraken de gemeenschappelijke voorzieningen en waren de geschakelde woningen niet in het midden maar op de beide hoeken geplaatst. Op de oostelijke helft van Blok III stonden twee *petak*-woningen: lange gebouwen met als afzonderlijke woningen verhuurde kamers met een galerij. Tussen deze woningen waren gemeenschappelijke sanitaire voorzieningen aangelegd.

Ofschoon in Taman Sari verschillende woningtypen gebouwd werden en het project centraal gelegen was, bleek het project een mislukking. De inlandse bevolking wilde zich er ondanks de dringende

behoefte aan woningen niet vestigen omdat het plan te Europees van opzet was.[255] In 1918, slechts vijf jaar nadat ze was gerealiseerd, besloot de gemeenteraad van Batavia de kampong te slopen.[256] Aldus werd Taman Sari, zij het om een heel andere dan de oorspronkelijke reden, toch een voorbeeldproject. Het illustreerde dat Indische stedenbouw niet blindelings naar Nederlands model kon worden ontworpen omdat de Indische samenleving nou eenmaal andere eisen stelde. Niet alleen omdat de vraagstukken anders waren, maar ook omdat de verschillende bevolkingsgroepen verschillende eisen stelden. Met deze eisen diende stedenbouwkundig ontwerpers rekening te houden, wilden ze een fiasco als Taman Sari in de toekomst vermijden.

Afb. 4.22-4.24

Menado: kampongverbeteringen (1928-1940)

De verbetering van inheemse wijken was in financieel en cultureel opzicht een gecompliceerde kwestie en werd door gemeenten slecht sporadisch ondernomen. Vanwege het ontbreken van juridische en financiële steun van het gouvernement waren veel gemeenten uitermate terughoudend om kampongverbeteringen te entameren. Deze situatie veranderde toen het gouvernement in 1927 een circulaire rondstuurde waarin ze meedeelde subsidie voor kampongverbeteringen te verlenen, mits die werden ontworpen volgens de richtlijnen die daarvoor opgesteld waren. Een toezegging die veel gemeenten aanspoorde tot het opstellen van kampongverbeteringsplannen.

Een van die gemeenten was Menado, een havenstad van bescheiden omvang op Celebes. Reeds begin 1928 liet de voorzitter van de gemeenteraad de adviseur voor de decentralisatie weten dat het vraagstuk in zijn gemeente urgent begon te worden en dat zijn gemeente in de loop van dat jaar een algemeen plan voor kampongverbetering bij het gouvernement zou indienen. Het plan dat de adviseur inderdaad enkele maanden later ontving, kon echter niet worden goedgekeurd omdat het was opgesteld volgens de normaalontwerpen die Levert in 1927 had opgesteld en niet volgens de aanzienlijk soberder leidraad die Rückert in 1928 had opgesteld.[257]

Op aanraden van het departement van Waterstaat ontwierp de Technische Dienst van de Dienst Gemeentewerken van Menado vervolgens in samenwerking met een particulier ingenieursbureau een nieuw plan. Dit tweede ontwerp, dat uitsluitend de verbetering van afvoergoten en wegen in twee kampongs betrof, werd in augustus 1929 bij het gouvernement ingediend.[258] Het gouvernement, dat juist een maand eerder had besloten jaarlijks 500.000 gulden voor gemeentelijke kampongverbetering te reserveren, keurde het plan – onder voorwaarde – in december 1929 goed en verleende de gemeente 13.505 gulden subsidie als bijdrage in de kosten voor de verbetering van de kampongs Titiwoengen en Kanaka.[259] De voorwaarde was dat enkele minimale wijzigingen werden aangebracht – onder andere de samenstelling van het beton van de goten.

Nadat de werkzaamheden voltooid waren, verzocht de gemeenteraad van Menado het gouvernement in 1932 andermaal om subsidie, ditmaal voor het reguleren van de afvoer van overtollig regen- en afvalwater van de kampong Komo in de reeds verbeterde kampongs. Hoewel de voorgestelde verbetering een aanzienlijk geringer bedrag vergde, slechts 5.650 gulden, wees het gouvernement het verzoek af.[260] De meest aannemelijke reden hiervoor was de constatering van de Dienst Volksgezondheid dat de voorgenomen verbeteringen weliswaar aansloten op de reeds uitgevoerde verbeteringen waardoor een groot, aaneengesloten goedfunctionerend geheel zou ontstaan, maar dat de nieuwe verbeteringen in hygiënisch opzicht niet direct noodzakelijk waren en 'Malaria, mijnwormziekte en infectueuze buikziekten, welke ziekten veelal samenhangen met slechte afwateringstoestanden, [...] in bedoelde kampong slechts in geringe mate voor [komen]'.[261]

Een poging het gouvernement op andere gedachten te brengen was tevergeefs. Wat de pogingen van de gemeente mogelijk niet heeft geholpen was het advies over het subsidieverzoek van de voorzitter van het gewestelijk bestuur van Noord Celebes aan de gouverneur-generaal dat het verzoek van de gemeente Menado wel nuttig maar niet urgent was aangezien het gevraagde bedrag 'meer voor afwerking en verfraaiing, maar [...] niet dringend noodig' was.[262] Bovendien merkte hij op dat het verzoek van de gemeente niet opportuun was. Of hij daarmee refereerde aan de algehele economische malaise in de archipel of aan een kwestie waarover de gemeenteraad hem kort tevoren in vertrouwen had genomen, liet hij in het midden. Wat hij de gouverneur-generaal echter wel liet weten was dat de gemeenteraad

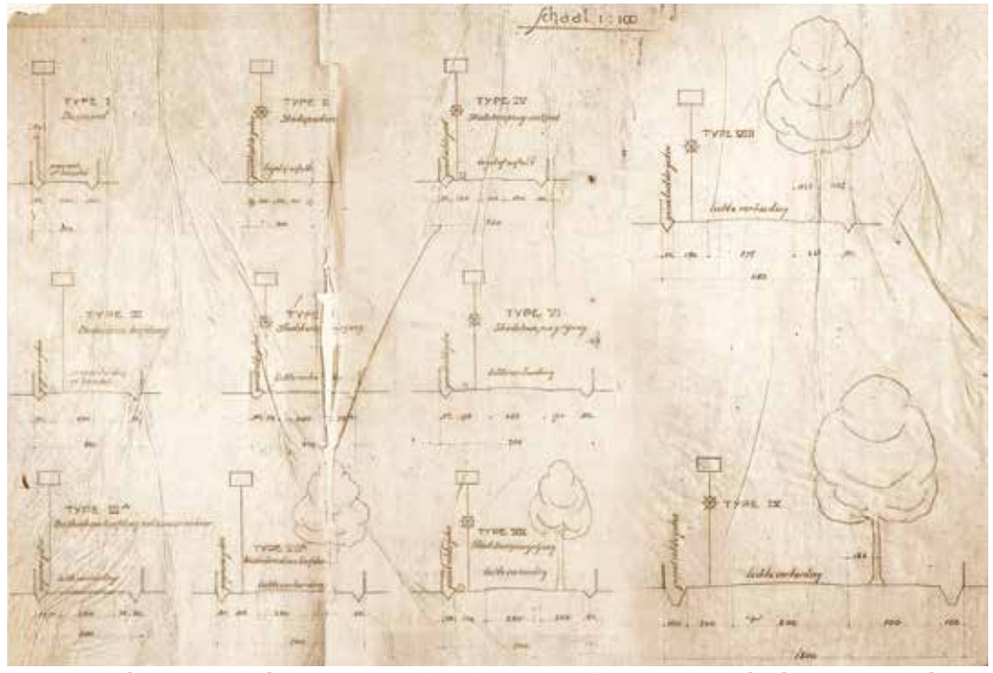
van Menado hem in het geheim had geconsulteerd over een stuk grond dat hij met het oog op uitbreidingsmogelijkheden en gezondmakingswerken overwoog te kopen.[263] Aangezien die aankoop niet was doorgegaan en de gemeente derhalve beschikte over de 30.000 gulden die daarmee gemoeid zou zijn geweest, meende de voorzitter dat Menado geen enkele reden had om voor de voorgenomen kampongverbetering subsidie aan te vragen, ook al was het gangbaar dat het gouvernement van dergelijke werken de helft van de kosten subsidieerde.

Enkele jaren later, toen de economie zich had hersteld en het gouvernement in verband met subsidies voor kampongverbetering weer 500.000 gulden op de landsbegroting had gereserveerd, diende de gemeenteraad van Menado opnieuw een subsidieverzoek in bij het gouvernement. Ditmaal voor verbetering van de kampongs Ternate, Ketang, Singkil en Sindoelang. Verbeteringen die direct verband hielden met een besluit van het departement van Verkeer en Waterstaat om de monding van de Tondano-rivier te verleggen.[264] Een beslissing die de gemeente noopte de op de rechteroever van de rivier gelegen (moeras)kampongs te verplaatsen maar tevens gelegenheid bood om verbeteringen in genoemde kampongs te realiseren, een kans die de gemeenteraad van Menado onverwijld aangreep.

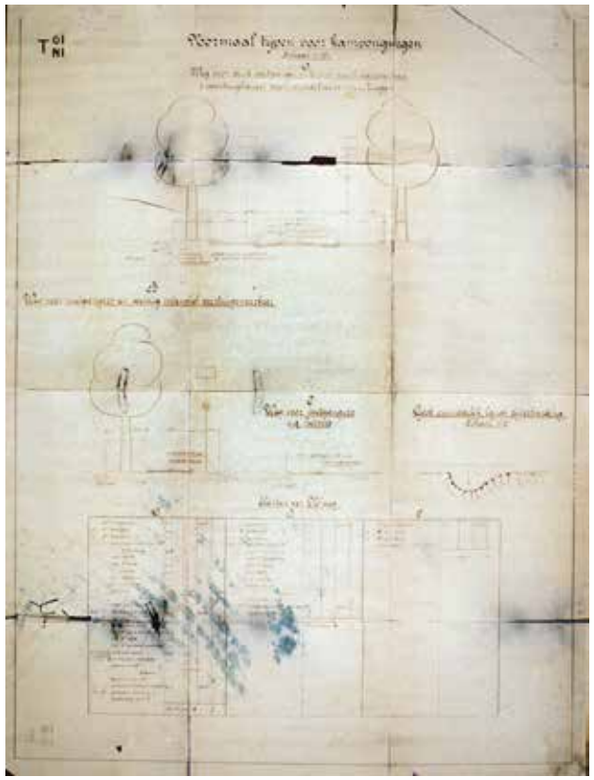
Als voorheen waren de verbeteringsplannen opgesteld door de Dienst Gemeentewerken in samenwerking met een particulier bouwbureau. Het eerste dat moest gebeuren was dat de lage terreinen langs de nieuwe rivierloop werden opgespoten. De nieuwe kampong Ternate zou, net als de te verbeteren kampong Ketang, van een behoorlijk stratenplan worden voorzien zodanig dat 'alle huizen aan een rijweg zullen komen te liggen'.[265] Om een einde te maken aan de in de bestaande kampongs chaotische bebouwing was zowel in de nieuwe als in de te verbeteren kampongs alle bebouwing zo ontworpen dat ze in overeenstemming was met de gemeentelijke bouwverordening. Alle wegen, paden en goten zouden worden ontworpen conform de normaalontwerpen van de Kampongverbeteringscommissie. [266] Een afwateringsplan voor het hele gebied zou de gemeente in overleg met het departement van Verkeer en Waterstaat opstellen.

Tot grote frustratie van de gemeente wees het gouvernement ook dit verzoek af; niet omdat de werken niet van belang geacht werden, maar omdat in vergelijking met kampongs op Java de situatie in Menado niet bijzonder urgent was.[267] Er was derhalve besloten dat Menado voor 1939 en 1940 niet voor subsidie in aanmerking zou komen. Toen de gemeente twee jaar later opnieuw een verzoek indiende was het resultaat hetzelfde. Ook voor 1941 zou Menado geen subsidie ontvangen. De reden was ditmaal dat de 45.000 gulden die voor kampongverbeteringen in de Buitengewesten was gereserveerd, al was besteed.[268] De mededeling dat alsnog overwogen zou worden of Menado voor subsidie in aanmerking zou komen ingeval andere gemeenten in de Buitengewesten in 1942 geen gebruik zouden maken van het gereserveerde budget voor kampongverbetering, moet een schrale troost geweest zijn. Zoals de gouverneur van de Grote Oost schreef, restte er de gemeente weinig anders dan 'voorloopig – zij het in langzamer tempo – uit eigen middelen de verbeteringswerken dienen uit te voeren'.[269]

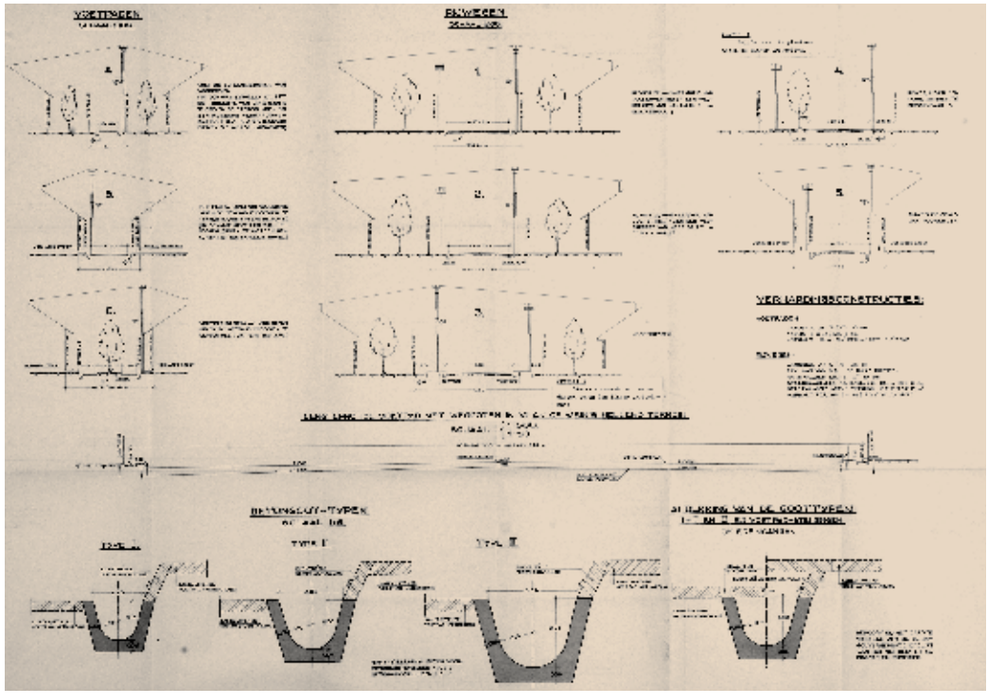
Van dat laatste is het hoogstwaarschijnlijk niet gekomen. De Japanse bezetting van Nederlands-Indië in 1942, de opheffing van het gemeentelijk gezag, de strategische ligging van Menado in Zuidoost Azië en de grote schaal waarop Menado zowel door Japan als door geallieerden werd verwoest, maakten dat aan kampongverbetering voorlopig geen aandacht meer werd besteed.



4.1 • Normaalontwerp voor kampongwegen (1927) • Ontwerp: ir J.H. Levert • Schaal: 1:100 • Typen kampongwegen: *Type 1* Desapad • *Type 2* Stadspaden • *Type 3* Hoofdweg buitendesa • *Type 3a* Hoofdweg met zwaar verkeer buitendesa • *Type 4* Voetpad stadskampong • *Type 5* Rijweg stadskampong • *Type 6* Rijweg stadskampong • *Type 7* Rijweg stadskampong • *Typen 8 en 9* Lichte verharding



4.2 • *Leidraad bij het opmaken van plannen voor kampongverbetering* (1928) • Ontwerp: ir J.J.G.E. Rückert • Schaal: 1:50 • Typen kampongwegen: • *A* druk voetgangersverkeer, voertuigenverkeer en twee middelbanen voor middelsoort voertuigen • *B* Voetgangers en weinig voertuigenverkeer • *C* Voetgangers en fietsers

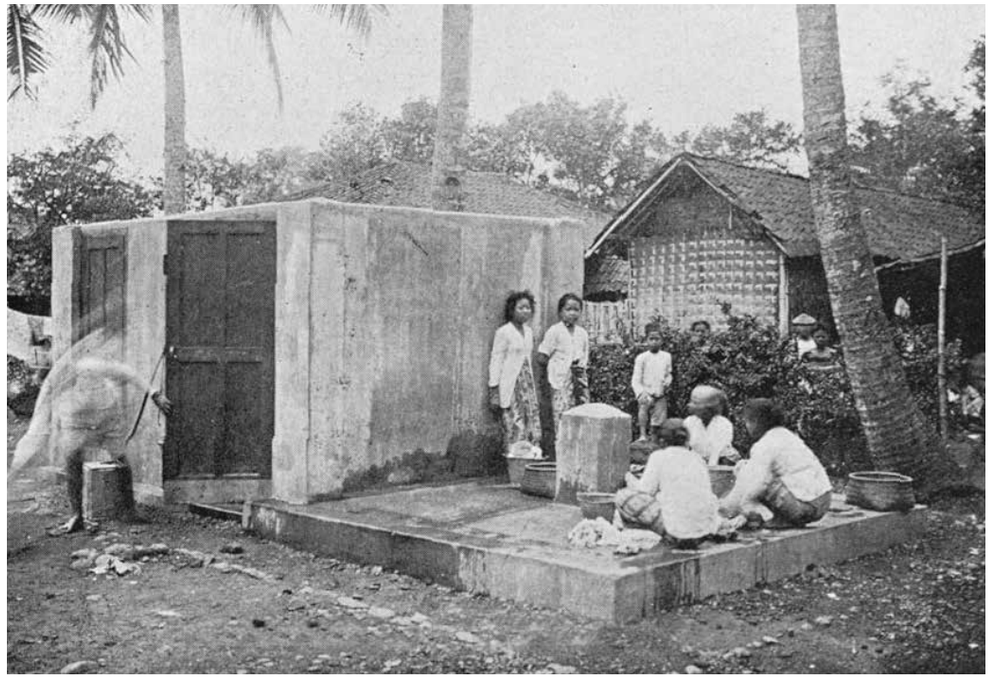


4.3 • Normaalontwerp voor kampongverbetering (1938) • Ontwerp: Kampongverbeteringscommissie

4.4 • Kampongverbetering: wegen en goten • Links: situatie voor verbetering • Rechts: situatie na verbetering

4.5 • Kampongverbetering: hydranten • Links: situatie voor verbetering • Rechts: situatie na verbetering

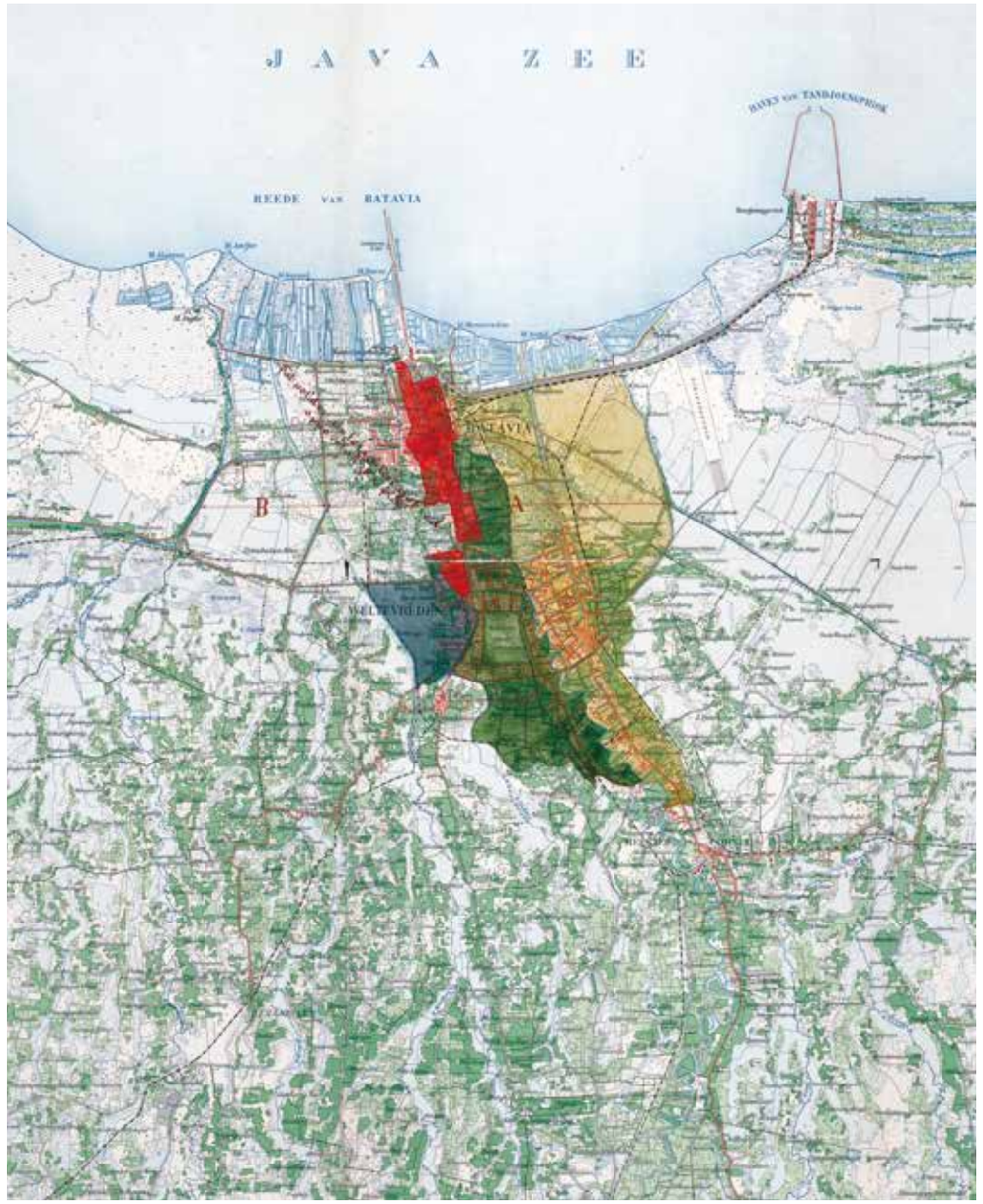
4.6 • Kampongverbetering • Links: oude *bilik*woningen • Rechts: nieuwe *bilik*woningen



4.7 • Kampongverbetering: openbare bad- en wasgelegenheid met wc

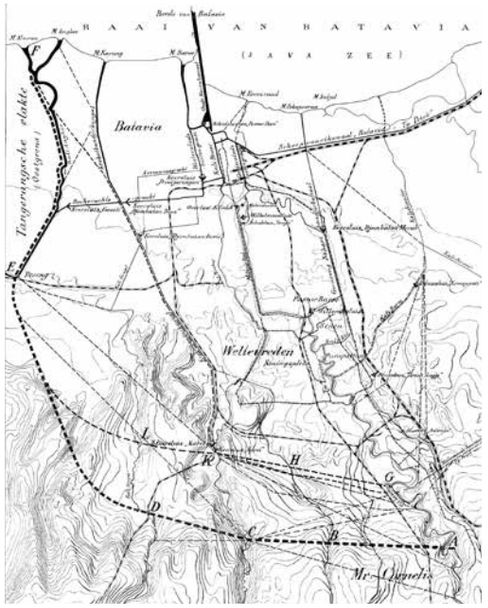
4.8 • Batavia en omstreken: aan overstroming onderhevige terreinen (1911) • Schaal: 1:50.000

terreinen die bij kleine, jaarlijkse overstromingen inunderen
terreinen die bij grote, minder veel voorkomende overstromingen inunderen

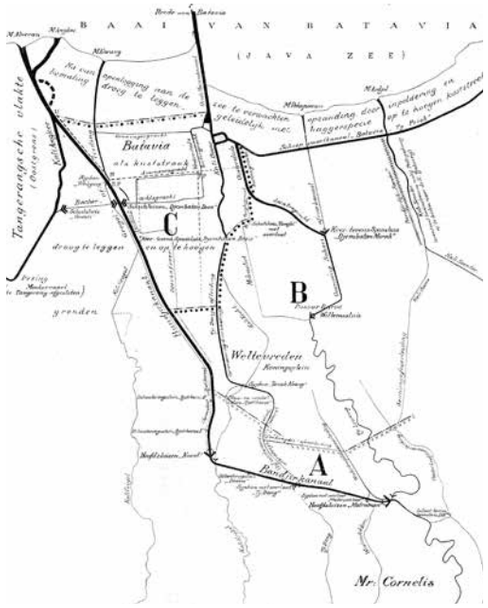


4.9 • Batavia en omgeving: nieuwe spoelwatergebieden (1911) • Schaal: 1:50.000

gebied uit de Oosteraanvoerleiding van spoelwater voorzien
gebied uit de Westeraanvoerleiding van spoelwater voorzien
gebied uit de Kali Krokot verlegging van spoelwater voorzien
gebied uit de Molenvliet van spoelwater voorzien



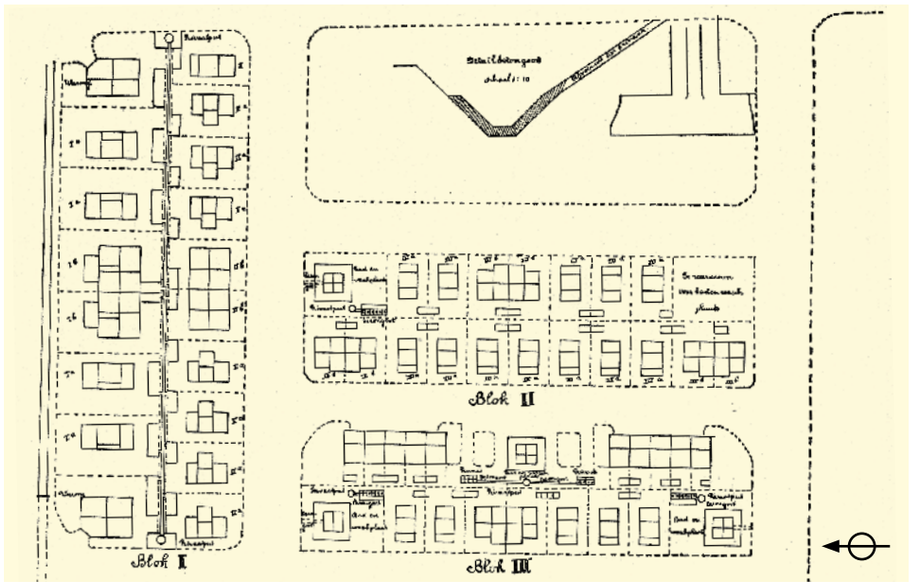
4.10 • Batavia: overzicht van onderzochte tracés voor bandjirafleidingen (1911) • Ontwerp: ir H. van Breen • Schaal: 1:67.400



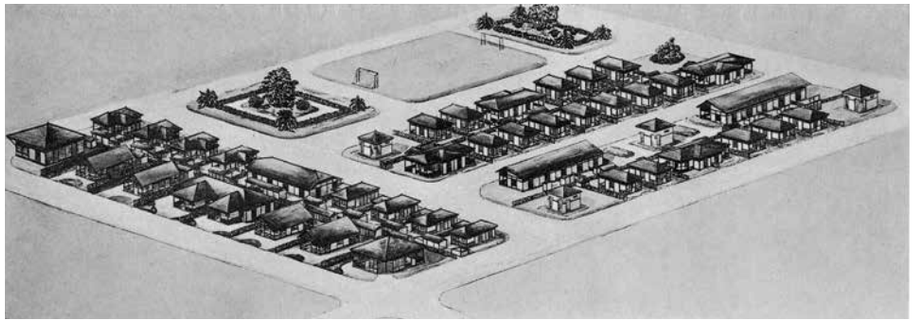
4.11 • Batavia: overzicht van de waterstaat na verbetering (1911) • Ontwerp: ir H. van Breen • Schaal: 1:6.800

4.12 • Batavia: Tanah Abang-leiding voor en na verbetering

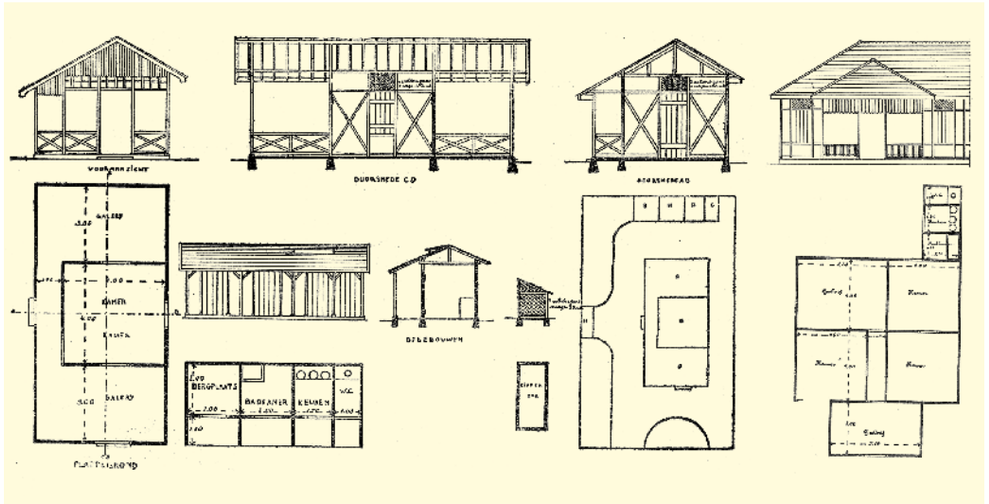
4.13 • Batavia: locatie kampong Taman Sari (kruising Prinsenlaan-Drossaersweg) (1919) • Schaal: 1:20.000



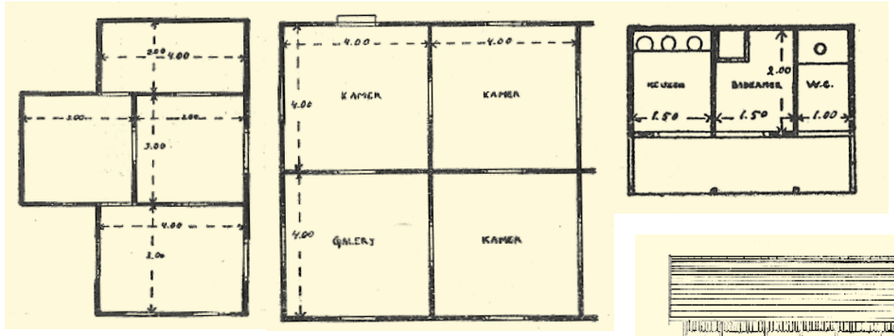
4.14 • Batavia: plattegrond kampong Taman Sari (1913)



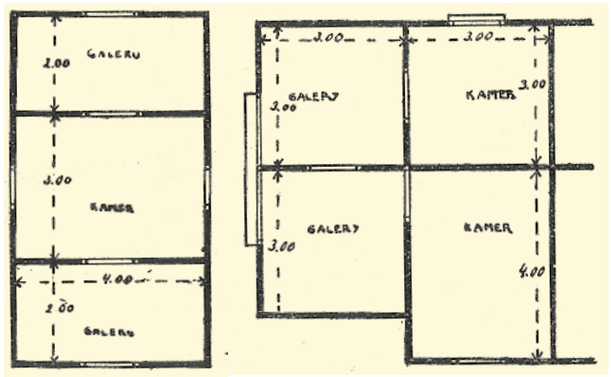
4.15 • Batavia: overzichtstekening kampong Taman Sari (1913)



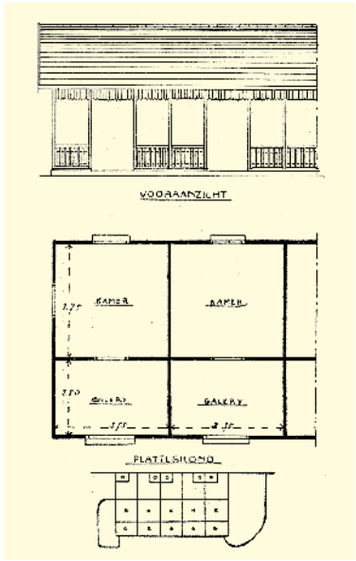
4.16 • Batavia: woningtypen 1A en 1B (noordkant blok I) in kampong Taman Sari (1913)



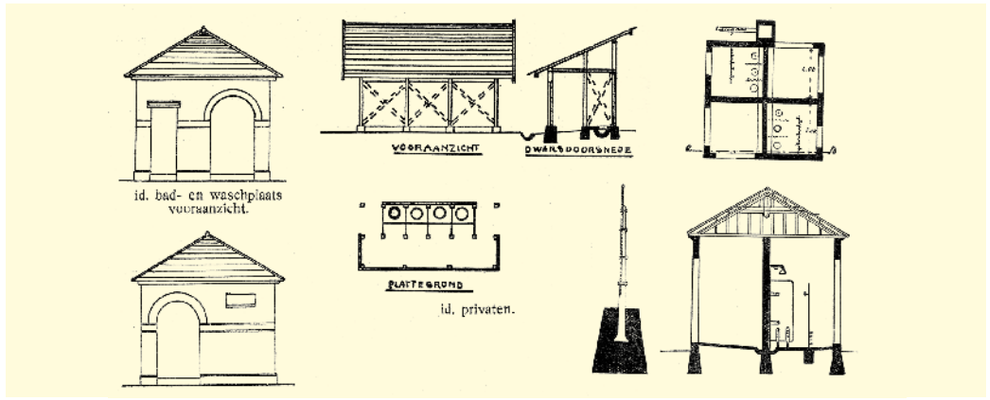
4.17 • Batavia: plattegronden woningtypen 2A en 2B (zuidkant blok I) in kampong Taman Sari (1913)



4.18 • Batavia: plattegronden woningtypen 3A en 3B (blokken II en III) in kampong Taman Sari (1913)



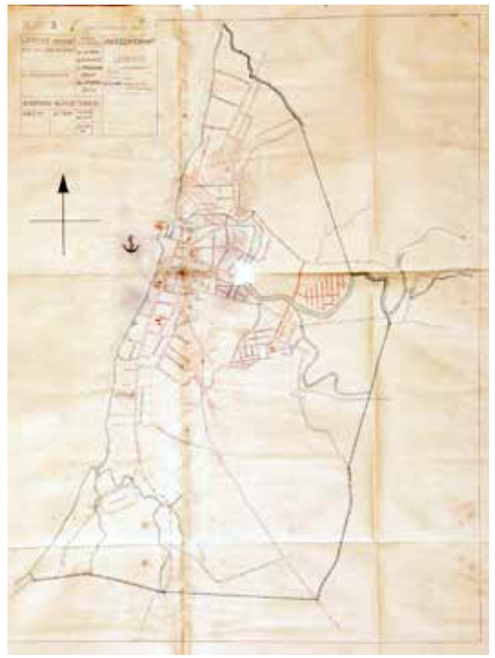
4.19 • Batavia: *petak*woning (blok III) in kampong Taman Sari (1913)



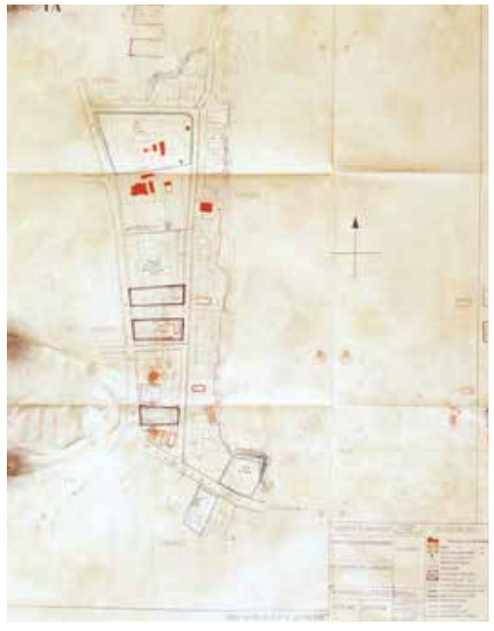
4.20 • Batavia: openbare bad- en wasgelegenheid in kampong Taman Sari (1913)

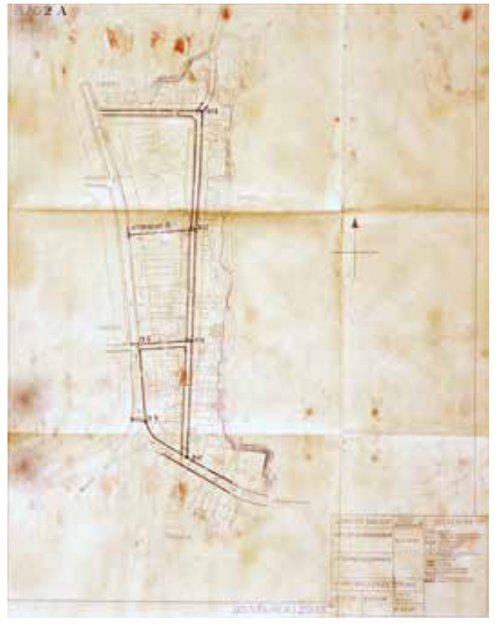
4.21 • Batavia: woningen in kampong Taman Sari (ca 1918)

4.22 • Menado: stadsplattegrond met haventerreinen rond Tondano-rivier (1922) • Schaal: 1:2.000

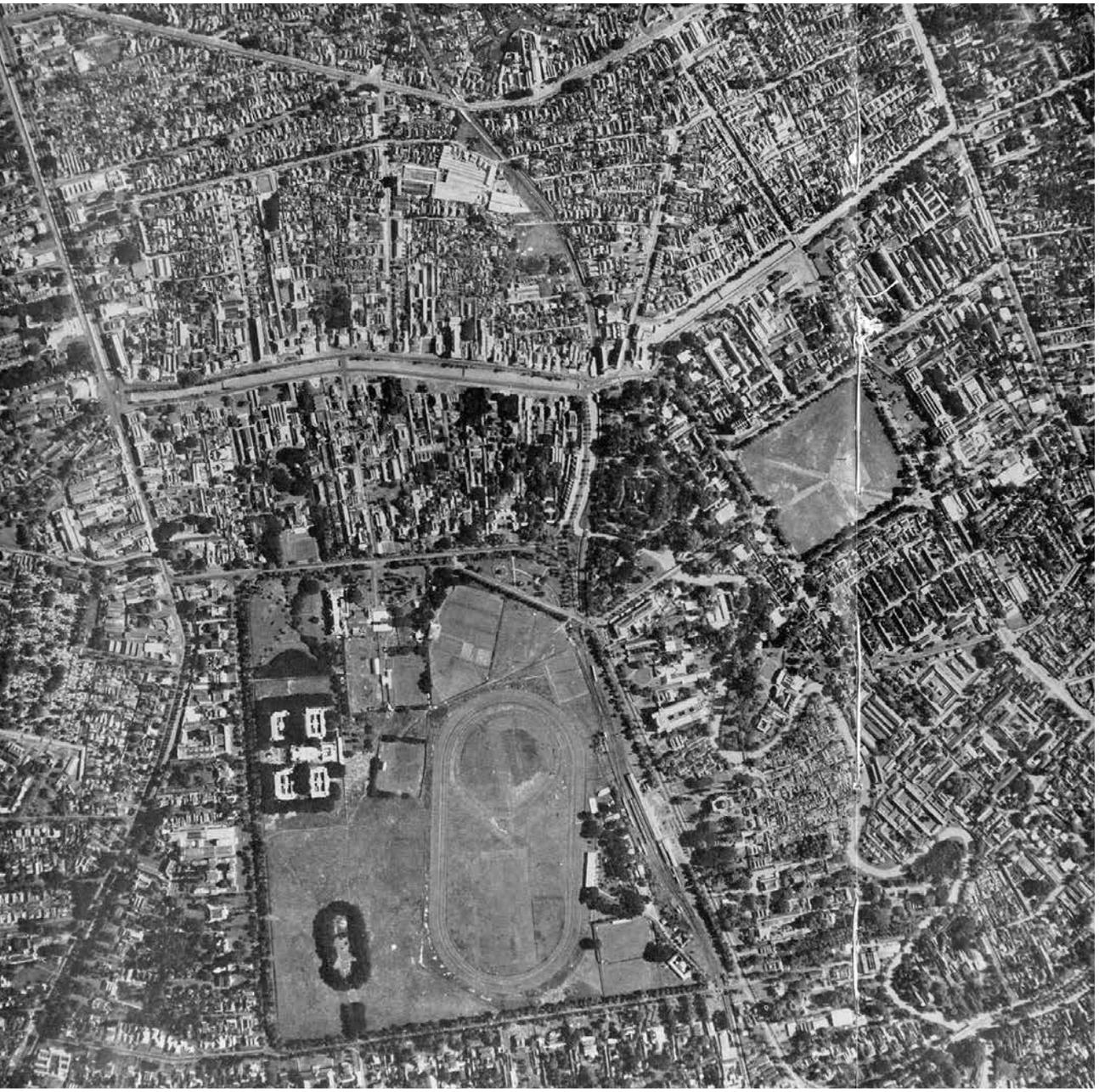


4.23 • Menado: stadsplattegrond met haventerreinen rond Tondano-rivier (1922) • Schaal: 1:2.000





4.24 • Menado: detailplannen verbeteringsplan voor Woriweg en Wawonasaweg in kampong Singkil (1939) • Links: bestaande situatie met grondrechten, constructie gebouwen, voor VenW uit te voeren werken, door gemeente vastgestelde erf- en gevelrooilijnen • Rechts: te verbeteren afwateringen en wegen • Ontwerp: Dienst Gemeentewerken en Bouwbureau Edude • Schaal: 1:1.000



5 Beschouwingen over stedenbouw

> ‘Is dus in wezen de stadsvorming een proces, dat voortvloeit uit de ontwikkeling van Indië als zoodanig, los van de verhoudingen waarin die geschiedt, zoo wordt haar verschijning door die verhoudingen in hooge mate beïnvloed, ja bepaald, dermate, dat het Nederlandsche koloniale beleid om zoo te zeggen uit de steden is af te lezen.’ [270]
>
> *Toelichting op de Stadsvormingsordonnantie Stadsgemeenten Java*

De noodzaak van stedenbouw

De verschillen die Indische steden onderscheidden van Nederlandse steden, waren onmiskenbaar van invloed op zowel de praktijk als de theorievorming over Indische stedenbouw. Een direct in het oog springend verschil was dat in Nederlands-Indië geen landelijke regeling op het gebied van woning- en stedenbouw van kracht werd. Deze beslissing hing nauw samen met de in 1903 ingevoerde decentralisatie van het Indische bestuur die bestuur democratiseerde maar tegelijkertijd het opstellen van landelijk beleid aanzienlijk bemoeilijkte. Een ander probleem dat zich voordeed tengevolge van de decentralisatie, was dat de nieuw benoemde lokale bestuurders vanwege de meer directe confrontatie weliswaar beter geïnformeerd waren over lokale problemen, maar vanwege praktische en theoretische tekortkomingen nauwelijks in staat waren die problemen aan te pakken.

De erfenis van het gouvernement aan de gemeenteraden bestond uit woningnood en allerhande ontoereikende of slecht onderhouden infrastructuur. Vanwege de nadelige effecten hiervan op de volksgezondheid pleitten aanvankelijk vooral hygiënisten voor verbetering van de woningvoorraad middels stadsverbetering en -uitbreiding. Ofschoon niet alle gemeenteraadsleden onmiddellijk overtuigd waren door de pleidooien van de hygiënisten, werden in enkele gemeenten uitbreidingswijken gerealiseerd. Afgezien van het verlenen van goedkeuring aan de ontwerpen voor deze wijken hadden de gemeenteraden doorgaans weinig bemoeienis met de totstandkoming van deze wijken. Veelal waren het particuliere bouwondernemingen die een uitbreidingswijk realiseerden: van het ontwerp tot de verkoop of verhuur van grond en woningen. Omdat ze zo min mogelijk financieel risico wilden lopen was een nadeel van deze werkwijze dat bouwondernemingen vrijwel uitsluitend voor het economisch draagkrachtige, overwegend Europese deel van de bevolking bouwden. Hierdoor restte de gemeenten voornamelijk de zorg voor het financieel minst rendabele deel van de woningmarkt, de volkshuisvesting, waarin ze vanwege hun beperkte budget maar nauwelijks konden voorzien. Omdat het incidentele projecten waren, was een ander nadeel van de eerste uitbreidingswijken dat ze veelal slecht aansloten op de bestaande stad en niet of nauwelijks rekening hielden met ontwikkelingen elders of in de toekomst. Veelal aangelegd op enige afstand van de bestaande stad vergden de uitbreidingswijken de aanleg van lange infrastructurele werken voor bijvoorbeeld verkeer en water. Werken die veelal niet optimaal op bestaande infrastructuur kon worden aangesloten. Een wrang gevolg van de aanleg van nieuwe wijken was bovendien dat ze weliswaar voorzagen in een behoefte – de vraag naar woningen – maar dat ze tevens die behoefte verergerden omdat ze werden gerealiseerd op grond waar voornamelijk de inheemse bevolking woonde en werkte. Deze ontwikkeling leidde tot overbevolking in de bestaande kampongs en tot de stichting van nieuwe kampongs in de periferie van de stad – twee zaken die het gemeentebestuur opnieuw voor problemen plaatste.

De onevenwichtige stadsontwikkeling uit de eerste jaren van de decentralisatie maakte duidelijk dat twee dingen ontbraken: visie en regie. Visie om een beleid te formuleren over de wijze waarop een

stad zich over een langere periode diende te ontwikkelen, regie om gefaseerd het uitgestippelde stedenbouwkundige beleid uit te voeren. De eerste keer dat stedenbouw en stedenbouwkundig beleid onderwerp van gesprek tussen bestuurders en architecten vormden, was tijdens het internationale Algemeen Ingenieurs Congres in Batavia en het Decentralisatiecongres in Bandoeng, beiden in 1920. Het debat tijdens deze congressen werd gevoerd aan de hand van teksten over Indische stedenbouw van twee architecten die beiden een Indisch uitbreidingsplan hadden ontworpen, Maclaine Pont en Karsten.[271]

'Indiese Stedebouw' volgens Thomas Karsten

Over de rol van overheid en ontwerper in het stedenbouwkundig proces had Karsten een duidelijke opvatting: de overheid was verantwoordelijk voor beleid, uitvoering en wetgeving, de architect voor het ontwerp. Gouvernement, gemeenteraad en gemeentelijke diensten dienden het kader te creëren waarbinnen de stedenbouwkundig ontwerper zich kon bezighouden met het ontwerpen van een functioneel en formeel plan dat rekening hield met de economische en sociale eisen en verschillen in de Indische maatschappij. 'Het aanleggen van stad of dorp is de taak der overheid en daar uit volgt vanzelf de plicht tot bewust en zo goed mogelik vormen daarvan; de goede kwaliteit is daar dan een uiting der gemeenschap als zodanig, en moet – en is hier! – dan ook als zodanig gepropageerd. Daarnaast staat in onze maatschappij nu eenmaal de bouwkunst grotendeels op partikuliere basis, is zij een uiting, niet van de gemeenschap als zodanig, maar van het talloos verdeelde en verbrokkelde sociale leven.'[272] Een besluitvaardige overheid was derhalve onontbeerlijk voor een coherent stedenbouwkundig beleid omdat het de enige partij was die op de hoogte was van praktische, economische en sociale omstandigheden en dus van de eisen waaraan een coherent stedenbouwkundig plan diende te voldoen.

Hoewel 'door menig plaatselik bestuurshoofd of door de B.O.W. vroeger belangrijke, en soms zeer juiste beslissingen zijn getroffen voor stadsuitbreiding' was volgens Karsten in de periode voorafgaand aan de decentralisatie geen sprake van stedenbouw geweest.[273] Afgezien van de uitgestrektheid van de archipel en het gebrek aan vakmensen, was de weinig consistente wijze waarop steden zich tot aan de instelling van de lokale raden hadden ontwikkeld grotendeels ook te wijten aan de bestuurlijke constellatie. Vanwege de aanzienlijke fysieke afstand tussen het gouvernement in Batavia en de lokale overheden was overleg op bestuurlijk niveau doorgaans zeer beperkt. Het gevolg hiervan was dat ervaringen maar mondjesmaat werden uitgewisseld en dat het gouvernement slecht op de hoogte was van specifiek lokale omstandigheden, problemen en wensen. Bovendien leidden frequente overplaatsingen van ambtenaren ertoe dat verworven kennis, inzichten, opvattingen en ideeën na verloop van tijd weer wegvloeiden. Dankzij de directe verantwoordelijkheid en de fysieke confrontatie van lokale bestuurders met lokale vraagstukken en de aldus vergaarde kennis en inzichten, waren de ruimtelijke ontwikkelingen sinds de instelling van de gemeenten echter aanzienlijk meer gereglementeerd en beter geleid.

Wat betreft de ontwikkeling van de stedenbouw in Nederlands-Indië was Karsten van mening dat deze zich anno 1920 bevond in een overgang van een incidentele en weinig systematische naar een planmatige en rationele discipline. Een overgang waarbij kennis en visie een cruciale rol speelden.[274] De onsamenhangende en wijdlopige steden die waren ontstaan in de decennia voorafgaand aan de decentralisatie, en de eerste uitbreidingswijken illustreerden waartoe gebrekkige kennis en visie leidden: incidentele, kortstondige en derhalve onbevredigende oplossingen. Volgens Karsten boden ze ondanks hun tekortkomingen echter meer dan voldoende mogelijkheden om omgevormd te worden tot moderne, coherente steden met een omvang die op termijn vier tot vijf keer groter zou zijn dan hun toenmalige omvang.[275] Om dit te realiseren was dan echter wel noodzakelijk dat de vigerende incidentele werkwijze werd verlaten en vervangen door een werkwijze waarbij stedenbouwkundige plannen werden opgesteld op basis van weloverwogen sociale en economische, functionele en esthetische afwegingen over de ontwikkeling van een stad als geheel.

Uitgaande van het idee dat aard en verschijningsvorm van een stad een organische eenheid vormden, diende Indische stedenbouw te worden geïnspireerd door lokale topografische, sociale en historische omstandigheden. Europese stedenbouwkundige modellen en oplossingen waren vanwege enkele wezenlijke verschillen tussen Europa en Azië minder geëigend. De in het Westen heersende benadering

waarbij 'het mooie slechts als een meer of minder onnodig oplegsel van buiten af', werd beschouwd, stond volgens Karsten namelijk haaks op de Oosterse ontwerpopvatting dat goede vorm een intrinsiek aspect van een ontwerp was.[276] Bovendien waren veel Westerse oplossingen vanwege klimatologische en sociale verschillen niet geschikt voor toepassing in Nederlands-Indië. Als voorbeeld noemde Karsten de tuinstad: een concept dat ondanks de extreem extensieve stadsplattegronden die daarvan het gevolg waren vanwege de in Nederlands-Indië gebruikelijke extensieve bebouwing, toch veelvuldig in Nederlands-Indië werd toegepast – en aldus de toch al uitgestrekte steden nog uitgestrekter maakten.[277] Om te voorkomen dat nog meer 'inzichten, die wel elders maar niet hier op hun plaats zijn' in Nederlands-Indië zouden worden toegepast, zouden met name de plattegrond van kleinere oud-inlandse plaatsen bestudeerd moeten worden. Ze vormden immers fraaie voorbeelden van een perfecte synthese tussen volksgevoel en traditie en vormden daardoor een goed voorbeeld voor een eigentijdse Indische stedenbouw.[278]

Het Indische gebruik om een stadsplattegrond in te delen in wijken gebaseerd op etniciteit van de daar wonende dominante bewonersgroep tenslotte, moest volgens Karsten plaats maken voor een indeling op basis van sociale stratificatie.[279] Daardoor hoefden wijken met vergelijkbare karakters niet langer strikt gescheiden te worden, maar konden geleidelijk in elkaar over gaan. Een dergelijke aanpassing zou een sociaal bevredigender stadsplan opleveren omdat het raciale element vermeden werd. Wat ook in stedenbouwkundig opzicht tot een bevredigender resultaat zou leiden omdat het aanzienlijk eenvoudiger was een stadsplan en bebouwing te ontwerpen als wijken sociaal gelijkvormig waren en los van etnische overwegingen functioneel konden worden onderscheiden in zakencentra, winkelbuurten en woonwijken.

De voornaamste eisen waaraan een stedenbouwkundig plan volgens Karsten moest voldoen was dat het functioneel en esthetisch was. Wat betreft de esthetiek van een stedenbouwkundig plan was het uitvaardigen van autoritaire maatregelen weinig zinvol. Beter zou het zijn wanneer de overheid de voor een esthetische stedenbouw noodzakelijke condities zou creëren middels het aanreiken van goede voorbeelden en waar nodig afwijkingen van regels toe zou staan of zelfs uit zou lokken.[280] 'Indiese Stedebouw' deed in dat opzicht een handreiking. Het was behalve een theoretisch betoog over stedenbouw ook een handleiding over de functie en vormgeving van diverse elementen van een stedenbouwkundig plan en over de middelen die nodig waren om een stedenbouwkundig plan te realiseren.

'Indiese Stedebouw' als handleiding

'Indiese Stedebouw' bevatte een uitgebreide beschrijving van vier elementaire componenten van een stedenbouwkundig plan: wegen, bebouwing, bijzondere elementen (pleinen, et cetera) en beplanting. Ook het stadsbeeld en het stadsplan als geheel kwamen aan de orde. Andere elementen (afwatering en riolering, tram- en spoorwegen, havens, vliegvelden) kwamen slechts summier aan bod. De reden daarvoor was dat afwatering en riolering volgens Karsten 'meer tot de dienende dan tot de eigenlik vormbepalende elementen in den stedebouw' behoorden en de overige elementen wel in formeel maar niet in stedenbouwkundig opzicht een geheel met de stad vormden.[281]

- Wegen

De tijd waarin 'den, overigens zeer mooien, oud-Indiese weg, met zijn enorme ongedifferentieerde verhardingsbreedte, zijn schilderachtige maar vaak onhoudbare beplanting, zijn zonderlinge leidingen' gewoon was, was in 1920 voorgoed verleden tijd.[282] Onder invloed van de motorisering van het verkeer had deze weg plaats gemaakt voor wegen die afzonderlijke banen voor rij-, voet- en tramverkeer hadden. Omdat verloop en vormgeving van een weg samenhingen met zijn functie, diende van de aanvang af aangegeven te worden welke wegen welke functie hadden in het stedenbouwkundig ontwerp. Om een stratennet technisch en esthetisch optimaal te maken, dienden bovendien hoofd-, secundaire-, woon- of verdeel- en sierwegen onderscheiden te worden. Wat betreft de vormgeving van een weg diende als algemene regel te worden aangehouden dat lengte en breedte afnamen naarmate een weg tot een lagere categorie behoorde. Hoofdwegen moesten vanwege hun prominente status monumentaal worden

vormgegeven en een perspectivische werking hebben. Een lange en rechte of zeer flauw gebogen weg met nadruk op de as en een zo symmetrisch mogelijk dwarsprofiel genoten de voorkeur. Woonwegen daarentegen konden vanwege hun minder prominente status relatief kort en eventueel geknikt of sterk gebogen zijn.

Belangrijk bij het ontwerp van wegen was vooral dat rekening werd gehouden met de daarlangs gelegen bebouwing. Functie, lengte, breedte en profiel van een straat dienden overeen te komen met hoogte, dichtheid en lengte van de bebouwing. Ingeval van gesloten bebouwing bijvoorbeeld, genoot een eenvoudig wegprofiel zonder bermen met gescheiden stroken voor verkeer en voetgangers de voorkeur. De aanleg van trottoirs was overigens een nieuw fenomeen. Behalve veiligheid van voetgangers boden ze ook de mogelijkheid om er leidingen onder aan te leggen. In woonwijken met een open bebouwing diende een zo ruim en breed mogelijk straatbeeld gecreëerd te worden middels het vermijden van fysieke afscheidingen tussen percelen. Aldus naar Amerikaans voorbeeld gemodelleerde wegen verdienden te voorkeur boven het 'Hollands particularisme' dat leidde tot 'de ouderwetsen en voor het stadsbeeld hoogst ongunstige gewoonte om de voorerven onderling en van de straat door stenen balustrades, dikwijls van vrij flinke hoogte te scheiden'.[283] Mochten afscheidingen onvermijdelijk zijn, dan dienden die bij voorkeur uitsluitend te bestaan uit beplanting.

- Bebouwing

In verschillende wijken (zakenwijk, commercieel centrum, woonwijk) diende bebouwing zich te onderscheidden naar bebouwingsdichtheid, bouwhoogte en gebruik van materiaal. Met name over Europese zakencentra en inlandse woonwijken was Karsten zeer uitgesproken. In de architectonisch en stedenbouwkundig meest toonaangevende wijken, de Europese zakenwijken, diende uitsluitend aaneengesloten bebouwing te worden gerealiseerd, ontworpen volgens de beginselen van de jongere (moderne) bouwkunst. Beplanting diende in deze wijken tot een minimum te worden beperkt. Aangezien laagbouw in een zakenwijk op belangrijke punten 'het straatbeeld zeer ongunstig zou beïnvloeden' en bovendien tot onacceptabel uitgestrekte steden zou leiden, diende bovendien op daarvoor geëigende plekken hoogbouw te worden toegepast.[284] Behalve een esthetisch argument was er ook een economische argument waarom hoogbouw de voorkeur genoot boven laagbouw. Toepassing van laagbouw op grote schaal leidde namelijk tot dusdanig uitgestrekte steden dat de kosten verbonden aan de aanleg en onderhoud van wegen en leidingen na verloop van tijd nagenoeg onbetaalbaar zouden zijn. Inlandse wijken moesten overzichtelijk en ordentelijk worden aangelegd. Bovendien moest hun omvang zodanig zijn dat de aanleg van scholen, speelvelden en soortgelijke voorzieningen gewettigd waren. Een dergelijke aanleg was niet alleen in het belang van de inlanders, maar ook van de Europeanen, in wier nabijheid inheemse wijken veelal gesitueerd waren omdat veel inlanders bij hen in dienst waren als kantoor- en huishoudelijk personeel.

Een andere belangrijke ontwerpopgave vloeide voort uit de onomkeerbare transformatie van open- naar gesloten bebouwing, een proces dat zich voornamelijk voordeed wanneer Europese woonwijken zich ontwikkelden tot commerciële centra. Het volstond ingeval van een dergelijke ontwikkeling niet om uitsluitend te letten op de verhouding tussen bouwhoogte en straatbreedte teneinde voldoende ventilatie en lichtinval in en achter de bebouwing te realiseren. Aangezien verdichting van bebouwing een vanzelfsprekende ontwikkeling was, was het zinloos te trachten deze tegen te gaan. Wel zinvol was het ervoor te zorgen, in delen van de stad waar gesloten bebouwing voorkwam, dat de verbinding tussen de weg en de gevelwand zo goed mogelijk was. Galerijen en stoepen waren daartoe aangewezen middelen. Galerijen omdat ze schaduw, extra ruimte en een visuele eenheid creëerden, stoepen omdat ze gebruikt konden worden voor het uitstallen van handelswaar – een behoeften waaraan vooral Chinese en inheemse ondernemers behoefte hadden. Omn te voorkomen dat het stadscentrum te uitgestrekt en ontoegankelijk zou worden, strekten herverkaveling en de aanleg van nieuwe wegen tot aanbeveling.

- Bijzondere elementen en beplanting

Een stedenbouwkundig plan diende functioneel en esthetisch te zijn: het stadsplan moest organisch zijn, het stadsbeeld visueel bevredigend. Vooral het esthetische aspect achtte Karsten van groot belang.

Het vinden van een goede vorm voor een stad vond Karsten een vorm van kunst ('gebruikskunst').[285] Een kunst waarbij architectuur en beplanting vanwege hun ruimtelijke kwaliteiten een cruciale rol speelden.

Om een expressief en karaktervol stadsbeeld te creëren, dienden her en der hoogtepunten in het stadsplan te worden gerealiseerd. Daartoe stonden de stedenbouwkundig ontwerper schaal, wanden en stoffering ter beschikking, maar ook plantsoenen, pleinen, openbare gebouwen, monumenten en ensembles. Mits toegepast en gesitueerd, verleenden ze een stadsbeeld karakter, waardigheid en bekoring. Een veelal verwaarloosd, maar volgens Karsten vooral in de tropen uitermate belangrijk stedenbouwkundig ontwerpinstrument, was beplanting. Een weloverwogen toepassing van groen in een bebouwde omgeving was namelijk zowel praktisch als esthetisch. Planten creëerden schaduw en zorgden voor visuele afwisseling. In vergelijking met andere, wellicht meer voor de hand liggende ontwerpelementen besteedde Karsten in 'Indiese Stedebouw' relatief veel aandacht aan stedelijke groenvoorziening. Daarmee was in Nederlands-Indië het nodige mis. Planten en bomen in tuinen en parken werden doorgaans zonder veel inzicht geplaatst en bovendien slecht onderhouden. In de ogen van Karsten was dit een gotspe: 'Een boom staat nu eenmaal in een stad meestal onder tamelik onnatuurlike omstandigheden, en, al gaan, men zou bijna zeggen jammer genoeg, de meeste zonder verzorging niet dood, om werkelik goed te worden en te blijven hebben zij een voortdurende opkweking nodig; opsnoeien, uitdunnen en wat niet al. Voegt men daar nog bij de bedreiging, die telefoon, elektriese draden en gasbuizen vormen, dat blijkt onderhoud dubbel noodzakelijk'.[286] Dat aandacht voor groen en esthetiek niet per se ten koste hoefde te gaan van functionaliteit illustreerde het verkeersplein. Met name in wijken met een open bebouwing fungeerden die, wanneer ze groot genoeg waren en begrensd door beplanting, behalve als infrastructureel element immers ook als visuele oasen van rust. Een ultiem voorbeeld waarbij esthetiek en functie samengingen, was een ringweg rond een stadskern waarvan de wegen waren vormgegeven als brede sierwegen en de kruispunten als pleinen.

'Stedenbouw in Indië' volgens Henri Maclaine Pont

Dat Karsten na 1920 tot de meest toonaangevende stedenbouwkundig ontwerper van Nederlands-Indië zou uitgroeien, betekende niet dat hij de enige was met duidelijke opvattingen over stedenbouw. Een van zijn meeste vooraanstaande collega's die zich ook regelmatig over stedenbouw uitliet, was Maclaine Pont. Meer nog dan Karsten vond Maclaine Pont dat evenals eigentijdse Indische architectuur ook eigentijdse Indische stedenbouw geënt diende te zijn op lokale traditionele vormen, materialen en technieken. Een streven dat rond 1920 leidde tot onderzoek naar inheemse bouwwijzen en medio jaren twintig tot een langdurig (archeologisch) onderzoek naar de aanleg van de veertiende-eeuwse nederzetting Madjapahit.

Helaas zag Maclaine Pont zich wegens zijn slechte gezondheid genoodzaakt zijn architectenbureau in Semarang op te heffen. Behalve het uitbreidingsplan Darmo bij Soerabaja heeft hij geen stedenbouwkundige ontwerpen op zijn naam staan. Dat het aantal publicaties van zijn hand gering is, hing ongetwijfeld samen met zijn slechte gezondheid. Dat doet althans zijn publicatie 'Stedenbouw in Indië' vermoeden; de tekst die bedoeld was als preadvies voor het Algemeen Ingenieurs Congres van 1920 maar die wegens ziekte onvoltooid bleef. Om toch kennis te kunnen nemen van de strekking van het betoog van Maclaine Pont publiceerde de *Java-Bode* de voltooide passages tijdens het Algemeen Ingenieurs Congres.[287] Ze vormen samen met Maclaine Ponts twee weken later gepubliceerde commentaar op de uitbreidingsplannen voor Bandoeng, en zijn al eerder verschenen kritiek op het uitbreidingsplan voor Semarang, een waardevolle pendant van Karstens tekst over Indische stedenbouw.[288]

- Contemporaine stedenbouw

Afgezien van een indeling in etnische wijken, werden Indische stedenbouwkundige plannen gekenmerkt door hun uitgestrektheid en de bepaling dat ze alleen betrekking mochten hebben op binnen de gemeentegrens gelegen grond.[289] Wilden stedenbouwkundige plannen naar behoren anticiperen op toekomstige ontwikkelingen, dan diende, zo meende Maclaine Pont, aan beiden het nodige veranderd te worden.

Uitgangspunt voor een modern stedenbouwkundig plan diende te zijn dat het alle bevolkingsgroepen zo rationeel en harmonisch mogelijk voorzag van woningen, werkgelegenheid, winkels, scholen, sportvelden maar vooral infrastructuur. Een voorwaarde om dit te bereiken was dat, anders dan tot nog toe het geval was, bij het ontwerpen van stadsverbeterings- en uitbreidingsplannen vraagstukken in onderlinge samenhang werden beschouwd.[290] Daartoe was nodig dat gewerkt werd aan de hand van twee soorten plannen: plannen die in grote lijnen op langere termijn de ontwikkeling van een stad binnen en buiten haar gemeentegrens (geraamteplannen) vastlegde, en detailplannen waarin het geraamteplan in delen werd uitgewerkt. Teneinde de plannen eventueel te kunnen aanpassen aan actuele ontwikkelingen, moesten beide type plannen voldoende flexibel zijn.

Omdat de extensieve aanleg van Indische steden financieel niet vol te houden was en 'het moderne stadsplan [...] in het teeken [staat] van het *verkeer*' diende het wegennet het uitgangspunt te vormen voor het ontwerp van een stedenbouwkundig plan.[291] 'Reeds thans strekken zich de groote kustplaatsen uit over afstanden, welke het niet meer mogelijk maken den weg tusschen bepaalde woonwijken tot het centrum in minder dan een uur af te leggen. Dit is reeds onbruikbaar lang. Het kan anders, maar alleen indien het verkeer ook *werkelijk tot enkele wegen wordt geconcentreerd.*'[292] De oplossing tegen de ongebreidelde stadsuitbreidingen langs grote verkeerswegen waren radiaalwegen: doorgaande verkeersverbindingen tussen het stadscentrum en het achterland.[293] Opdat het verkeer in korte tijd grote afstanden kon afleggen moest een radiaalweg minimaal 40 meter breed zijn en, aan weerszijden van de as van de weg, voorzien zijn van afzonderlijke rijbanen voor respectievelijk trams, auto's, vrachtverkeer, fietsen en voetgangers. Rekening houdend met de behoefte van straatventers om tijdelijk hun verrijdbare kraampjes neer te kunnen zetten om zaken te doen, moesten voetpaden zo ruim zijn dat voetgangers niet door de kraampjes gehinderd werden. In verband met het klimaat wees Maclaine Pont er ook op dat het van belang was dat op verkeerskruispunten en langs trambanen en trottoirs bomen geplant werden om weggebruikers schaduw te verschaffen. Door de bouw van woningen te concentreren rond en tussen de radiaalwegen en de tussengelegen grond onbebouwd te laten zouden nieuwe, compacte wijken ontstaan die goed ontsloten konden worden. Een stadsplan met radiaalwegen bood ruimtelijke en financiële voordelen. Het stuurde de ontwikkeling van een stad in een bepaalde richting en concentreerde de bebouwing waardoor aanleg en onderhoud van infrastructuur en openbaar vervoer minder kostbaar werden. In de open groenstroken tussen de radiaalwegen – die in het Westen doorgaans als parken werden aangelegd – konden toer- en fietswegen, kampongs, of kwekerijen voor gewassen, vruchtbomen, snelgroeiende houtbomen en bamboe worden aangelegd.

De reden dat de onbebouwde ruimten tussen de radiaalwegen een andere functie werd toegedacht dan in het Westen was dat de alternatieve functie meer overeenkwam met lokale behoeften en omstandigheden. Parken werden in Nederlands-Indië namelijk nauwelijks recreatief gebruikt, terwijl met name kwekerijen konden voorzien in de behoefte van de inheemse bevolking aan voedsel en bouwmateriaal. Een aanpassing die illustreerde dat stedenbouwkundige concepten uit het Westen vanwege de etnisch heterogene bevolking, de sociaal-maatschappelijke verhoudingen en het tropische klimaat in Nederlands-Indië niet zonder meer konden worden overgenomen in de archipel. Wat in Nederlands-Indië bijvoorbeeld veel meer van belang was dan in het Westen was de noodzaak de diverse wijken zo te situeren en in te richten dat 'het voor de andere groepen onvoordeelig [werd] zich buiten de hun toegedachte wijken te vestigen'.[294] Een uitgangspunt dat vooral beoogde te voorkomen dat inlanders van hun grondgebied werden verdreven 'zoodat ook hun samenleving gelegenheid heeft zich in het algemeene verband der stad te vormen, te geleden en te ontwikkelen'.[295]

Maclaine Pont noemde nog enkele factoren die bij het opstellen van een stedenbouwkundig plan een belangrijke rol speelden: de ligging van wijken in de stad, hun ligging in relatie tot de algehele ordening van de stad, mogelijkheden van ontsluiting en uitbreiding, oriëntatie op de windrichtingen, en de aanwezigheid van 'voor elke belangengroep benoodigde hulpmiddelen'.[296] Veel tot dan toe ontworpen stedenbouwkundige plannen hielden met deze voorwaarden geen of onvoldoende rekening. Het uitbreidingsplan voor Bandoeng Noord bijvoorbeeld, was ontworpen alsof van ontwikkeling buiten de gemeentegrens pas sprake zou zijn zodra het gebied binnen de gemeentegrens was volgebouwd.[297] Een benadering die volledig in strijd was met Maclaine Ponts pleidooi om middels concentratie van bebouwing langs radiaalwegen tot in het centrum stukken grond open te houden. Aanzienlijk positiever beoordeelde Maclaine Pont het plan voor Bandoeng Zuid rondom en ten zuiden van de *aloen-aloen*. Daar waren ontwerpers er zijns inziens in geslaagd een moderne inlandse wijk te ontwerpen die vrijwel naadloos aansloot op het nog vrijwel ongeschonden oorspronkelijk stedenbouwkundig- en maatschappelijk weefsel.[298] Een demonstratie van de manier waarop 'de eerwaardige traditie zich staande kan houden naast het goede moderne' en de *aloen-aloen* tot symbool werd van de zo noodzakelijke 'samenkomst van de Europeesche en de Chineesche stad met de Inlandsche'.[299]

- Historische stedenbouw

Maclaine Ponts waardering voor het plan voor Bandoeng Zuid kwam ongetwijfeld voort uit zijn belangstelling voor lokale bouwtradities. Dat zijn belangstelling wat dat betreft heel intens was, blijkt uit het feit dat hij vanaf 1925 opgravingen verrichtte in Trawoelan, het centrum van het veertiende-eeuwse hindoeïstische koninkrijk Madjapahit in Oost-Java.[300]

Op grond van zijn onderzoeksresultaten concludeerde Maclaine Pont dat de oorspronkelijke nederzetting Madjapahit ongeveer 12 bij 12 kilometer groot was en ingedeeld in vijf blokken. Eén van deze blokken lag centraal in het midden. In dit vierkante en bijna symmetrisch ingedeelde blok bevond zich het paleiscomplex van de sultan. De overige vier stadswijken lagen rond dit paleis. De wegen binnen de stad volgden rechte, noordzuid of oostwest georiënteerde tracés. De bouwblokken langs deze wegen vormden afgescheiden eenheden. Ze waren omheind, hoger gelegen dan de wegen en verleenden de stad een monumentaal karakter. De woningen en gebouwen binnen de bouwblokken waren zo geconstrueerd en gesitueerd dat natuurlijke ventilatie voor voldoende verkoeling binnen en tussen de blokken zorgde. De reconstructie van het stadsplan van Madjapahit deed Maclaine Pont concluderen dat hierin zowel hindoeïstische als Javaanse principes gecombineerd waren.[301] De specifiek Javaanse principes waren de royale aanleg van pleinen en brede wegen – wegen van dertig, vijfenveertig en zelfs tachtig meter kwamen voor –, de verhoogde terrassen voor uit- en overzicht en de geavanceerde waterhuishouding middels talrijke drinkwaterputten en een gescheiden leidingenstelsel. Het hindoeïstische principe vond haar weerslag in de vierzijde symmetrie van de plattegrond van het complex.

Karsten en Maclaine Pont: overeenkomsten en verschillen

Het is om inhoudelijke redenen bijzonder jammer dat Maclaine Ponts gezondheid hem noodzaakte zijn veelbelovende carrière als architect en stedenbouwkundig ontwerper voortijdig te beëindigen. Niet alleen omdat hij daardoor zijn ideeën niet verder kon uitwerken maar ook omdat het een goede vergelijking tussen zijn werk en dat van Karsten bemoeilijkt. Enkele opmerkingen kunnen echter wel gemaakt worden.

De eerste is dat teksten van Maclaine Pont en Karsten over stedenbouw te beschouwen zijn als de Indische tegenhangers van de teksten die J. Bruinwold Riedel, J.P. Fockema Andreae en Berlage in Nederland over stedenbouw publiceerden.[302] Wat opvalt aan de teksten van Maclaine Pont en Karsten is dat ze nergens aan deze of andere eigentijdse (spraakmakende) publicaties over stedenbouw refereerden. Noch *Der Städtebau nach seiner künstlerische Grundsätzen* (1889) van Camillo Sitte, noch *Der Städtebau* (1890) van Josef Stübben, *To-morrow. A Peaceful Path to Real Reform* (1898) en diens herziene versie *Garden Cities of Tomorrow* (1902) van Ebenezer Howard of *Town Planning in Practice* (1909) van Raymond Unwin worden genoemd.[303] Het ontbreken van een verwijzing naar deze publicaties duidt er overigens niet noodzakelijkerwijs op dat Maclaine Pont en Karsten niet van hun bestaan op de hoogte waren. Via vakbladen, collegiale en vriendschappelijke contacten, maar ook via verlofreizen waren architecten uitstekend, zij het met enige vertraging, op de hoogte over ontwikkelingen in Europa.

Het lijkt bovendien nauwelijks reëel te veronderstellen dat Maclaine Pont en Karsten ondanks het feit dat stedenbouw tijdens hun opleiding in Delft niet werd onderwezen, niet op enigerlei wijze in aanraking waren gekomen met het stedenbouwkundige debat dat rond die tijd opgeld deed. De uitbreidingsplannen die rond 1900 bij een aantal grote Nederlandse en buitenlandse steden werden gerealiseerd, kunnen hen nauwelijks ontgaan zijn. Bovendien moeten ze ook tijdens hun studiereizen

in Europa met actuele stedenbouwkundige ontwikkelingen in aanraking gekomen zijn. Wat Karsten betreft kan dat laatste zelfs met een aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid worden aangenomen. Hij verbleef na afronding van zijn studie vanaf eind 1911 tot zijn vertrek naar Nederlands-Indië immers in Berlijn, de stad waar in 1910 een grote internationale stedenbouwtentoonstelling plaatsvond en waar een prijsvraag was uitgeschreven voor een stedenbouwkundig plan voor Groot-Berlijn.[304]

Een andere overeenkomst is dat Maclaine Pont en Karsten hun teksten niet voorzagen van afbeeldingen. Het is daardoor moeilijk een indruk te krijgen van het soort plattegrond en de stads- en straatbeelden die ze nastreefden. Enig soelaas in het geval van Karsten bieden de tekeningen die hij maakte bij zijn ontwerp voor het uitbreidingsplan van Semarang, zij het dat deze tekeningen slechts een indruk geven van de weidse, parkachtige aanleg van Europese uitbreidingswijk Nieuw Tjandi. Voor de overige wijken, inclusief de kampongs, zijn alleen bebouwingsschema's beschikbaar. Welk straatbeeld Maclaine Pont nastreefde, is nog minder duidelijk omdat daarover zowel beschrijvingen als tekeningen ontbreken. Een mogelijke reden voor het ontbreken van dergelijke tekeningen kan zijn dat Maclaine Pont ze niet maakte omdat hij vond dat het driedimensionale, architectonische aspect van een stedenbouwkundig plan secundair was aan haar functionele, tweedimensionale aspect. Mogelijk liet hij driedimensionale tekeningen derhalve bewust weg, omdat hij vond dat aandacht voor esthetiek en details in een vroeg stadium overbodig en contraproductief was. 'Het gaat immers bij een uitbreidingsplan niet om de vorming van "aesthetische objecten", doch de groote lijnen van de geslaagde oplossingen van moeilijkheden op ander gebied gegeven, vormen steeds de natuurlijke inwendige schoonheid, waarvan de vormgeving slechts het pakje is, dat immers aan slechte oplossingen toch weinig luister zal weten bij te dragen'.[305] Het feit dat Karsten zijn uitbreidingsplan voor Semarang reeds in een vroeg stadium ver had gedetailleerd strekte wat Maclaine Pont betreft dan ook niet tot aanbeveling, omdat daardoor aanpassingen op termijn op zijn minst problematisch zo niet vrijwel onmogelijk waren.[306]

Maclaine Ponts nadrukkelijke aandacht voor verkeer als bepalende factor voor het stedelijk leven en dus voor het stedelijk weefsel en het stedenbouwkundig plan, getuigde van een uiterst functionele, op de toekomst gerichte visie op stedenbouw. Hoewel Karsten in zijn plannen voor Buitenzorg en Semarang er wel degelijk blijk van gaf oog te hebben voor het verkeersvraagstuk, leek dit vraagstuk bij hem minder pregnant dan in de stedenbouwkundig plannen die Maclaine Pont ontwierp. Het is de tegenstelling tussen Maclaine Pont, 'de functionalist', en Karsten, 'de estheet', die een vergelijking tussen het werk van beiden interessant zou maken. Het is daarom des te betreurenswaardiger dat Maclaine Pont zich om gezondheidsredenen gedwongen zag zijn loopbaan als architect vroegtijdig te beëindigen. Was dat niet het geval geweest, dan zou hij naar alle waarschijnlijkheid evenals Karsten een heel essentiële bijdrage hebben geleverd aan de professionalisering van de Indische stedenbouw.

Plannen

Aangezien behalve de artikelen van Berlage en de boeken van Bruinwold Riedel en Fockema Andreae tot 1920 geen belangwekkende Nederlandse publicaties over stedenbouw verschenen waren, waren de teksten van Karsten en Maclaine Pont behalve in een Indische maar ook in een Nederlandse context opmerkelijk. Niet alleen omdat ze de beginselen van stedenbouw analyseerden, maar ook omdat met name de publicatie van Karsten ontwerpers een handreiking bood. Dat laatste blijkt ook uit een vergelijking tussen teksten van Karsten en Maclaine Pont en het in 1926 verschenen boek *Stedebouw* van J.M. de Casseres.[307] De Casseres, die lid was van het in 1914 opgerichte Britse *Town Planning Institute*, beschreef in *Stedebouw* de geschiedenis en grondslagen van moderne stedenbouw aan de hand van ontwikkelingen in Groot-Brittannië. Een belangrijk verschil was het doel waarmee De Casseres, Maclaine Pont en Karsten hun teksten schreven. Waar De Casseres schreef over de geschiedenis en stand van de stedenbouw in Europa, trachtten Karsten en Maclaine Pont bovenal middels een analyse van de gangbare praktijk te analyseren wat eigentijdse Indische stedenbouw eigenlijk was en hoe die er uit zou kunnen zien. Terwijl het boek van De Casseres enkel een overzicht van ontwikkelingen in de moderne stedenbouw gaf, had met name de tekst van Karsten het karakter van een handboek. Een verschil dat mogelijk samenhing met de stand van het onderwijs in beide landen. Anders dan in Nederland, waar architectuurstudenten onderwezen werden in de beginselen van de stedenbouw tijdens de zogenaamde stedenbouwkundige leergangen die prof. ir M.J. Granpré Molière in 1924 aan de TH in Delft introduceerde, was van architectuur- als stedenbouwkundig onderwijs in Nederlands-Indië geen sprake. Er was derhalve in Nederlands-Indië aanzienlijk meer behoefte aan een handboek dan in Nederland.

Een ander verschil tussen de Nederlandse en de Indische teksten was dat De Casseres uitgebreid aandacht besteedde aan stadsuitbreiding en regionale planning, terwijl Karsten en Maclaine Pont daaraan met geen woord refereerden. Dit onderscheid laat zich wat betreft regionale planning verklaren door het feit dat ontwikkelingen in Groot-Brittannië en Europa enigszins voor liepen op ontwikkelingen in Nederlands-Indië waardoor dit onderwerp in Nederlands-Indië rond 1920 nog geen enkele rol speelde in de stedenbouwkundige ontwerppraktijk en het stedenbouwkundig debat. Dat Karsten en Maclaine Pont geen aandacht besteedden aan stadsuitbreidingen laat zich minder eenvoudig verklaren. Stadsuitbreidingen en regionale planning waren in Nederlands-Indië immers net als elders in de wereld lange tijd 'twee woorden voor dezelfde zaak', zoals De Casseres schreef.[308] De enige verklaring die mogelijk aan dit verschil ten grondslag ligt, is dat Karsten en Maclaine Pont stadsuitbreiding en stedenbouw als synoniem beschouwden.

Ofschoon Indische stedenbouwkundig ontwerpers en theoretici vrijwel nimmer refereerden aan contemporaine Europese vakliteratuur of stedenbouwkundige plannen, waren ze ontegenzeggelijk van invloed op hun ontwerpen en opvattingen. Vrijwel zonder uitzondering entten ontwerpers hun plannen voor de Europese maar ook de inlandse wijken op het idee van de tuinstad. Gezien het tropische klimaat een begrijpelijke beslissing aangezien het groene, ruime concept van een tuinstad de in de tropen zo noodzakelijke luchtcirculatie en beschutting tegen de zon creëerde. Nadeel van toepassing van het tuinstadprincipe was echter dat de steden hierdoor relatief grote afmetingen kregen – wat met het oog op de aanleg- en onderhoudskosten van allerhande infrastructuur bepaald ongunstig was.

Evenals in Europa, liepen ook in Nederlands-Indië de meningen de sterk uiteen over de vraag hoe een stad moest functioneren, eruit moest zien en over de eisen waaraan een stedenbouwkundig plan moest voldoen. Aanvankelijk bogen met name hygiënisten, architecten en enkele lokale bestuurders zich over deze kwesties. Aangezien veel bestuurders aanvankelijk nauwelijks blijk gaven van belangstelling voor het vraagstuk van de stadsontwikkeling – laat staan een visie hadden op hoe die eruit zou moeten zien – kenmerkten de eerste jaren van de decentralisatie zich vooral door een gevecht van voorstanders van weloverwogen stedenbouw tegen deze onverschilligheid. Naarmate bestuurders overtuigd raakten van het belang van een systematische stedenbouw, ontwikkelden zich geleidelijk verschillende visies over de manier waarop steden ontworpen dienden te worden en de elementen waarmee daarbij rekening gehouden moest worden. De stedenbouwkundig ontwerpers Karsten en Maclaine Pont maar ook bestuurders als Heetjans, De Iongh en Rückert en diverse adviseurs voor de decentralisatie droegen in belangrijke mate bij aan dit debat.

Opmerkelijk aan de gang van zaken in Nederlands-Indië is verder dat, ondanks het relatieve isolement waarin de Indische stedenbouw zich ontwikkelde, dit vakgebied zich in vrij korte tijd ontwikkelde van een vrijwel niet bestaande discipline tot een discipline die gelijke tred hield met ontwikkelingen in Europa en de Verenigde Staten, en daar op zeker moment zelfs op vooruitliep. Uitzonderingen daargelaten vond de hier en daar zeer vooruitstrevende benadering van sommige ontwerpers echter niet altijd haar weerslag in de stedenbouwkundig plannen die ontworpen werden. Plannen waren doorgaans vooral gericht op het realiseren van een esthetisch en harmonisch stadsplan. Futuristische ontwerpen zoals dat van Le Corbusier voor Parijs (1925) of van dr ir P.E. Paulet-Peron voor een rationeel koloniaal dorp (rond 1928) werden in Nederlands-Indië niet ontworpen. Het ontbreken van dergelijke experimenten impliceerde overigens niet dat Indische stedenbouwkundige plannen niet van een visie getuigden. Integendeel, vele infrastructurele werken die werden ontworpen zoals het verkeersplan van Maclaine Pont voor Semarang en zijn uitbreidingsplan voor Soerabaja, Ghijsels ontwerp voor Bandoeng, Karstens ontwerpen voor Buitenzorg en Malang en zijn pleidooien voor toepassing van De Casseres' idee van de planologie gaven blijk van een visionaire kijk op het vak stedenbouw. Van bijzondere betekenis was bovendien Karstens pleidooi om woonwijken niet langer op etnische maar op economische criteria in te delen. Hoewel dit idee geen algemene ingang vond – sociale en culturele conventies bleken hardnekkig –, getuigde ze van de progressieve werkwijze die Karsten in menig opzicht kenmerkte.

Afb. 5.1-5.5

Hoewel diverse betrokkenen uiteenlopende standpunten huldigden over de manier waarop de ruimtelijke ontwikkeling van een stad gerealiseerd moest worden en hoe een stedenbouwkundig plan eruit moest zien, bleef een fundamenteel debat over het wezen van de Indische stedenbouw uit. Waarover vooral gepraat werd was het realiseren van een esthetisch en harmonisch stadsplan. De uitwisseling van visies vond vooral plaats middels publicaties in vakbladen, debatten tijdens een Decentralisatie- of ander congres en incidentele besprekingen tussen vertegenwoordigers van de gemeenten en het gouvernement. Het ontbreken van een theoretisch debat betekende overigens niet dat degenen die zorg droegen voor de stadsontwikkeling het volkomen eens waren met elkaar. Niets was minder waar: het bijna eindeloze getouwtrek over de noodzaak van stadsverbetering en stadsuitbreiding, financiële en juridische middelen en het belang van een integrale werkwijze getuigen daarvan. Wat echter ontbrak, was een debat waarin nadrukkelijk verschillende visies tegen elkaar werden afgewogen.

Afb. 5.6-5.15

Buitenzorg: uitbreidingsplan Oost (1917)

Tabel I-II

Karsten, die in 1916 het uitbreidingsplan voor Semarang had ontworpen, kreeg in 1917 opdracht van de gemeenteraad van Buitenzorg om een uitbreidingsplan voor zijn gemeente te ontwerpen in samenhang met een verbeteringsplan voor de bestaande stad.[309] Buitenzorg dankte haar ontstaan aan het besluit uit 1745 van de gouverneur-generaal om circa veertig kilometer ten zuiden van Batavia op de linker oever van de Tjiliwoeng een buitenplaats te bouwen. Bijna een eeuw later, in 1839, luidde de bouw van een gouvernementeel paleis en de aanleg van een botanische tuin de daadwerkelijke ontwikkeling van Buitenzorg in.[310] De ligging van Buitenzorg tussen twee rivieren, de Tjiliwoeng in het oosten en de Tjisadane in het westen, bleek echter niet zonder problemen. De noodgedwongen richting waarin Buitenzorg zich vanwege het verloop van de rivieren uitbreidde, resulteerde in een plattegrond die extreem langgerekt was en begin twintigste eeuw vanwege bebouwing in het noorden en het zuiden nauwelijks meer uitbreidingsmogelijkheden bood. Teneinde hierin te voorzien, besloot de gemeenteraad van Buitenzorg in 1917 tot de aanleg van een uitbreidingswijk. Het totale uitbreidingsplan zou het oppervlak van Buitenzorg met bijna de helft doen toenemen en een evenwichtiger plattegrond creëren.

Karsten situeerde het uitbreidingsplan voor Buitenzorg tegenover de bestaande stad op de rechteroever van de Tjiliwoeng. De keus voor deze locatie was ingegeven door de overweging dat deze oever goede mogelijkheden bood voor de bouw van uiteenlopende woningtypen, 'van kleine kampong- tot grote landhuizen', en 'prachtige vergezichten' bood.[311] Het ontwerp van Karsten voorzag in de behoefte aan woningen, de verbetering van de verkeerssituatie, sportterreinen en een uitbreiding van de botanische tuin.[312] De uitbreidingswijk was ingedeeld in vier zones. Centraal lagen de terreinen voor de uitbreiding van de botanische tuin. Ten oosten daarvan situeerde Karsten de Europese bebouwing. De kampongbebouwing lag ten noorden en zuiden van de plantentuin langs de rivier. De gedachte achter deze indeling was dat de gronden die direct aan de rivier lagen, ongeschikt waren voor verkaveling in grote percelen. De sportterreinen waren gesitueerd tussen de Europese bebouwing en de noordelijke kampongbebouwing.

Ter ontlasting van de smalle, hier en daar steile en kronkelige hoofdweg, die door het centrum van Buitenzorg liep, en ter ontsluiting van het uitbreidingsplan voorzag Karstens plan in de constructie van een stadsringweg en een doorgaande regionale weg.[313] De stadsringweg kwam tot stand door een bestaande verbinding op de rechteroever van de Tjiliwoeng via twee nieuwe verbindingen over de rivier, één in het noorden en één in het zuiden, te laten aantakken op de bestaande hoofdweg door het centrum. Voor het realiseren van een dergelijke ringweg moesten twee bruggen over de Tjiliwoeng gebouwd worden. Het oostelijke deel van het tracé, dat de botanische tuin scheidde van de Europese bebouwing, vormde tegelijkertijd onderdeel van de stadsringweg en van de regionale oostelijke verbindingsweg. Deze weg, die meer naar het noorden en het zuiden eveneens op de bestaande hoofdweg door Buitenzorg aantakte, zou ervoor zorgen dat het doorgaande regionale verkeer niet langer door maar om het centrum van Buitenzorg reed. Voor de aanleg van deze regionale weg zouden nog twee bruggen over de Tjiliwoeng aangelegd moeten worden.

De uitvoering van het uitbreidingsplan dat Karsten ontwierp had de nodige voeten in de aarde. Het meest evidente probleem was dat het uitbreidingsplan buiten de bestaande gemeentegrens lag waar-

door de gemeente genoodzaakt was een grenswijziging te realiseren. Bovendien moest de gemeente de rechten van de particuliere landen Kedoeng Halang en Soekasari afkopen en beslissen of autonome desa's, die als gevolg van de grensuitbreiding binnen de gemeentegrens kwamen te liggen, opgeheven dan wel gehandhaafd moesten worden.[314] Van dat laatste besloot de gemeente voorlopig af te zien. Met de verwerving van grond ving ze wel aan. Voor de bouw van minimaal 400 Europese woningen – een aantal dat naar het oordeel van het Departement van Binnenlands Bestuur voldoende moest zijn om te voorzien in de vraag naar Europese woningen voor de komende tientallen jaren – verwierf ze in 1922 40 hectare grond.[315] De grenswijziging en de aankoop van Kedong Halang kwamen twee jaar later tot stand. Het particuliere land Soekasari werd in 1926 verworven.

Daarmee was de weg voor uitvoering van het plan nog niet vrij. De aanleg van de door Karsten voorgestelde en kostbare wegen leidde tot heftige discussies. De gemeenteraad die meende dat 'een der hoofdfactoren voor het slagen van het uitbreidingsplan is, dat de toegangswegen de kortste, snelste en gemakkelijkste verbinding vormen' stemde volledig in met Karsten voorstel.[316] De adviseur voor de decentralisatie meende echter dat het vanwege de kosten die verbonden waren aan de bouw van vier bruggen beter was voorlopig af te zien van de aanleg van de regionale verbindingsweg.[317] Bij dit standpunt van de adviseur legde de gemeenteraad zich niet zonder meer neer. Teneinde aan te tonen dat het bestaande wegennet ontoereikend was, liet de gemeenteraad in 1918 een technisch onderzoek uitvoeren naar de conditie en eventueel noodzakelijke verbeteringen van het bestaande wegennet.[318] De rapporteurs onderschreven in hun rapport dat verharding en afwatering van de meeste bestaande wegen verre van toereikend waren en dat aanleg van de door Karsten voorgestelde verkeerwegen derhalve zeer tot aanbeveling strekte. Bovendien merkten ze op dat het met de veiligheid van voetgangers slecht gesteld was omdat trottoirs ontbraken, terwijl het gemotoriseerde verkeer snel in omvang toenam.

De gemeente, andermaal overtuigd van de noodzaak van de aanleg van de door Karsten voorgestelde wegen, sloot daarop een lening af voor de aanleg van beide wegen. De lening zou worden terugbetaald met geld dat de gemeente ontving uit de verkoop van gronden in het uitbreidingsplan.[319] Een toezegging die de gemeente niet nakwam, wat vervolgens voor het gouvernement reden was om een tweede verzoek om een lening – ditmaal een aanvullende lening voor de regionale weg – niet te honoreren. Afgezien van de openstaande rekening was op dit beslissing ook van invloed dat het gouvernement nog steeds twijfelde over de noodzaak van een regionale weg.[320]

De gemeenteraad weigerde andermaal zich bij dit besluit neer te leggen. Teneinde aan te tonen dat de aard en intensiteit van het verkeer in Buitenzorg wel degelijk aanleiding gaven voor de aanleg van een regionale doorgaande verbinding, vroeg hij de Dienst der Landsgebouwen op diverse locaties in de stad verkeerstellingen uit te voeren.[321] De resultaten van deze tellingen toonden overtuigend aan dat, gezien de intensiteit van het verkeer, de aanleg van een regionale weg wel degelijk gewenst was. De Dienst verwachtte dat het verkeer tussen Batavia Buitenzorg en de Preanger nog aanzienlijk zou toenemen na opening van de in aanbouw zijnde pas over de tussen Buitenzorg en Bandoeng gelegen Poentjak. Het leek haar daarom raadzaam om, ter ontlasting van de wegen in het centrum, de regionale weg zo te verlengen dat ze op grotere afstand van het centrum zou aansluiten op de doorgaande weg door Buitenzorg dan Karsten had voorgesteld. Overtuigd door de aanbevelingen van de Dienst der Landsgebouwen verleende het gouvernement de gemeente alsnog de gevraagde lening. Dat daaraan de voorwaarde werd verbonden die de gouverneur-generaal had voorgesteld – namelijk om vanwege het directe voordeel dat Buitenzorg had bij de aanleg van deze regionale weg, de gemeente de kosten voor afwerking van de weg uit eigen middelen te laten betalen – lijkt onwaarschijnlijk, om de eenvoudige reden dat de financiën van de gemeente daarvoor niet toereikend waren.[322] Dat de financiële huishouding van de gemeente Buitenzorg bijzonder weinig rooskleurig was, blijkt uit het feit dat de lening voor de stadsringweg pas in 1941 volledig was afgelost.[323]

Aangezien nadere documentatie over Uitbreidingsplan Oost en de wegenkwestie in en rond Buitenzorg ontbreekt, kan over het verdere verloop van de ontwikkeling alleen gegist worden aan de hand van topografische kaarten. Waarbij overigens direct de vraag rijst in hoeverre de beschikbare topografische kaarten volledig accuraat zijn. Want hoewel geschreven bronnen in 1927 meldden dat de stadsringweg gereed was, is deze weg op een topografische kaart van Buitenzorg uit 1930 niet ingetekend.[324] Een topo-

grafische kaart, die in 1946 door Britse militairen werd gemaakt aan de hand van een kaart uit 1921 en luchtverkenningen uit 1945, laat zien dat de stadsringweg wel was aangelegd – uiteraard zonder aanwijzing over het moment waarop dat was gebeurd. De regionale weg ontbreekt zowel op de kaart van 1930 als die van 1945. Wat de kaart van 1945 wel, maar de kaart van 1930 niet laat zien, is dat een deel van Uitbreidingsplan Oost inmiddels gerealiseerd was. De uitbreiding van de botanische tuin en een deel van de geplande Europese bebouwing ten noorden daarvan zijn op de kaart van 1945 ingetekend. Omdat kaarten van Buitenzorg van later datum ontbreken, is slecht na te gaan of na 1945 nog verder uitvoering is gegeven aan Karstens uitbreidingsplan. De instabiele politieke situatie in de archipel tussen 1945 en 1950 en de prioriteit die in deze periode werd gegeven aan wederopbouwprojecten, maken het echter hoogst onwaarschijnlijk dat daaraan onder Nederlands gezag nog gewerkt is.

Afb. 5.16-5.31

Batavia: ontwerpen voor het Koningsplein (1918-1937)

Van een heel andere orde dan het uitbreidingsplan voor Buitenzorg waren de plannen van Karsten voor het Koningsplein in Batavia. Het Koningsplein, dat vier kilometer ten zuiden van Batavia Stad lag en het centrum van de vroeg negentiende-eeuwse uitbreidingswijk Weltevreden vormde, was oorspronkelijk bedoeld als exercitieterrein en paradeplaats. Aangezien het plein aan het eind van de negentiende eeuw deze functies niet meer vervulde, was het rond 1900 weinig meer dan een 'grasveld van zeldzame afmetingen' (90 hectare) waar sportevenementen en jaarmarkten (Pasar Gambir) plaatsvonden.[325] Deze activiteiten strookten in het geheel niet met de status van de instellingen die aan het plein gelegen waren, zoals het paleis van de gouverneur-generaal aan de noordzijde, de Willemskerk aan de oostzijde, de woning van de resident van West-Java en het gebouw van de Koninklijke Natuurkundige Vereeniging aan de zuidzijde, en het gebouw van het Bataviaasch Genootschap voor Kunst en Wetenschap aan de westzijde.

Hoewel hij meende dat de buitengewone afmetingen van het Koningsplein een aanleg met hoge bomen en overeenkomstige gebouwen rechtvaardigden, opperde de directeur van 's Lands Plantentuin, M. Treub, in 1892 om het Koningsplein om te vormen tot een stadspark: een grote grasvlakte waar, afgezien van een rij bomen die het aan de oostzijde van het plein gelegen station en de spoorbaan Batavia-Buitenzorg aan het zicht zou onttrekken, bomen, struiken en vijvers gesitueerd zouden worden. Het park zou vanaf de vier hoeken doorsneden worden door diagonale wegen die in het midden van het park bij elkaar zouden komen in een 'rond-point'. Vanaf dit rond-point, waar een fonteintje of een monumentje kon worden geplaatst, zou een vijfde weg naar het gebouw van het Bataviaasch Genootschap lopen. De bestaande aanleg en bebouwing op het plein langs Koningsplein Noord, een parkje met een telefoonkantoor en een waterreservoir bleef gehandhaafd. In de zuidoosthoek, waar een sportclub was gevestigd, projecteerde Treub een cricketveld.

Hoewel Treubs ontwerp een voorstel bleef, bracht het de gemeenteraad van Batavia jaren later op het idee de bouw van een nieuw gemeentehuis te combineren met de aanleg van een bij een bestuurlijk centrum passende representatieve omgeving.[326] De opdracht voor het maken van een dergelijk plan gaf hij in 1918 aan Karsten. In het inrichtingplan dat Karsten voor het Koningsplein ontwierp projecteerde hij aan de noord- en aan de oostzijde van het plein een nieuwe weg. Hiermee werd het immense plein tot enigszins menselijke proporties teruggebracht en ontstond een esthetisch beter geheel. De nieuwe oostelijke weg, Koningsplein Oost Nieuw, corrigeerde de niet geheel rechthoekige oostelijke zijde van het plein. Bovendien scheidde de nieuwe weg het aan de oostzijde van het plein gelegen station en het plein. Het vierkant dat aldus ontstond, splitste Karsten middels een nieuwe oostwest-verbinding in een noordelijke en een zuidelijke helft. Het gemeentehuis situeerde hij op de noordelijke helft, schuin tegenover het paleis van de gouverneur-generaal. Aan de voorzijde van het gemeentehuis, waarvan de façade in noordelijke richting was georiënteerd, projecteerde Karsten een plein. Dit plein vormde het eindpunt van de nieuwe weg, die hij aan de noordzijde van het plein in het verlengde van de bestaande noordzuid lopende Secretarieweg had geprojecteerd. Het terrein ten oosten van het gemeentehuis was bestemd voor sportgelegenheden en een restaurant, het terrein ten westen fungeerde als openbaar speelveld. Het terrein tussen de achterzijde van het raadhuis en de oostwest-verbinding midden over het plein bestemde Karsten tot publiek plantsoen. De zuidelijke helft van het Koningsplein was volledig gereserveerd voor een paardenrenbaan. Rekening houdend met de ontwikkeling van de uitbreidingswijk Menteng-Nieuw Gondangdia voorzag Karsten in zijn plan in de aanleg van een verbindingsweg vanaf Koningsplein West naar deze wijk. De verlenging van Koningsplein West in zuidelijke richting, die Karsten derhalve in zijn plan opnam, zou de beoogde maar nog niet gerealiseerde verkeersverbinding tussen Weltevreden en het uitbreidingsplan Menteng-Nieuw Gondangdia tot stand brengen.[327]

Karstens ontwerp werd om diverse redenen niet uitgevoerd. Eén reden was dat het gouvernement meende dat het vanwege de economische recessie, die Nederlands-Indië in 1920 trof, onverantwoord was een dergelijk plan te realiseren. De gemeenteraad had om dezelfde reden ook al afgezien van het uitschrijven van een prijsvraag voor een ontwerp van het gemeentehuis. Ondanks het positieve oordeel dat Berlage er over velde, bleef het ontwerp dus onuitgevoerd.[328] Een situatie waarbij niet uitsluitend financiële overwegingen een rol speelden. Ook het feit dat de bouw van een nieuw gemeentehuis een minder belangrijk punt op de gemeentelijke agenda was geworden en bovendien het idee had postgevat om de spoorbaan en het station aan de oostzijde van het plein helemaal te verwijderen, waren daarop van invloed.[329]

Toen de gemeenteraad begin jaren dertig besloot andermaal vorm te geven aan zijn ambitie om een nieuw gemeentehuis te bouwen en het Koningsplein opnieuw in te richten, gaf hij niet Karsten maar het Gemeentelijke Bureau voor Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting daartoe opdracht. Het ontwerp dat het bureau in 1934 presenteerde week, behalve wat betreft de nieuwe weg langs het noorden en het oosten van het plein en de aanleg van een verbindingsweg met Menteng-Nieuw Gondangdia, volledig af van Karstens ontwerp uit 1918. In het plan van het Gemeentelijk Bureau was het gemeentehuis niet op de noordelijke helft van het plein, maar precies in het midden van het plein gesitueerd. Door de Secretarieweg te verlengen en aan weerszijden te bebouwen met grote, openbare gebouwen ontstond een zichtlijn waarvan, aan de zuidzijde, het gemeentehuis het einde vormde. Door ook de oostwest georiënteerde Museumlaan in oostelijke richting te verlengen en deze voor het gemeentehuis te laten samenkomen met de verlengde Secretarieweg, ontstond voor het gemeentehuis een centraal plein. Een andere verandering was dat de door Karsten gedachte paardenrenbaan vervangen werd tot een stadion van aanzienlijk geringer afmetingen. Door de renbaan en sportvelden te situeren tussen de weg Koningsplein Oost Nieuw en de bestaande weg ten zuidwesten van het station ontstond op de zuidelijke helft van het Koningsplein een vrijwel rechthoekige open ruimte. Deze ruimte werd bestemd tot openbaar stadspark. Ofschoon de gemeenteraad dit ontwerp goedkeurde, uitte het gouvernement dusdanig steekhoudende bezwaren dat de gemeenteraad besloot het plan te herzien.[330] Voor de herziening van het ontwerp van het Gemeentelijk Bureau deed de gemeenteraad wederom een beroep op Karsten.

In het plan dat Karsten in 1937 ontwierp, handhaafde hij de door het Gemeentelijk Bureau gekozen centrale locatie voor het gemeentehuis en de situering van het stadion in het zuidoosten van het plein. Met uitzondering van de pendant van het reeds bestaande telefoonkantoor verplaatste hij de andere nieuw te realiseren gebouwen niet langs de verlengde Secretarieweg, maar ten noorden van het station langs de oostzijde van Koningsplein Oost Nieuw. Door het meest zuidelijke van deze gebouwen, een museum, te plaatsen op het einde van de verlengde Museumlaan, ontstond behalve een noordzuid-zichtlijn ook een belangrijke oostwest-as.

Het door Karsten bewerkte plan van het Gemeentelijk Bureau voor Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting riep goed- en afkeuring op. Een partij die afkeurend reageerde, was Architecten- en Ingenieursbureau Fermont-Cuypers. Als alternatief voor het in de ogen van dit bureau onzinnige ontwerp, presenteerde het bureau een alternatief ontwerp.[331] Hierin nam Fermont-Cuypers drie elementen uit het gemeenteplan over: de verlenging van de Museumlaan, de aanleg van de nieuwe weg Koningsplein Oost Nieuw en de situering van gouvernementskantoren aan de noordelijke helft van deze nieuwe weg. Uitgaande van de gedachte dat het Koningsplein zoveel mogelijk in tact gelaten moest worden en Koningsplein West als hoofdverkeersader nadrukkelijker moest worden vormgegeven, koos ze echter een heel andere oplossing voor de locatie van gemeentehuis, museum en stadion. Anders dan de gemeente en Karsten oriënteerde Fermont-Cuypers het gemeentehuis noord-zuid en het langs Koningsplein Oost Nieuw aan het einde van de verlengde Museumlaan. Teneinde een zo kort mogelijke verbinding tussen het stadion en het station te realiseren, projecteerde ze het stadion tussen het station en het gemeente-

huis. Het museum werd ten zuiden van het stadion gesitueerd. De gedachte achter de aldus ontstane opeenvolging van gebouwen was dat weggebruikers op Koningsplein West de oostzijde van het Koningsplein als een monumentale wand van gebouwen aan zich voorbij zouden zien glijden.

Behalve waardering voor het feit dat Karsten en Fermont-Cuypers getracht hadden het Koningsplein als Indisch plein in een tropische stad zo optimaal mogelijk vorm te geven, was er ook kritiek. De belangrijkste kritiek was dat sportvelden en een stadion niet op een representatief plein als het Koningsplein thuishoorden. Een ander, heikeler punt van kritiek betrof de verkeerstechnische en toekomstige stedenbouwkundige implicaties van de gepresenteerde ontwerpen. Uitgaande van een toekomst waarin het plein het centrum van een grote stad zou zijn, vond één criticus met name de schilderachtige benadering van het gemeenteplan een groot probleem.[332] Niet schilderachtigheid maar monumentaliteit, en dus de architectonische benadering van het plan Fermont-Cuypers, was wat een grootstedelijk plein zijns inziens nodig had. Een andere criticus uitte zijn verbazing over het feit dat in de plannen op geen enkele wijze rekening was gehouden met het probleem van de spoorwegovergangen.

Enkele critici ontwierpen in reactie op de ontwerpen van Karsten en Fermont-Cuypers een alternatief plan voor herinrichting van het Koningsplein.[333] Ir J.J. Jiskoot, ontwerper van een van de alternatieve plannen, stelde zowel een verkeersdoorbraak in zuidelijke richting van Koningsplein West voor, als een oostelijke verbindingsweg tussen het Koningsplein en het zuiden van de stad.[334] De oostelijke weg kon gerealiseerd worden via een perceel dat vrij zou komen zodra de daarop aanwezige kantoren van de gemeentelijke secretarie in het nieuwe gemeentehuis waren ondergebracht. Een tweede alternatief ontwerp, van ir N.E. Burhoven Jaspers, nam de verkaveling die voortvloeide uit te verwachten verkeersverbindingen in relatie tot toekomstige stadsontwikkelingen als uitgangspunt.[335] Uitgaande van die ontwikkelingen en de daarmee samenhangende (meest rationele) infrastructuur, ontstond een verkaveling die als vanzelf de meest geschikte bouwlocaties aanduidde en het (te) grote Koningsplein tot menselijke proporties zou reduceren.

Ofschoon eind jaren dertig al diverse plannen voor de herinrichting van het Koningsplein de revue gepasseerd waren, werd geen van de plannen uitgevoerd. De ingrijpende politieke veranderingen die zich tussen 1939 en 1942 in Europa en Azië voordeden, waren daaraan ontegenzeggelijk mede debet. Het duurde vervolgens tot 1961 voordat het Koningsplein, dat inmiddels 'Medan Merdeka' (Vrijheidsplein) heette, daadwerkelijk werd heringericht. Deze herinrichting was meer dan een ruimtelijke verandering. Dankzij de oprichting van het nationale monument van de Republiek Indonesië op het midden van het plein was de inrichting ook een duidelijk historische en politieke gebeurtenis. De plaatsing van het monument maakte eventuele uitvoering van alle eerdere ontwerpen onmogelijk. Opmerkelijk is overigens dat het plan, dat in 1992 voor de herinrichting van Medan Merdeka werd ontworpen, opvallende overeenkomsten vertoont met het ontwerp van Treub in 1892: een open, parkachtige aanleg doorsneden door vier diagonale wegen die vanaf de hoeken van het plein samenkomen in het midden van het plein, waar het nationale monument staat. Het enige element uit de vooroorlogse plannen dat wel werd gerealiseerd was de doorbraak in het verlengde van Koningsplein West; een doorbraak die eind jaren vijftig werd gerealiseerd en ten langen leste een doorgaande verbinding tussen het noorden en zuiden van de stad mogelijk maakte.

5.1 • Plattegrond van een rationeel koloniaal dorp (ca 1928) • Ontwerp: dr ir P.E. Paulet-Peron

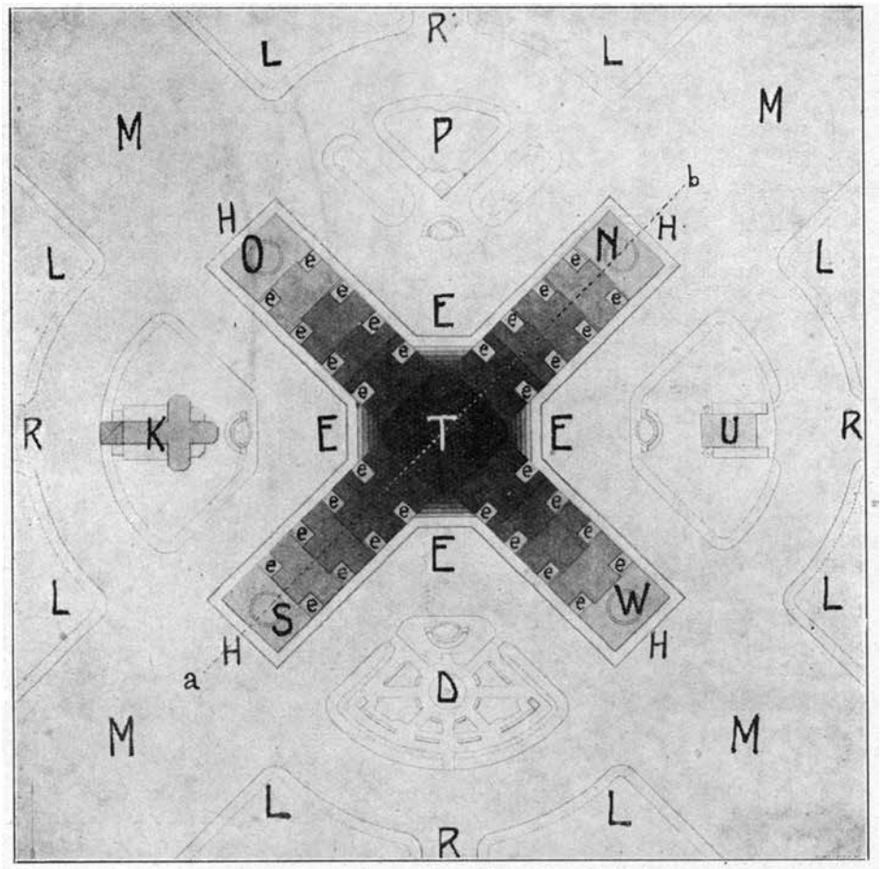
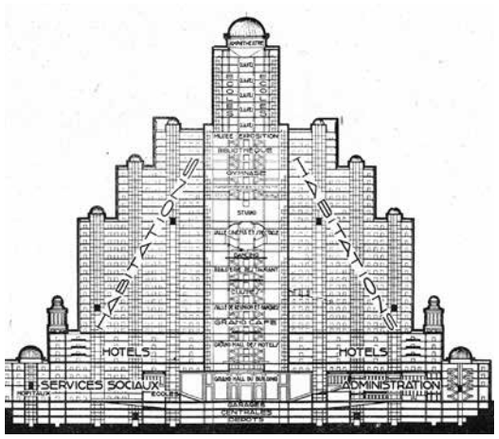


Fig. 2. Algemeen plan van het gerotionaliseerde „Koloniale Dorp". T centrale toren; E E hoofdingangen; e, e, e, e, ingangen der appartementen; — N vleugel waarin de administratie etc. is ondergebracht; — O, vleugel met marktafdeeling; S vleugel voor de sociale diensten; W de groote magazijnen; — H H ingang der garages; — D kinderspeeltuin; U machinekamer, P zwembad, K kerk, L L Plantenkweekerijen; — M M groote toegangslanen; R wegen tusschen de aanplantingen.

5.2 • Algemeen plan van een rationeel koloniaal dorp (ca 1928) • Ontwerp: dr ir P.E. Paulet-Peron

5.3 • Aanzicht van een rationeel koloniaal dorp (ca 1928) • Ontwerp: dr ir P.E. Paulet-Peron



5.4 • Doorsnede van een rationeel koloniaal dorp (ca 1928) • Ontwerp: dr ir P.E. Paulet-Peron

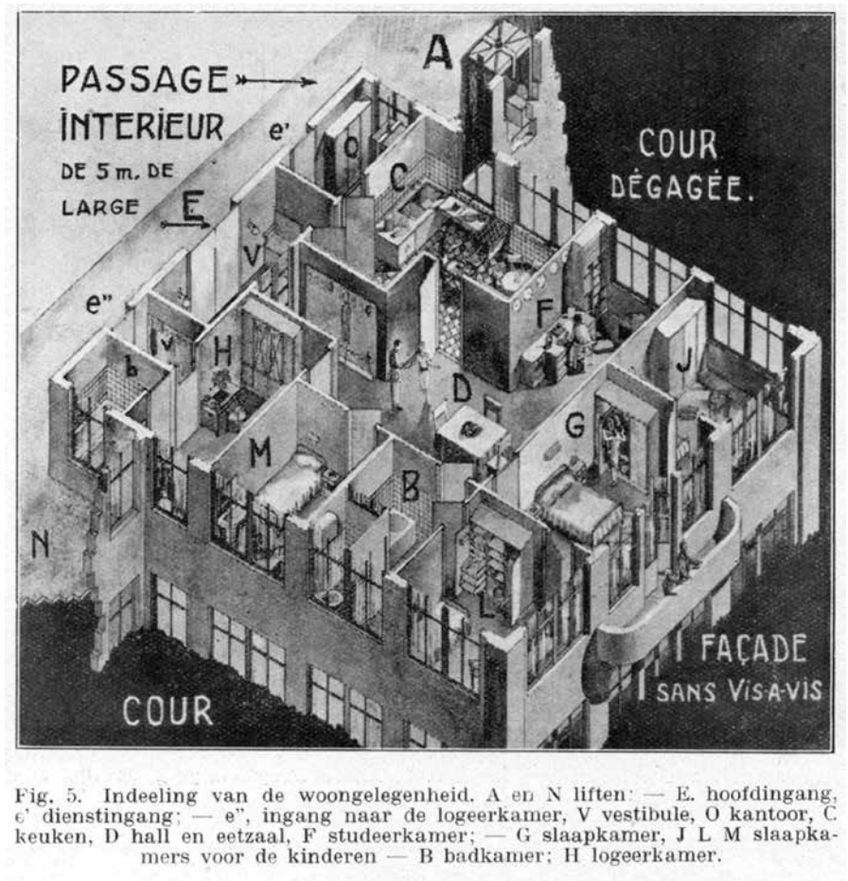


Fig. 5. Indeeling van de woongelegenheid. A en N liften: — E. hoofdingang, e' dienstingang; — e", ingang naar de logeerkamer, V vestibule, O kantoor, C keuken, D hall en eetzaal, F studeerkamer; — G slaapkamer, J L M slaapkamers voor de kinderen — B badkamer; H logeerkamer.

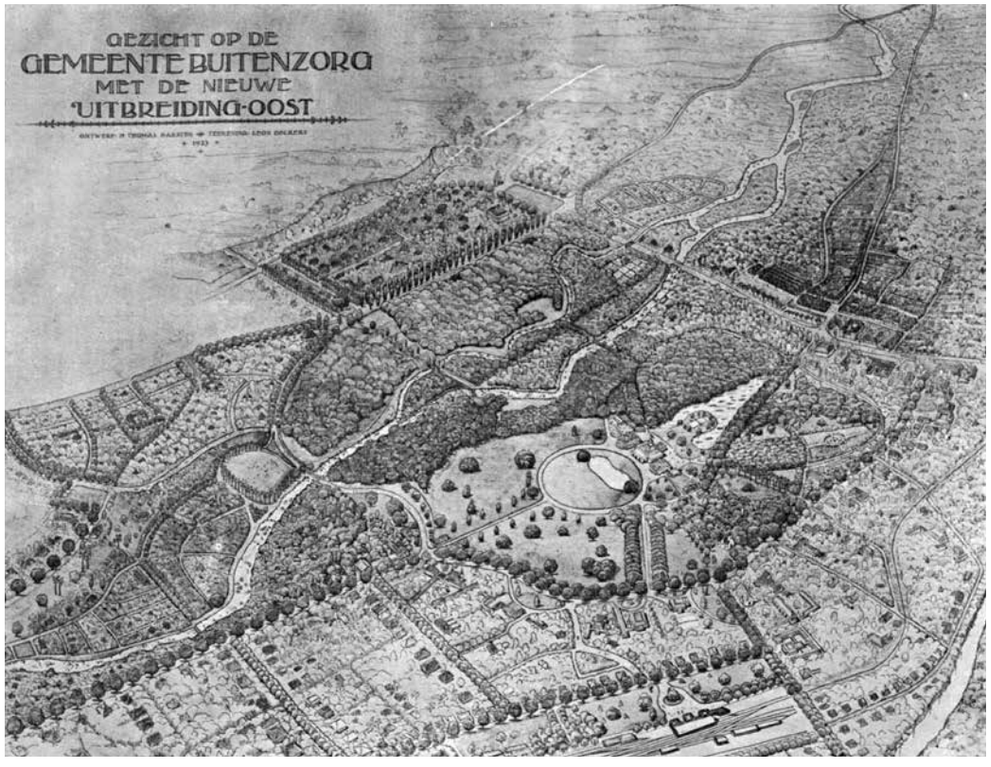
5.5 • Indeling van een wooneenheid in een rationeel koloniaal dorp (ca 1928) • Ontwerp: dr ir P.E. Paulet-Peron

5.6 • Buitenzorg en omstreken: topografische kaart (1901) • Schaal: 1:20.000

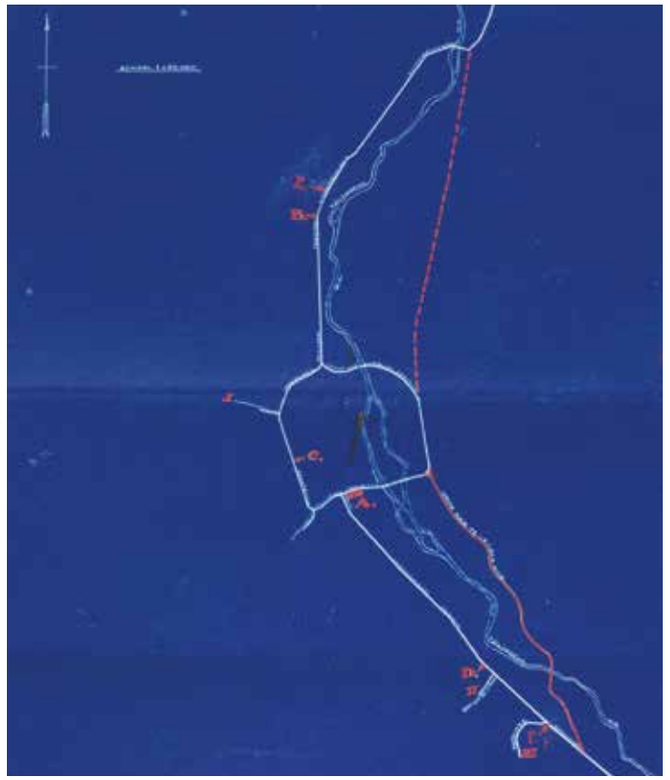
Legenda
- droge gronden in erfelijk inlands bezit
- sawa id idem id
- gronden geoccupeerd door het gouvernement
- id idem door de gemeente Buitenzorg
- id door de gemeente bestemd voor volkshuisvesting
- eigendomsgronden
- sawahgronden in gebruik als ambstvelden der desahoofden

5.7 • Buitenzorg: verhoudingen grondeigendom (1917) • Schaal: 1:10.000

5.8 • Buitenzorg: schetsplan Uitbreidingsplan Oost (1917) • Ontwerp: ir H.Th. Karsten • Schaal: 1:20.000



5.9 • Buitenzorg: vogelvluchttekening Uitbreidingsplan Oost in zuidoostelijke richting (1917) • Ontwerp: ir H.Th. Karsten



5.10 • Buitenzorg: blauwdruk geprojecteerde regionale weg met indicatie locaties verkeerstellingen (1928) • Ontwerp: ir H.Th. Karsten • Schaal: 1:20.000 • De letters verwijzen naar punten waar in 1 week van januari 1928 van 06.00 uur tot 18.00 uur verkeerstellingen zijn gehouden • *B* Pabaton, *C* Grootweg, *D* Soekasarie, *E* voorbij de witte paal, *F* voorbij de weg naar Batoetoelis

5.11 • Buitenzorg: secundaire wegen in uitbreidingsplan Kedong Halang (ca 1930)

5.12 • Buitenzorg: inlandse woningen van NV Volkshuisvesting te Buitenzorg op het benedengedeelte van uitbreidingsplan Kedong Halang (ca 1930)

5.13 • Buitenzorg: wegen (1920-1925) • Links: voor verbetering • Rechts: na verbetering • Schaal: 1:20.000

5.14 • Buitenzorg en omgeving: stadsplattegrond (1930) • Schaal: 1:20.000

5.15 • Buitenzorg: topografische kaart (1946) • Schaal: 1:15.000

TABEL I

Verkeer in Buitenzorg (1920-1921)

Tellingen op de Groote Postweg 13-18 december 1920 van 6 uur v.m. tot 7 uur n.m. (genoteerd zijn aantallen tot 6 uur n.m.) en op de Bataviascheweg gedurende 1 week in mei 1921 van 6 uur v.m. tot 6 uur n.m.

Dagen	Vrachtauto's		Personenauto's		Karretjes en lichte voertuigen		Grobaks	
	1920	1921	1920	1921	1920	1921	1920	1921
Zondag		45		257		276		98
Maandag	23	7	209	131	2.695	431	784	226
Dinsdag	25	18	174	93	2.924	603	751	234
Woensdag	26	14	174	131	2.646	325	792	177
Donderdag	38	22	168	94	2.898	257	568	142
Vrijdag	24	5	222	79	2.631	362	910	162
Zaterdag	25	13	188	133	2.465	250		171
Totaal		124		918		2.504		1.210

Bron: ANRI, Archief departement Binnenlandsch Bestuur, inv.nr 1775: Brief dd. 18-2-1928 No B4/214

TABEL II

Verkeer in Buitenzorg (1928)

Tellingen op diverse wegen gedurende 1 week in januari 1928 van 6 uur v.m. tot 6 uur n.m.

B = Pabaton, C = Grootweg, D = Soekasarie, E = voorbij de witte paal, F = voorbij de weg naar Batoetoelis
E en F personenauto's en autobussen in 1 kolom; za. niet geteld tussen 6 en 9 uur v.m.; zo. is niet geteld

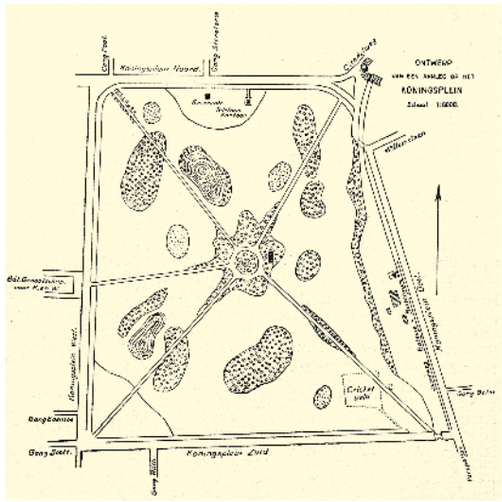
Dag	Vrachtauto's					Personenauto's					Autobussen				
	B	C	D	E	F	B	C	D	E	F	B	C	D	E	F
Maandag	25	48	7	9	5	-	1258	708	387	284	99	186	66		
Dinsdag	23	52	19	13	10	476	938	443	310	206	124	212	79		
Woensdag	27	47	17	14	3	401	761	375	256	171	116	200	83		
Donderdag	34	54	18	15	6	395	831	365	275	179	142	166	80		
Vrijdag	50	99	26	25	12	375	795	440	253	161	124	158	75		
Zaterdag	39	79	29	12	8	472	831	412	219	172	104	236	73		
Zondag	17	37	14	-	-	522	919	521	-	-	117	191	75		
Totaal															

Dag	Grobaks					Deelemans				
	B	C	D	E	F	B	C	D	E	F
Maandag	206	271	120	26	40	440	2592	793	145	144
Dinsdag	240	1030	456	97	122	567	2179	378	112	136
Woensdag	262	960	520	138	121	345	1941	524	128	100
Donderdag	269	842	400	112	121	344	2074	565	149	110
Vrijdag	288	905	413	102	147	431	1932	588	129	106
Zaterdag	272	969	387	75	111	402	2178	492	124	83
Zondag	194	588	310	-	-	355	2160	577	-	-
Totaal										

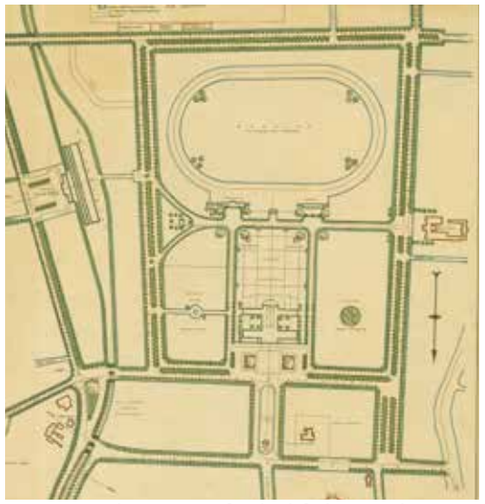
Bron: ANRI, Archief departement Binnenlandsch Bestuur, inv.nr 1775: Brief dd. 18-2-1928 No B4/214

5.16 • Batavia: stadsplattegrond van Weltevreden met Koningsplein (1925) • Schaal: 1:20.000

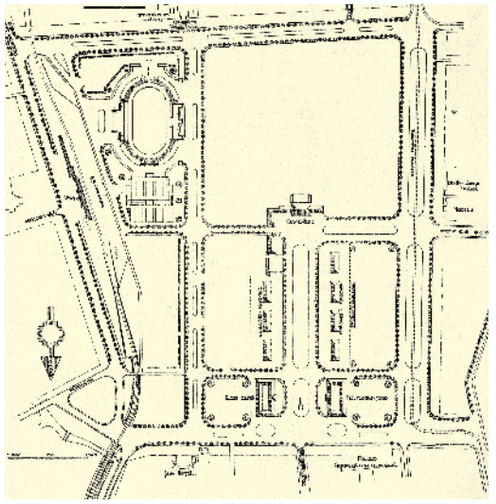
5.17 • Batavia: bebouwing aan en op het Koningsplein (ca 1900) • Boven: paleis gouverneur-generaal en museum van het Bataviaasch Genootschap voor Kunst en Wetenschap • Onder: Willemskerk en artesische put



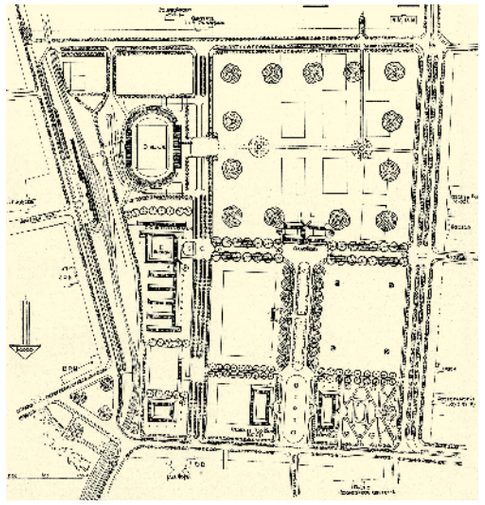
5.18 • Batavia: voorstel herinrichting Koningsplein (1892) • Ontwerp: M. Treub • Schaal: 1:5.000



5.19 • Batavia: ontwerp herinrichting Koningsplein (1918) • Ontwerp: ir H.Th. Karsten • Schaal: 1:2.000

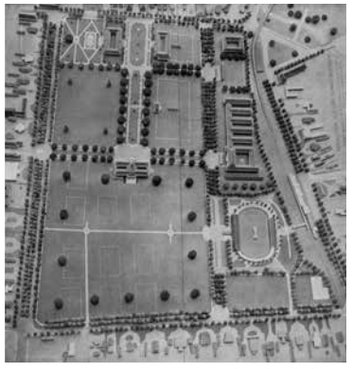


5.20 • Batavia: ontwerp herinrichting Koningsplein (1934) • Ontwerp: Gemeentelijk Bureau voor Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting • Schaal: 1 cm = 100 m



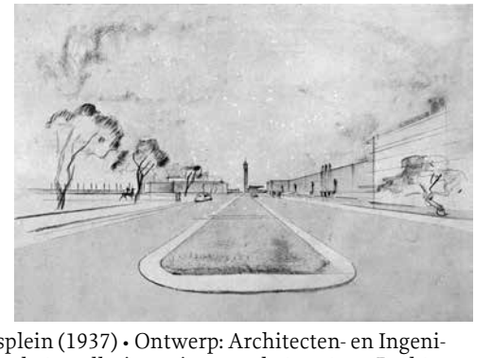
5.21 • Batavia: ontwerp herinrichting Koningsplein (1937) • Ontwerp: ir H.Th. Karsten • Schaal: 1,5 cm = 100 m

5.22 • Batavia: maquette ontwerp herinrichting Koningsplein (1937) • Ontwerp: ir H.Th. Karsten • Boven: in oostelijke richting • Beneden: in zuidelijke richting

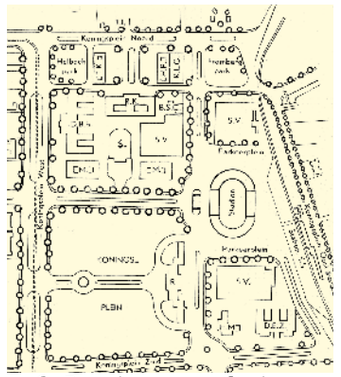


5.23 • Batavia: maquette herinrichting Koningsplein (1937) • Ontwerp: ir H.Th. Karsten

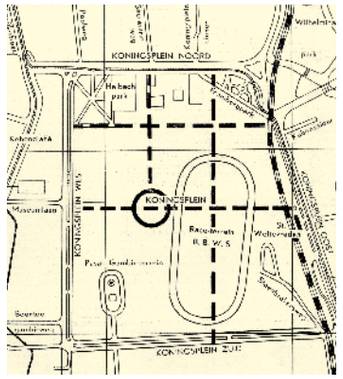
5.24 • Batavia: maquette herinrichting Koningsplein (1937) • Ontwerp: Architecten- en Ingenieursbureau Fermont-Cuypers) • Opname in noordelijke richting



5.25 • Batavia: schetsontwerpen herinrichting Koningsplein (1937) • Ontwerp: Architecten- en Ingenieursbureau Fermont-Cuypers • Links: toegangsweg naar het raadhuis, gezien naar het oosten • Rechts: toegangsweg naar het stadion, gezien naar het noorden



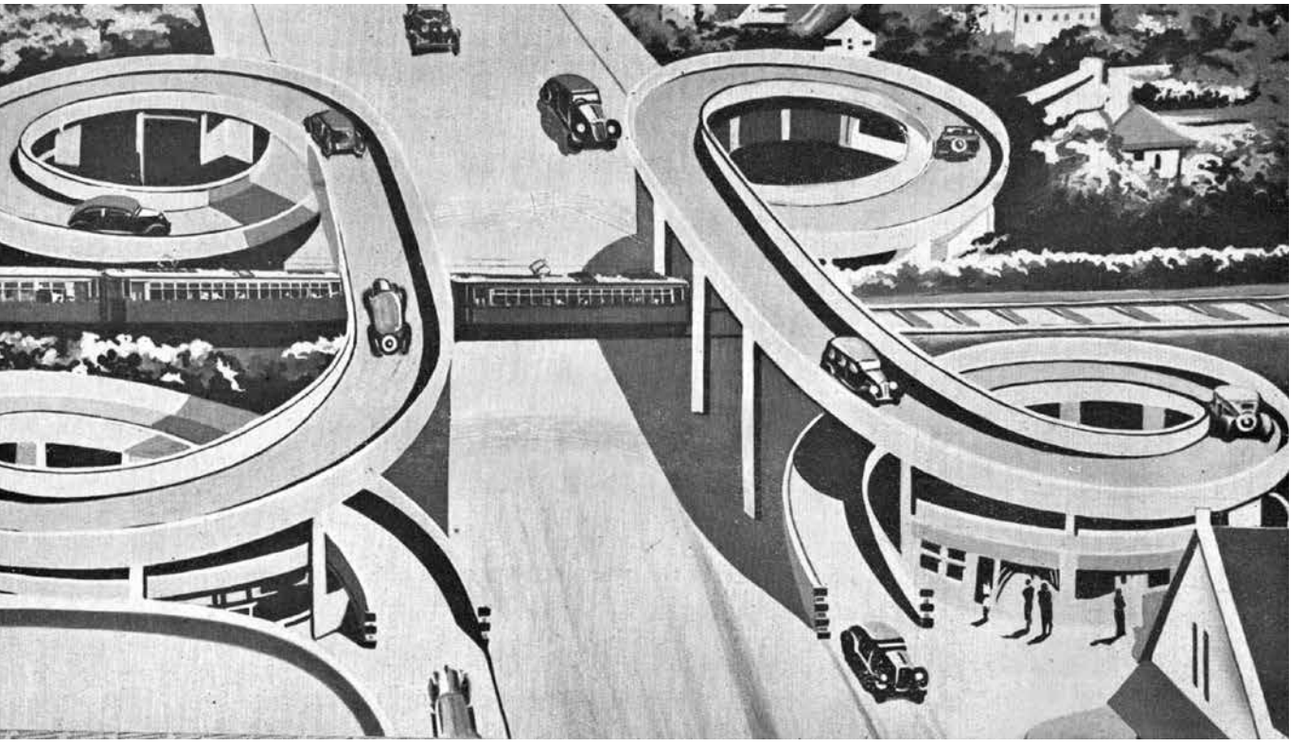
5.26 • Batavia: ontwerp herinrichting Koningsplein (1937) • Ontwerp: ir J.J. Jiskoot



5.27 • Batavia: ontwerp herinrichting Koningsplein (1937) • Ontwerp: ir N.E. Burhoven Jaspers

5.28 • Batavia: Koningsplein en omgeving (1938)

5.29 • Jakarta: *Master Plan* Taman Medan Merdeka (1993) • Ontwerp: PT Encona, Bandung/Jakarta



6 Rationalisering en schaalvergroting

‘Dat een plan meestal niet precies wordt uitgevoerd als het in eerste instantie werd opgesteld, is [...] nog geen bewijs, dat men aan dat plan geen steun heeft gehad. Periodieke herzieningen waarborgen bovendien, dat de plannen levend blijven en dat eventueel gemaakte fouten nog kunnen worden hersteld. Zij vormen een organisatorische grondslag die onontbeerlijk is.’[336]

H.A. Breuning, architect

Standaardisatie en centralisatie

De juridische inbedding en rationalisatie die de stedenbouwkundige ontwerppraktijk in Nederland en andere Westerse landen kenmerkte, voltrok zich vanaf de jaren twintig ook in Nederlands-Indië. De eerste stap in die richting was de afkondiging van een algemene maatregel in 1926.[337] Vanwege zijn officiële vermelding in het bijblad op het *Staatsblad van Nederlandsch-Indië* werd deze maatregel bekend als Bijblad 11272.[338] Uitgaande van het feit dat grond en stedenbouw onlosmakelijk met elkaar verbonden waren, bepaalde Bijblad 11272 dat gemeenten voorkeurrecht op grond en subsidie voor de aanleg van bijvoorbeeld wegen en riolering konden verwerven als ze daartoe een verzoek bij het gouvernement indienden, voorzien van een stedenbouwkundig plan. De regeling betrof zowel gronden binnen de gemeentegrenzen als gronden die weliswaar buiten de gemeentegrens, maar binnen de invloedssfeer van een gemeente lagen.[339] Eén criterium bij de beoordeling van een dergelijke aanvraag was of het beoogde plan voldoende gunstige voorwaarden creëerde voor de ontwikkeling van onder andere verkeer, handel en industrie, de uitbreiding van de woningvoorraad in het algemeen en die van de inlandse bevolking in het bijzonder. Een ander criterium was of een gemeente in staat was ‘van den aanvang af een vaste lijn voor de ontwikkeling van de stad vast te leggen en zich daaraan te houden’.[340] Door aan een aanvraag voor voorkeurrecht op grond de voorwaarde te verbinden dat daaraan een stedenbouwkundig plan ten grondslag diende te liggen, bevorderde het gouvernement een systematische en integrale benadering van gemeentelijke stedenbouwkundige ontwikkelingen.

Een nadeel van Bijblad 11272 was dat gouvernementele goedkeuring van ingediende plannen lang – vaak jaren – op zich liet wachten, een toestand waarvan gemeenten en gouvernement elkaar het ontstaan verweten. De gemeenten vonden dat het gouvernement te bureaucratisch te werk ging. Het gouvernement op haar beurt vond dat gemeenten plannen indienden die niet voldeden aan de eisen waaraan een stedenbouwkundig plan diende te voldoen. Aan het verzoek van gemeenten om, teneinde aan dat laatste verwijt tegemoet te komen, over de opstelling van plannen overleg te mogen plegen met ambtenaren bij het departement Verkeer en Waterstaat en de dienst Volksgezondheid, gaf het gouvernement pas in 1941 gehoor.[341]

Ofschoon Bijblad 11272 de stedenbouwkundige ontwerppraktijk enigszins stroomlijnde, was het niet de centrale regeling die gemeentelijke bestuurders en stedenbouwkundig ontwerpers graag hadden gezien. In een poging daarin alsnog te voorzien stelde de hoofdambtenaar van het Decentralisatiebureau, Rückert, in 1929 voor een commissie te benoemen die zich alsnog exclusief zou buigen over de opstelling van een dergelijke regeling. De leden van die commissie zouden zowel stedenbouwkundig ontwerpers zijn als ambtenaren van het departement van Binnenlands Bestuur en de gemeenten. Het gouvernement legde Rückerts advies naast zich neer omdat in haar optiek voor zo’n commissie ‘op het oogenblik [...] eigenlijk geen vragen zijn op te lossen’.[342] Een argument dat op zijn zachtst gezegd de indruk wekt dat het gouvernement ondanks alle inspanningen van de gemeenten een volkomen onvol-

ledig en onjuist beeld had van de omstandigheden in de steden en de eisen die sociale, economische, politieke, hygiënische en technische ontwikkelingen aan moderne steden stelden.

Dit was overigens niet de enige blijk van het bij tijd en wijle weinig reële standpunt van het gouvernement over actuele vraagstukken. Ook het feit dat ze lange tijd vasthield aan het principe dat grondeigenaren bij verkleining van hun grondareaal als gevolg van gemeentelijke verbeterings- of rooilijnenplannen steevast en direct financieel gecompenseerd dienden te worden, getuigde daarvan. Die maatregel was om twee redenen volkomen onrealistisch: in de eerste plaats omdat de gemeentelijke financiën daartoe ten enenmale ontoereikend waren, in de tweede plaats omdat een dergelijke regeling er geen rekening mee hield dat als gevolg van door de gemeente uitgevoerde verbeteringen de waarde van een perceel steeg – en dus het verlies van grond vanwege de waardestijging van de resterende grond veelal ruimschoots gecompenseerd werd.

Ondanks haar vertekende beeld van de stedenbouwkundige realiteit en scepsis over Rückerts voorstel, benoemde het gouvernement in 1930 toch twee adviesonderzoekscommissies op het gebied van stedenbouwkundige onderwerpen. Eén van deze commissies, de Roolijnencommissie, diende te inventariseren op welke wijze verschillende gemeenten hun rooilijnen vaststelden.[343] De opdracht aan de tweede commissie, die kortweg werd aangeduid als de Bouwbeperkingencommissie, luidde 'alle, zowel uit algemeene als locale verordeningen voortspruitende bouwbeperkingen' (rooilijnen, perceelgrenzen, erfafscheidingen, bouwmateriaal, bouwconstructies, et cetera) te onderzoeken en het gouvernement te adviseren over de vraag of het raadzaam was om 'ten aanzien van die beperkingen wettelijke regelingen in het leven te roepen en om, voor zoover deze vraag bevestigend wordt beantwoord, zoodanige regelingen te ontwerpen'.[344] In 1932 benoemde het gouvernement bovendien nog een Grond- en Woningcommissie.[345]

De benoeming van deze commissies was opmerkelijk omdat het gouvernement daarmee radicaal afstand nam van de vasthoudendheid waarmee ze tot op dat moment het decentralisatieprincipe had gehanteerd. Met name het verzoek om eventueel een ontwerp voor een centrale ordonnantie voor bouwverordeningen op te stellen, getuigde van een nieuw beleid. Opvallend was ook dat de meeste commissieleden niet slechts in één maar in alle drie de commissies zitting hadden.

Dat de benoeming van deze commissies geen toeval was, maar een gevolg van een minder rigide gedecentraliseerd gouvernementsbeleid, werd duidelijk toen het gouvernement in 1934 een Commissie voor de bestudeering van het vraagstuk der stadsvorming benoemde.[346] Voorzitter van de commissie was dr J.H.A. Logemann, hoogleraar aan de Rechtshoogeschool in Batavia.[347] Zijn rechterhand was Karsten. De in de wandelgangen als Stadsvormingscommissie aangeduide commissie had twee taken: het inventariseren van de beginselen van stadsvorming en het formuleren van een wettelijke stedenbouwkundige regeling voor steden op Java en Madoera ter vervanging van de regelingen uit 1926.[348] Een duidelijker signaal dat ook het gouvernement inzag dat stedenbouw niet slechts een lokaal vraagstuk was en een landelijke regeling onontbeerlijk was om toekomstige ontwikkelingen in goede banen te leiden, was nauwelijks denkbaar.

Concept voor een Stadsvormingsordonnantie

De leden van de Stadsvormingscommissie, die in meerderheid ook lid waren geweest van de voorgaande commissies, vertegenwoordigden jarenlange ervaring met bestuurlijke, juridische en ontwerptechnische aspecten van de stedenbouw. Dat het desondanks vier jaar duurde voordat de commissie het gouvernement haar bevindingen overhandigde, onderstreept de complexiteit van haar opdracht. De Stadsvormingsordonnantie en de uitgebreide toelichting die het gouvernement in 1938 ontving waren evenwel een mijlpaal. Rekening houdend met vigerende stedenbouwkundige maatregelen legde ze immers de methodologische en juridische beginselen voor stedenbouw in Nederlands-Indië vast.

De concepttekst voor de ordonnantie beschreef na de considerans in zes hoofdstukken de methodologische, procedurele en juridische aspecten van de stedenbouw. Teneinde eenduidigheid over de gehanteerde begrippen te bewerkstelligen, opende het eerste hoofdstuk met een overzicht van definities van termen en onderdelen die betrekking hadden op een stedenbouwkundig plan en die in de ordonnantie

gebruikt werden. Opmerkelijk is dat bij de opsomming van in de conceptwet gebruikte definities het begrip planologie ontbrak, hoewel de commissie in de toelichting op deze tekst schreef dat ze in navolging van deze ontwikkelingen in Nederland, ter onderscheid tussen stedenbouw als aanduiding voor de materiële groei van een stad en als aanduiding voor de kunde deze groei in goede banen te leiden, voor deze tweede interpretatie het begrip planologie zou bezigen.[349] Dat de Stadsvormingscommissie van mening was dat planologie een zinvolle wetenschappelijke methode was, blijkt uit een frase in de toelichting op de Stadsvormingsordonnantie. Daar schreef ze over stedenbouw en planologie dat 'in beginsel dezelfde of geheel analoge argumenten, die pleiten voor de systematische planbehandeling van het groeiende bevolkingscentrum, gelden met betrekking tot zich krachtig evolueerende samenhangende grootere gebieden; ook voor hun toekomstige ontwikkling moet een planologische beschouwing van zeer groot belang worden geacht'.[350]

In het tweede hoofdstuk van de concepttekst voor de Stadsvormingsordonnantie, getiteld 'Van de stadsvormingsvoorschriften', werd beschreven uit welke elementen een stedenbouwkundig plan diende te bestaan, welke bijdragen en verantwoordelijkheden diverse bestuurlijke niveaus leverden en hadden, welke procedures bij de op- en vaststelling van een plan gevolgd moesten worden, welke plichten inwoners hadden ten aanzien van het verlenen van medewerking aan de uitvoering van een plan, welke maatregelen de overheid kon aanwenden om inwoners eventueel tot medewerking te dwingen, de diverse soorten vergunningen en, tenslotte, van welke mandaten het college van burgemeester en wethouders en de gemeenteraad in een extreem geval gebruik konden maken. Het hoofdstuk omschreef ook het doel en de functie van een stedenbouwkundig plan en de daarbij behorende voorschriften. Het diende 'het aanleggen en bouwen, zoowel door de stadsgemeente als door derden [te ordenen], in dier voege, dat voorzien wordt in eene ontwikkeling der stad in overeenstemming met haren maatschappelijken en geografische eigenaard en haar vermoedelijken groei, en dat gestreefd wordt naar een evenredige vervulling der behoeften aller bevolkingsgroepen in overeenstemming met hun aard, naar een harmonische functionneering van de stad als geheel, een en ander in juiste aansluiting aan hare omgeving en met inachtneming van hare functie in algemeen verband'.[351] Aangezien de Stadsvormingscommissie stedenbouw definieerde als het leiding geven aan de materiele groei van een stad, dorp of streek, viel ook het opstellen van streekplannen onder de Stadsvormingsordonnantie. Omdat de Stadsvormingscommissie regionale plannen beschouwde als plannen die betrekking hadden op een groot sociaal-economisch samenhangend gebied, in Nederlands-Indië bijvoorbeeld een eiland, viel regionale planning echter buiten het bereik van de Stadsvormingsordonnantie.

In het tweede hoofdstuk benadrukten de auteurs nogmaals dat de Stadsvormingsordonnantie tot doel had de methode van het stedenbouwkundig werk te bepalen, niet hoe een stedenbouwkundig ontwerp eruit moest zien. Zo werd onder andere bepaald dat belanghebbenden bezwaar konden maken tegen een detailplan alvorens dit door de gemeenteraad werd vastgesteld. Om bewoners daartoe gelegenheid te geven, lagen de ontwerpen voor iedere burger, ook in een inlandse gemeente, gedurende zes weken op het stadhuis ter inzage. Aankondiging hiervan diende te worden gedaan in gemeentelijke dagbladen of enig ander medium dat ter plaatse gelezen werd. Over het informeren van ongeletterde burgers werd nadrukkelijk opgemerkt dat de burgemeester, eventueel met medewerking van de resident, zorg diende te dragen voor 'een genoegzame bekendmaking'.[352]

De aanzienlijk beknoptere hoofdstukken drie en vier handelden over financiële aspecten van de stadsvorming: schadeloosstellingen en belastingheffingkosten. Het voorlaatste, vijfde hoofdstuk, getiteld 'Slotbepalingen', beschreef onder andere de bevoegdheid van de gouverneur-generaal om besluiten te vernietigen, de verantwoordelijkheden van burgemeester, wethouders en gemeenteraad en de noodzaak een jaarverslag op te stellen. Het zesde hoofdstuk stipuleerde dat alle vigerende gemeentelijke besluiten op het gebied van stadsvorming binnen vijf jaar en alle vigerende plannen binnen tien jaar na het in werking treden van de stadsvormingsordonnantie zouden vervallen tenzij ze overeenkomstig de stadsvormingsordonnantie waren herzien. De ordonnantie zou in werking treden op een door de gouverneur-generaal te bepalen dag.

Het toepassingsgebied van de ordonnantie kende twee beperkingen. De eerste was, in overeenstemming met het werkgebied van de gemeenten, dat ze niet van toepassing was op defensiewerken,

spoorwegen en havens.[353] De tweede beperking was dat ze niet van toepassing zou zijn voor steden op Java die geen gemeentelijke status hadden.[354] De laatste beslissing was, evenals het feit dat de Stadsvormingscommissie niet van toepassing was in de Buitengewesten, ingegeven door pragmatische overwegingen.[355] De fysieke en bestuurlijke verschillen tussen Java en de Buitengewesten, alsmede de verschillen tussen de veelal stedelijke stadsgemeenten en de aanzienlijk landelijker regentschapsteden zouden het formuleren van een uniforme werkwijze immers danig bemoeilijkt hebben. Bovendien waren de commissieleden, zo meenden ze zelf, onvoldoende op de hoogte van de omstandigheden in de Buitengewesten. Mocht echter ook voor de Buitengewesten behoefte bestaan aan een Stadsvormingsordonnantie dan kon met een eenvoudige aanvulling of herziening de ordonnantie geschikt gemaakt worden voor stadsgemeenten in de Buitengewesten.[356]

Toelichting op de Stadsvormingsordonnantie

In aanvulling op het concept op de Stadsvormingsordonnantie beschreef de Stadsvormingscommissie in de *Toelichting op de Stadsvormingsordonnantie* de inhoudelijke, ideologische en praktische overwegingen en achtergronden waarop de conceptordonnantie gebaseerd was. Een toelichting die met haar 204 pagina's – waarvan de laatste 40 een artikelsgewijze toelichting op de tekst van de ordonnantie waren – overigens ruim vijf keer zo omvangrijk was als de Stadsvormingsordonnantie.

Om te kunnen bepalen waarover een Stadsvormingsordonnantie zou moeten gaan en welke reikwijdte ze zou moeten hebben, onderzocht en analyseerde de Stadsvormingscommissie de betekenis, maar vooral ook de problemen van Indische steden. Ze maakte daarbij onder andere gebruik van bevolkingscijfers. Gegevens die weliswaar niet volledig betrouwbaar en compleet waren, maar wel aanknopingspunten boden om te kunnen constateren of en in welke mate Nederlands-Indië verstedelijkte. Op basis van de als nauwkeurig beschouwde volkstelling van 1930 bleek dat in dat jaar 8,7 procent van de totale bevolking op Java (3.549.103 inwoners) in stedelijke centra op het eiland woonde; een toename van ruim twee procent ten opzichte van de gegevens van de ietwat minder nauwkeurige telling uit 1920. Zou de verstedelijking op Java zich in dit tempo voortzetten – wat gezien de industrialisatie van het eiland na 1930 en de voortschrijdende elektrificatie aannemelijk was – dan betekende dit dat Java zich in een overgangsfase bevond van een overwegend agrarische en landelijke naar een geïndustrialiseerde en verstedelijkte maatschappij. Een ontwikkeling die de nodige eisen zou stellen aan zowel stedelijke ontwikkelingen als de stedelijke bevolking maar die noodzakelijk was voor de totstandkoming van een modern Indië en derhalve 'nuttig en verblijdend'.[357] Werden de eisen genegeerd die deze transformatie vereiste, dan zouden problemen, die dientengevolge zouden ontstaan en zich in 1938 al voordeden als gevolg van de in gang zijnde overgang, niet of slechts met aanzienlijke inspanning en uitgaven verholpen kunnen worden.

Afb. 6.1-6.8

De Stadsvormingscommissie beoordeelde de situatie in Nederlands-Indië in 1938 in menig opzicht als logisch, onvermijdelijk en zelfs gewenst; ze waren eigen aan een land of een maatschappij in ontwikkeling. In Europa waren politieke en stedenbouwkundige ontwikkelingen in de negentiende eeuw op vergelijkbare wijze verlopen. Ook daar was als gevolg van een liberaal politiek klimaat en een terugtredende overheid de zorg voor stedenbouw gereduceerd 'tot de zorg voor een zekere minimum-kwaliteit van bepaalde technische details, als straat- en leidingenaanleg, én tot die voor enkele representatieve wegen of punten, waar men veel geld aan kon besteden'.[358] Ook daar werden 'op het wilde (doch daar alleen economische en niet raciale) slagveld, [...] door de sterksten met grond- en bouwspeculatie en -exploitatie groote kapitalen verdiend' met als gevolg dat 'de woontoestanden voor de welgestelden [...] vrij goed, voor de rijken schitterend, voor den middenstand twijfelachtig, doch voor de groote massa zeer slecht' waren en dat 'buiten (soms) eenigszins verzorgde representatieve hoofdpunten, [...] de steden tot een troostelooze, ongezonde ongeorganiseerde huizenzee' werden en ze slecht of duur waren wat betreft belangrijke elementen als verkeer, ontspanning en openbare gezondheid.[359] In Europa was na enkele decennia in deze situatie echter een kentering opgetreden. De gangbaar geworden afzonderlijke aanpak van stedenbouwkundige vraagstukken werd geleidelijk aan vervangen door een integrale benadering die uitging van een principiële samenhang tussen diverse vraagstukken. Het was deze omslag die

uitmondde in een snelle toename van stedenbouwkundige wetgeving en een geleidelijke opkomst van stedenbouwkundig onderricht. Gezien de analogie tussen deze ontwikkelingen in Europa en Nederlands-Indië was het reëel te veronderstellen dat ook in Nederlands-Indië de ad hoc-achtige stedenbouw waarmee de overheid zich zo min mogelijk bemoeide geleidelijk plaats zou maken voor een integrale stedenbouwkundige ontwerppraktijk waarin de overheid een centrale rol zou spelen. Aanwijzingen voor een ontwikkeling in die richting zag de Stadsvormingscommissie in het feit dat Indische gemeenten in toenemende mate en veelal naar Nederlands voorbeeld verordeningen op het gebied van de stedenbouw vaststelden, én in haar eigen benoeming – die tot de jaren dertig ten enen male ondenkbaar was.

Wat betreft de problemen waarmee de Indische verstedelijking gepaard ging, maakte de Stadsvormingscommissie onderscheid tussen concrete (bebouwing, volkshuisvesting, verkeer, hygiëne) en algemene problemen (waaronder straatbeeld, grondrechten, financiën, rooilijnvoorschriften). Interessanter dan de beschrijving van deze problemen – waarover in de loop der jaren al het nodige gepubliceerd was – waren de observaties van de commissie over maatschappelijke en administratieve oorzaken, die aan de problemen ten grondslag lagen.[360] Tot die eerste categorie behoorden het wantrouwen onder de bevolking jegens het 'onwennige verschijnsel' verstedelijking en de weigering van veel stadsbewoners om afstand te doen van een agrarische levenswijze.[361] Wat de verstedelijking in Nederlands-Indië bovendien nadrukkelijk anders maakte dan stedenbouw in Nederland, was dat het Nederlands koloniale beleid 'om zoo te zeggen uit de steden [was] af te lezen'.[362] Dat koloniale openbaarde zich zowel in de maatschappij als in de politiek. De koloniale samenleving was immers niet alleen gelaagd in economisch, sociaal, juridisch en technisch opzicht, ze kende ook nog een inheemse en een uitheemse sfeer (inlands en Europees), een tussenvorm (Chinees) en een mengvorm (Indisch). In politiek opzicht bleek het koloniale aspect uit de gereserveerde houding van bestuurders ten opzichte van hun werk. Op een enkele uitzondering na had de overgrote meerderheid van het bestuurlijk apparaat uitermate weinig belangstelling voor het behartigen van zaken die het algemeen belang ten goede kwamen. Een probleem dat volgens de Stadsvormingscommissie voortkwam uit het gebrek van het 'werkelijk-gevoelde locale patriottisme, dat voor een gelukkige stadsontwikkeling [...] van zoo groote beteekenis kan zijn'.[363]

Een belangrijke administratieve oorzaak van problemen was het ontbreken van een integrale benadering en van enige vorm van afstemming tussen regelgeving en de diverse taken en verantwoordelijkheden van autoriteiten.[364] Een voorbeeld van die discrepantie was dat er wel sinds 1931 een Monumentenordonnantie van kracht was, maar dat de voor handhaving van die regeling verantwoordelijke Oudheidkundige Dienst niet over voldoende personeel beschikte. Een ander voorbeeld was de Hinderordonnantie: een regeling die gemeenten in staat stelde de vestiging van bepaalde bedrijven of activiteiten in een bepaald gebied te voorkomen. Daarop was één uitzondering: het bepalen van het tracé van tram- en spoorwegen. De beslissing daarover, ook op gemeentelijk niveau, lag bij het departement van Verkeer en Waterstaat. Het waren dergelijke incongruenties die, omdat 'nooit [was] uitgegaan van den samenhang van de vraagstukken in het verschijnsel stad', ertoe hadden geleid dat de ontwikkeling van steden niet gestroomlijnd en weinig harmonisch was geweest.[365]

De Stadsvormingscommissie benaderde stedelijke ontwikkelingen nadrukkelijk wel in onderlinge samenhang. Door stadsvorming als probleem centraal te stellen, beoogde ze dat de ordeloze ontwikkeling van steden – of stedelijke conglomeraties – plaats zou maken voor technisch, sociaal, economisch en politiek goed functionerende en harmonische steden. Harmonisch sloeg overigens niet alleen op technische of sociale aspecten. Het had ook betrekking op de esthetiek van het stadsbeeld. Een aspect waaraan naar de mening van de Stadsvormingscommissie hoge prioriteit gegeven diende te worden omdat daarin het wezen van een maatschappij tot uitdrukking kwam.[366] 'Zeker de schoonheid, doch reeds, op lager plan, de verzorgdheid, de ordelijkheid en de behagelijkheid van de stad, zijn uiterlijke teekenen van een innerlijke orde en harmonie, zij vormen een getuigenis omtrent het karakter der samenleving, zooals de trekken van een aangezicht omtrent dat van de dragers'.[367] Maar er was nog een andere reden: 'zooals in kinderen, opgevoed in een onordelijke en onbehagelijke woning, slordigheid en onverschilligheid worden aangekweekt, zoo zal in een volk, dat moet leven in rommelige en onvriendelijke steden, versterkt worden de neiging tot sociale ontevredenheid en onordelijkheid. De zeker bovenal ideëel

belangrijke graad van harmonie, schadelijkheid en welstand onzer steden, heeft dus bovendien een zeer concrete, ja welhaast politieke, reële beteekenis'.[368]

Afb. 6.1-6.8

De bezorgdheid en het advies van de commissie waren niet gratuit. Het ooit zo geroemde Indische stadsbeeld had de afgelopen dertig jaar als gevolg van intensivering van de bebouwing, verharding en verbreding van wegen en de plaatsing van bovengrondse leidingen ingrijpende en veelal weinig positieve veranderingen ondergaan. Hoe deze veranderingen het stadsbeeld beïnvloedden maakte de tentoonstelling 'Het stadsbeeld voorheen en thans' uit 1938 aanschouwelijk. Foto's waarop eenzelfde punt in de stad was vastgelegd met een tussentijd van twintig tot dertig jaar, lieten glashelder zien hoe het straatbeeld van Indische steden sinds het begin van de twintigste eeuw in negatieve zin was veranderd. De hoofdoorzaak van deze neerwaartse ontwikkeling was volgens de Stadsvormingscommissie dat materiële belangen doorgaans prevaleerden over stadsschoon en dat, met uitzondering van monumenten, vrijwel iedere vorm van architectonische kwaliteits- en welstandsbeoordeling van bouwwerken ontbrak. Aan deze situatie diende terstond een einde gemaakt te worden wilden verstedelijking en modernisering niet uitsluitend een negatieve connotatie hebben en steden visueel aantrekkelijk zijn. Dat dat laatste kon liet de tentoonstelling overigens ook zien. Prestigieuze winkelstraten als de Bragaweg in Bandoeng en een deel van de Kajoetangan in Malang, of het Willemsplein in Soerabaja, waren fraaie voorbeelden van de positieve effecten van verstedelijking.

Bespreking van de Stadsvormingsordonnantie

Ofschoon de Stadsvormingsordonnantie een gezamenlijk product van dertien deskundigen met verschillende achtergronden was, getuigde ze hier en daar duidelijk van de persoonlijke opvattingen van Logemann en Karsten, de twee meest prominente leden van de commissie. In de *Toelichting* bijvoorbeeld werd de heersende periode beschreven als een overgangsperiode. De bewoording die daarbij gebruikt werd kwam vrijwel letterlijk overeen met de tekst die Karsten uitsprak tijdens een presentatie voor de Nederlands-Indische afdeling van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs in 1935.[369] Hetzelfde gold voor de opvattingen van de commissie over de gouvernementele agrarische politiek; die kwamen sterk overeen met Logemanns ideeën daarover.[370] Gelijkenissen die terecht bij sommige critici de vraag opriepen in hoeverre de debatten en besluitvorming binnen de Stadsvormingscommissie volledig open waren, dan wel gestuurd werden door de opvattingen van deze twee vrijwel onbetwiste voormannen.

Ofschoon deze kritiek terecht was, deed ze niet af aan het feit dat de Stadsvormingsordonnantie een document van groot belang was. Het voorzag architecten, stedenbouwkundig ontwerpers en bestuurders immers van het beleidsinstrument waaraan zo dringend behoefte bestond. Het voorhanden zijn van een Stadsvormingsordonnantie betekende echter niet dat het debat over stedenbouw verstomde. Een belangrijke rol in de continuering van dat debat speelde de Planologische Studiegroep, een discussiegroep die in 1938 werd opgericht vanuit twee subcommissies van de Vereniging voor Locale Belangen.[371] Naast Karsten en Logemann, die behalve de Stadsvormingscommissie ook de Planologische Studiegroep voorzat, waren onder andere Mohamed Soesilo, Karstens rechterhand op diens bureau in Bandoeng, en de eveneens in Bandoeng werkzame ingenieur Jacobus P. Thijsse lid van de studiegroep. Soesilo en Thijsse zouden in de tweede helft van de jaren veertig leidinggevende figuren op het gebied van de stedenbouw in de archipel worden. De Planologische Studiegroep was een debatclub, niet een club die beoogde problemen daadwerkelijk op te lossen of plannen te ontwerpen. Het debat dat de Planologische Studiegroep hoopte te entameren werd gevoerd tijdens een zogenaamde Planologische Dag. De eerste – en vanwege het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog meteen ook de laatste – Planologische Dag vond medio 1939 in Bandoeng plaats. Aan de orde kwamen de Stadsvormingsordonnantie, de stedenbouwkundige functie van het gemeentelijk Grondbedrijf en de relatie tussen stedelijk grondenrecht en de stadsvorming.

Tijdens de bespreking van de Stadsvormingsordonnantie bleek dat de congresgangers de ordonnantie in het algemeen positief beoordeelden. Vooral de brede, rationele en objectieve wijze waarop de Stadsvormingscommissie zich van haar taak had gekweten werd alom gewaardeerd. Kritiek op onderdelen was er ook: over de voorgestelde aanpak van het volkshuisvestingsvraagstuk, de wijze waarop schadevergoedingen en de verstrekking van hypotheken geregeld zouden worden en bijvoorbeeld

het feit dat de adviseur voor de decentralisatie was aangewezen als instantie voor de goedkeuring van bouwverordeningen, stads- en detailplannen. Meerdere congresgangers kritiseerden bovendien de welhaast te perfecte situatie waarnaar de ordonnantie streefde. Een situatie die in sommige opzichten zo ver verwijderd was van de heersende omstandigheden, dat al op voorhand kon worden geconstateerd dat de geformuleerde overgangsbepalingen tekort zouden schieten.[372] Bovendien, zo vreesden velen, waren er nog zoveel aspecten die nog in overeenstemming gebracht moesten worden met de Stadsvormingsordonnantie voordat deze van kracht kon worden, dat het nog wel enige tijd zou duren voordat de ordonnantie daadwerkelijk in werking zou kunnen treden.

De respons van Karsten en Logemann, die tijdens de Planologische Dag namens de Stadsvormingscommissie optraden, was beleefd maar ook licht badinerend. Het debat, voor zover dat uit het verslag van die dag kan worden opgemaakt, had hierdoor meer weg van een college dan van een gedachtewisseling. Na de commentatoren voor hun inbreng te hebben bedankt, riposteerden Karsten en Logemann namelijk vrijwel zonder uitzondering dat de geuitte kritiek niet relevant was omdat ze uitging van een verkeerde visie of gebaseerd was op van onvoldoende kennis. De enige die zich tegen deze neerbuigende behandeling teweer stelde, was ir P.J. Willekes Macdonald, voorzitter van de Nederlandsch-Indische Architecten Kring. Een weinig verrassende situatie, gezien de vooraanstaande rol van Karsten in de Stadsvormingsordonnantie en het feit dat Willekes Macdonald bij een eerdere gelegenheid ook al blijk had gegeven in bepaalde opzichten fundamenteel met Karsten van mening te verschillen.

Willekes Macdonalds meest fundamentele bezwaar betrof het feit dat, ondanks bezwaren van de commissieleden tegen de Nederlandse Woningwet, toch volkshuisvesting en niet verkeer het uitgangspunt voor de Stadsvormingsordonnantie vormde. Volgens Willekes Macdonald, die bereikbaarheid en niet het 'samenhokken van menschen' als de oorsprong van stadsvorming beschouwde, een wezenlijk verkeerde benadering, omdat ontsluiting binnen de gemeentegrens maar ook daarbuiten, van cruciaal belang was voor een stad.[373] Ook op de manier waarop het toezicht op de stedenbouwkundige plannen in de Stadsvormingsordonnantie was geregeld had Willekes Macdonald kritiek; dit diende zijns inziens niet aan het gemeentelijk maar aan het provinciale bestuur te worden opgedragen. Alleen bovengemeentelijk toezicht kon immers beoordelen of en hoe een optimale verbinding tussen de verkeersnetten binnen én buiten de stad gerealiseerd kon worden. Een aspect dat niet alleen vanwege verkeerstechnische ontwikkelingen van wezenlijk belang was, maar ook met het oog op de opstelling van streekplannen en zelfs een nationaal plan – twee andere belangrijke ruimtelijke ontwerpopgaven. Ter ondersteuning van dit laatste verwees Willekes Macdonals naar een artikel in het planologische themanummer van *Locale Techniek/Indisch Bouwkundig Tijdschrift* dat voorafgaand aan de Planologische Dag was verschenen.[374] Een artikel dat handelde over regionale en nationale plannen.

Een belanrijke reden waarom Willekes Macdonald vond dat verkeer het uitgangspunt van de stedenbouwkundige methode moest zijn, was dat gemeenten voorlopig nog niet in staat zouden zijn de Stadsvormingsordonnantie in praktijk te brengen. Simpelweg omdat de discrepantie tussen de realiteit en de situatie die de Stadsvormingsordonnantie nastreefde de komende tien jaar vrijwel onoverbrugbaar was. Het was zijns inziens dan ook beter als tenminste de eerstkomende tien jaar de stedenbouwkundige opgave zich zou beperken tot het verkeer. Willekes Macdonalds laatste punt van kritiek betrof de door de Stadsvormingsordonnantie voorgestane toepassing van zonering.[375] Een methode waarbij de plattegrond van een stad geordend werd middels het differentiëren van grondgebruik in zones waaraan een bepaalde bestemming werd toegekend. Willekes Macdonalds bezwaren tegen toepassing van dit instrument waren nogal magertjes. Hij kwam niet veel verder dan op te merken dat zonering een volslagen overschat redmiddel was waarvan in Frankrijk meerdere gemeenten geweigerd hadden het toe te passen.

Evenals bij andere critici reageerde Karsten punt voor punt op de opmerkingen van Willekes Macdonald. Ook nu echter wekte zijn reactie de indruk dat hij het belangrijker vond Willekes Macdonalds ongelijk aan te tonen dan diens standpunten in overweging te nemen. Op Willekes Macdonalds opmerking over zonering merkte hij op dat de afwijzende houding van Franse stedenbouwkundig ontwerpers direct samenhing met het sterk individualistisch eigendomsbewustzijn dat in Frankrijk heerste. In Engeland en Amerika werd zonering evenwel veelvuldig en naar tevredenheid toegepast. Daarmee

was Willekes Macdonalds laatste punt van kritiek beantwoord. Uitgebreider reageerde Karsten op Willekes Macdonalds betoog over het primaat van verkeer, het belang van regionale planning en het toezicht daarop. Karsten was het met dat standpunt volledig oneens. Volgens Karsten was er van ondergeschiktheid geen sprake: bebouwing en verkeer waren volkomen gelijkwaardig. Zo er van ondergeschiktheid sprake was, dan was die bovendien anders dan Willekes Macdonald die voorstelde: 'eerder zou het verkeer zelfs als secundair kunnen worden aangemerkt omdat de verkeersgronden dienende gronden zijn'.[376] Karsten meende dat Willekes Macdonalds inzicht op dit punt te eenzijdig was en volkomen in strijd met het streven van de Stadsvormingscommissie om de stad te beschouwen als samenhangend geheel. Want dat was waarnaar de samenstellers van de Stadsvormingsordonnantie hadden gestreefd, een 'samenvattende behandeling, waarbij niettemin aan de eigenaardigheden van elk onderdeel voldoende aandacht [was] geschonken'.[377] Ook Willekes Macdonalds voorstel het provinciale bestuur toezicht te laten houden op streekplannen wees Karsten van de hand omdat streekplannen 'de eerste 10 jaren slechts bij uitzondering te verwachten' zouden zijn en provincies vooralsnog dus niet met toezicht belast hoefden te worden.[378] Een opmerking die wel enige bevreemding wekt, aangezien Karsten in zijn ontwerp voor het uitbreidingsplan voor Buitenzorg, twintig jaar eerder, stedenbouw als een meer dan lokale opgave had beschouwd en sindsdien bovendien het idee van de planologie had omarmd.

Ofschoon dat wel de bedoeling van de Planologische Dag was, doet de teneur van het debat tijdens die dag vermoeden dat de Stadsvormingscommissie hoogstwaarschijnlijk geen verbeteringen of aanvullingen in de concepttekst voor de Stadsvormingsordonnantie meer zou aanbrengen alvorens deze ter goedkeuring aan de Tweede Kamer in Nederland te zenden. Van dat laatste kwam het door externe, politieke ontwikkelingen evenmin. De bezetting van Nederland door Duitsland in het voorjaar van 1940 en de bezetting van Nederlands-Indië door Japan in het voorjaar van 1942 wijzigden de nationale en internationale politieke verhoudingen zodanig dat van goedkeuring van de Stadsvormingsorodonnantie door de Nederlandse regering geen sprake meer kon zijn. Andermaal werden Indische stedenbouwkundigen in de uitoefening van hun vak gefrustreerd door externe ontwikkelingen.

Afb. 6.9-6.16

Verkeersvraagstuk

Hoewel Willekes Macdonalds respons afwijzend en met lichte hoon door de vertegenwoordigers van de Stadsvormingscommissie werd bejegend, was zijn pleidooi om binnen de stedenbouwkundige opgave meer aandacht te besteden aan wegen en bovengemeentelijke planning relevant. Aangezien het gemotoriseerde verkeer sinds de jaren twintig een grote vlucht had genomen, was het bepaald niet onzinnig om daarmee in de stedenbouwkundige ontwerppraktijk nadrukkelijk rekening te houden. In Europa en Amerika was dat immers ook gebeurd. Daar was het realiseren van verkeersverbindingen sinds het begin van de twintigste eeuw een steeds belangrijker aspect van de stedenbouwkundige opgave geworden.

De voortschrijdende motorisering van verkeer had immers verstrekkende gevolgen. Niet alleen omdat de toename van het aantal bussen, trams en personenauto's andere eisen stelde aan het tracé, de constructie en het dwarsprofiel van wegen, maar ook omdat ze het overbruggen van grote afstanden aanzienlijk vereenvoudigde. Een ontwikkeling die tot gevolg had dat met name het financieel draagkrachtige deel van de bevolking zich in toenemende mate op enige afstand van het stadscentrum vestigde. Daarnaast ontstond geleidelijk een nieuwe vorm van vrijetijdsbesteding: het maken van autoritten in de natuur even buiten de stad. Twee ontwikkelingen die tot gevolg hadden dat, wilde de extensief bebouwde steden niet een nog uitgestrekter plattegrond krijgen, het nog meer dan voorheen van belang was dat hun groei in goede banen geleid werd.

Het was dan ook niet voor niets dat tijdens het Decentralisatiecongres van 1937 uitgebreid aandacht besteed werd aan het wegen- en verkeersvraagstuk. Teneinde tot goede, genormaliseerde ontwerpen voor dwarsprofielen van wegen te komen, hield de Sociaal-Technische Commissie van de Vereniging voor Locale Belangen in samenwerking met de Nederlandsche-Indische Wegen Vereniging en de gemeente Batavia voorafgaand aan het Decentralisatiecongres van 1937 een enquête.[379] Doel van de enquête, die werd gehouden onder gemeenten op Java en in de Buitengewesten, was de actuele situatie op het gebied van de inrichting van wegen in kaart te brengen. De antwoordden op de enquête leverden een

baaierd aan gegevens op over uiteenlopende aspecten van het wegenvraagstuk: gebezigde en gewenste afmetingen van rij-, tram- en parkeerbanen, overwegingen over nut en noodzaak van trottoirs, fietspaden en bermen, de invloed van boven- en ondergrondse leidingen op het wegprofiel en de geschiktheid en plaatsing van bepaalde boomsoorten. Bovendien werden nadrukkelijk elementen benoemd 'die in het algemeen aanleiding geven tot ontsiering van het weg- of stadsbeeld': lelijke bebouwing, bovengrondse leidingen, beschadigde bomen maar ook reclameborden, verkeersborden, transformatorhuisjes, esthetisch slechte erfmuren, erfingangen en voorerfafsluitingen en ondeskundig aangelegde en het inzicht belemmerende beplanting op voorerven.[380]

Over zowel de technische als de esthetische zijden van wegen in een stedelijke omgeving en hun betekenis binnen een stedenbouwkundig plan schreef ir A.L.H.R. Gerla, ambtenaar bij de Dienst Gemeentewerken in Batavia, een preadvies.[381] Op basis van de verschillende functies die wegen vervulden onderscheidde Gerla zeven typen rijwegen en vijf typen woonpaden. Woonpaden waren alleen bedoeld voor niet-gemotoriseerd verkeer. Ze waren relatief smal, verhard en sober ingericht en ontsloten uitsluitend eenvoudige woningen. De inrichting van de intensief gebruikte en voor zwaar verkeer bestemde rijwegen was aanzienlijk ingewikkelder. Niet alleen de verharding maar ook de aanwezigheid van allerhande objecten en infrastructurele elementen als boven- en ondergrondse leidingen voor water, gas, elektriciteit en communicatie, trambanen, fietsenpaden en trottoirs en een incidenteel te plaatsen transformatorhuisje, brandkraan, brievenbus, kiosk of benzinestation stelden hun eisen.

Overeenkomstig het vrij algemeen postgevatte inzicht dat ruimtelijk ontwerpende disciplines zoveel mogelijk moesten samenwerken, benadrukte Gerla dat regionale verkeersplannen in een stedenbouwkundig plan geïntegreerd dienden te worden. Of beter nog, dat de uitgangspunten die aan een stadsplan ten grondslag lagen tevens gehanteerd werden als uitgangspunten bij het ontwerpen voor een wegenplan en alle daarbij behorende details. Het primaire doel daarbij moest zijn het realiseren van een stedelijke omgeving met voldoende licht, lucht en groen, met wegen die voldoende ruimte boden aan verkeer en andere stedelijke activiteiten en bovendien het handhaven van orde en veiligheid mogelijk maakten.

De geleidelijke erkenning dat het verkeers- en wegenvraagstuk een essentieel aspect van de stedenbouwkundige ontwerpopgave was, werd in 1938 – dus kort na het Decentralisatiecongres – onderstreept door de installatie van de Wegencommissie. De woorden die de directeur van het departement van Verkeer en Waterstaat ter gelegenheid van die installatie uitsprak, waren uitermate duidelijk over het belang van het verkeersvraagstuk.[382] Hij herinnerde aan de woorden die de directeur van het departement van Burgerlijke Openbare Werken in 1913 bij de presentatie van het Algemeen wegenplan voor Java maakte, dat het bestaande autoverkeer geen 'liefhebberij of een soort sport' was maar 'voorlooper van een nog veel grooter verkeer'.[383] Dat 'de nog slechts karig bewoonde landstreken [...] meer en meer de aandacht gaan trekken, niet alleen van hen, die een open oog hebben voor alles, wat de uitbreiding van landbouw en nijverheid zal kunnen bevorderen, maar ook van de Inlandsche bevolking, die zich in het belang van haar bestaan gaarne zal willen verplaatsen naar niet al te ver van hare woonplaats verwijderde, gemakkelijk te bereiken streken'.[384] Dat de vraag naar wegen uitsluitend zou toenemen, was zijns inziens dan ook onvermijdelijk. De vooruitziende blik van de directeur van BOW in 1913 was, zo meende zijn collega van Verkeer en Waterstaat in 1938, destijds buitengewoon nuttig gebleken bij het ontwerpen van een wegenplan en het in juiste banen leiden van de verkeersontwikkeling. Overleg met belanghebbende instanties als gemeenten, de spoorwegen en de Planologische Studiegroep strekte dan ook tot aanbeveling. Alleen zo immers kon de Wegencommissie, die vrij bescheiden van omvang was, een zo compleet mogelijk beeld krijgen van de technische en economische eisen waaraan verkeersplannen op gemeentelijk, regionaal en landelijk niveau dienden te voldoen. Enerzijds ter aanvulling van de kennis van de Wegencommissie, anderzijds omdat deze instanties en de Wegencommissie een gemeenschappelijk doel nastreefden, namelijk het besturen en vormgeven van steden en het realiseren van verbindingen binnen steden en tussen steden onderling.

De strekking van het verenigingsblad dat de Vereniging Groot Batavia in 1938 publiceerde was geheel in lijn met recente ontwikkelingen van het verkeer en de toekomstverwachtingen daarover. Artikelen met titels als 'Batavia moet een Metropool worden!' en 'Enkele Grepen uit het Complex Verkeers-

problemen van Batavia' geven een duidelijk beeld van de thema's en ambities die de eind jaren dertig actueel waren.[385] Verkeer speelde daarbij een vooraanstaande rol en leidde hier en daar tot plannen met een bijna futuristisch karakter. De meeste van deze plannen bleven evenwel onuitgevoerd. Doorgaans beperkte de aanpak van het verkeersvraagstuk zich tot het bepalen van het tracé en de inrichting van straten.

Regionale planning

De ontwikkelingen op het gebied van stedenbouw en verkeer maakten duidelijk dat steden weliswaar afzonderlijke administratieve en fysieke eenheden waren, maar dat hun ontwikkeling onderling nauw verbonden was. Een feit dat een toenemend aantal ontwerpers en bestuurders ervan overtuigde dat gemeentelijke stedenbouwkundige plannen, of het nu uitbreidingswijken of een plan voor een hele gemeente betrof, niet langer volstonden. Aan hun pleidooien voor het opstellen van regionale plannen, een nationaal plan en de invoering van een planologische werkwijze, werd voorlopig echter nog geen gehoor gegeven. Ondanks de constatering dat met name de steden steeds dichter bevolkt en bebouwd werden, werd geen van deze concepten in de Stadsvormingsordonnantie genoemd als mogelijke werkwijze om deze en toekomstige ontwikkelingen het hoofd te bieden. Het ontbreken van deze verwijzing betekende niet dat ontwerpers en bestuurders niet op de hoogte waren van regionale planning of planologie of de verdiensten daarvan onderkenden. Zoals bijdragen aan het planologische themanummer van *Locale Techniek Indisch Bouwkundig Tijdschrift* in 1939 lieten zien, was niets minder waar.[386]

In een artikel getiteld 'Het Regionale en het Nationale Plan' schetste de architect H.A. Breuning de ontwikkeling van stedenbouw sinds het eind van de negentiende eeuw en de opkomst van regionale planning en planologie in Europa en Nederland in de eerste decennia van de twintigste eeuw. Zonder voorbij te gaan aan de verschillen tussen Europa, Nederland en Nederlands-Indië pleitte Breuning ervoor om ook voor de archipel regionale plannen en een nationaal plan op te stellen en planologisch te werk te gaan, omdat alleen op basis van bovengemeentelijke plannen ruimtelijke, economische en sociale ontwikkelingen en belangen gecoördineerd konden worden, eenzijdige exploitatie kon worden voorkomen en concurrentie gereguleerd. Zeker met het oog op de recente openlegging van de Buitengewesten voor particuliere ondernemingen strekte een dergelijke werkwijze tot aanbeveling om wildgroei te voorkomen.[387] Dat sturing gewenst was, bleek bovendien uit het feit dat de doorgaans zeer liberaal georiënteerde particuliere ondernemers bij het gouvernement hadden aangedrongen op een systematische exploitatie en openlegging van die Buitengewesten. Een opmerkelijk verzoek, ofschoon Breuning het niet ondenkbaar achtte dat dit verzoek samenhing met de hoop dat de overheid zorg zou dragen voor kartering, de aanleg van havens, vliegvelden en andere verkeerstechnische voorzieningen, en de migratie van arbeidskrachten van elders. Werkzaamheden die grote uitgaven vergden en die, wanneer de overheid zich er niet mee bemoeide, volledig voor rekening van de ondernemers zouden komen.

Enigszins in het verlengde van Breunings betoog lag het artikel 'Stadsvorming, statistiek en sociographie' van N. van Lith, voormalig assistent-resident van Celebes en Onderhorigheden. In zijn artikel ging Van Lith in op het voortdurend gebrek aan voldoende, accurate en vergelijkbare statistische gegevens en een vakkundige verwerking daarvan. Gegevens die zijns inziens onontbeerlijk waren om het overwegend intuïtieve karakter van de Indische stedenbouw te vervangen door een rationele, planmatige werkwijze die vergelijkingen en evaluaties mogelijk maakte. De stedenbouwkundige ontwerppraktijk in Nederlands-Indië liep wat deze kwestie betreft bijna drie decennia achter bij die in Nederland en andere Westerse landen. Waar in Nederland reeds diverse sociografische en sociaal-economische monografieën verschenen waren, waren er over Nederlands-Indië slechts twee van dergelijke studies beschikbaar: *Cultuurlandschap van West-Soembawa* uit 1937 van G. Kuperus en *Batavia. Eine tropische Stadtlandschaftskunde im Rahmen der Insel Java* uit 1931 van K. Helbig. Helbigs boek was vanwege zijn behandeling van de thema's schaalvergroting en verkeer voor stedenbouwkundig ontwerpers ongetwijfeld het meest interessant.

Afb. 6.17-6.18 In zijn boek beschreef Helbig of en hoe ontwikkeling en verschijningsvorm van een tropische grote stad ('*Großstadt*') zich onderscheidde van die van grote steden in gematigde zones. De grondgedachte die

aan dit onderzoek ten grondslag lag, was de idee dat een stad een landschap was: een voortbrengsel van historische en natuurlijke factoren die zowel vorm, functioneren als inwoners beïnvloedden. Helbig ging uit van de gedachte dat het voor ontwerpers en bestuurders, die zich dagelijks met stadsvorming bezig hielden, interessant zou zijn te weten welke factoren die stad hadden bepaald en gevormd.[388] Voor zijn onderzoek in Batavia onderzocht Helbig daarom uiteenlopende elementen die de ontwikkeling van de stad hadden beïnvloed. Beginnend bij de geschiedenis van Java vóór de komst van de voc eindigde hij, via een beschrijving van natuurlijke omstandigheden (klimaat, bodem, waterstromen) en het 'stedelijke landschap' van Batavia (plattegrond, wegen, bouwmateriaal, wijken, et cetera) met een beschrijving van de inwoners van Batavia (samenstelling, herkomst, aanpassingen aan omgeving). Helbigs conclusie dat Batavia gelijktijdig wel én niet een *Großstadt* was, was op zich interessant. In verband met de discussie over het verkeers- en wegenvraagstuk in Nederlands-Indië was echter de opmerking interessanter die Helbig in de inleiding van zijn studie maakte dat steden weliswaar om heel uiteenlopende redenen gesticht werden maar dat verkeer, omdat ze een voorwaarde was voor handel en economische ontwikkeling, in alle gevallen de oorzaak van stedelijke expansie was en derhalve van wezenlijk belang voor verdere stedenbouwkundige ontwikkelingen.[389]

Afb. 6.19

Planologie

Dat de trits verkeer, planning en economie in belangrijke mate de manier beïnvloedde waarop stedenbouw en planning zich in de toekomst zouden ontwikkelen, werd geleidelijk aan steeds duidelijker. In hun zoektocht naar een antwoord op de vraag hoe verkeerstechnische en economische maar ook sociale belangen in een ruimtelijke ontwerp konden worden geïncorporeerd, oriënteerden Indische stedenbouwkundig ontwerpers zich op ontwikkelingen in Nederland, de rest van Europa en de Verenigde Staten. Contemporaine ontwikkelingen daar waren immers gebaseerd op ruim twee decennia ervaring met grootschalige stadsuitbreidingen en bovengemeentelijke ontwerpen. Ervaring die in Nederlands-Indië vooralsnog ontbrak, omdat ontwikkelingen in de archipel meestal met enkele jaren vertraging volgden op die in Europa en Amerika.

Eén van de ideeën die rond 1930 opgeld deed in de wereld van de stedenbouw was de planologie: een interdisciplinaire, wetenschappelijke en bovengemeentelijke ontwerpmethode die de Nederlandse architect J.M. de Casseres in 1929 had gepresenteerd. De oorsprong van de planologie was De Casseres' onvrede over het feit dat stedenbouw overwegend als een grootschalige architectonische opgave werd opgevat en daardoor niet los kwam van de artistieke en ambachtelijke beperkingen die architectuur eigen waren.[390] Planologie, zoals De Casseres het formuleerde, hield zich bezig met de 'organisatie van het ruimtelijk bestel der samenleving' en combineerde de bevindingen van disciplines die zich met dat ruimtelijk bestel bezig hielden: geografie en sociologie maar ook stedenbouw en urbanistiek.[391] Omdat planologie de ruimtelijke ontwerpopgave academisch benaderde, zou zij stedenbouw, regionale-, nationale en zelfs internationale planning de zo node ontbrekende wetenschappelijke basis geven, waardoor de aandacht minder naar vormgeving en meer naar inhoud zou uitgaan.

Karsten, die medio jaren dertig een vrijwel onaantastbare reputatie als stedenbouwkundig ontwerper had, was direct overtuigd van het nut van planologie. Hij deelde De Casseres' opvatting dat stedenbouw zich niet diende te beperken tot het gemeentelijk grondgebied maar grensoverschrijdend diende te zijn, gericht op de lange en zelfs langere termijn en nadrukkelijk diende te anticiperen op technische en andere ontwikkelingen.[392] Vanwege het koloniale karakter van de Indische stad, waar 'minstens drie bevolkingsgroepen naast en dóór elkaar huizen, elk niet alleen met eigen belangen, levenseisen en woonzeden, maar ook van geheel verschillend economisch vermogen', had Karsten bovendien veel waardering voor het feit dat sociologie een belangrijke component van de planologie was.[393] Hoewel een klakkeloze navolging van Westerse methoden in Nederlands-Indië niet noodzakelijkerwijs tot succesvolle resultaten leidde, vanwege de voor een planologische werkwijze noodzakelijk statistische gegevens die in Nederlands-Indië nauwelijks voorhanden waren en bovendien omdat onvoldoende ingenieurs en academici beschikbaar waren om interdisciplinaire teams samen te stellen, meende Karsten dat planologie een uiterst bruikbare methode was om de ruimtelijke ontwerpopgaven in de archipel

tegemoet te treden.

Karstens enthousiasme werkte klaarblijkelijk overtuigend; in 1941 werd hij benoemd tot buitengewoon hoogleraar in de planologie aan de Indische Technische Hoogeschool. Een benoeming die met recht bijzonder genoemd mag worden, aangezien architectuur en stedenbouw destijds niet in het curriculum van de ITH in Bandoeng voorkwamen en aan de TH in Delft pas in 1955 een Studiegroep voor Planologisch Onderzoek werd ingesteld.

Plannen

Karstens waardering voor de planologie was opmerkelijk. In Nederland reageerden zijn collega's aanvankelijk namelijk bijzonder terughoudend op De Casseres' voorstel om grootschalige en programmatisch complexe stedenbouwkundige vraagstukken niet langer op stedelijk niveau en artistiek-esthetische maar regionaal en wetenschappelijk aan te pakken. Ook in Nederland werd echter de stedenbouwkundige ontwerppraktijk geleidelijk herzien. Een sleutelrol daarbij speelden de in Rotterdam werkzame ir P. Verhagen en ir Th.K. van Lohuizen. In zijn plan voor Vreewijk koppelde Verhagen architectuur en stedenbouw los van elkaar. Hij ontwierp straten en pleinen niet meer, zoals Berlage had gedaan, met het 'huizenmateriaal' daarlangs maar als een zelfstandige ontwerpopgave. Een benadering die zich vertaalde in zorgvuldig ontworpen straatprofielen en beplantingschema's. Deze rationele werkwijze paste Verhagen ook toe voor de woningbouw. Door gebruik te maken van gestandaardiseerde typen hoopte Verhagen dat de stad beter toegerust zou zijn om de snelle bevolkingsgroei op te vangen. Van Lohuizen, die als onderzoeker voor de Woningdienst van Rotterdam werkte, introduceerde in Nederland het wetenschappelijk vooronderzoek in de stedenbouw. Eerst voor het Algemeen Uitbreidingsplan voor Rotterdam uit 1927 van ir W.G. Witteveen, en daarna als medewerker van C. van Eesteren die in 1934 het Algemeen Uitbreidingsplan voor Amsterdam ontwierp.

De algemene uitbreidingsplannen voor Rotterdam en Amsterdam markeerden het begin van een nieuwe fase in de Nederlandse stedenbouw. Een fase die zowel in Nederland als sinds een klein decennium ook in andere Europese landen en de Verenigde Staten van Amerika zichtbaar werd. Evenals het algemene uitbreidingsplan voor Eindhoven (1930) getuigden ook de regionale plannen voor het Roergebied (Duitsland, 1920), de Linkermaasoever bij Rotterdam (1921), de staat New York (VS, 1926) en het zuidoostelijk deel van Noord-Brabant (1930) van deze ontwikkeling. Algemene uitbreidingsplannen en regionale planning waren echter niet de laatste fase in het proces van rationalisering en schaalvergroting. In lijn met ontwikkelingen elders, deed rond 1940 het idee van een nationaal plan opgeld. Analoog aan de manier waarop regionale plannen uitbreidingsplannen van verschillende gemeenten op elkaar afstemden, zou een nationaal plan de verschillende regionale plannen coördineren teneinde teneinde een optimale landelijk afgewogen ontwikkeling van natuur, verkeer, bebouwing, landbouw en nijverheid te bevorderen.

Een groot voorvechter van dit idee in Nederland was dr ir W.B. Kloos.[394] In zijn proefschrift uit 1939, getiteld *Het Nationaal Plan. Proeve eener beschrijving der planologische ontwikkelingsmogelijkheden voor Nederland*, pleitte Kloos voor de opstelling van een ruimtelijke plan en de oprichting van een nationale planologische dienst. Dat de tijd rijp was voor dit idee bleek ook uit de aanbeveling van de commissie die de regering adviseerde over herziening van de Woningwet.[395] In haar aanbeveling schreef de commissie dat niet woningbouw maar stedenbouw, of beter nog ruimtelijke ordening, de eigenlijke grondslag van de Woningwet zou moeten zijn. Dat de commissie vervolgens niet onomwonden adviseerde een nationaal plan op te stellen, was het gevolg van het feit dat enkele leden van de commissie meenden dat het daarvoor nog te vroeg was. Dat ondanks de terughoudendheid van de commissie in 1941 toch een Rijksdienst voor het Nationale Plan en diverse provinciale planologische diensten werden opgericht, was het gevolg van de Duitse bezetting van Nederland en het streven van Duitsland een 'Generalraumordnungsplan der Niederlande' op te stellen – een ontwerp voor Nederland als regio binnen het Duitse Rijk.[396] Hoewel dit Nationaal Plan nimmer werd ontworpen, werd een onderdeel ervan, het Zuiderzeeproject, wel gerealiseerd. Het Zuiderzeeproject voorzag in de inpoldering van een groot deel van de Zuiderzee ten behoeve van uitbreiding van het Nederlands grondgebied. Het zou van grote invloed blijken op de

naoorlogse Nederlandse planologie en ruimtelijke ordening.

Ofschoon in Nederlands-Indië tot de Japanse bezetting nimmer een regionaal of nationaal plan werd ontworpen, accelereerde het tempo waarmee ontwikkelingen in Nederlands-Indië die in Europa en VS volgden vanaf het midden van de jaren twintig aanzienlijk. De verplichting voor gemeenten om algemene uitbreidingsplannen op te stellen – een verplichting die voortvloeide uit de herziene Woningwet van 1931 – kwam in hoge mate overeen met de maatregel die het Indisch gouvernement in 1926 afkondigde en gemeenten verplichtte een geraamteplan te ontwerpen als ze voorkeursrecht op grond wilden verwerven. Een maatregel die, ofschoon daarvoor niet primair bedoeld, er vrijwel direct toe leidde dat Indische gemeenten niet langer partiële uitbreidingsplannen maar uitsluitend nog algemene uitbreidingsplannen ontwierpen. Een ander teken van de versnelling van de ontwikkelingen in Nederlands-Indië was het feit dat reeds in 1941 planologie onderdeel was van het curriculum van de ITH, een vernieuwing die in Nederland pas enkele jaren later zou worden doorgevoerd.

Afb. 6.20-6.32 Malang: geraamteplan (1929-1935)

De eerste gemeente die een geraamteplan ontwierp was Malang, een landinwaarts gelegen middelgrote gemeente aan de Brantas-rivier, op een hoogvlakte tussen de bergen Smeroe en Kawi. De stad dankte haar ontwikkeling vooral aan de talrijke concessies die sinds het eind van de negentiende eeuw waren uitgegeven aan particuliere ondernemers in koffie en rubber en de in verband daarmee aangelegde spoorverbinding met Soerabaja. Een ontwikkeling die zo'n vlucht nam dat Malang tussen 1900 en 1925 de gemeente met het snelst groeiend aantal inwoners van Nederlands-Indië was.[397] Om deze groei te accommoderen was de stad via incidentele- en lintbebouwing vooral in noordelijke richting uitgebreid. Een ontwikkeling die resulteerde in een stedenbouwkundig onbevredigend stadsplan.[398] Het was vooral dankzij de burgemeester die in 1928 aantrad, ir E.A. Voorneman, dat de stedenbouwkundige ontwikkeling van Malang vanaf het eind van de jaren twintig systematisch ter hand werd genomen. Voorneman, die overtuigd was van de noodzaak van goede verkeersverbindingen en voldoende woon- en werkvoorzieningen, wilde dat Malang een compacte stadsplattegrond zou krijgen.

Hoe moeilijk dit was, illustreert het feit dat nog in het jaar van zijn aantreden een particuliere ondernemer een groot areaal grond aankocht in de ten noord-westen van de gemeente gelegen Bergenbuurt. Een aankoop die toekomstige stedenbouwkundige uitbreidingen in noordwestelijke richting volledig zou blokkeren.[399] Gebruik makend van de mogelijkheid die Bijblad 11272 bood om op basis van een stedenbouwkundig plan voorkeurrecht op grond te verwerven, zette de gemeenteraad van Malang de tegenaanval in. Op initiatief van Voorneman stelde de Dienst Gemeentewerken een voorlopig geraamteplan op waarin alle binnen de gemeentegrens gelegen ongebouwde grond een bestemming kreeg: woonwijken voor de meer en minder bedeelden, sportvelden, industrie en een vliegveld.[400] De omvang en situering van de diverse wijken waren bepaald met oog op de de verwachte groei van de bevolking en van de lokale economie.[401] De wijken voor volkshuisvesting waren voornamelijk aan weerszijden van de Brantas-rivier gesitueerd: twee wijken ten noorden en noordoosten en twee wijken ten zuidwesten van het bestaande stadscentrum. De villawijken, de sportvelden en het vliegveld waren volledig op de westelijke oever gesitueerd. Een deel van de villawijken was gereserveerd voor particuliere exploitatie. Ten westen van de westelijke uitbreidingswijken werd een doorgaande noordzuid-verbinding geprojecteerd. Deze weg verbond de westelijke uitbreidingswijken onderling en vormde tegelijkertijd een belangrijke doorgaande verbinding tussen de volkshuisvestingswijken ten noorden en zuiden van het stadscentrum.

Hoewel het voorlopig geraamteplan dat de gemeente in 1929 aan het gouvernement aanbood meer was dan een wegen- of bebouwingsplan, vond het gouvernement het plan te globaal om Malang een definitief voorkeurrecht toe te zeggen. Aangezien het plan echter wel duidelijk maakte tot welke problemen de recente particuliere aankoop van gronden leidde, verleende het gouvernement Malang bij hoge uitzondering toch voor maximaal twee jaar het voorkeurrecht op de daartoe in het plan aangegeven gronden. Voorwaarde voor het definitief verkrijgen van dit recht was echter wel dat de gemeente binnen twee jaar alsnog een behoorlijk gedetailleerd en definitief geraamteplan aan het gouvernement zou overleggen.[402] Voldeed de gemeente niet aan deze voorwaarde dan vielen alle grondrechten na twee jaar

weer terug aan de inmiddels tot Bouwmaatschappij NV Villapark omgedoopte particuliere ondernemer.

Gehoor gevend aan deze voorwaarde, stelde de gemeenteraad van Malang in 1933 een nader uitgewerkt plan vast. Dit plan, dat Karsten in nauw overleg met de Dienst Gemeentewerken en de burgemeester ontwierp op basis van het voorlopige geraamteplan van 1929, bestond uit een overzichtsplan, een stadsplan, een grondenkaart en een toelichting. Opgemaakt op een twee keer zo grote schaal als het eerdere geraamteplan, verschafte het stadsplan van 1933 gedetailleerde informatie over de bestaande en toekomstige bestemming van gronden binnen het gemeentelijk grondgebied. Bebouwings- en wegentypen maar ook de tracés van trein- en tramwegen, waterleidingen en de ligging van parken, plantsoenen en begraafplaatsen waren op het stadsplan aangegeven.

Uitgangspunt van het ontwerp was dat ondanks de waterlopen en diepe dalen die Malang doorsneden een concentrische stadsplattegrond zou ontstaan rond het bestaande stadscentrum. Door nieuwe wijken te situeren op bestaand maar nog onbebouwd gemeentelijk grondgebied, een aanzienlijk deel van de steile oevers van de Brantasrivier te bestemmen tot park, en een min of meer cirkelvormige ringweg rond het centrum te projecteren, schiep het plan de voorwaarden voor het ontstaan van een dergelijk centrum. Rond de buitengrens van de uitbreidingswijken was een ringweg geprojecteerd. Buiten deze ringweg bleef voor de noordoostelijk gelegen gronden de militaire bestemming gehandhaafd. Een opmerkelijke verandering ten opzichte van het plan van 1929 was dat het vliegveld niet langer ten westen maar ten oosten van het stadscentrum was gedacht. De gebieden ten zuidoosten en zuidwesten bleven onveranderd bestemd voor respectievelijk inlandse begraafplaatsen en wijken met kleinwoningbouw en open of gesloten kampongbouw.[403] De meeste zuidelijke wijken kregen behalve een woon- ook een bedrijfsbestemming. In het westelijke uitbreidingsgebied tenslotte waren behalve wijken voor villa's en sportterreinen ook wijken voor kleinwoningbouw geprojecteerd. Een nieuw element in het stadsplan was de projectie van een deel van een tweede ringweg. Het tracé van deze weg liep vrijwel parallel aan de westelijke gemeentegrens. Evenals de eerste ringweg verbond ook de tweede ringweg de perifere delen van de westelijke- en zuidelijke uitbreidingswijken. Door de westelijke ringweg aan te sluiten op bestaande en nog te ontwerpen hoofdwegen buiten het gemeentelijk grondgebied, zou op termijn een tweede, buitenste ringweg ontstaan.

In 1935 ontwierp Karsten een aanvulling op het plan van 1933. Eén aanleiding daarvoor was de door demografische, economische en sociale ontwikkelingen ingegeven behoefte aan meer grond en uitbreidingsmogelijkheden. Een tweede aanleiding was het verzoek van het bestuur van het regentschap waarin Malang gelegen was om de ten noorden van Malang gelegen plaats Blimbing in het stedenbouwkundig plan voor Malang te integreren, teneinde de onvermijdelijke annexatie van Blimbing door Malang zo organisch mogelijk te laten verlopen. Een verzoek waaraan eenvoudig kon worden tegemoetgekomen door wijziging van het stedenbouwkundig plan van 1933. Ofschoon de administratieve wijziging die met grensuitbreiding gepaard ging enige tijd vergde, verzocht het gemeentebestuur Karsten vooruitlopend op deze verandering toch alvast het stedenbouwkundig plan van 1933 zo aan te passen dat het anticipeerde op de situatie die zou ontstaan na grenswijziging. Anticiperen op een groter gemeentelijk grondgebied en annexatie van Blimbing bood Malang het voordeel dat op termijn kosten en inspanningen bespaard zouden worden. Voor Blimbing was het grote voordeel dat haar grondgebied aanzienlijk groter werd, er voorlopige plannen voor straten en rooilijnen zouden worden opgesteld en dat alle woningen aangesloten zouden worden op het waterleidingnetwerk van Malang.[404]

Het aanvullende plan dat Karsten wederom in samenwerking met de Dienst Gemeentewerken van Malang opstelde, bepaalde welke zones buiten de bestaande gemeentegrens voor bebouwing in aanmerking kwamen en welk soort bebouwing daar kon worden gerealiseerd. Het westelijk deel van de uitbreidingszone werd bestemd voor twee wijken met eenvoudige en middelgrote woningen. In het zuidelijk en oostelijk deel van de uitbreidingszone werd een wijk gesitueerd met eenvoudige bebouwing. Door tussen Blimbing en Malang een wijk met eenvoudige bebouwing te projecteren, werden beide plaatsen tot één geheel gesmeed. Door de reeds voorziene tweede perifere ringweg vanuit het westen via Blimbing en het ten oosten van Malang gelegen plaatsje Ngadipoero naar de oostgrens van Malang te leiden, werd de beoogde tweede ringweg gerealiseerd.

De ambitie van de gemeente Malang en haar bepaald royale uitbreidingsplannen – ze verdubbelden

ruimschoots het bebouwd oppervlak binnen de gemeente (van circa 440 naar 1.000 hectare) – vielen de nodige scepsis ten deel. Ten onrechte, zoals al snel bleek: alle grond die in het uitbreidingsplan werd opgenomen, inclusief de bijna 10 hectare grond van de NV Villapark, was voor 1936 bebouwd.[405]

Batavia-Meester Cornelis: gemeentelijke herindeling (1935)

Zoals uit de ontwikkeling van Malang bleek, stimuleerde Bijblad 11272 gemeenten tot het opstellen van stedelijke geraamte- en zelfs streekplannen. Omdat gemeenten als enclaves in de archipel lagen, leverde de grenswijziging die voor een streekplan nodig was in de meeste gevallen geen problemen op. Alleen in het bijzonder geval van Batavia en Meester Cornelis, die gedeeltelijk aan elkaar grensden, leidde grenswijziging tot complicaties.[406] Doordat de gemeenteraden van Batavia en Meester Cornelis niet met elkaar in overleg traden over de stedenbouwkundige ontwikkelingen op hun beider grondgebied, waren er in de loop der jaren vreemde en soms onhoudbare situaties ontstaan. Zo sloten wegen niet goed op elkaar aan en kwam het voor dat belendende woningen in eenzelfde straat aan verschillende hygiënische verordeningen dienden te voldoen omdat ze tot verschillende gemeenten behoorden.[407] De suggestie die het gouvernement in 1916 deed om, ter voorkoming van deze en andere discrepanties, beide gemeenten samen te voegen, wees de gemeenteraad van Meester Cornelis echter rigoureus van de hand.[408]

Toen zowel Batavia als Meester Cornelis in 1919 in verband met beoogde uitbreidingsplannen hun oog hadden laten vallen op het particuliere land Mataram dat tussen beide gemeenten gelegen was, stelde het gouvernement andermaal voor tot bestuurlijke herindeling over te gaan.[409] Ook deze poging stuitte op hevig verzet bij het gemeentebestuur van Meester Cornelis.[410] Dat zijn stad, de op vijf na grootste van Nederlands-Indië, als ware het een onbeduidende plaats of een buitenwijk van Batavia bij die laatste zou worden ingelijfd 'omdat toevallig de verbindingsweg is volgebouwd en de grens niet onmiddellijk in het oog springt', achtte de gemeenteraad van Meester Cornelis volkomen onacceptabel.[411] De argumenten die vóór samenvoeging werden aangevoerd, wogen volgens het gemeentebestuur in het geheel niet op tegen de nadelen daarvan: vergroting van de afstand tot het bestuurscentrum en verhoging van lokale belastingenheffingen. Het dispuut werd beslecht met de aankoop van het land Mataram door de gemeenteraad van Meester Cornelis. Een aankoop die Meester Cornelis in stedenbouwkundig en bestuurlijk opzicht beslist voordelen bood, maar in financieel opzicht voor grote problemen plaatste omdat de prijs van het land de financiële middelen van Meester Cornelis aanzienlijk te boven ging. Het gevolg was dat Meester Cornelis lange tijd met forse liquiditeitsproblemen kampte.

De aankoop van Mataram door Meester Cornelis, en het daardoor weggevallen argument voor samenvoeging van Meester Cornelis en Batavia betekende niet dat daarmee ook het idee van de gemeentelijke herindeling verdween. Tien jaar nadat Meester Cornelis de samenvoeging met Batavia had weten af te wenden, in 1927, laaide het debat opnieuw op. Aanleiding was dit keer een pleidooi van een van de leden in de Volksraad, Mohammad Hoesni Thamrin. Thamrin, die voor zijn lidmaatschap van de Volksraad gemeenteraadslid en wethouder van Batavia was geweest, had van zijn voorkeur voor samenvoeging van Meester Cornelis en Batavia nooit een geheim gemaakt.[412] De historische en economische argumenten die de basis vormden voor het pleidooi Meester Cornelis als zelfstandige gemeente te laten voortbestaan, vond Thamrin uiterst arbitrair. Zijns inziens waren de onzelfstandigheid en het parasiterende gedrag van Meester Cornelis niet anders dan een logisch gevolg van haar oorsprong: de vestiging van catechisatieleraar meester Cornelis Senen. In Thamrins optiek maakte dat Meester Cornelis echter geenszins tot een volwaardige gemeente: 'De groote kenmerken van het hebben van een eigen zelfstandig leven van een gemeente vindt men gewoonlijk uitgedrukt in het wezen van een stad n.l. of die stad is een havenstad, handelstad, industriestad dan wel een landstreek, die op bijzondere wijze bijv. in de levensmiddelenvoorziening van een stad voorziet. Geen van deze criteria is te vinden bij de Gemeente Mr. Cornelis'.[413] Voor samenvoeging van beide gemeenten gold volgens Thamrin dan ook nog steeds het argument dat ook voorheen was aangevoerd: door Meester Cornelis en Batavia samen te voegen zou eindelijk een einde komen aan de verschillende competenties en belangen van beide gemeenten. Er zou bovendien een begin gemaakt kunnen worden met het behartigen van de gemeenschappelijke belangen van beide gemeenten: een gemeenschappelijk wegenplan, identieke bouwvoorschriften en allerlei andere gemeentelijke verordeningen.[414] Het argument van Thamrin overtuigde onvoldoende. Meester

Cornelis bleef zich verzetten tegen samenvoeging met Batavia.

In een poging uit de aldus ontstane impasse te geraken, stelde de Provinciale Raad van West-Java voor om in plaats van één gemeente een stadsgewest te creëren.[415] Een federatie van autonome gemeenten die in bestuurlijk opzicht het midden hield tussen een provincie en een gemeente en zich onder andere kon bezighouden met de opstelling van gewestelijke uitbreidingsplannen. Behalve Batavia en Meester Cornelis zouden in dit stadsgewest ook enkele nabij gelegen kleinere plaatsen worden opgenomen. De Provinciale Raad baseerde haar voorstel op het debat over regionale planning dat gevoerd was tijdens het Internationale Stedenbouwcongres van 1924 in Amsterdam en op *Het stadsgewest. Een studie over den trek naar de steden en zijn gemeentelijk-economische gevolgen*, het proefschrift van ir M.J.W. Roegholt uit 1935. De overweging dat het opstellen van gewestelijke uitbreidingsplannen nodig was 'voor de ontwikkeling der groote steden, in het bijzonder daar, waar deze in elkaars onmiddelijke nabijheid liggen, of waar tal van kleinere steden zich in de nabijheid der groote stad bevinden' sloot naar het oordeel van de Provinciale Raad naadloos aan op de situatie waarin Batavia en Meester Cornelis zich bevonden.[416]

Thamrin, die totaal geen fiducie had in het creëren van een stadsgewest om de problemen tussen Meester Cornelis en Batavia op te lossen, verzette zich fel tegen het voorstel van de Provinciale Raad. Zijn belangrijkste argument was, als voorheen, dat Batavia en Meester Cornelis feitelijk al één gebied vormden en bovendien totaal ongelijkwaardig waren, aspecten die zijns inziens tegen federatie en voor samenvoeging pleitten. Hoewel nipt waren Thamrins argumenten blijkbaar toch overtuigend: eind 1928 stemden de leden van de Provinciale Raad met 18 tegen 14 stemmen voor samenvoeging. Het duurde daarna nog enkele jaren voordat de gemeentelijke herindeling daadwerkelijk geëffectueerd was. Op 1 januari 1935, dertig jaar na hun afzonderlijke instelling als gemeente, was het tenslotte dan toch zo ver. Vanaf die dag waren Meester Cornelis en Batavia officieel samengevoegd tot de gemeente Batavia.

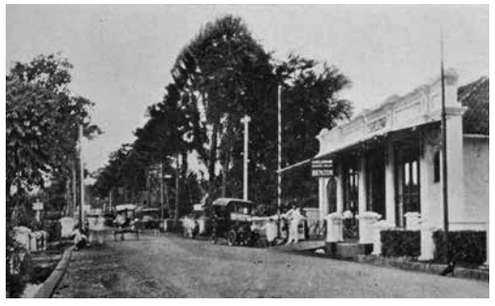
6.1 • Batavia: Gang Secretarie/Secretarieweg (1876-1937) • *'Vroeger een zuivere woonwijk, ontwikkelt deze weg zich slechts langzaam tot de "straat", die blijkens de rooilijnen en de nieuwere bebouwing in de bedoeling ligt. De huidige toestand is zoodoende een onvermijdelijk doch leelijk tusschenstadium.'*

6.2 • Batavia: Kali Besar Zuid (1876-1937) • *'Veranderingen: de kali verloor, doch de weg verkreeg verkeersbeteekenis; – de beschoeiing werd vooruit gebracht, de huisjes op den oever verdwenen; – de bebouwing werd voor een gedeelte vernieuwd, overigens overal van nieuwe gevels voorzien. – Hoewel de buurt Chineesch bleef van bewoning en gebruik, veranderde het uiterlijk geheel van karakter.'*

6.3 • Soerabaja: Simpangplein (1910-1937) • *'Vroeger een vriendelijk snijpunt van beschaduwde woonwegen, biedt dit plein thans een echt, maar ook onaantrekkelijk groote-stadsbeeld. Rommelige architectuur, leelijke en leelijk aangebrachte reclame en de afwezigheid van geboomte zijn er schuldig aan dat het niet mooier is.'*

6.4 • Soerabaja: Willemsplein (1920-1937) • *'Het van ouds drukke plein (thans met bus-station enz.) is vergroot en heeft een fraaie afsluiting gekregen door het nieuwe kantoor van de Internatio.'*

6.5 • Amboina: Pasarstraat (voorheen-1937) • *'Typische ontwikkeling van een primitieve buurt tot een nieuwe winkelstraat in de Buitengewesten, o.a. met veelvuldige toepassing van dakijzer.'*

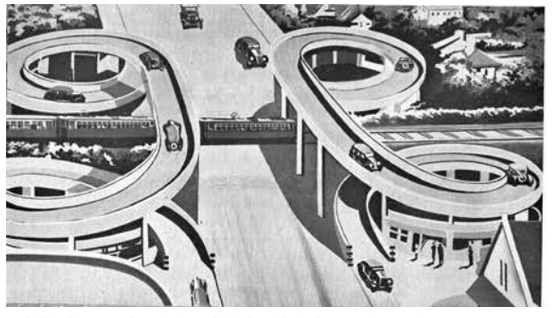


6.6 • Bandoeng: Bragaweg (1913-1937) • *'Goed voorbeeld van volledige ontwikkeling van open naar gesloten bebouwing binnen 25 jaar: de tusschenstadia zijn leelijk, doch begin- en eindtoestand zijn betrekkelijk bevredigend; het huidige straatbeeld vraagt evenwel om het onder den grond leggen der electrische leidingen.'*

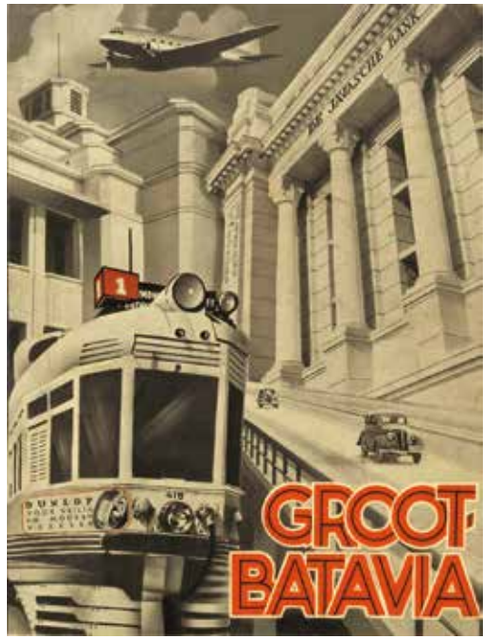
6.7 • Malang: aloen-aloen (1915-1937) • *'De vroegere eenvoudige waardigheid van het stadsbeeld op deze hoek van de Aloen² heeft plaats gemaakt voor een jazz van palen, draden, wegbakens en reclames.'*

6.8 • Malang: kruising Kajoetangan-Smeroeweg (1937) • *'Sprekend voorbeeld van de goede werking van gelijksoortige architektuur rondom een (verruimd) kruispunt. De gelijksoortigheid kon hier worden bereikt door de toepassing der welstandsbepalingen, en doordat drie van de vier hoekterreinen in handen van de Gemeente waren.'*

6.9 • Batavia: voorstel voor overkluizing van de gracht tussen Noordwijk en Rijswijk (1938) • Links: bestaande situatie • Rechts: situatie na overkluizing

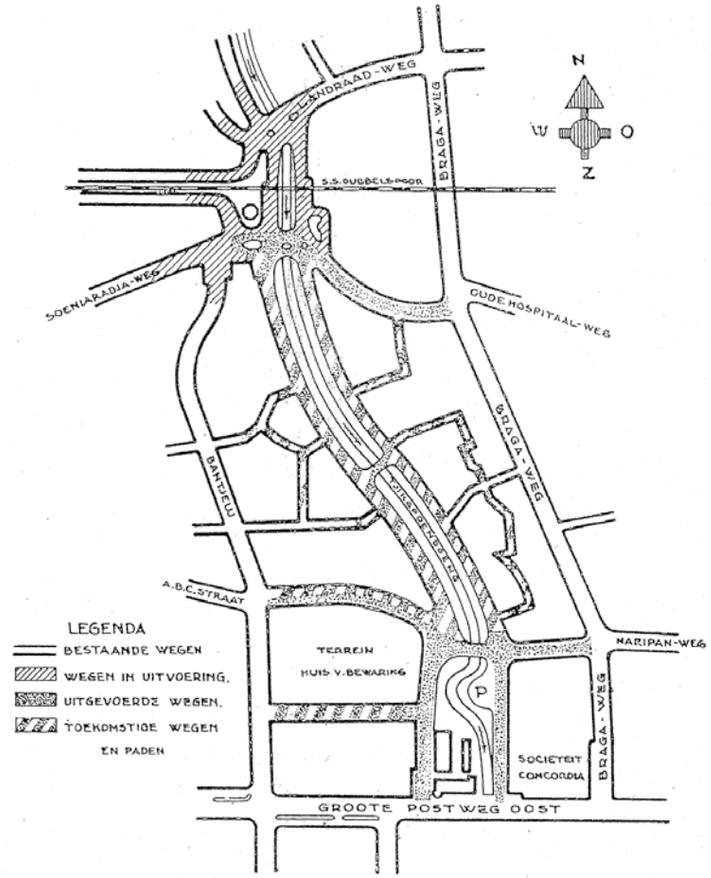


6.10 • Batavia: mogelijke oplossingen voor de ongelijkvloerse kruising bij de Sluisbrug (1938)

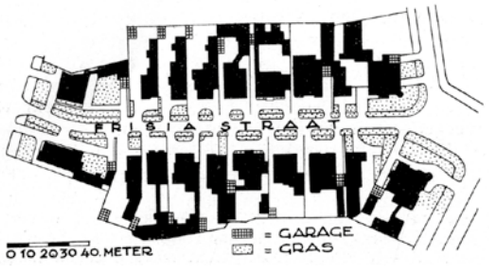


6.11 • Omslag van het 0-nummer van het orgaan van de Vereniging Groot Batavia

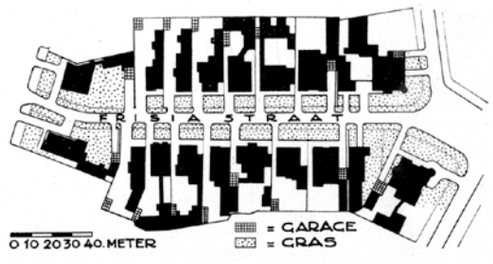
6.12 • Batavia: *artist impression* van 'Groot Batavia in het jaar 1998' in een reclame voor Goodyear



6.13 • Bandoeng: voorstel voor een verkeersverbinding aan weerszijden van Tjikapoendoeng-rivier (ca 1940)

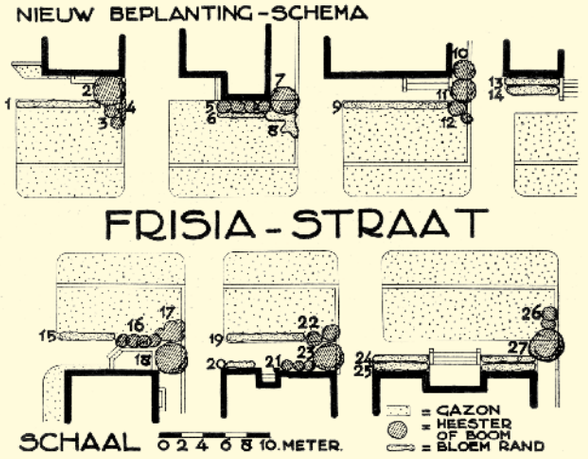


6.14 • Bandoeng: Frisiastraat voor modernisering (vóór 1936)

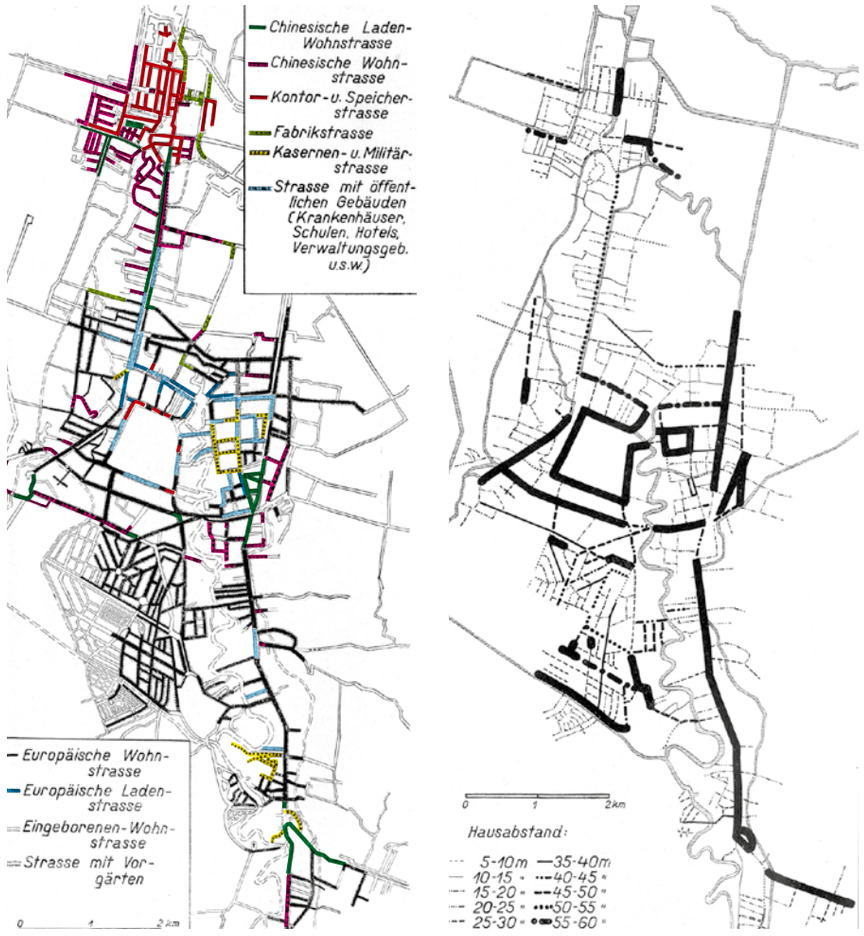


6.15 • Bandoeng: Frisiastraat na modernisering (ca 1936)

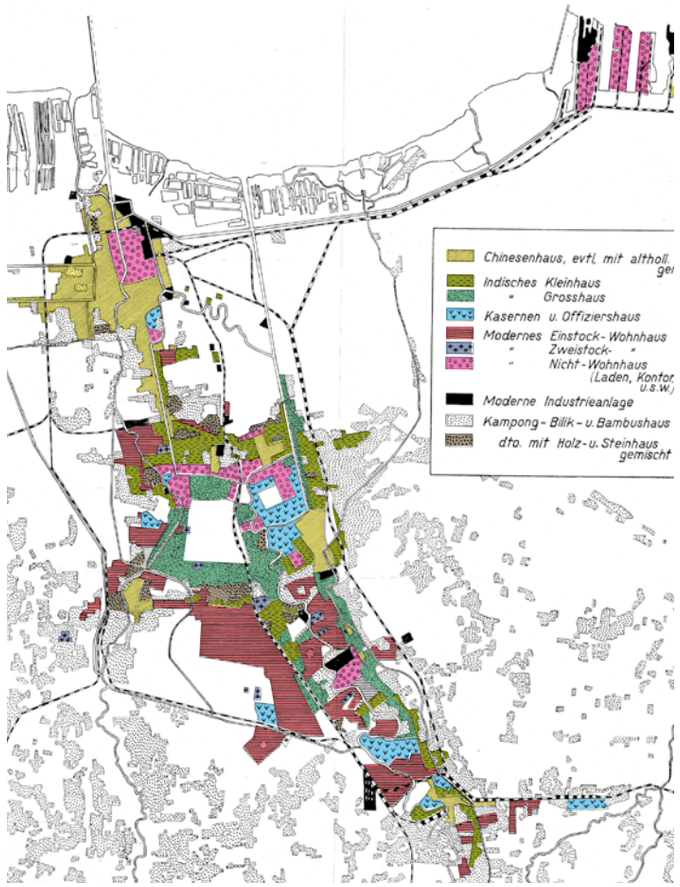
1. Begonia-rose; 2. Roode Bougainvillea; 3. Plumbago-licht blauw; 4. Geschoren Kembang spatoe; 5. Acalypha-geel-groen; 6. Myosotis-donker blauw; 7. Blauwe den blauw-grijs; 8. Verbena-paars; 9. Vinca-wit; 10 en 11. Thuya-helder groen; 12. Galphinia-geel; 13. Salvia-rood; 14. Begonia-rose; 15. Verbena-paars; 16. Galphinia-geel; 17. Plumbago-licht blauw; 18. Blauwe den-blauw-grijs; 19. Verbena-paars; 20. Vinca-licht paars; 21. Galphinia-geel; 22. Kembang Mentega-groen; 23. Roode Bougainvillea; 24. Coreopsis-geel; 25. Vinca-wit; 26. Acalypha-rood; 27. Den Papoea-donker groen.



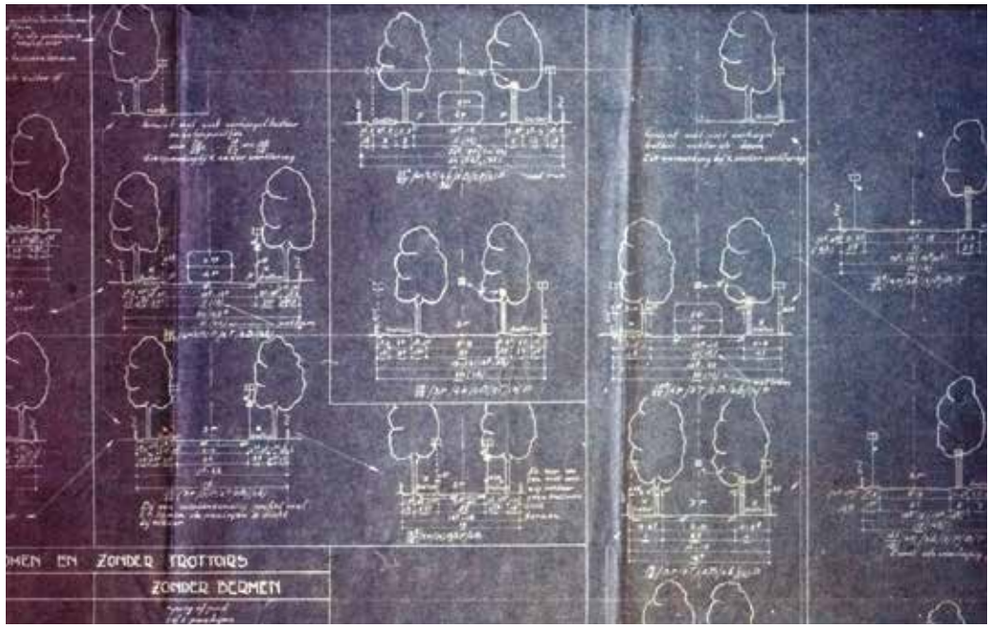
6.16 • Bandoeng: beplantingschema Frisiastraat (ca 1936)



6.17 • Batavia: onderlinge afstand woningen (links) en karakter van wegen naar functie van de gebouwen (rechts) (ca 1930)

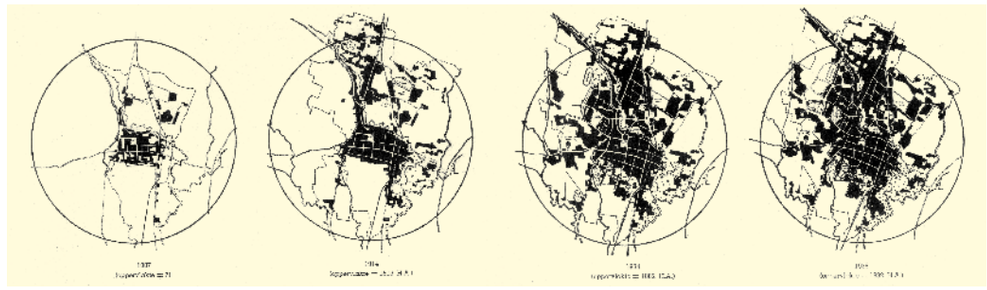


6.18 • Batavia: karakter van de wegen op basis van gebouwtypen (ca 1930)

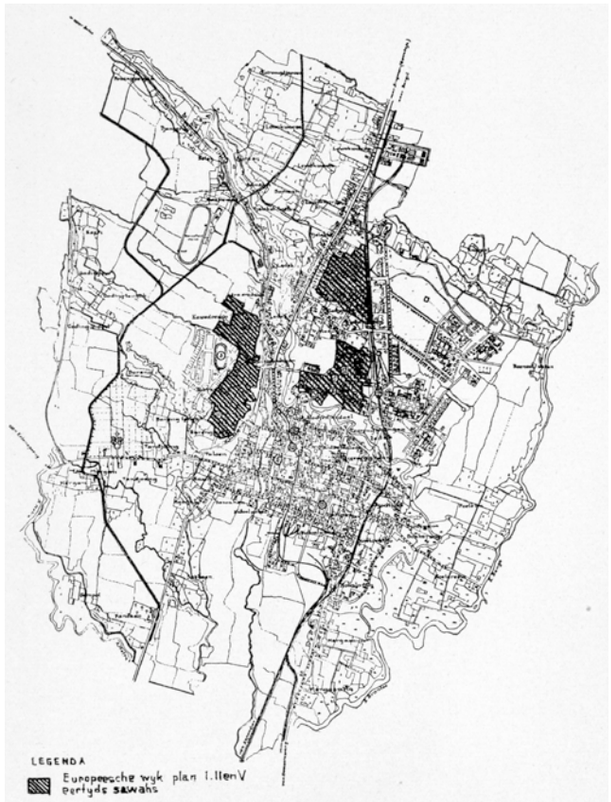


6.19 • Detail uit een blauwdruk met wegprofielen en berekeningen. Onderwijsmateriaal van ir H.Th. Karsten voor het college Planologie aan de Indische Technische Hoogeschool in Bandoeng (1941-1942)

6.20 • Malang en omgeving: topografische kaart (1894) • Schaal: 1:20.000



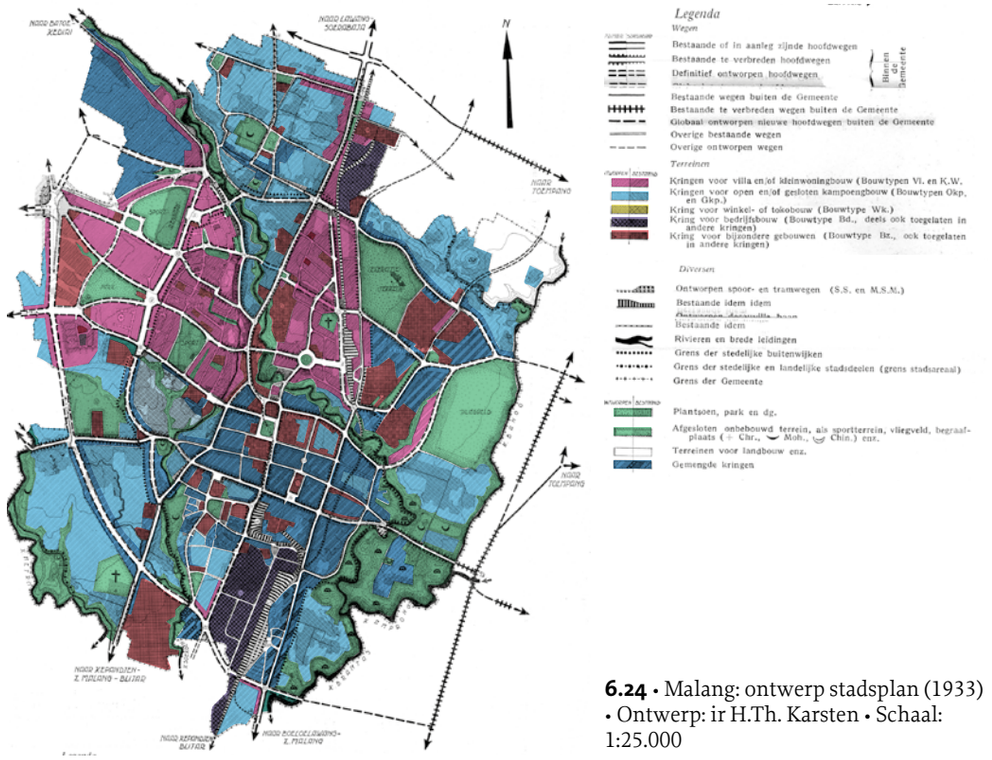
6.21 • Malang: overzicht bebouwd oppervlak (1887-1938)



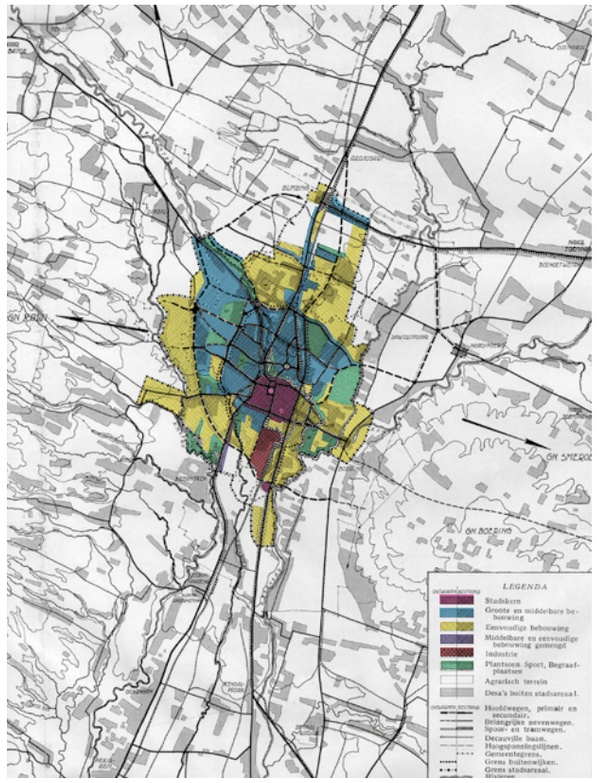
6.22 • Malang: bebouwingstoestand (1914) • Schaal: 1:20.000

- I industrie
- II volkshuisvesting
- III villabouw (particuliere exploitatie is gearceerd)
- IV sportvelden en vliegveld
- = hoofdrichting nieuw ontworpen wegen

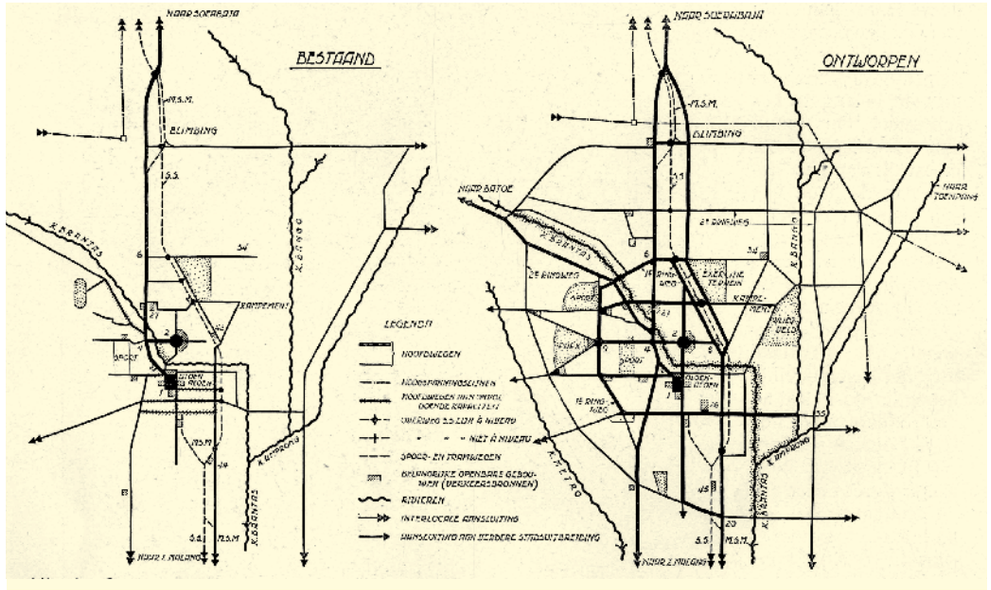
6.23 • Malang: ontwerp voorlopig geraamteplan (1929) • Ontwerp: ir H.Th. Karsten • Schaal: 1:40.000



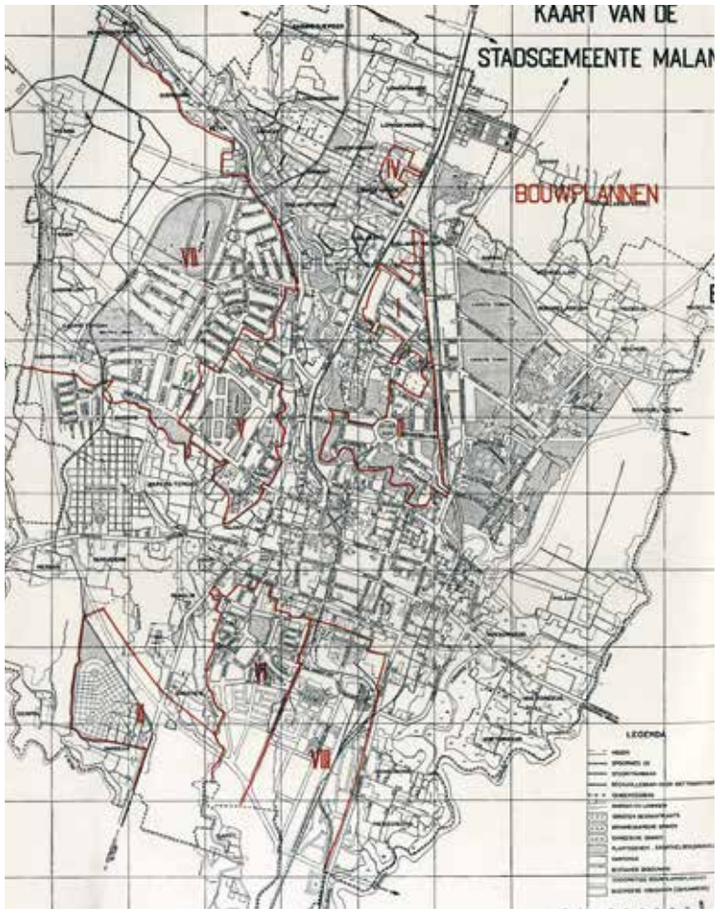
6.24 • Malang: ontwerp stadsplan (1933) • Ontwerp: ir H.Th. Karsten • Schaal: 1:25.000



6.25 • Malang: aangevuld overzichtsplan (1935) • Ontwerp: ir H.Th. Karsten • Schaal: 1:75.000



6.26 • Malang: schema hoofdwegen • Links: situatie vóór 1929 • Rechts: ontwerp uit het aangevuld overzichtsplan van 1935 • Ontwerp: ir H.Th. Karsten • Schaal: 1: 24.500

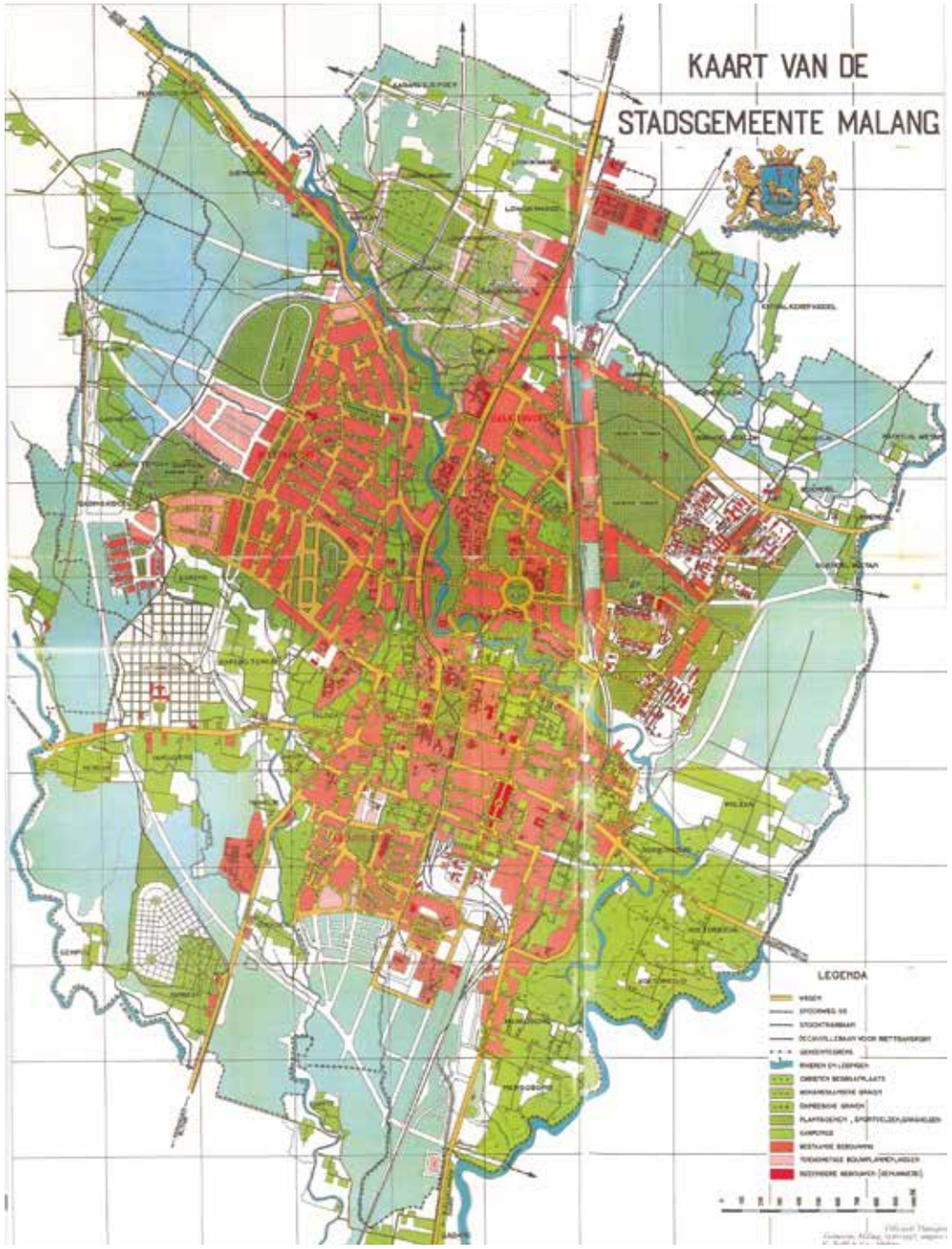


6.27 • Malang: stadsplattegrond met bouwplannen (1939) • Schaal: 1:25.000

6.28 • Malang: luchtopnamen van diverse bouwplannen • Boven links: Bouwplan VII in noord-oostelijke richting • Boven rechts: Bouwplan II (Gouverneurs-generaalbuurt) in oostelijke richting• Beneden links: Bouwplan VI in oostelijke richting• Beneden rechts: Stadscentrum en Bouwplan VIII (industrieterrein) in noordelijke richting

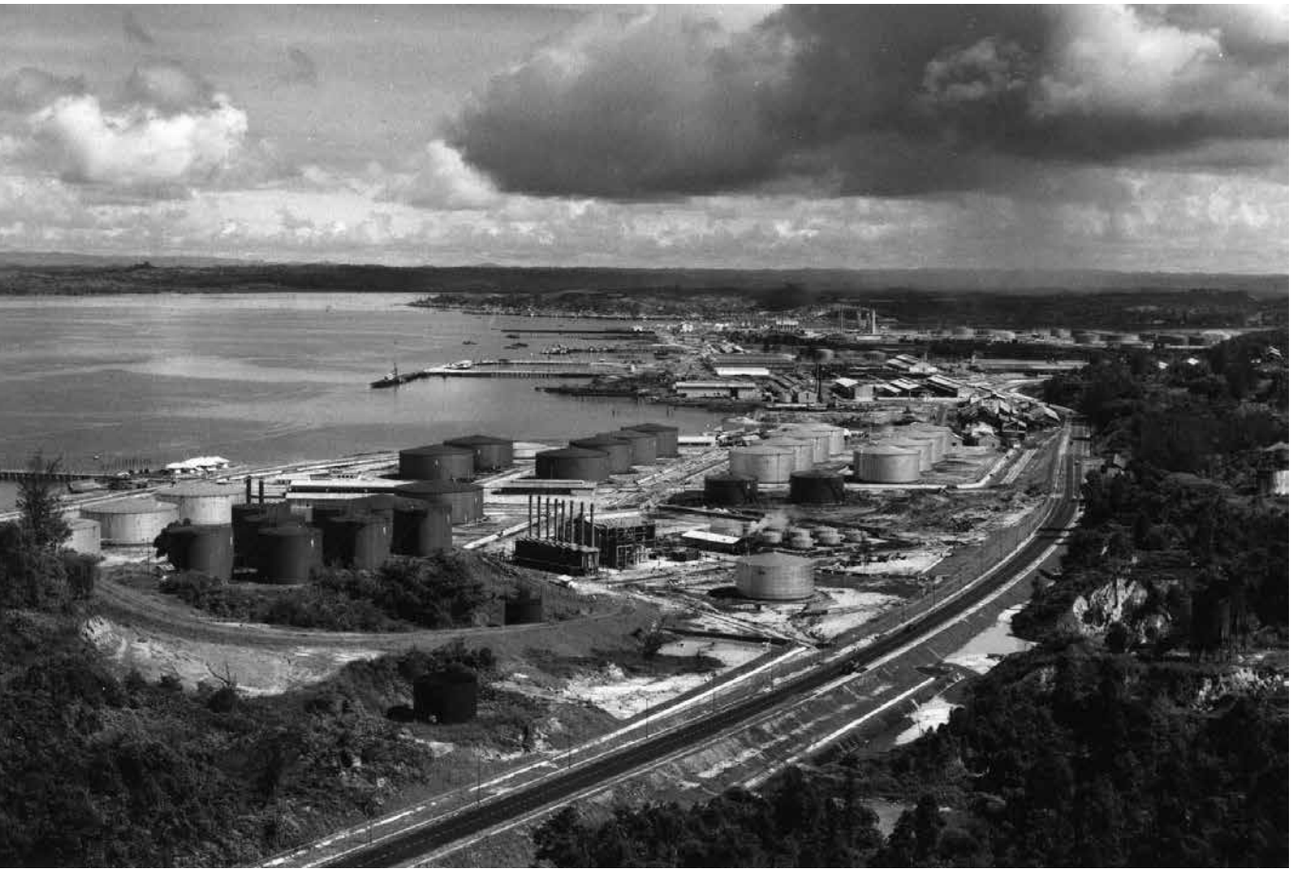
6.29 • Malang: kampong Gading en westelijk deel van de stad met Beatrixpark (in aanleg), Idjenboulevard en Villapark op de achtergrond • Opname in oostelijke richting

6.30 • Malang: bruggen over de Brantas-rivier • Links: Speelmanstraat naar het centrum • Rechts: Riebeeckstraat naar het westen • Foto's: Ong Kian Bie / Foto Studio Malang



6.31 • Malang: stadsplattegrond (1937) • Schaal: 1:10.000

6.32 • Malang: stadsplattegrond (1946) • Schaal: 1:10.000



7 Wederopbouw

‘Een plan maken voor een stad is een kwestie van wikken en wegen. Men dient zich in de eerste plaats rekenschap te geven van de maatschappelijke structuur in het heden en zoals men zich deze voor de toekomst voorstelt.’[417]

Moh. Soesilo, architect

Afb. 7.1-7.9

Oorlog en onafhankelijkheid

Mohamed Soesilo was een in de praktijk opgeleide architect van Indonesische afkomst die in de jaren dertig als chef de bureau bij Karsten in Bandoeng werkte. Voor de oorlog publiceerde hij diverse artikelen over woningbouw, grondrechten en stedenbouw, nam deel aan Decentralisatiecongressen en was tweede secretaris van de Planologische Studiegroep. Bovenstaande woorden schreef hij in reactie op de kritiek dat zijn ontwerp voor een satellietstad bij Batavia meer Westers dan Indonesisch was. Soesilos antwoord, een heldere uiteenzetting over de eisen waaraan stedenbouw diende te voldoen, bestreed niet alleen deze kritiek maar was tevens een uiting van de politieke ambities en verhoudingen die aan het eind van de jaren veertig in de archipel heersten. Zijn opmerking dat een stedenbouwkundig ontwerper rekening diende te houden met heersende omstandigheden, maar daarnaast bovendien diende te anticiperen op gewenste toekomstige omstandigheden, waren een impliciete maar overduidelijke verwijzing naar de onherroepelijke politieke en sociale veranderingen die in de voorgaande jaren in gang waren gezet en de ‘nieuwe’ taak die voor stedenbouwkundig ontwerpers in het verschiet lag.

De veranderingen waaraan Soesilo refereerde waren het gevolg van drie ingrijpende politieke gebeurtenissen: het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog, de Japanse bezetting van Nederlands-Indië en de onafhankelijkheidsverklaring van de Republiek Indonesië. Het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog in 1939 beïnvloedde aanvankelijk slechts in geringe mate het alledaagse leven in Indië. Dit veranderde echter toen Japan na een uiterst korte machtsstrijd de archipel in 1942 aan haar gezag onderwierp. De nieuwe gezaghebbers reorganiseerden het bestuur en de maatschappij in de archipel naar Japans model. Dat drie collega’s van Soesilo in Bandoeng, waaronder Thijsse in de tweede helft van 1942 op verzoek van de Japanse overheid nog enkele adviezen opstelden over goedkope woningen op Java, was uitzonderlijk. Doorgaans was het gevolg van de omverwerping van het Nederlands gezag dat Europeanen en Euraziaten uit hun functie ontheven werden, uit hun woning werden gezet en werden ondergebracht in afzonderlijke mannen- en vrouwenkampen – veelal met prikkeldraad afgezette delen van bestaande woonwijken.[418]

Na de overgave van Japan in 1945 en de direct daaropvolgende proclamatie van de onafhankelijke Republiek Indonesië op 17 augustus 1945, was duidelijk dat een terugkeer naar de vooroorlogse bestuurlijke verhoudingen niet zo vanzelfsprekend was als veel Europeanen veronderstelden. Evenmin als voor de oorlog liet het gouvernement zich ook nu echter weinig gelegen liggen aan de wensen van Indonesische nationalistische politici. Ondanks het feit dat een deel van de archipel vanaf 1945 onder Republikeins gezag viel, hervatte het gouvernement in Batavia haar werkzaamheden daar waar ze haar gezag min of meer had hersteld: het gebied rond Batavia op Java, op Sumatra rond de steden Medan en Palembang, het eiland Borneo en de Grote Oost (Celebes, Molukken, Nieuw Guinea). Ofschoon de diplomatieke en gewapende strijd tussen verdedigers van de Republiek Indonesië en van het Nederlands gezag die hierop volgde veel slachtoffers eiste en aanzienlijke materiële schade veroorzaakte, was het vooral de vrijwel unanieme internationale diplomatieke veroordeling die een hervatting van de vooroorlogse positie van Nederland in de archipel verhinderde. Internationale druk vanuit de Verenigde

Naties en het dreigement van de Verenigde Staten van Amerika dat ze de Marshallhulp aan Nederland zou stoppen als ze haar Indische kolonie niet opgaf, deed de Nederlandse regering eindelijk zwichten. Op 27 december 1949 droeg Nederland de soevereiniteit over aan de Republiek Indonesië.

Wederopbouw

Hoewel oorlog en bezetting verhinderd hadden dat stedenbouw na dertig jaar debat en *trial and error* eindelijk een juridisch en methodologisch fundament zou krijgen, bleken vooroorlogse verworvenheden niet zinloos. Ze vormden de basis voor de wederopbouw van grote delen van de archipel die medio 1945 ter hand werd genomen.[419] Dat de bezetting en de onafhankelijkheidsverklaring de 'vanzelfsprekendheid' van het Nederlands gezag hadden aangetast, belette bestuurders en stedenbouwkundig ontwerpers niet het werk te hervatten.

Over de omvang van de oorlogsschade zijn weinig cijfers beschikbaar. Wat een rapport van de Technische Commissie aan het departement van Verkeer en Waterstaat en een korte notitie van Thijsse wel duidelijk maakten, was dat de met name op Borneo en in de Grote Oost de materiële schade bijzonder omvangrijk was.[420] Schade die, in een poging om met name belangrijke olie-installaties uit Japanse handen te houden, cynisch genoeg in veel gevallen het gevolg was van vernielingen door Nederlandse of geallieerde troepen. Zo was Balikpapan, een belangrijke oliestad op Borneo, op enkele tientallen woningen na geheel met de grond gelijk gemaakt. In Koepand (West Timor) was nog slechts vijf procent van de bebouwing intact, in Menado (Noord Celebes) slechts 10 tot 15 procent. In de stad Ambon, de hoofdstad van de Molukken, restte slechts zes tot zeven procent van de oorspronkelijke bebouwing, waarbij nog werd aangetekend dat daarvan het merendeel beschadigd was. In en rond grote steden op Java en Sumatra was de oorlogsschade vooral het gevolg van verwaarlozing en vernieling. Een relatief voordeel was dat, vanwege het vertrek van enkele tienduizenden Europeanen in 1946, er nauwelijks sprake was van woningnood. Dat probleem deed zich uitsluitend voor in Batavia, de hoofdstad van Nederlands-Indië, en in Djocjakarta, de hoofdstad van de Republiek Indonesië, omdat ze fungeerden als toevluchtsoord voor aanhangers van het Nederlands en het republikeins gezag.

Afgezien van onbekendheid met wederopbouwopgaven en gebrek aan materiaal en gegevens was er in 1945 nog een nijpend probleem. Van het vooroorlogse contingent architecten en stedenbouwkundig ontwerpers waren er direct na de oorlog nog slechts vijftien (van de circa tachtig) beschikbaar.[421] De overigen, waaronder Karsten, hadden de Japanse bezetting niet overleefd of de archipel verlaten.[422] Om ondanks het enorme tekort aan deskundigheid dat hierdoor ontstond, de wederopbouw toch zo efficiënt en snel mogelijk ter hand te kunnen nemen, was een grondige organisatorische herziening nodig. Iemand die over die herziening een idee had, was de in Nederland werkzame architect Kloos. Anticiperend op de noodzaak van economisch en ruimtelijk herstel stelde hij vlak na het einde van de oorlog een nota op over de wenselijkheid van een centrale planologische dienst in Nederlands-Indië.[423] Een idee dat in het verlengde lag van zijn proefschrift over het Nationaal Plan waarop hij in 1939 in Delft was gepromoveerd. Net als in zijn proefschrift benadrukte Kloos in zijn artikel het belang van twee nieuwe disciplines: ruimtelijke ordening, 'het scheppen van een in cultureel opzicht harmonieusch milieu' middels het afzonderlijk en in onderling verband beschouwen en coördineren van diverse hoofdfuncties van het maatschappelijk leven, en planologie, 'de wetenschap en de kunst, welke zich met de ruimtelijke ordening bezighoudt'.[424] Kloos achtte een regionale en eventueel nationale benadering van planning een onvermijdelijk voorwaarde om 'een economisch beleid te bevorderen' en om 'tot zegen van land en volk de welvaart en schoonheid tot optimale hoogte op te voeren'.[425] Omdat stedenbouw daartoe bij lange na niet toereikend was, diende deze discipline te worden aangevuld met disciplines als planologie en ruimtelijke ordening.

Werkend op planologische grondslag zou de door Kloos voorgestelde centrale dienst op basis van voorafgaand onderzoek algemene ontwikkelingsplannen en facetplannen opstellen voor de vijf hoofdfuncties van het maatschappelijk leven: landbouw, industrie, transmigratie (de door het gouvernement al jaren gepraktiseerde gedwongen verhuizing van Javanen naar de Buitengewesten, door Kloos aangeduid als 'kolonisatie'), recreatie en verkeer. In verband met de uitvoering van deze plannen zou de centrale dienst regionale en gemeentelijke richtlijnen opstellen.

Kloos' voorstel viel zowel bijval als kritiek ten deel.[426] Tot de critici van het plan behoorde onder andere de redactie van het tijdschrift *de Opdracht* dat zijn artikel publiceerde. In een naschrift op het artikel van Kloos, schreef de redactie getwijfeld te hebben over publicatie. Twijfel die was ingegeven door de overweging dat Kloos' voorstel nauwelijks rekening hield 'met het werkelijke leven' en naar het oordeel van de redactie 'niet alleen onuitvoerbaar, maar ook onpractisch en ongewenscht' was.[427] Kloos had weliswaar zijn kinderjaren in Nederlands-Indië doorgebracht, maar had zich niet op de hoogte gesteld van de actuele omstandigheden in de archipel.[428] Zijn advies was dan ook overduidelijk volledig gebaseerd op informatie uit tweede hand. De redactie wees in dat verband op Kloos' veronderstellingen dat boeren hun landbouwmethoden zouden verfijnen om aan de toenemende behoefte aan voedsel te voorzien en dat particuliere lucht- en scheepvaartmaatschappijen in het nationale belang zouden samenwerken. Ideeën die volgens de redactie van weinig realiteitszin getuigden: zo was het nooit gegaan en zou het ook nu niet gaan. Ook merkte de redactie op dat de door Kloos bepleitte planologische dienst in het omvangrijke Indië 'een staf van vele duizende krachten' zou vergen, een eis waaraan gezien het aantal mensen dat voor de wederopbouw nodig en beschikbaar was, onmogelijk tegemoet gekomen kon worden.[429] Het voornaamste punt van kritiek was echter dat de centrale organisatie, die Kloos voor ogen stond, decreten zou uitvaardigen en aldus de plaats van het gouvernement zou overnemen. De 'ambtelijke dictatuur van een oppermachtige centrale dienst' die daarvan het gevolg was, achtte de redactie volkomen in tegenspraak met de 'roep om democratie die alom gehoord wordt'.[430] Dat de redactie ondanks haar fundamentele inhoudelijke kritiek op het artikel van Kloos toch tot plaatsing ervan had besloten, was omdat ze meende dat een centrale organisatie voor het coördineren van voorstellen, het stimuleren van overleg tussen diensten, het bemiddelen bij geschillen en het adviseren van het gouvernement wel een positieve bijdrage aan de ontwikkeling van de archipel zou kunnen leveren.[431]

Kloos was niet de enige die zich boog over de organisatie van de stedenbouw in de archipel. Ook de Comtech in Batavia, een niet nader omschreven organisatie, overhandigde het ministerie van Overzeesche Gebiedsdelen daartoe in 1945 een voorstel.[432] Omdat de Comtech vond dat een organisatie van de omvang die Kloos bepleitte vooralsnog onrealistisch was, was haar voorstel aanzienlijk bescheidener dan het voorstel van Kloos. Het beperkte zich tot ideeën over een mogelijke organisatorische opzet van een dienst en de opgaven waarmee deze dienst zich zou bezig houden: wegen, spoorwegen, gebouwen, bruggen, en dergelijke.[433]

Planologisch Bureau

De door Kloos en de Comtech geopperd ideeën resulteerden in het voorjaar van 1946 in de oprichting van een Planologisch Bureau (PB) bij het departement van Verkeer en Waterstaat.[434] Hoofdtaak van het PB was het opstellen en coördineren van lokale, regionale en nationale wederopbouwplannen. Daarnaast diende het juridische stedenbouwkundige uitgangspunten te formuleren voor steden of streken die niet over een stedenbouwkundige dienst beschikten.[435] Directeur van het bureau werd Thijsse. Soesilo, Karstens voormalige chef de bureau, werd zijn naaste medewerker.

De regio waarop het PB uit politieke en pragmatische overwegingen hoofdzakelijk haar aandacht vestigde was de Grote Oost. Er werd snel gewerkt. Binnen vier maanden werden alle verwoeste gebieden en gebreken in kaart gebracht. De wederopbouwplannen voor Makassar en Ternate waren binnen zeven maanden gereed.[436] De volgende steden waarvoor een stedenbouwkundig plan ontworpen werd, waren Ambon, Balikpapan, Koepang, Menado, Palembang en Samarinda.[437] Als voor de oorlog gingen alle plannen vergezeld van een bouwverordening. Behalve stedenbouwkundige plannen ontwierp het PB zowel voor de regio Minahasa, in Noord Celebes, als voor het gebied ten zuidoosten van Buitenzorg een streekplan – de eersten in de archipel.[438] Aanleiding voor de opstelling van het plan voor de Minahasa was dat de naoorlogse situatie de ontwerpers een uitstekende gelegenheid bood om de ontwikkeling van grote en kleinere plaatsen in onderling verband aan te pakken en bijvoorbeeld het zich 'duidelijk demonstreerende euvel van de lintbebouwing' een halt toe te roepen.[439] De oorlog creëerde behalve schade dus ook mogelijkheden; hij stelde ontwerpers in staat om de gevolgen van ondoordachte ontwikkelingen zonder

al te veel rompslomp in één keer te corrigeren.

Het PB was zich ervan bewust dat aan de wederopbouwplannen die ze opstelde grote beperkingen kleefden omdat ze gebaseerd waren op onvoldoende demografische en economische gegevens en, vanwege de instabiele politieke situatie, op een uiterst onzekere toekomstverwachting. Het PB benadrukte dan ook dat de plannen een provisorisch karakter hadden. Grondige herziening van de plannen was onvermijdelijk 'zoodra men wel over de thans ontbrekende gegevens beschikt en zoodra de economische toestand zoodanig heeft hersteld, dat men zonder zich belachelijk te maken van het aannemen van bepaalde toekomstverwachtingen zal kunnen spreken'.[440]

Behalve met de wederopbouw hield Thijsse zich ook bezig met de organisatie van het stedenbouwkundige en planologische werk op langere termijn. De ideeën die hij daarover tijdens zijn internering in een werkkamp hadden ontwikkeld en die hij bevestigd zag door ontwikkelingen in Europa en de vs, zette hij eind 1946 op papier.[441] Het waren voorstellen voor de organisatie van het planologisch en stedenbouwkundig werk zodra Indonesië een federatieve staat zou zijn en het aantal deskundigen weer op peil was. Grote steden, steden met meer dan 50.000 inwoners en een bevolkingstoename van drie procent of meer, moesten zijns inziens beschikken over een stedenbouwkundige dienst, al dan niet als onderdeel van de Dienst Gemeentewerken. Voor het opstellen van regionale- en stedenbouwkundige plannen voor kleinere gemeenten konden regionale planologische diensten ingesteld worden. Een overkoepelende wetenschappelijke instelling, de Centrale Federatieve Planologische Dienst, zou zorg dragen voor de coördinatie van diverse belangen en, eventueel in combinatie met een instelling voor hoger planologisch onderwijs, onderzoek verrichten en adviezen en richtlijnen vervaardigen voor de regionale diensten. Het PB zou in een dergelijke constellatie voortbestaan als afdeling van het ministerie van Verkeer en Waterstaat maar verantwoording verschuldigd zijn aan de centrale dienst.

Thijsse's ideeën werden niet gerealiseerd. Zowel omdat het voor een dergelijke structuur noodzakelijke contingent deskundigen niet voorhanden was, als omdat de politieke verhoudingen na 1949 drastisch wijzigden. Dat er wel een aanzet tot de door Thijsse voorgestelde organisatiestructuur werd gemaakt, suggereert de omvorming van het PB tot Centraal Planologisch Bureau, al in 1947. Het was echter een verandering die in de praktijk weinig meer bleek dan een naamsverandering. Van een samenwerking tussen het (C)PB en regionale diensten, die Thijsse zich bij de oprichting van het PB had voorgesteld, was tot 1950 geen sprake.

Studiereis naar Europa

Aangezien in de archipel nauwelijks informatie over planologie en ruimtelijke ordening aanwezig was, gingen Thijsse en Soesilo amper vier maanden na de oprichting van het PB op studiereis naar Europa.[442] Het doel van de reis was inzicht te krijgen in de manier waarop elders planologie en ruimtelijke ordening georganiseerd en gedoceerd werden.

In Nederland spraken Thijsse en Soesilo met talrijke vooraanstaande Nederlandse deskundigen, waaronder ir L.H.J. Angenot, dr ir F. Bakker Schut, Van Eesteren, Granpré Molière, Kloos en ir Th.K. van Lohuizen. In Engeland vergaarden ze tijdens het internationale congres van de *International Federation for Housing and Town Planning* in 1946 in Hastings belangwekkende informatie over uiteenlopende internationale projecten.[443] Het congres stelde Thijsse en Soesilo in de gelegenheid om, behalve met collega's uit Europa, ook met collega's uit India, Zuid-Afrika, Algerije en Marokko van gedachten te wisselen over specifieke kenmerken van het stedenbouwkundige- en planologische werk in een tropische, koloniale en post-koloniale context.[444]

De ervaring opgedaan in Europa was inspirerend, maar maakte ook duidelijk dat een planologische werkwijze niet zonder meer in de archipel kon worden toegepast. Niet zozeer omdat de ontwerpopgave anders was dan in Europa of de vs, maar omdat in de archipel de deskundigen (sociaal-geografen, economen, sociologen, juristen, civiel ingenieurs, architecten) ontbraken die nodig waren voor de multidisciplinaire teams die een planologische werkwijze vereiste. Een probleem dat Thijsse er evenwel niet van weerhield in de archipel zo veel mogelijk te werken volgens de beginselen van de planologie.

Vaststelling van de Stadsvormingsordonnantie

Een aspect dat het PB in verband met de wederopbouw op korte termijn diende te regelen, was de vaststelling van een juridische onderlegger voor de wederopbouwplannen. Om dit zo snel mogelijk te realiseren, greep het PB terug naar het vooroorlogse concept voor de Stadsvormingsordonnantie en de daarbij behorende toelichting. Mits aangepast aan de heersende gezagsverhoudingen, organisatiestructuren en ontwerpopgaven vormden beiden immers een uitstekende juridische basis voor de naoorlogse stedenbouwkundige ontwerppraktijk.

Samen met vertegenwoordigers van de departementen van Verkeer en Waterstaat, Binnenlandse Zaken voor Oost Indonesië en Justitie boog het PB zich over de punten die in de vooroorlogse concepttekst voor de ordonnantie en de toelichting aangepast moesten worden.[445] De eerste verandering die nodig was betrof het soort ontwerpopgaven waarop de Stadsvormingsordonnantie van toepassing was. Anders dan in 1938 was een Stadsvormingsordonnantie in 1948 niet langer uitsluitend bedoeld 'ter verzekering van een weloverwogen stadsvorming' maar tevens om 'een snelle en doeltreffende wederopbouw van door krijgsgeweld getroffen gebieden' te realiseren.[446] Het gevolg van deze wijziging was dat de reikwijdte van de ordonnantie aanzienlijk toenam; ze kon behalve op Java ook in de Buitengewesten van toepassing worden verklaard. De tweede verandering had betrekking op de beoordeling en vaststelling van plannen. Aanpassing daarvan was nodig omdat de bestuurlijke structuur in de archipel veranderingen had ondergaan als gevolg van de eerder dat jaar geïnstalleerde voorlopige federale regering en het wegvallen van enkele functies, waaronder die van adviseur voor de decentralisatie.[447] Het was daarom nodig opnieuw vast te leggen welke functionaris welke verantwoordelijkheden zou dragen. Evenals de ordonnantie werd ook de toelichting daarop herzien.

Van reproductie van de complete toelichting op de Stadsvormingsordonnantie werd uit gebrek aan tijd en materiaal afgezien.[448] Herdrukt werden alleen die punten waarin de naoorlogse omstandigheden afweken van de vooroorlogse. Terwijl de vooroorlogse toelichting op de Stadsvormingsordonnantie ruim 200 pagina's besloeg, bestond de naoorlogse toelichting daarom uit slechts zes pagina's.

Naast herziening van de Stadsvormingsordonnantie en haar toelichting resulteerde het overleg tussen de departementen ook in de opstelling van een verordening die nodig was voor de implementatie van de Stadsvormingsordonnantie.[449] In de aldus opgestelde Stadsvormingsverordening werd vastgelegd welke functies, gebouwtypen en wegen in een stedenbouwkundig plan dienden te worden aangegeven en aan welke minimale eisen die onderdelen dienden te voldoen. Daarnaast bepaalde de verordening ook hoe stedenbouwkundige ontwerptekeningen gemaakt dienden te worden, welke legenda's en zelfs welke kwaliteit waterverf ontwerpers voor hun ontwerpen dienden te gebruiken.

Nadat deze veranderingen door het gouvernement in Batavia waren goedgekeurd, werd medio 1948, dus tien jaar nadat ze was gepresenteerd, de Stadsvormingsordonnantie vastgesteld.[450] De bijbehorende Stadsvormingsverordening werd een jaar later, in 1949, vastgesteld.[451] De eerste stad waarvoor de Stadsvormingsordonnantie van kracht werd was Bandjermasin op Borneo.[452] Enkele maanden later volgden op Java Batavia, Bekassi, Malang, Pekelongan, Salatiga, Semarang en Soerabaja, Tangerang, Tegal, Tjilatjap en gebieden rond het nabij Batavia gelegen Kebajoran en Pasar Minggoe.[453] Op Sumatra werd ze van toepassing voor Padang.

De vaststelling van de Stadsvormingsordonnantie vormde het einde van een eerdere en het begin van een nieuwe ontwikkeling: enerzijds creëerde het eindelijk het juridisch kader voor een systematisch onderbouwde stedenbouwkundige ontwerppraktijk in de archipel waarvoor bestuurders en stedenbouwkundig ontwerpers zich sinds 1905 hadden beijverd, anderzijds vormde het het uitgangspunt voor een regeling van een nieuwe discipline, de ruimtelijke ordening.

Ruimtelijke ordening

Amper drie maanden nadat de Stadsvormingsordonnantie was vastgesteld, benoemde de regering in de tweede helft van 1948 een commissie die tot taak had een ontwerpwet op te stellen voor de ruimtelijke ordening van niet-stedelijke gebieden. Doel van de ruimtelijke ordening was, volgens de commissie, het coördineren en toekennen van bestemmingen aan grond op basis van te verwachten van economische

en demografische ontwikkelingen.[454] Teneinde te komen tot een zo evenwichtig mogelijke afstemming van de verscheidene belangen en invloedssferen in de archipel, zaten naast Thijsse, die de commissie voorzat, en de PB-medewerkers Soesilo en ir J.H. Schijfsma vertegenwoordigers van diverse departementen in de commissie.[455] Meer nog dan voor stedenbouw was het voor ruimtelijke ordening immers van cruciaal belang dat de verschillende departementale invloedssferen en taakgebieden goed op elkaar werden afgestemd.

Ofschoon de ontwikkeling van steden evident verschilde van die van rurale gebieden benadrukte Thijsse dat stedenbouw en ruimtelijke ordening op hoofdlijnen vergelijkbaar waren. Beiden hielden zich immers bezig met het afwegen van belangensferen.[456] Dat die belangen in steden anders waren dan in landelijk gebied deed aan dat principe niets af. Het vereiste alleen hier en daar een enigszins andere aanpak, bijvoorbeeld vanwege de diverse departementale invloedssferen en taakgebieden waardoor samenwerking tussen departementen noodzakelijk was.

Medio 1951 overhandigde de commissie het concept op de Wet ruimtelijke ordening met bijbehorende inleiding en toelichting aan de minister van het departement *Pekerdjaan Umum dan Tenaga* (Openbare Werken en Energie).[457] Om de ongecontroleerde groei (*sprawl*) van steden en de daarmee gepaard gaande negatieve bijverschijnselen als lintbebouwing en ontbossing te voorkomen benadrukte de commissie in haar inleiding op de conceptwet dat ruimtelijke ordening allereerst de grenzen en de verhoudingen tussen stad en land diende vast te stellen.[458] Met name vanwege de invloed van de industrie op ruimtelijke, economische en sociale ontwikkelingen refereerde de commissie aan Europa en de Verenigde Staten ter illustratie van het feit 'dat men door een tijdige ordening in de bestemming van gronden belangrijke economische en andere voordelen kan behalen en grote verliezen in de toekomst kan voorkomen'.[459] Andere redenen die voor invoering van ruimtelijke ordening pleitten, waren pragmatisch en esthetisch van aard. De pragmatische reden was dat, anders dan in Europa waar alle grond in gebruik was waardoor een grootschalige reorganisatie van de bestemming van gronden een uiterst moeizame operatie zou zijn, een vergelijkbare operatie relatief eenvoudig zou zijn vanwege het in Indonesië extensieve grondgebruik. Naarmate langer gewacht werd met de invoering van ruimtelijke ordening zou echter ook in Indonesië het grondgebruik intensiveren waardoor ook in de archipel het realiseren van herzieningen gecompliceerd zou worden. Het esthetische argument had betrekking op de inrichting van het landschap; die kon alleen harmonisch worden als de factoren die daarop van invloed waren onderling rationeel werden afgestemd.

Teneinde de grens tussen stad en land te kunnen vaststellen was het noodzakelijk dat zowel ruimtelijke als economische en demografische ontwikkelingen in banen geleid werden aan de hand van een nationaal plan, regionale- of streekplannen en facetplannen. Waren deze plannen goedgekeurd, dan kon worden overgegaan tot detaillering. Gedetailleerde plannen dienden, in overeenstemming met de Stadsvormingsordonnantie, te worden ingedeeld in diverse zones: bebouwing, landbouw, industrie, verkeer, leidingen, en dergelijke. Over de technische en esthetische eisen waaraan deze zones dienden te voldoen, dienden eveneens bepalingen te worden opgesteld. Om een optimale afstemming van de factoren en belangen, die op de ruimtelijke ordening van invloed waren, te realiseren en tegelijkertijd regionale diensten te kunnen ondersteunen moest volgens de commissie op de ruimtelijke ordening een centraal planningsbureau ingesteld worden. Daarnaast zou het PB, dat sinds 1950 de Indonesische naam *Jawatan Tata Ruang Negara* (Dienst voor Nationale Ruimtelijke Ordening) droeg, zich voornamelijk richten op het doen van onderzoek.

Van goedkeuring van de concepttekst voor de Wet op de ruimtelijke ordening is het niet gekomen. Thijsse, die Indonesië in 1953 verliet maar de ontwikkelingen aldaar bleef volgen, vermoedde dat daarvoor twee redenen waren. De eerste reden was dat het vertalen van de Nederlandse tekst naar het Indonesisch voor de nodige problemen zorgde. De tweede reden was dat bestuurders zich realiseerden dat, zodra de wet eenmaal was vastgesteld 'the execution of this law will be very difficult owing to lack of competent personnel'.[460] Een situatie die tot de tamelijk absurde omstandigheid leidde dat het ontbreken van een wet op de ruimtelijke ordening aanzienlijk minder problematisch was dan het voorhanden zijn van een dergelijke wet. Het gevolg van het uitblijven van vaststelling van de Wet op de ruimtelijke ordening wat dat de Stadsvormingsordonnantie behalve voor stedenbouw ook voor de ruimtelijke ordening vigeerde als juridisch en methodologisch kader.[461] Een situatie waaraan pas een eind kwam toen in 1992 de *Undang-undang Penataan Ruang* werd vastgesteld. De wet waarmee de Republiek Indonesië alsnog de beschikking kreeg over een wet op de ruimtelijke ordening.[462]

Afb. 7.10-7.22

Vormleer van de stedebouw

Aangezien de weinige architecten die in het naoorlogse Indië werkzaam waren nauwelijks 'town planning minded' waren, besteedde Thijsse behalve aan de stedenbouwkundige ontwerppraktijk ook aandacht aan het stedenbouwkundig onderwijs.[463] Hij continueerde de colleges planologie die Karsten in het academisch jaar 1941-1942 aan de TH in Bandoeng had gedoceerd en concentreerde zich daarbij vooral op planologische en esthetische aspecten. Gesterkt door de besprekingen tijdens zijn studiereis in Europa realiseerde Thijsse zich echter ook dat een grondige herziening van het curriculum nodig was, om de studenten aan de ITH op te leiden tot volwaardige stedenbouwkundig ontwerpers die in staat waren om zowel organisatorisch, methodologisch als vormtechnisch leiding te geven aan planologisch en stedenbouwkundig werk.[464] Een eerste vereiste daartoe was dat het planologisch onderwijs aan de ITH in Bandoeng werd uitgebreid. Behalve een uitbreiding van het wekelijkse aantal college-uren over planologie – op dat moment waren dat er drie – betekende dat ook dat een extra studiejaar moest worden ingericht. Een extra jaar waarin studenten, al dan niet in combinatie met een werkopleiding bij het PB, onderwezen werden in het doen van onderzoek, in de planologie, de ruimtelijke ordening en de vormgeving van de stedenbouw. Een andere verandering die Thijsse beoogde, was dat behalve ingenieurs en technici ook Indologen, houtvesters, landbouwkundigen en juristen in de beginselen van de planologie werden onderwezen.

Een belangrijk aspect van de ruimtelijk ordenende discipline was volgens Thijsse de vormgeving. Een van zijn collega's, ir Thomas C. Nix was eenzelfde mening toegedaan. Nix, die zich na de oorlog in Nederland vestigde, was in het vooroorlogse Nederlands-Indië een van de weinige Europees-Indonesische architecten. Na een studie architectuur aan de TH in Delft had hij vanaf 1930 in Batavia bij het bureau van Fermont en Ed. Cuypers gewerkt. Gedurende de oorlog en zijn eerste jaren in Nederland werkte Nix aan een proefschrift getiteld *Bijdrage tot de vormleer van de stedebouw in het bijzonder voor Indonesië*.[465] Nix hoopte dat zijn onderzoek zou bijdragen aan een vakkundiger behandeling van de stedenbouwkundige vormleer.[466] Een aspect waaraan naar zijn mening het nodige ontbrak omdat, anders dan in Nederland, waar stedenbouw was ontstaan vanuit aandacht voor de tekortkomingen van de woningvoorraad en dus overwegend bouwkundig van aard was, stedenbouw in de archipel overwegend planologisch van aard was.

Alvorens uiteen te zetten hoe de diverse aspecten van een stedenbouwkundig plan vormgegeven konden worden, definieerde Nix de essentie van een 'stad', en met name de stad in Indonesië, middels een vergelijking van overeenkomsten en verschillen tussen steden in Indonesië en daarbuiten. Nix achtte een internationale oriëntatie essentieel omdat alleen door in te zien 'hoe bij andere volkeren en in andere gebieden dezelfde vraagstukken en moeilijkheden telkenmale op andere wijze tot een oplossing kunnen komen, [...] het niet anders [kan], of onze blik wordt daardoor verruimd, de logica gescherpt, de intuïtie zekerder in het aangrijpen der problemen'.[467] Nix' analyse van de verschillen tussen steden in het algemeen en de Indonesische stad in het bijzonder, beperkte zich tot enkele tamelijk voor de hand liggende aspecten: het tropische klimaat, de kampongs en het ontbreken van hoogbouw voor volkshuisvesting en de constatering dat Indonesische steden met een gemeentelijke status veelal aanzienlijk meer verstedelijkt waren dan steden die geen gemeente waren.

Wat wel interessant was aan Nix' onderzoek was zijn systematische uiteenzetting over de manier waarop een globaal- en een detailplan, details en elementen in een detailplan en de bouwkring functioneel en esthetisch vormgegeven konden worden. Met name de vele tekeningen van profielen en plattegronden van woningen, percelen, wegen, pleinen en parken maakten Nix' publicatie tot een vooral voor de stedenbouwkundige ontwerppraktijk uitermate nuttig boekwerk.

De reacties op het proefschrift waren gemengd. Hoewel het praktisch nut van het boek niet werd

bestreden, hekelden veel critici, waaronder Kloos en Thijsse, wel het academisch niveau ervan.[468] De algemene kritiek, dat het proefschrift nauwelijks een visie van Nix bevatte maar vooral het gedachtegoed van Karsten verwoordde, vond Thijsse echter niet per se negatief. Karsten was voor de oorlog immers een toonaangevend stedenbouwkundig ontwerper en theoreticus geweest. 'Het vastleggen van de grondprincipes en meerdere, zeer waardevolle gegevens in verzamelde en zeer aantrekkelijk en lezenswaardige vorm' van Karstens opvattingen mocht dan van weinig oorspronkelijkheid getuigen, het leverde, zeker gezien de grote behoefte aan een speciaal op Indonesië gericht stedenbouwkundig leerboek, wel een uiterst nuttig naslagwerk op.[469]

Overeenkomstig de hoop van Nix en de verwachting van Thijsse werd *Vormleer van de stedenbouw* inderdaad enkele jaren als leer- en handboek gebruikt.[470] Aan de opleiding in Bandoeng verdween het vanaf het midden van de jaren vijftig echter naar de achtergrond ten faveure van andere boeken over geschiedenis, theorie en analyse van de stedenbouw. Een ontwikkeling die samenhing met ontwikkelingen in de internationale stedenbouwkundige ontwerppraktijk, waarbij ruimtelijke en economische aspecten prevaleerden boven esthetische, maar ook met het feit dat er geen Indonesische vertaling van beschikbaar was. Vanwege het verbod op gebruik van de Nederlandse taal in Indonesië, dat werd uitgevaardigd nadat de politieke relaties tussen Indonesië en Nederland in 1957 verbroken waren, leidde dat laatste er al snel toe dat de inhoud van Nix' boek na verloop van tijd voor veel studenten ontoegankelijk werd.

Plannen

De militaire en diplomatieke strijd waarin Nederland en de Republiek Indonesië na 1945 verzeild raakten, maakten de periode na de Japanse bezetting in de archipel precair, maar deed niet af aan het feit dat de wederopbouw ter hand werd genomen. De manier waarop dit gebeurde was in menig opzicht vergelijkbaar met de werkwijze in Nederland. Anders was wel dat in Nederland reeds twee dagen na de bevrijding een speciale Regeling voor de wederopbouw van kracht was terwijl in Nederlands-Indië de juridische basis voor de wederopbouw pas in 1948 geregeld werd. Het uitgangspunt van beide maatregelen was echter nagenoeg gelijk. Evenals de Indische Stadsvormingsordonnantie bepaalde ook de Nederlandse regeling dat iedere gemeente voorafgaand aan de daadwerkelijke wederopbouw moest beschikken over een wederopbouw- of herbouwplan. Mocht dat opportuun blijken, dan konden in de plannen ook stadsuitbreidingen of -verbeteringen van ongunstige situaties worden meegenomen. Getuige een opmerking van het Nederlandse Staatstoezicht op de Volksgezondheid, verdiende dat laatste zelfs aanbeveling: 'Het behoeft geen nader betoog, dat in de zwaar geteisterde dorpen [...] binnen de bebouwde kommen de weder op te bouwen gebouwen veelal niet op dezelfde wijze en dezelfde plaats als voorheen moeten worden gebouwd. Er doen zich tal van mogelijkheden voor om op stedebouwkundig en architectonisch gebied betere situaties te scheppen'.[471] In de archipel was dat niet anders. Uitgangspunt voor de wederopbouwplannen was de behartiging van de belangen van volkshuisvesting, infrastructuur en industrie. De wederopbouwplannen waren derhalve voornamelijk bestemmingsplannen die meer op sociaal-economische schema's dan stedenbouwkundige plannen leken. Aan ruimtelijke en vormtechnische componenten werd in de plannen in het geheel geen aandacht besteed.

Wat betreft opzet en intentie ontliepen de wederopbouw in Nederlands-Indië en Nederland elkaar dus nauwelijks. Wat wel anders was, was dat in Nederland in opdracht van het ministerie van Wederopbouw en Volkshuisvesting een nationaal wederopbouwplan en daaraan gerelateerde regionale plannen werden ontworpen. In Nederlands-Indië werd over de opstelling van dergelijke plannen wel gesproken, maar kon vanwege beperkte middelen en mankracht van het daadwerkelijk ontwerpen daarvan geen sprake zijn.

Een ander verschil tussen Nederland en Nederlands-Indië waren de beschikbare middelen en de omvang van de organisatie van de wederopbouw. In Nederland waren onder verantwoordelijkheid van het ministerie van Openbare Werken en Wederopbouw (vanaf 1947 Wederopbouw en Volkshuisvesting), een adviseur voor stedenbouw, een college van commissarissen, provinciale besturen, regionale streekbureaus en tenslotte afzonderlijke gemeenten en hun stedenbouwkundig ontwerpers bij de opstelling

en goedkeuring van wederopbouwplannen betrokken. De wederopbouwplannen in Nederlands-Indië daarentegen, werden onder auspiciën van het Departement van Waterstaat en Wederopbouw ontworpen door het PB en hoefden ter goedkeuring uitsluitend te worden voorgelegd aan een gemeenteraad, de resident en het Departement van Waterstaat en Wederopbouw. Ook anders dan in Nederland was dat ontwerpers van het PB genoodzaakt waren te werken op basis van vooroorlogse en veelal incomplete gegevens en dat ze zelf vrijwel alle benodigde werkzaamheden (onderzoek, ontwerp, tekenen) verrichtten. Hoewel de productie van wederopbouwplannen in Nederlands-Indië gezien de omstandigheden niet onaanzienlijk was – vijf en mogelijk acht plannen voor de Grote Oost, een herziening van een stadsplan, twee regionale plannen en een ontwerp voor een volledig nieuwe stad – was ze aanzienlijk geringer dan in Nederland. Of en in welke mate Indische wederopbouwplannen overeenkwamen of afweken van Nederlandse wederopbouwplannen is moeilijk te beoordelen aangezien slechts van Balikpapan en Samarinda toelichtingen op de wederopbouwplannen beschikbaar zijn. Het enige dat wel met zekerheid kan worden geconstateerd, is dat zowel in Nederland als in Nederlands-Indië doel en vormgeving van de plannen overeenkwamen: het waren plannen op hoofdlijnen waarin het hoofdverkeersnet en de bestemming van grond bepaald was.

De beperkingen in Nederlands-Indië en het geringe aantal wederopbouwplannen zijn overigens geenszins een indicatie voor stagnatie of achterlijkheid. In naam, beleid en werkwijze getuigde het PB eerder van het tegendeel. Met name de directeur van het bureau, Thijsse, huldigde uitermate progressieve standpunten ten aanzien van stedenbouw, planologie en ruimtelijke ordening. Het was in hoge mate dankzij zijn inspanningen dat in de archipel in 1951 een ontwerp voor een Wet op de ruimtelijke ordening gereed was. Hiermee liepen de ontwikkelingen in de archipel ver vooruit op die in Nederland, waar een overeenkomstige wet pas in 1962 van kracht werd. Dat de ontwikkeling in de archipel niet achterliepen bij die in Nederland, Europa of de Verenigde Staten van Amerika, bewijst het feit dat Thijsse na zijn terugkeer naar Nederland, in 1953, diverse prestigieuse adviseurschappen bekleedde, onder andere voor de Rijksdienst van het Nationale Plan, de Physical Planning Service in Den Haag, de Verenigde Naties en de *Economic Commission for Asia and the Far East*. Daarnaast was hij van 1958 tot 1966 hoogleraar planning aan het *Institute of Social Studies* in Den Haag. Dat de wortels voor zijn succesvolle internationale carrière als planoloog in Nederlands-Indië lagen, was de ultieme bevestiging van het feit dat stedenbouw in de archipel zich in de loop van 45 jaar tot een moderne, veelzijdige en internationaal georiënteerde discipline had ontwikkeld en *professionals* had voortgebracht die zich op internationaal niveau uitstekend met hun collega's van elders konden meten.

Afb. 7.23-7.34 Kebajoran Baru: een satellietstad (1948)

In de politiek onstabiele periode tussen 1945 en 1950 ontwierpen Nederlandse en Indonesische stedenbouwkundig ontwerpers van het PB een opmerkelijk stedenbouwkundig plan: Kebajoran Baru (Nieuw Kebajoran), een satellietstad ten zuiden van Batavia. Aanleiding voor de bouw van deze stad was de woningnood waarmee Batavia sinds het einde van de oorlog kampte. In 1948 waren er slechts 74.000 woningen beschikbaar voor een geschat inwonertal van 1.050.000.[472] Om de vraag naar woningen op korte termijn te lenigen, stemde de overheid medio 1948 in met het voorstel om rond het bestaande dorp Kebajoran een satellietstad te stichten.

De beslissing om de nieuwe stad in de omgeving van Kebajoran te situeren was ingegeven door de overweging dat het leger de veiligheid van een nieuwe vestiging op grotere afstand van Batavia niet kon garanderen. Daardoor viel de oorspronkelijke beoogde locatie in de omgeving van Depok af.[473] Kebajoran, dat slechts een kleine vijf kilometer van de zuidgrens van Batavia gelegen was, bood behalve veiligheid nog enkele voordelen: het gebied rond het plaatsje Kebajoran was dunbevolkt, er was al een treinverbinding met Batavia en de bodem was uitermate geschikt voor bebouwing. Bovendien had het gebied dankzij de hoogteverschillen van het terrein en de begrenzing door twee kleine rivieren bijzondere esthetische kwaliteiten.[474]

De voorbereidingen voor de bouw van Kebajoran Baru werden voortvarend ter hand genomen. Nadat alle benodigde gronden waren onteigend, presenteerde Soesilo in februari 1949 het ontwerp voor de 730 hectare grote, nieuwe stad. Hij had het plan ingedeeld in een stedelijk, een landelijk en een

gemengd stedelijk en landelijk deel.[475] In het verlengde van de verbindingsweg met Batavia liep van noord naar zuid een as door Kebajoran Baru. In het noorden waren aan deze as bestuurlijke en culturele functies gesitueerd, in het zuiden commerciële functies. Anders dan in vooroorlogse plannen waren de woonwijken in Kebajoran Baru niet ingedeeld op basis van etnische maar op basis van sociaal-economische verschillen: in het noorden woonden mensen met het hoogste inkomen, in het westen die met een modaal inkomen en in het oosten en zuiden die met een laag inkomen.

De bebouwing was ingedeeld in elf categorieën en per wijk in zones gegroepeerd. Voor het stedelijke deel waren zes gebouwtypen voor de zes zones ontworpen: grote gebouwen, vrijstaande bungalows, vrijstaande kleine woningen, kleine woningen in blokken, Europese en Indonesische winkels. In het stedelijke annex landelijke deel waren alleen bijzondere gebouwen en percelen met meerdere woningen, het zogenaamde parktype, gedacht. In het landelijke gebied waren uitsluitend kleine landelijke woningen en gebouwen met een agrarische functie toegestaan. Industrie was alleen bij uitzondering en uitsluitend in de gemende- en landelijke zone gepland. Tijdelijke gebouwen mochten overal gebouwd worden. De verhouding tussen bebouwde en onbebouwde grond was vrijwel gelijk.[476] De verschillende zones die door deze opzet elk een heel eigen karakter kregen, werden van elkaar gescheiden middels wegen en groenstroken. Het gebied tussen Batavia en Kebajoran Baru werd aangelegd als groengebied, sportvelden en andere recreatiemogelijkheden.[477]

De eerste steen voor Kebajoran Baru werd op 18 maart 1949 gelegd, een maand nadat het ontwerp was gepresenteerd. [478] De planning was dat aan het einde van 1949 voor 10.000 bewoners 2.700 woningen opgeleverd zouden worden. Een doelstelling die al snel onrealistisch bleek toen zich tijdens de uitvoering een aantal onvoorziene problemen voordeden. Zo bleek bijvoorbeeld dat de mensen uit de lagere inkomensgroep aanzienlijk minder belangstelling hadden om zich in nieuwe stad te vestigen dan was verondersteld. Mensen uit de middelhoge inkomensgroep daarentegen bleken juist veel belangstelling te hebben voor een woning in Kebajoran Baru – naar Soesilo veronderstelde omdat de relatief kleine maar moderne woningen in Kebajoran Baru beter aansloten bij de leefstijl van mensen uit de middenklasse dan de weliswaar ruimere maar ook gedateerde vooroorlogse woningen in Batavia.[479] Een tweede probleem bij de uitvoering van Kebajoran Baru was dat het oorspronkelijke ontwerp enkele keren ingrijpend moest worden herzien omdat het summiere kaart- en beeldmateriaal waarop Soesilo zijn ontwerp had gebaseerd op essentiële punten bleek af te wijken van de daadwerkelijke situatie. Veranderingen waarvoor opmerkelijk genoeg Soesilo noch een van zijn collega's werd geconsulteerd waardoor, naar de mening van een van die collega's, de oorspronkelijk structuur van het plan 'in hoge mate geweld' werd aangedaan.[480]

Het gevolg van deze problemen was dat de bouw en exploitatie van Kebajoran Baru aanzienlijk achterbleef bij de prognose.[481] In plaats van de geplande 2.700 die ultimo 1949 gereed zouden zijn, werden in de eerste twee jaar slechts 3.643 huurwoningen gebouwd, en werden 251 onbebouwde en 118 bebouwde percelen verkocht. Toen Kebajoran Baru in 1954 uiteindelijk voltooid was, woonden er 45.627 mensen in 4.720 woningen.[482] Daarnaast waren er 142 winkels en publieke gebouwen gebouwd, drie markten, 14 scholen, een moskee, een kerk, en 1 bioscoop. Getallen die weliswaar aanzienlijk lager waren dan de oorspronkelijke cijfers, maar nauwelijks afbreuk deden aan het succes van dit prestigieuze project.[483]

Wat het project zelfs al voor de oplevering schaadde, was de bebouwing van de brede groene zone tussen Kebajoran Baru en Djakarta (voorheen Batavia), waardoor Kebajoran Baru al snel het karakter van een satelliet-stad verloor. Reeds in 1953 was de 4,5 kilometer lange verbindingsweg tussen Kebajoran Baru en Djakarta aan weerszijden bebouwd. Aanvankelijk weliswaar slechts met semi-permanente bouwsels, maar spoedig ook met meer structurele gebouwen.[484] Het sportcomplex, dat in 1962 vanwege de Asian Games even ten noorden van Kebajoran Baru werd gerealiseerd, luidde de definitieve teloorgang van Kebajoran Baru als satellietstad in.[485]

Over het karakter van Kebajoran Baru en meer in het bijzonder over de vraag hoe een moderne Indonesische stad vormgegeven diende te worden en welke overwegingen daarbij een rol dienden te spelen, ontspon zich in 1950 een korte polemiek tussen Soesilo en ir V.R. van Romondt, bouwkundig inspecteur bij de Oudheidkundige Dienst.[486] Van Romondts kritiek op het ontwerp voor Kebajoran Baru richtte zich voornamelijk op het feit dat de plattegrond volgens Van Romondt nauwelijks verwantschap

vertoonde met de structurele en maatschappelijke opbouw van traditionele Javaanse steden. Soesilo antwoordde Van Romondt dat een moderne Indonesische stad zijns inziens een synthese diende te zijn tussen Oost en West. Een synthese die, zo merkte hij op, alleen kon slagen 'wanneer wij ontvankelijk zijn voor frisse, nieuwe stromingen enerzijds, doch anderzijds de essentiële waarden die in de eigen cultuur aanwezig zijn in acht blijven nemen en naar waarde blijven schatten'.[487] Uitgaande van het feit dat vooral na 1941 behalve een staatkundige revolutie ook een culturele heroriëntatie had plaatsgehad, vond hij dat de toegenomen aandacht van de Indonesiër voor het internationale 'waarin de westerse cultuur en de westerse impulsen domineren', niet weggedrukt maar juist onderkend diende te worden 'willen wij ons geschikt maken voor een direct contact met de internationale wereld en daarbij niet achter blijven'.[488]

Afb. 7.35-7.53 Balikpapan en Samarinda: plannen voor wederopbouw (1949-1950)

Hoewel het PB ernaar streefde ontwerpen voor wederopbouwplannen zo snel mogelijk te voltooien, duurde het toch tot 1949 voordat de wederopbouwplannen voor Balikpapan en Samarinda gereed waren. Beide plannen waren ontworpen door het Planologisch Bureau Balikpapan, een regionale afdeling van het PB onder leiding van ir H. Lüning. Lüning had voor de oorlog enkele jaren als stedenbouwkundige in Palembang gewerkt. De ontwerpen die onder zijn leiding voor Balikpapan en Samarinda ontworpen werden, beoogden de vernielingen die het gevolg waren van oorlogsgeweld te herstellen, ongewenste bestaande toestanden te verbeteren en ruimte te creëren voor ontwikkelingen gedurende de eerste tien jaar.

Voorafgaand aan de opstelling van beide stadsplannen waren voor enkele wijken al detailplannen ontworpen. Plannen die het PB Balikpapan had ontworpen op verzoek van de sinds 1946 in Balikpapan gevestigde Wederopbouwdienst teneinde bevoegde instanties in staat te stellen om, in afwachting van een algeheel stadsplan, alvast op weloverwogen wijze te kunnen beginnen met de meest urgente wederopbouwwerkzaamheden. In Balikpapan was dat het herstel van de woonwijk Kampong Bogis, de Radiovallei en de Handelswijk. In Samarinda de herbouw van de wijken Kampung Bugis, Pinang Berbaris en de villawijk Kampung Djawa. Bij het ontwerpen van deze detailplannen was er nadrukkelijk rekening mee gehouden dat de detailplannen moesten aansluiten op de nog nader uit te werken stadsplannen. Deze ongebruikelijke manier van werken, waarbij het stadsplan later gereed was dan (enkele) detailplannen, was om twee redenen problematisch. De eerste reden was dat ontwerpers bij het ontwerpen van de detailplannen nauwelijks beschikten over statistische, topografische en geologische gegevens waardoor het moeilijk was om in de plannen rekening te houden met bestaande of te verwachten situaties. De tweede reden was dat, vanwege de voorrang die werd verleend aan het opstellen van de detailplannen, het ontwerpen van de stadsplannen naar het tweede plan verschoof.

Ondanks deze hindernissen echter, en het feit dat Lüning het PB Balikpapan vrijwel in zijn eentje draaiende hield, waren de ontwerpen voor Balikpapan en Samarinda respectievelijk eind 1949 en medio 1950 gereed. De plannen die Lüning voor Balikpapan en Samarinda ontwierp, beoogden veel meer dan uitsluitend het herstellen van oorlogsschade. Behalve dat ze voorzagen in de aanleg van woonwijken, wegen en allerhande sociale, culturele en economische voorzieningen, schiepen de stadsplannen vooral het ruimtelijke kader voor de ontwikkeling van de stad gedurende tenminste de komende tien jaar. Behalve de te verwachten ontwikkeling van de hele stad vormde ook haar ligging in en betekenis voor de omliggende regio een belangrijke uitgangspunt bij het ontwerp van beide plannen. Om zich een zo reëel mogelijk beeld te kunnen vormen van de verschillende aspecten die zowel op de ontwikkeling van de stad als op haar omgeving van invloed waren, had het PB Balikpapan uitgebreid vooronderzoek verricht. De resultaten van dit onderzoek over, onder andere, natuurlijke omstandigheden als bodemgesteldheid en het klimaat, verkeersverbindingen over land, over water en door de lucht, productie, arbeid en handel, demografie, gezondheid, landschap en beplanting, bestuur en cultuur, nutsvoorzieningen en openbare werken, boden Lüning de handvatten die hij nodig had om stadsplannen te ontwerpen die beantwoordden aan bestaande behoeften en die anticipeerden op toekomstig ruimtelijke ontwikkelingen.

Zowel in het stadsplan voor Balikpapan als in dat voor Samarinda onderscheidde het PB stedelijk en landelijk areaal. Het onderscheiden en respecteren van deze zones was van belang omdat het landelijk

areaal, de hoofdzakelijk bestemmingloze zone tussen de gemeentegrens en het stedelijk areaal, bescherming bood tegen ongewenste stadsuitbreidingen en daaraan verwante excessen als lintbebouwing.[489] In Balikpapan besloegen deze arealen respectievelijk ruim 1.700 en 3.600 hectare.[490] Samen met de ruim 300 hectare van het fabrieksterrein van de Bataafsche Petroleum Maatschappij (BPM), besloeg het totale grondgebied van de gemeente Balikpapan een kleine 5.700 hectare. Het oppervlak van Samarinda besloeg in totaal ruim 4.000 hectare.[491] Anders dan vooroorlogse stedenbouwkundige plannen, die vanwege het ontbreken van statistische gegevens over inwoneraantallen nimmer op cijfers over bevolkingsaantallen konden worden gebaseerd, was daarmee wel rekening gehouden bij het ontwerpen van de stadsplannen voor Balikpapan en Samarinda.[492] Daarvoor werd gebruik gemaakt van de als betrouwbaar beschouwde volkstelling van 1930 en de onnauwkeurige en door oorlogsomstandigheden bovendien enigszins vertekende bevolkingscijfers uit 1949. Op basis van deze gegevens ging het PB Balikpapan bij de opstelling van de stadsplannen voor Balikpapan en Samarinda er van uit dat in 1939 Balikpapan 69.300 mensen woonden (in 1930 waren dat er 29.843) en in Samarinda op de linker- en de rechteroever tezamen 36.500 mensen (in 1930 woonden op de linkeroever 11.086 mensen). Ofschoon de gegevens die het PB Balikpapan ter beschikking stonden onnauwkeurig waren, was duidelijk dat de bevolkingstoename waarvan sprake was, 131% in Balikpapan en 174% in Samarinda tussen 1930 en 1949, de nodige eisen aan stadsplan en woningproductie zou stellen. In drie van de vier wijken die in Samarinda aan nadere telling werden onderworpen, bleek bijvoorbeeld dat het door de stedenbouwkundig ontwerpers toelaatbaar geachte gemiddeld aantal bewoners verre werd overschreden.

Hoewel zowel Balikpapan als Samarinda gedurende de eerste decennia van de twintigste eeuw snel gegroeid waren als gevolg van de olie- en steenkoolwinning in de regio, waren beide steden in een aantal opzichten heel verschillend. Balikpapan was de enige stad aan de oostkust van Borneo die vanwege zijn diepe baai kon fungeren als haven voor grote zeeschepen. Dankzij deze haven en de aanwezigheid van de BPM, was Balikpapan vanaf 1907 uitgegroeid tot een oliestad van formaat in het economisch wereldverkeer. Samarinda, dat landinwaarts lag op de oevers van de Mahakam en de Karang Mumus rivier, dankte haar groei aan de winning van aardolie en steenkool in haar omgeving, de daaruit voorvloeiende functie als transitohaven voor in- en export, en haar functie als bestuurlijk centrum van Oost-Borneo. De in Samarinda gewonnen mineralen werden niet ter plaatse verwerkt maar getransporteerd naar Balikpapan om aldaar te worden verwerkt en geëxporteerd.

Behalve op de economie en welvaart had de winning van olie- en steenkool rond Balikpapan en Samarinda grote invloed op het sociale leven en de ruimtelijk ontwikkeling van beide steden. De grote percelen grond waarop de BPM in Balikpapan erfpachtrecht had, de woonwijken en voorzieningen die de BPM voor haar personeel bouwde en ook de infrastructuur, die nodig was voor de aan- en afvoer van de mineralen, drukten onmiskenbaar een stempel op de stad en haar inrichting. Bovendien was in Balikpapan vanaf 1925 een garnizoen gelegerd ter bescherming van de belangen van de BPM. De vooroorlogse ontwikkeling van Samarinda was vooral beïnvloed door de aanwezigheid van de directie van de Oost-Borneo Maatschappij (OBM) en enkele waardevolle grondrechten en opstallen die de OBM in de stad bezat. Aangezien de BPM-belangen buiten Samarinda lagen, was de invloed van de aanwezigheid van BPM in Samarinda nagenoeg verwaarloosbaar.

Zowel Balikpapan als Samarinda waren als gevolg van oorlogshandelingen op grote schaal verwoest. De verwoestingen boden behalve problemen die zo snel mogelijk verholpen moesten worden ook het voordeel dat ongunstige vooroorlogse situaties verbeterd konden worden. Aldus voorzag het ontwerp voor het stadsplan voor Balikpapan in de reconstructie van een groter BPM-fabrieksterrein, een uitbreiding van de vooroorlogse haven, het herstel van woonwijken en de verbetering van het tracé van wegen, wegprofielen, bebouwing, beplanting, et cetera. Het PB Balikpapan ontwierp slechts plannen voor die delen in de stad waar de BPM geen bemoeienis mee had: de Handelswijk, enkele langs de zuidkust en landinwaarts gelegen woonwijken en openbare voorzieningen. Voor haar eigen terreinen en wijken nam de BPM zelf de stedenbouwkundige uitwerking en realisatie ter hand. Lüning nam ook de toekomstige ontwikkeling van de regio rond Balikpapan in ogenschouw. Anticiperend op de aanleg van een BPM-pijpleiding van Balikpapan naar Bandjermasin en een verlenging van de Oost-Borneoweg naar Bandjermasin, beide via het aan de overzijde van de Baai van Balikpapan gelegen Penadjam, nam hij

daarom in het stadsplan voor Balikpapan een detailplan op voor Penadjam: ‘opdat een tevoren zo nauwkeurig mogelijk uitgestippelde ruimtelijke ordening van het onderhavige gebied zou zijn gegarandeerd’.[493]

Of Samarinda haar functie als bestuurlijk centrum van Oost-Borneo zou behouden, was eind jaren veertig onzeker vanwege de onzekere bestuurlijke situatie in de archipel. Wat wel vast stond, was dat de BPM afzag van verdere exploratie van de Mahakam-delta en dat de OBM haar administratie elders zou huisvesten. Ontwikkelingen waarmee in het stadsplan rekening werd gehouden maar die geen ingrijpende wijzingen tot gevolg hadden. Wel ingrijpend waren de herziening van de vooroorlogse wijkindeling en het vooroorlogse wegenplan, waar mogelijk de verplaatsing of samenvoeging van begraafplaatsen, en het besluit in grote getale woningen te bouwen ter bestrijding van de overbevolking in sommige wijken. Daarnaast zouden enkele particuliere bedrijven verplaatst worden omdat ze in wijken stonden die volkomen botsten met de aard van het bedrijf: ‘een stankverwekkende leerlooierij in een villabuurt, rommelige en hinderverwekkende opslag- en werkplaatsen temidden van villa- en kantorenbuurten, stankverwekkende bedrijven voor de bewerking van zoutevis in de onmiddellijke nabijheid van woonbuurten, ijs- en limonadefabrieken op plaatsen waar dringend behoefte bestaat aan uitbreiding van gronden voor tokobouw enz.’. [494]

Zowel aan het stadsplan van Balikpapan als aan het stadsplan van Samarinda lag de in het Westen gepropageerde wijkgedachte ten grondslag. Een principe waarbij wijken als sociale en culturele eenheid werden benaderd waardoor, zoals Lüning het verwoordde ‘de eenheid door de betrokken bewoners kan worden aangevoeld en overzien en dienstig kan worden gemaakt aan de algemeen maatschappelijke verheffing van het volk’.[495] Een andere overeenkomst was dat de plannen slechts plannen-in-hoofdzaken waren; in overleg met diverse betrokken instanties zouden ze op termijn nader uitgewerkt moeten worden.

Met name in Balikpapan werd het ontwerp voor het stadsplan in grote mate beïnvloed door plannen en eventuele ontwikkelingen van de BPM. De pijpleiding waardoor ruwe olie uit de omgeving van Samarinda naar de olieraffinaderijen en de haven in Balikpapan werd getransporteerd, doorkruiste voor de oorlog het zuiden van de stad in oostwestelijke richting.[496] De bouw van een nieuwe raffinaderij op het BPM-fabrieksterrein in het noorden van de stad vereiste een nieuw tracé van de pijpleiding en een herschikking van grondrechten en grondbestemmingen. Na teruggave door de BPM van erfpachtrecht op grond waarover de vooroorlogse pijpleiding liep, konden in het zuiden van de stad nieuwe woonwijken worden gepland.

Een andere kwestie die in Balikpapan speelde, was erosie als gevolg van ontbossing. Lüning schreef hierover: ‘De oorspronkelijke begroeiing, zoals die omstreeks de eeuwswisseling werd aangetroffen (oerwoud), is geheel verdwenen, hetgeen niet alleen een gevolg is geweest van de ontwikkeling van de stad, doch voor een groot deel werd veroorzaakt door ladangbouw, waarbij de oorspronkelijke bebossing werd vernield’.[497] Herbebossing strekte zijns inziens dan ook dringend tot aanbeveling. Niet alleen omdat bossen erosie en de als gevolg daarvan optredende overstromingen voorkwamen, maar ook omdat daardoor het landschap werd hersteld en recreatiemogelijkheden werden gecreëerd.

Een aspect dat zowel voor de ontwikkeling van Balikpapan als van Samarinda en de regio Oost-Borneo van belang was, was de voltooiing van de bijna gerealiseerde Oost-Borneoweg, dan wel de aanleg van een gedeeltelijk herzien tracé van deze weg. De Oost-Borneoweg, die ongeveer 500 kilometer lang was, verbond het 10 kilometer ten westen van Samarinda gelegen BPM-wingebied Loadjanan via Balikpapan met het aan de Javazee gelegen Bandjermasin. Met de realisatie van deze weg was al voor de oorlog begonnen. Het 127 kilometer lange gedeelte tussen Loadjanan en Balikpapan was in 1942 op 23 kilometer na voltooid.[498] Voltooiing van het resterende traject na de oorlog leverde planners echter de nodige hoofdbrekens op. De vooroorlogse, onvoltooide weg was, uitgaande van het feit dat objecten dertig kilometer landinwaarts niet vanuit zee konden worden aangevallen, aanzienlijk langer dan de bestaande verbindingsweg langs de kust. Het naoorlogse dilemma was of het niet verstandig was om het oorspronkelijek tracé van de Oost-Borneoweg met het tracé van deze weg te laten samenvallen. Aangezien tijdens de oorlog was gebleken dat objecten behalve vanaf zee ook vanuit de lucht konden worden aangevallen, en dus de veiligheidszone van dertig kilometer volkomen overbodig was geworden, waren

de veiligheidsoverwegingen die pleitten voor een landinwaars gelegen tracé immers niet langer valide. Bovendien zou een herzien tracé de afstand tussen Loadjanan en Balikpapan met 75 kilometer bekorten.[499]

Om bovenstaande voorstellen gestructureerd te kunnen realiseren en om te voorkomen dat, als voorheen, ongewenste toestanden zouden ontstaan, deed Lüning tenslotte nog een aanbeveling over de realisatie van de plannen. Zowel voor Balikpapan als voor Samarinda pleitte hij nadrukkelijk voor de oprichting van een lokaal Grondbedrijf en de opstelling van een lokale Bouwverordening. Samen met het stadsplan zouden aldus de condities geschapen worden die, zijns inziens, onontbeerlijk waren voor een 'weldoordachte ruimtelijke ordening' van beide steden.[500]

7.1 • Soerabaja: Japanse intocht (7-12-1942)

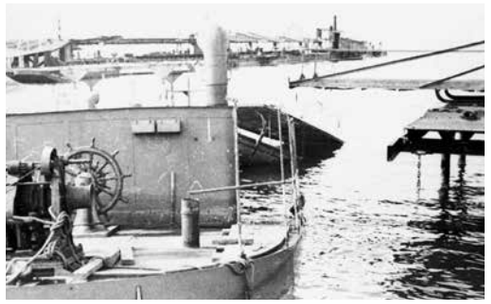
7.2 • Beschadigde olie-installaties • Links: Balikpapan (1942) • Rechts: Tarakan (1945)

7.3 • Ambon: gebombardeerd centrum (november 1945)

7.4 • Menado: gebombardeerd stadscentrum (ca 1945)

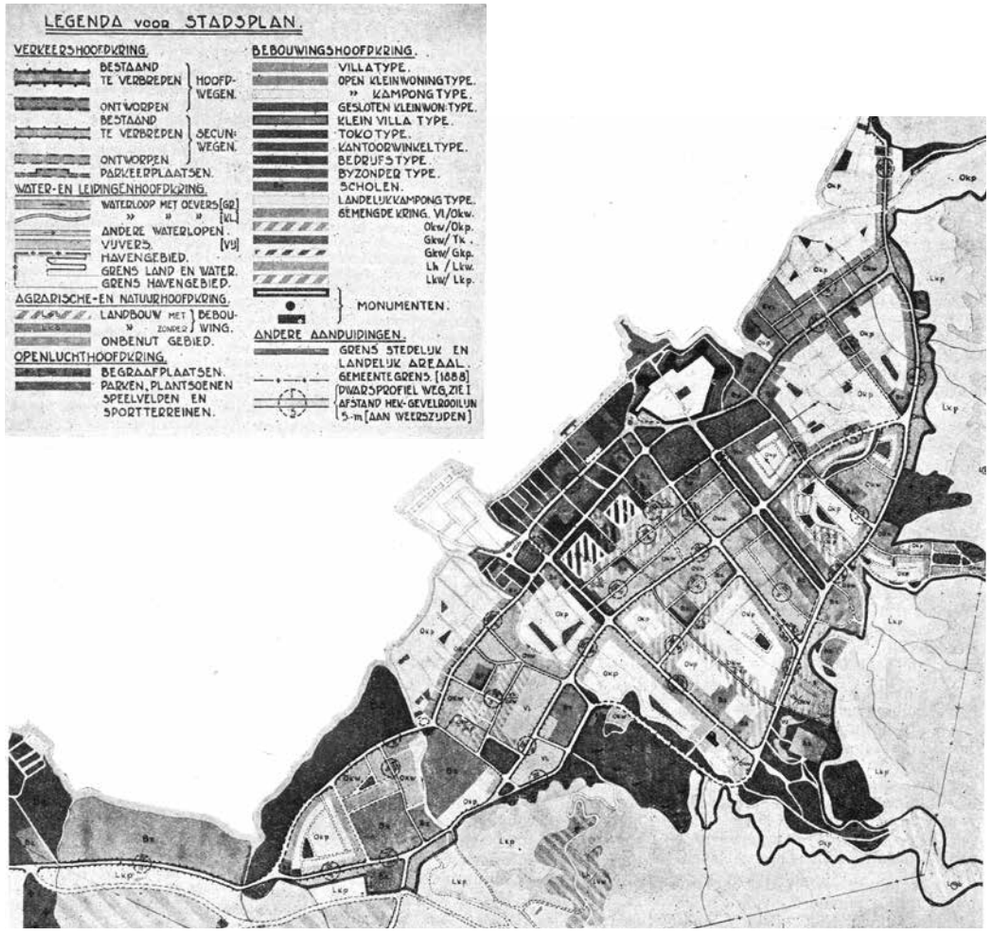
7.5 • Koepang: aanvoer hulpgoederen (na augustus 1945)

7.6 • Dessa Kaya-kaya bij Merauke na bombardement (1942)

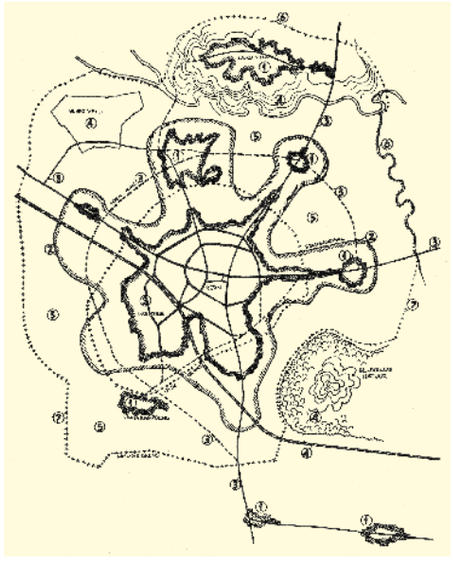


7.7 • Links: gebombardeerde haven Batavia (1942) • Rechts: gebombardeerde vliegveld Bandoeng (1942)

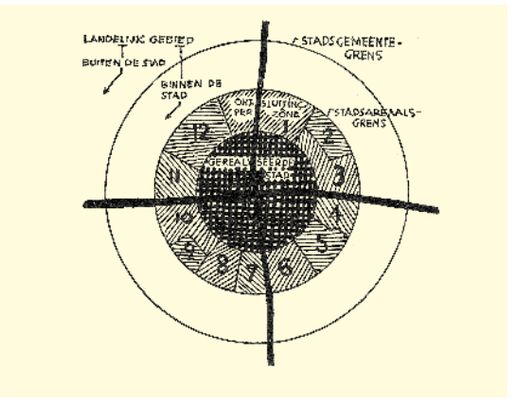
7.8 • Java: oorlogsschade aan woningen (s.a.)



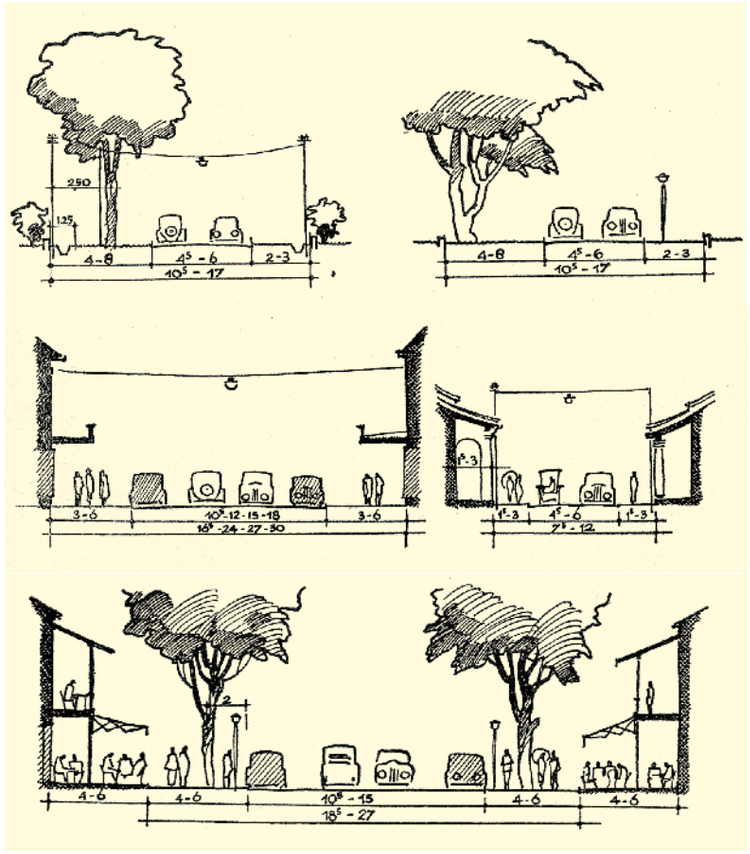
7.9 • Ambon: wederopbouwplan (1947) • Ontwerp: Planologisch Bureau, Batavia



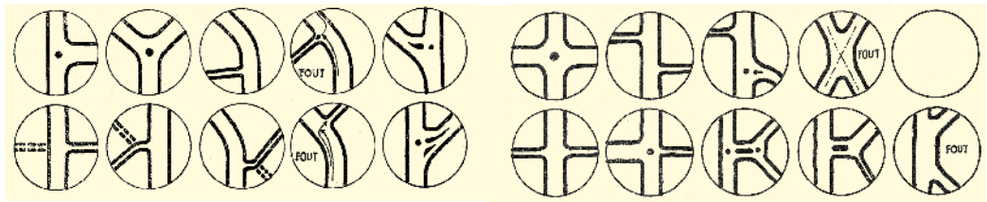
7.10 • Grens en grensuitbreiding van een groeiende stad



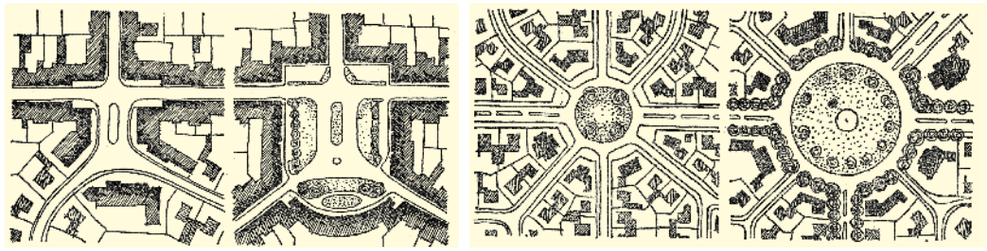
7.11 • Schematische weergave van beheersing van de toekomstige bouwgebieden door middel van ontsluitingszones



7.12 • Wegprofielen. Boven: eenzijdig beplante weg. Midden: smalle straat met tokostoepen (links) en met galerijen of overdekte stoepen (rechts). Beneden: café- en restaurantstraat met zitgalerijen en stoepen

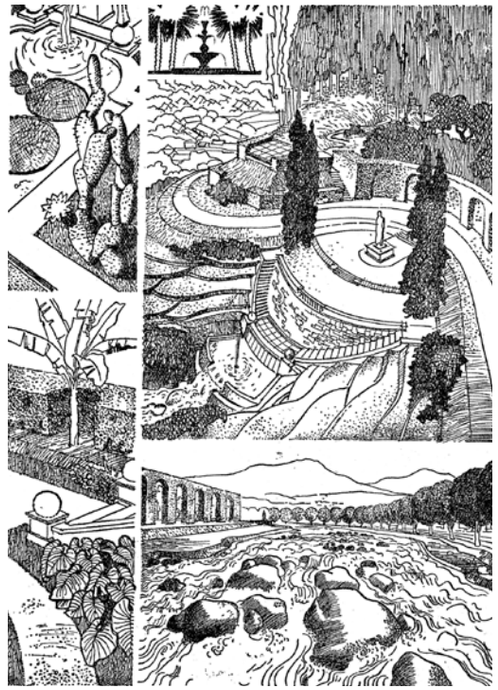


7.13 • Grondvormen voor drie- (links) en viersprongen (rechts)

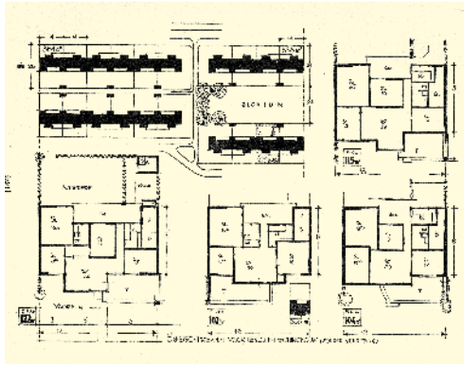


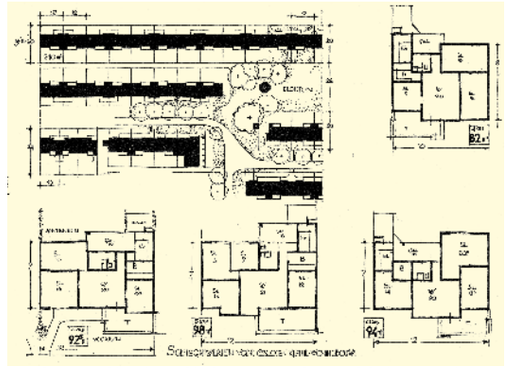
7.14 • Ontwikkeling van verkeersknooppunt tot verkeersplein: accentuering van het dynamisch gebruik van de grond

7.15 • Voorbeelden van klassieke parkaanleg in een tropische omgeving

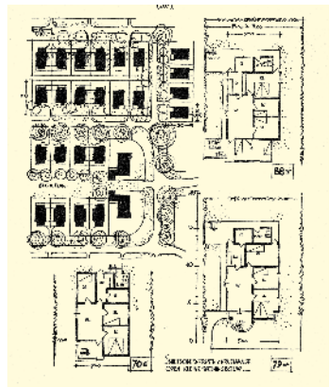


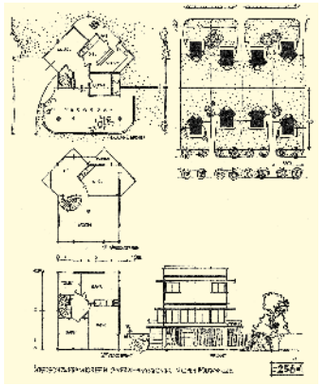
7.16 • Voorbeelden van klassieke parkaanleg met tropische motieven



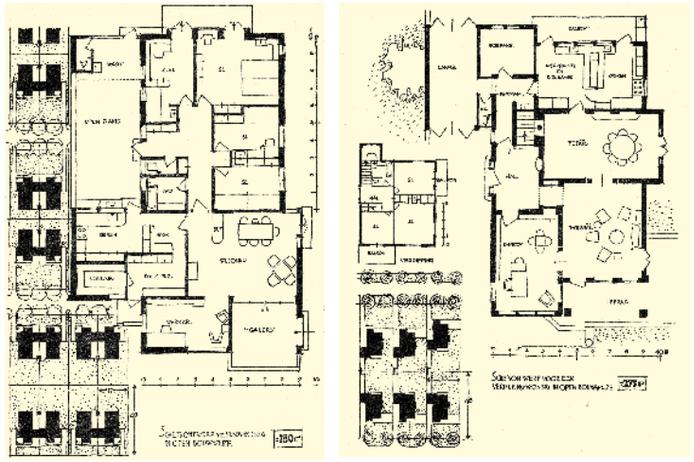


7.17 • Schetsontwerpen voor gesloten woningbouw zonder verdieping (links) en gesloten klein-woningbouw (rechts)

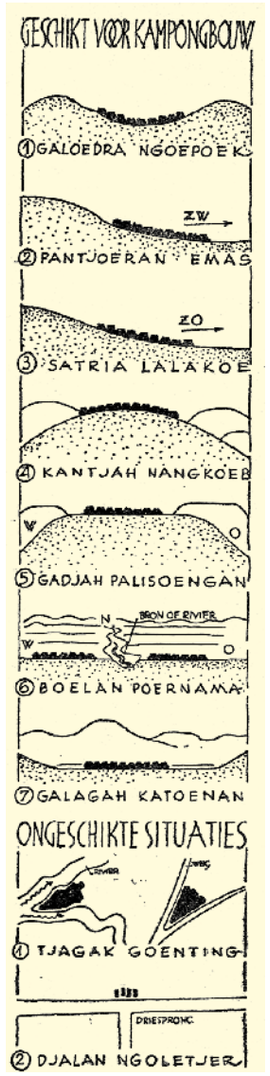




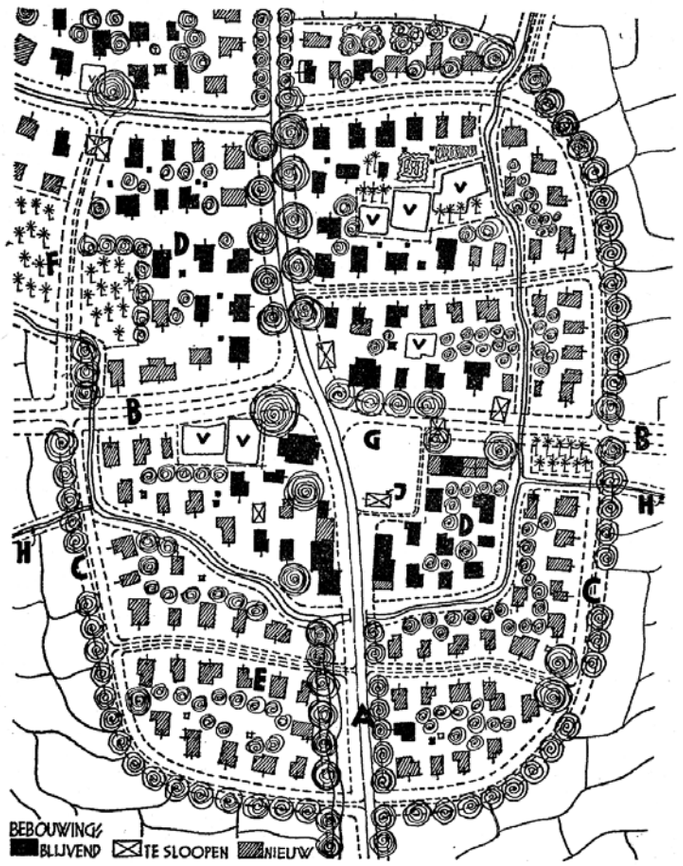
7.18 • Schetsontwerpen voor vrijstaande open klein-woningbouw (links) en 2-verdiepingsbouw in open bouwwijze (rechts)



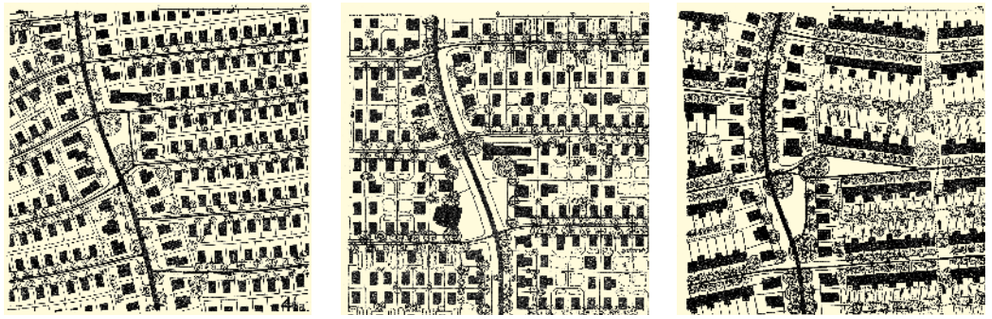
7.19 • Schetsontwerpen stadswoningen in open bouwwijze



7.20 • Geschikte en ongeschikte locaties voor de aanleg van kampongs en de bij de diverse liggingen behorende namen

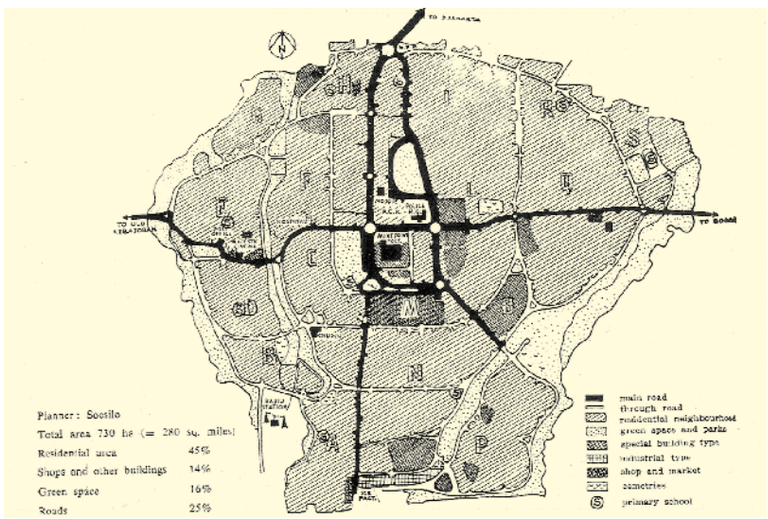


7.21 • Ideaalplan voor de plattegrond van een landelijke kampong

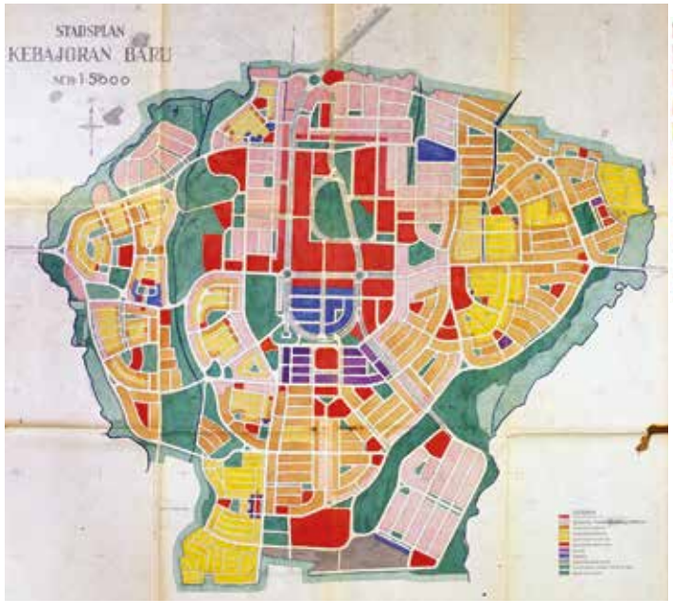


7.22 • Kampongaanleg • Links: 42 woningen per ha. (minimale verkaveling) • Midden: 36 woningen per ha. • Rechts: gesloten bebouwing

7.23 • Kebajoran Baru: projectie en begrenzing (1948)



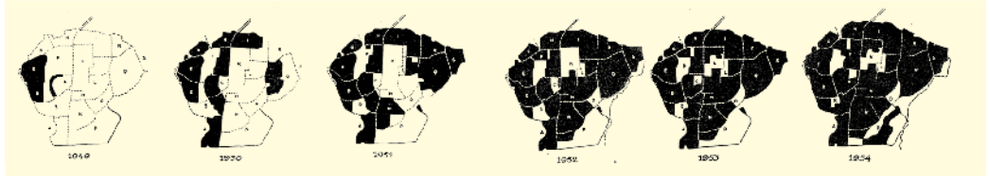
7.24 • Kebajoran Baru: *Master Plan* met aanduiding van de wijken A-S (1949) • Ontwerp: Planologisch Bureau/M. Soesilo, Batavia



Legenda
- verdiepingsbouw
- villabouw, parkwoningen, flatbouw
- kleinwoningbouw
- volkswoningbouw
- open kampongbouw
- bijzondere gebouwen
- toko's
- winkels
- reserve kleinindustrie
- plantsoenen, parken, sportvelden
- begraafplaatsen

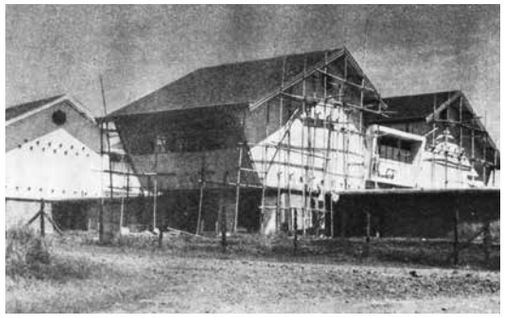
7.25 • Kebajoran Baru: bebouwingsplan (1949) • Ontwerp: M. Soesilo • Schaal: 1:5.000

7.26 • Kebajoran Baru: stadsplan (1949) • Ontwerp: M. Soesilo • Schaal: 1:5.000



7.27 • Kebajoran Baru: ontwikkeling (1949-1954)

7.28 • Kebajoran Baru: hoofdverkeersweg (links) en woonweg (rechts) (ca 1950)

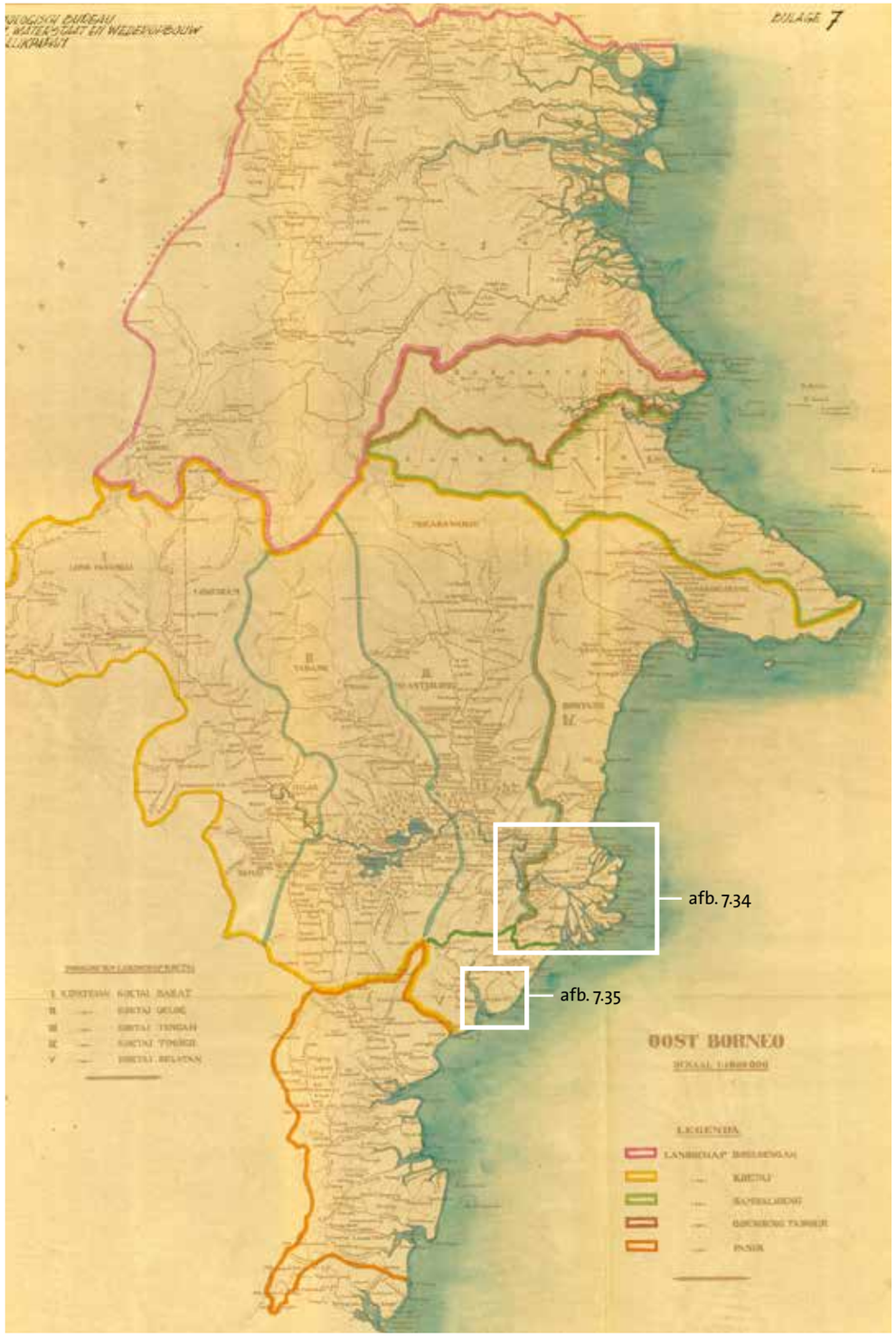


7.29 • Kebajoran Baru: woningbouw (ca 1950)

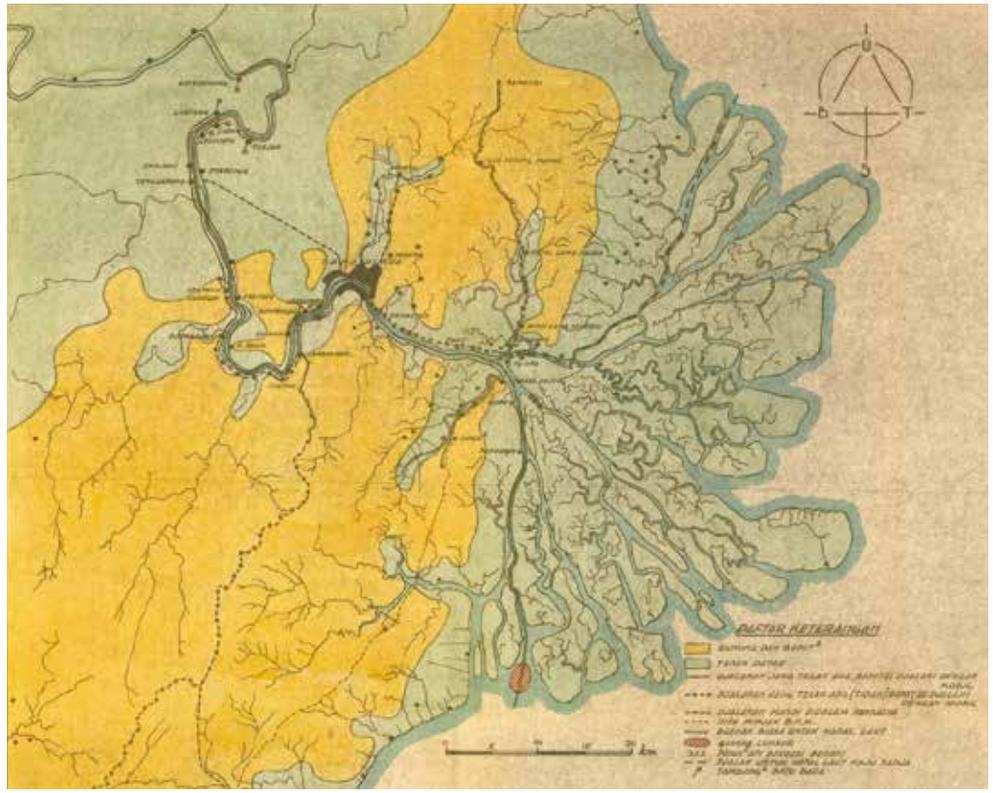
7.30 • Kebajoran Baru: flatgebouw (ca 1950)

7.31 • Kebajoran Baru: gebouw drukkerij bankbiljetten (ca 1950)

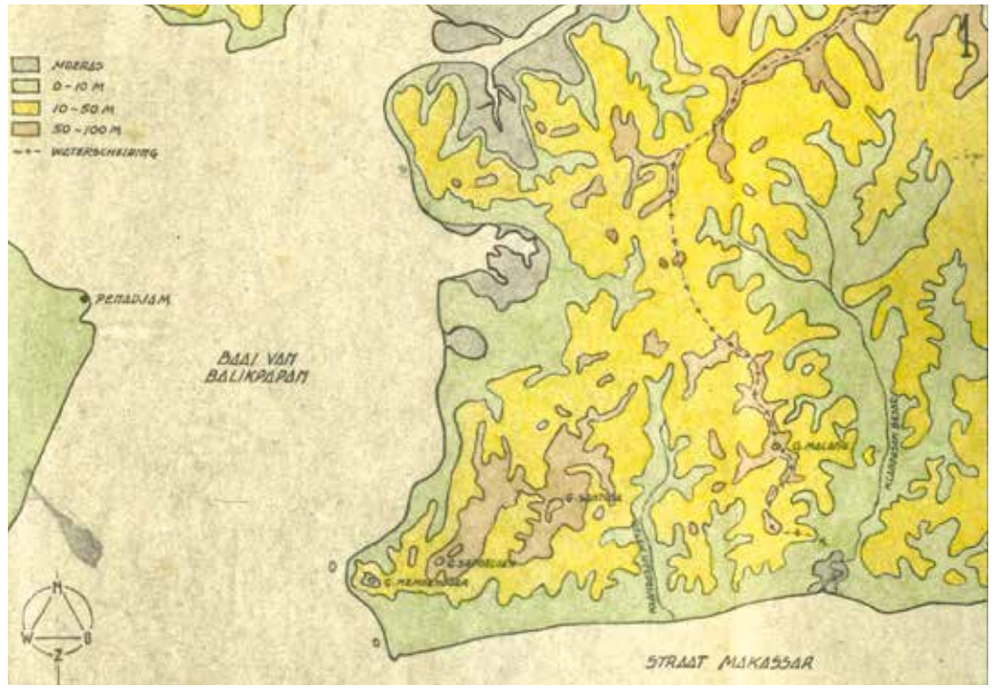
7.32 • Kebajoran Baru: commerciële voorzieningen (ca 1950) • Links en midden: winkels • Rechts: traditionele markt



7.33 • Kaart Oost Borneo: bestuurlijke indeling en ligging Balikpapan en Samarinda • Schaal: 1:1.000.000

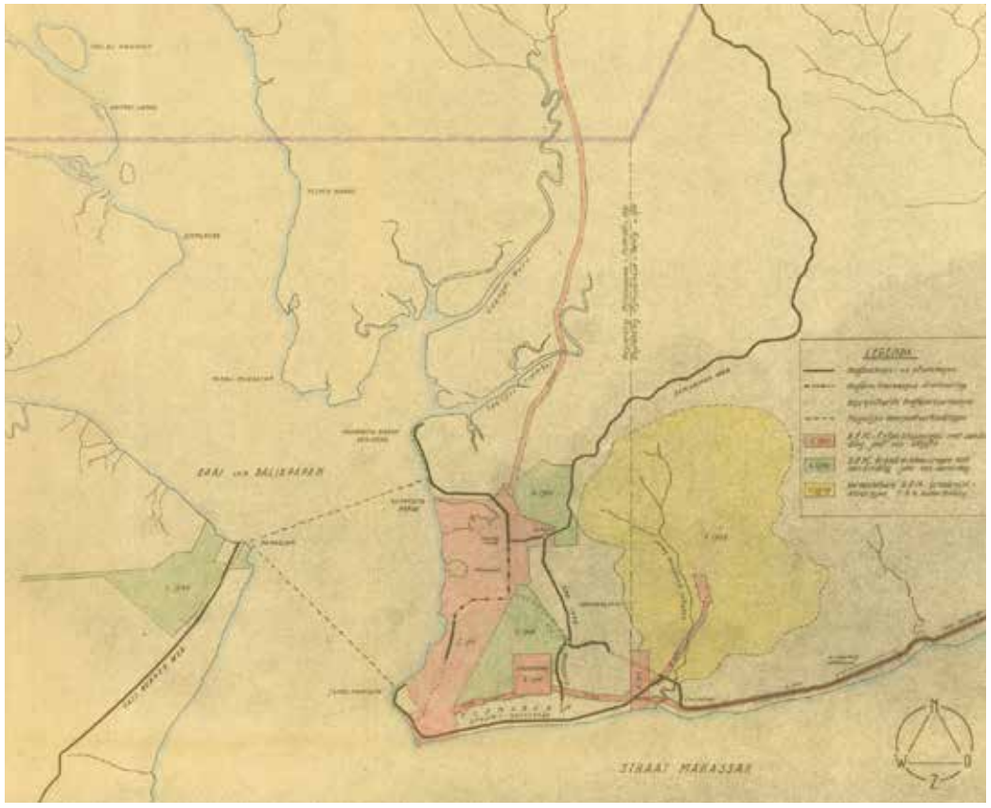


7.34 • Samarinda en omgeving: topografisch overzicht

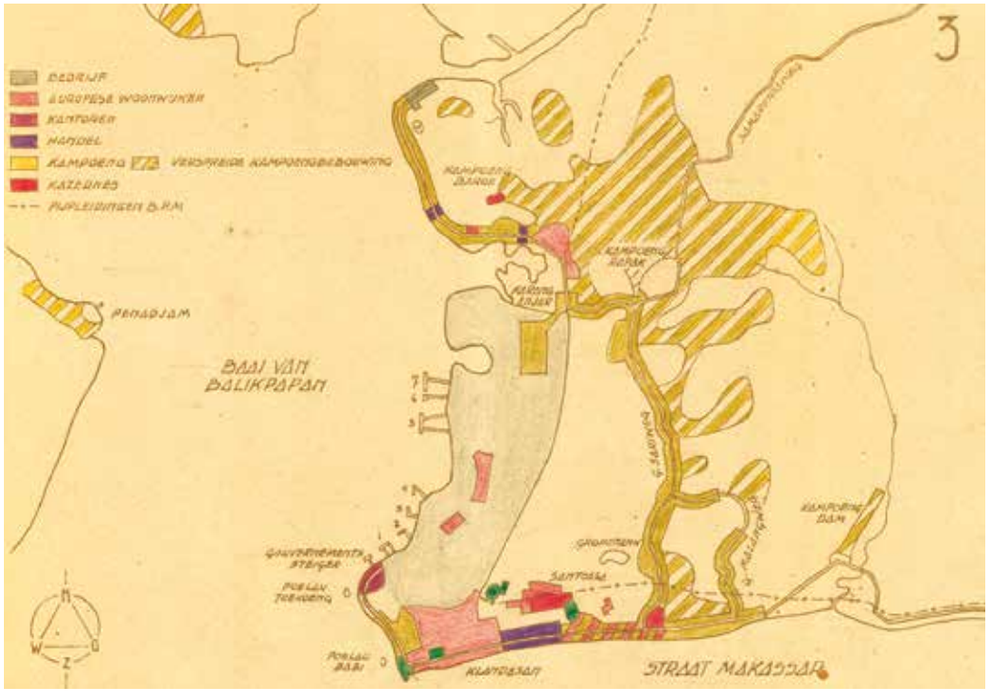


7.35 • Balikpapan: topografisch overzicht omgeving • Schaal: 1: 50.000

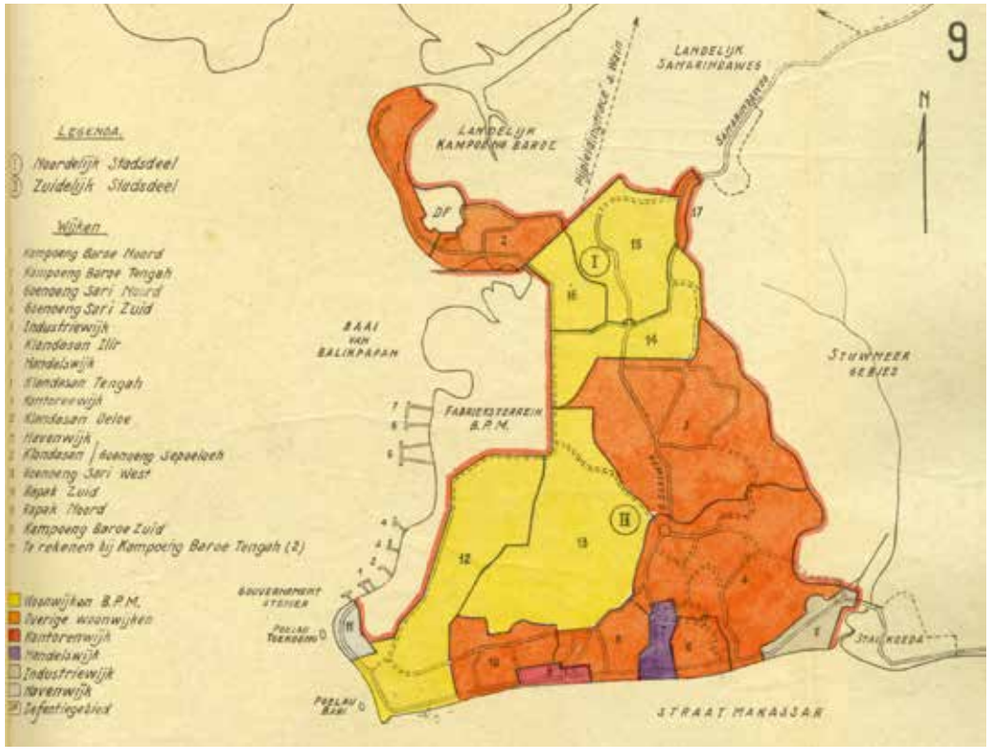
7.36 • Balikpapan: na bombardement (juli 1945)



7.37 • Balikpapan: verbindingen over land en erfpachtpercelen van Bataafse Petroleum Maatschappij (1949) • Schaal: 1:50.000

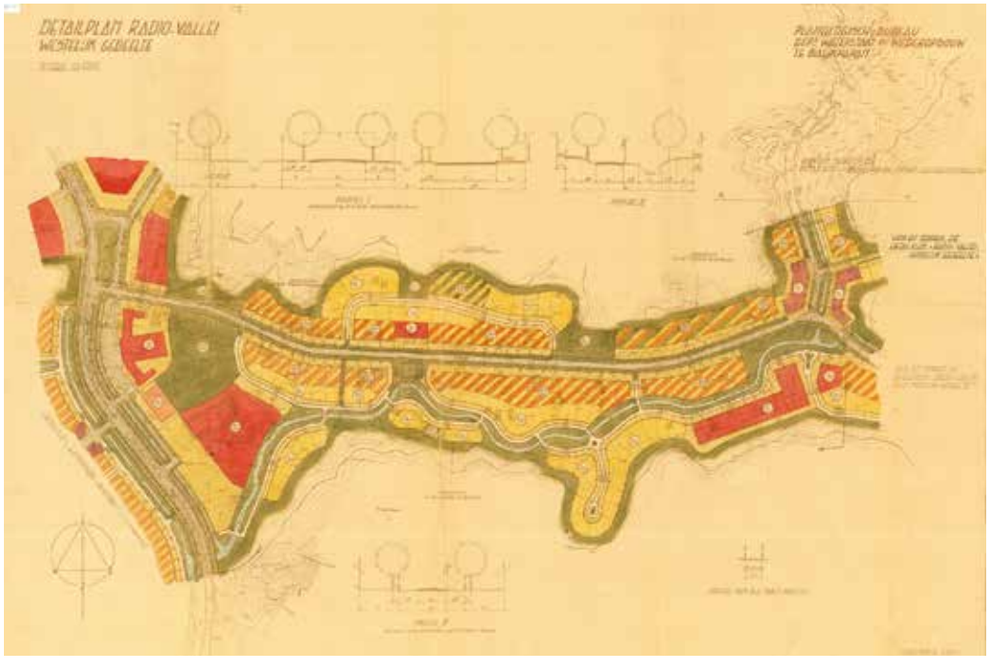


7.38 • Balikpapan: stadsplattegrond met aanduiding bestemmingen gronden (1942) • Ontwerp: Planologisch Bureau Balikpapan/ing. H. Lüning

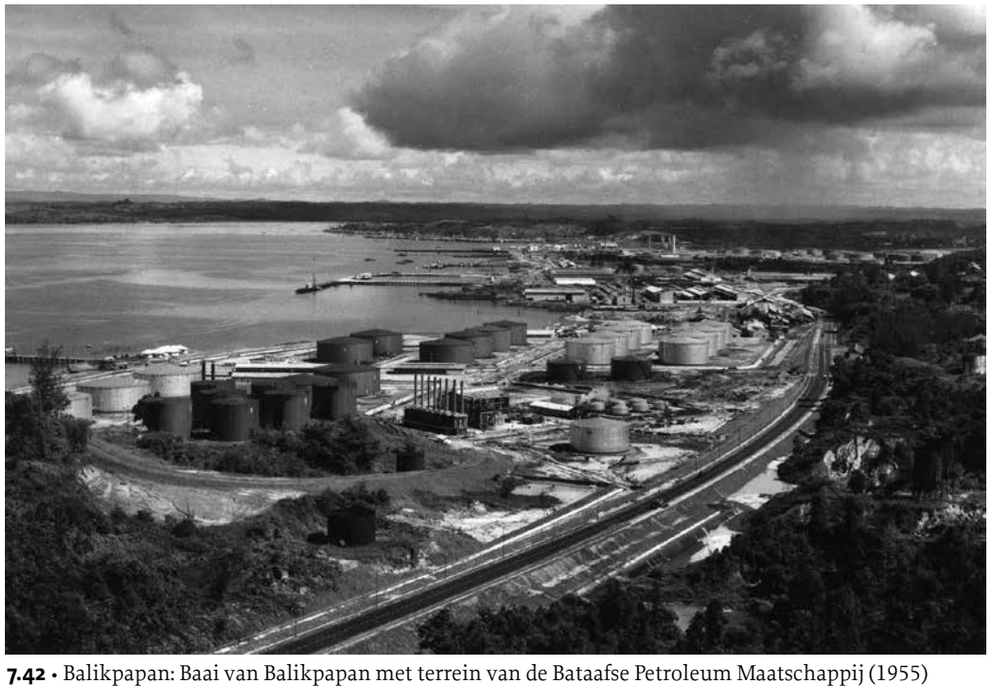


7.39 • Balikpapan: ontwerp nieuwe wijkindeling (1949) • Ontwerp: Planologisch Bureau Balikpapan/ing. H. Lüning • Schaal: 1:50.000

7.40 • Balikpapan: ontwerp stadsplan en overzicht van het stedelijk en landelijk areaal (1949) • Ontwerp: Planologisch Bureau Balikpapan/ing. H. Lüning • Schaal: 1:5.000

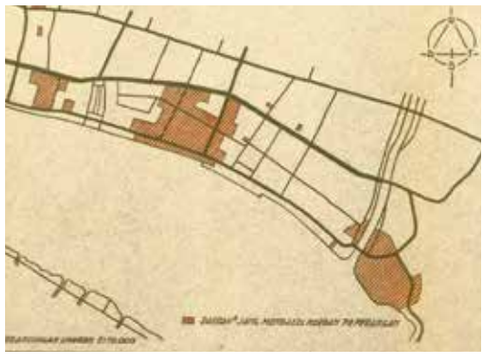


7.41 • Balikpapan: detailplan voor het westelijk gedeelte van de Radiovallei met wegprofielen (november 1948) • Ontwerp: Planologisch Bureau Balikpapan/ing. H. Lüning • Schaal: 1:1000

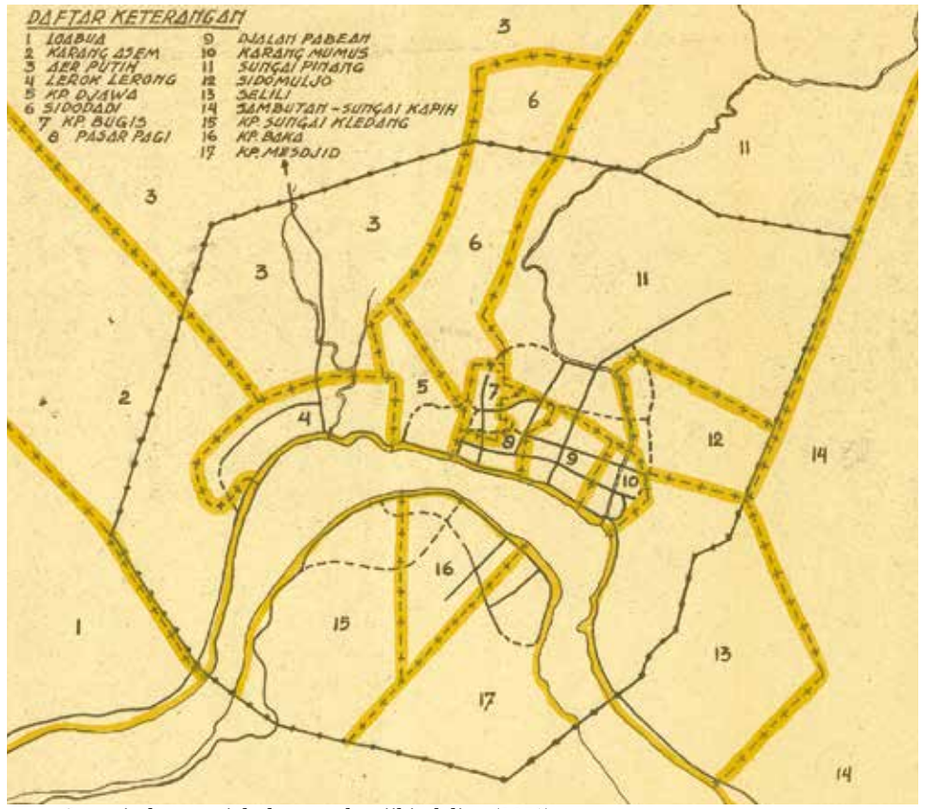


7.42 • Balikpapan: Baai van Balikpapan met terrein van de Bataafse Petroleum Maatschappij (1955)

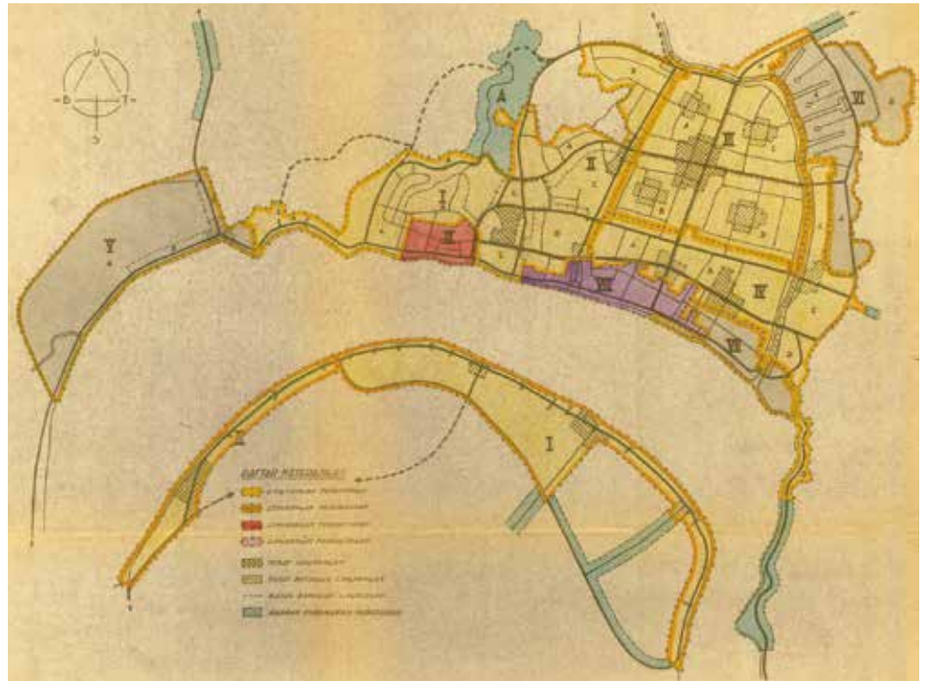
7.43 • Samarinda: voor de opstelling van het stadsplan gemaakte foto's en overzichtskaart met standplaatsen van de foto's (1950)



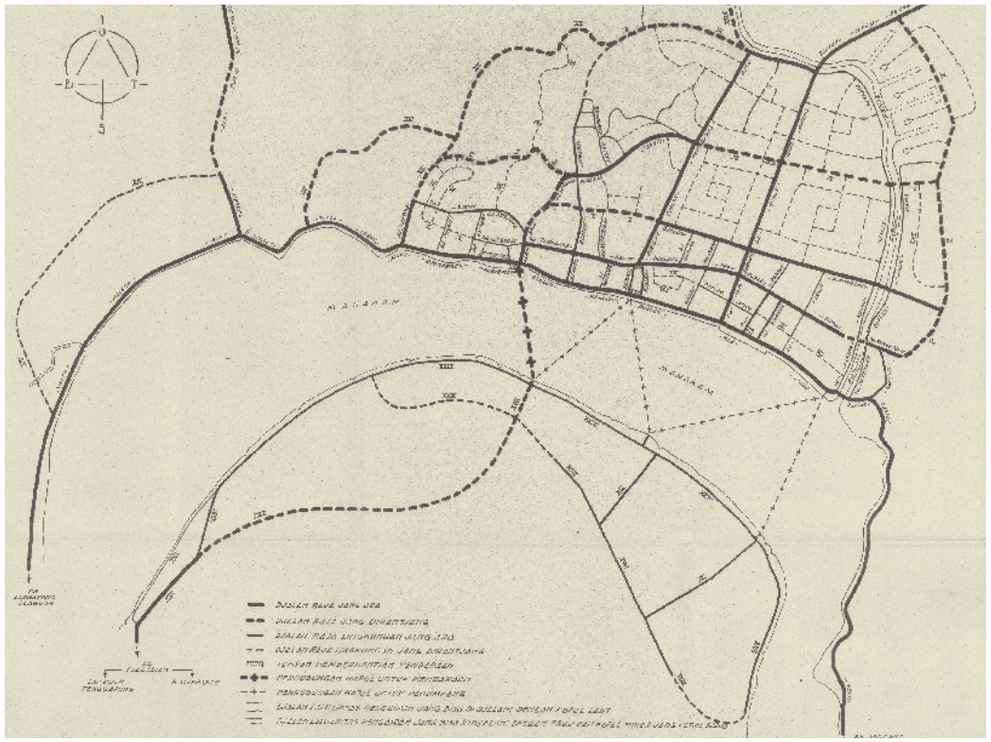
7.44 • Samarinda: gegevens verzameld door het Planologisch Bureau Balikpapan ten behoeve van het te ontwerpen stadsplan (1949) • Linksboven: inundatiegebieden (1949) • Rechtsboven: door oorlogsgeweld verwoeste wijken • Rechts: malaria-haarden



7.45 • Samarinda: overzicht bestaande wijkindeling (1950)

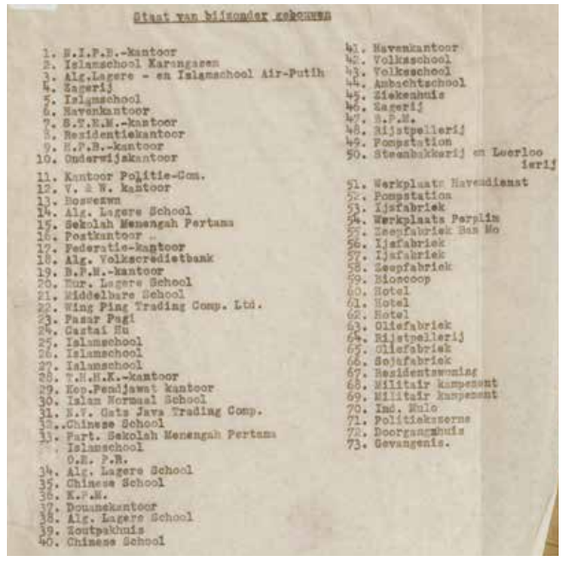


7.46 • Samarinda: ontwerp nieuwe wijk- en buurtindeling (1950) • Ontwerp: Planologisch Bureau Balikpapan/ing. H. Lüning • Schaal: 1:10.000



7.47 • Samarinda: overzicht verkeerswegen (1950) • Ontwerp: Planologisch Bureau Balikpapan/ing. H. Lüning • Schaal: 1:10.000

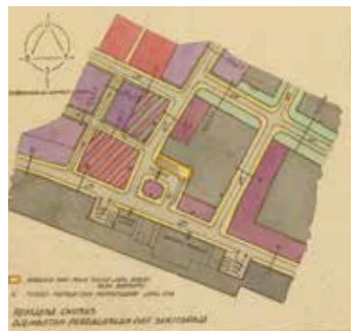
7.48 • Samarinda: ontwerp stadsplan (1950) • Ontwerp: Planologisch Bureau Balikpapan/ing. H. Lüning • Schaal: 1:5.000

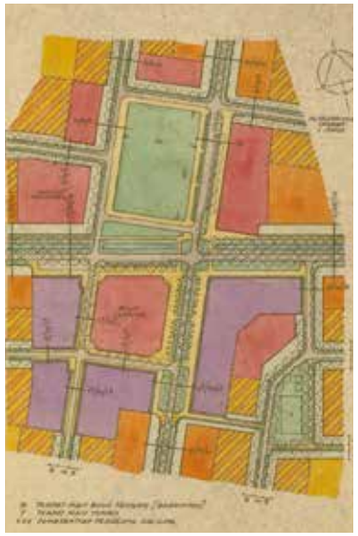


Staat van bijzonder gebouwen

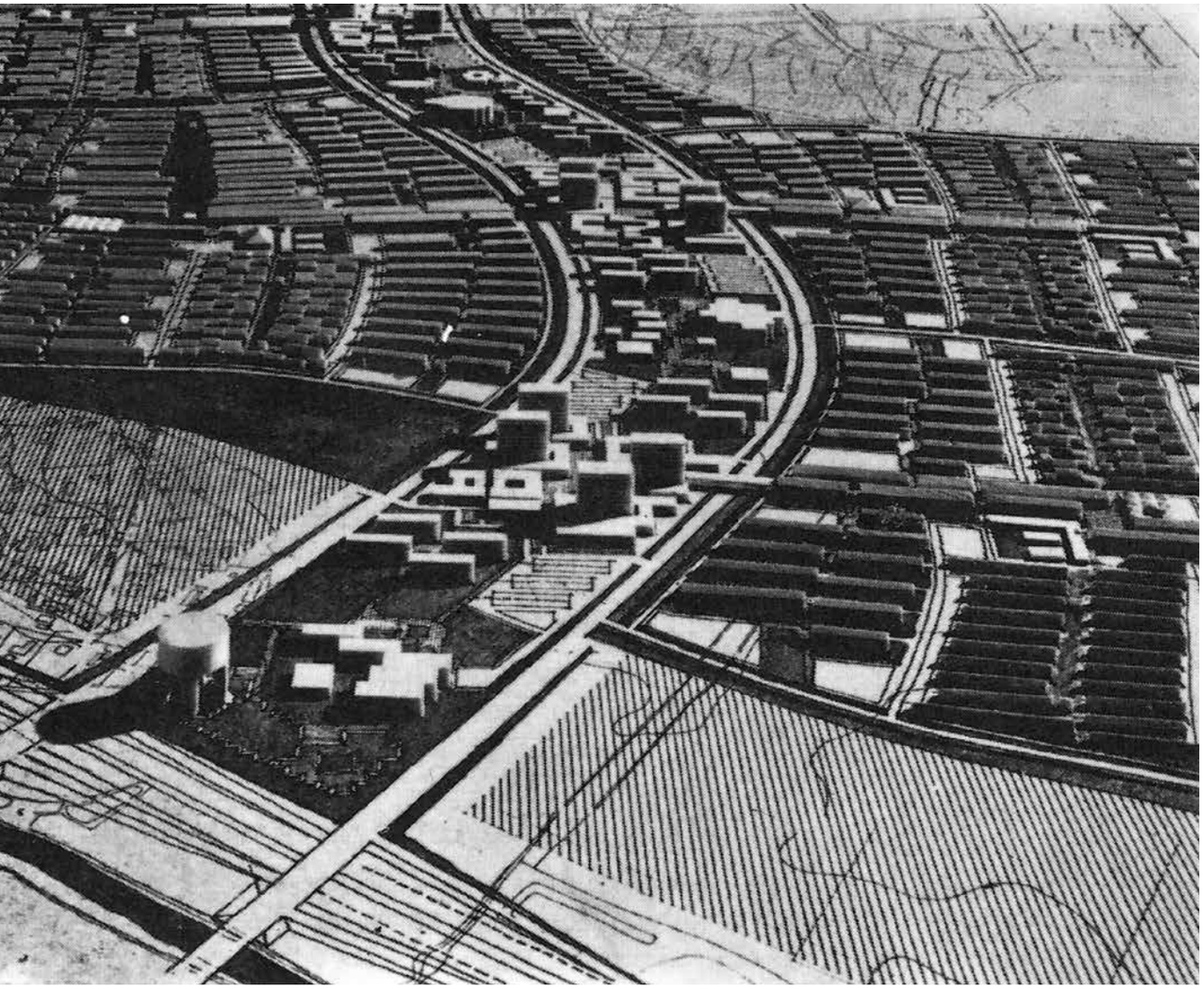
1. N.I.P.B.-kantoor
2. Islamschool Karangasem
3. Alg.Lagere - en Islamschool Air-Putih
4. Kazerij
5. Islamschool
6. Havenkantoor
7. S.T.E.M.-kantoor
8. Residentiekantoor
9. H.P.B.-kantoor
10. Onderwijskantoor
11. Kantoor Politie-Com.
12. V. & W. kantoor
13. Bosvewn
14. Alg. Lagere School
15. Sekolah Menengah Pertama
16. Postkantoor
17. Federatie-kantoor
18. Alg. Volkscredietbank
19. B.P.M.-kantoor
20. Chr. Lagere School
21. Middelbare School
22. Wing Ping Trading Comp. Ltd.
23. Pasar Pagi
24. Cantai Hu
25. Islamschool
26. Islamschool
27. Islamschool
28. T.H.H.K.-kantoor
29. Kep.Pendjawat kantoor
30. Islam Normaal School
31. N.V. Oats Java Trading Comp.
32. Chinese School
33. Part. Sekolah Menengah Pertama
34. Islamschool
35. O.E. P.R.
36. Alg. Lagere School
37. Chinese School
38. K.P.M.
39. Douanekantoor
40. Alg. Lagere School
41. Zoutpakhuis
42. Chinese School
41. Havenkantoor
42. Volksschool
43. Volksschool
44. Ambachtschool
45. Ziekenhuis
46. Kazerij
47. S.P.M.
48. Rijstpellerij
49. Pompstation
50. Steenbakkerij en Loerloo ierij
51. Werkplaats Havendienst
52. Pompstation
53. Ijsfabriek
54. Werkplaats Perplin
55. Zeepfabriek Ban Ho
56. Ijsfabriek
57. Ijsfabriek
58. Zeepfabriek
59. Bioscoop
60. Hotel
61. Hotel
62. Hotel
63. Oliefabriek
64. Rijstpellerij
65. Oliefabriek
66. Sojafabriek
67. Residentszwembad
68. Militair kampement
69. Militair kampement
70. Ind. Hulo
71. Politiekazerne
72. Doorgangshuis
73. Gevangenis.

7.49 • Samarinda: structuurschets en lijst van bijzondere gebouwen (1949) • Links: overzicht bijzondere gebouwen • Ontwerp: Planologisch Bureau Balikpapan/ing. H. Lüning • Schaal: 1:5.000





7.50 • Samarinda: detailplannen (1950) • Links: omgeving Handelssteiger • Rechts: wijkcentrum Pinang Berbaris • Ontwerp: Planologisch Bureau Balikpapan/ing. H. Lüning • Schaal: 1:2.000



Epiloog

‘Voor degenen onder hen, die door een langdurig verblijf ginds het land hebben leren liefhebben is het een bittere gedachte, dat de huidige omstandigheden het praktisch onmogelijk hebben gemaakt een vruchtbare samenwerking tussen Indonesische en Nederlandse stedebouwkundigen te continueren. Te meer schrijnt deze gedachte, omdat zij elkander waarderen en achting toedragen.’ [501]

H. Lüning, stedenbouwkundig ontwerper

Ontwikkelingen na 1950

Dat stedenbouwkundig ontwerpers in Nederlands-Indië er ondanks alle belemmeringen in slaagden om binnen dertig jaar een juridisch en methodologisch stedenbouwkundig instrumentarium voor de archipel te ontwikkelen, was geen geringe prestatie. De ingrijpende politieke en staatkundige veranderingen die de archipel tussen 1942 en 1950 troffen deden daar niets aan af.[502] Aangezien de stedenbouwkundige ontwerppraktijk ten tijde van de soevereiniteitsoverdracht methodologisch, juridisch en organisatorisch redelijk goed functioneerde, was er weinig reden om de vigerende ontwerppraktijk te herzien. De meest ingrijpende veranderingen waren dat Indonesisch vanaf 1950 de officiële taal in de archipel werd, steden en dorpen Indonesische namen kregen en Indonesiërs de leidinggevende posities van Nederlanders overnamen. De meeste ingenieurs continueerden hun werk als voorheen. Sterker nog, toen de rust in 1950 was teruggekeerd opteerde als voorheen menig jong Nederlands architect voor een carrière in de archipel.

Thijsse en Soesilo, die als gevolg van de *Indonesianisasi* na enige tijd hun werk beëindigden bij de *Jawatan Tata Ruang Negara* (het voormalige PB), concentreerden zich daarna hoofdzakelijk op het doceren van architectuur en stedenbouw aan de Technische Faculteit (de voormalige ITH) van de in 1950 opgerichte *Universitas Indonesia* (Universiteit van Indonesië) in Bandung.[503] Samen met prof. ir F. Dicke richtte Thijsse in 1951 aan deze faculteit de *Seksi Arsitektur* (sectie Bouwkunde) op.[504] Het curriculum van deze sectie was als voorheen voornamelijk geënt op het programma van de TH in Delft en bestond uit vier cursussen: monumentale architectuur, utilitaire architectuur, sociale woningbouw en planologie. Aan theorie en ontwerp van toegepaste mechanica werd veel aandacht besteed, aan theorie en ontwerp van contemporaine architectuur en stedenbouw nauwelijks.[505] Wat op initiatief van president Soekarno wel werd gedoceerd, was Hindoe-Javaanse kunst en de geschiedenis en constructie van Hindoe-Javaanse bouwkunst. De colleges hierover werden gegeven door prof. ir V.R. van Romondt.[506] Het aantal architectuurstudenten dat aan de faculteit afstudeerde was aanvankelijk bijzonder klein: in 1956 studeerden de eerste twee af, in 1957 en in 1958 twee maal vijf. Het aantal alumni met een stedenbouwkundige specialisatie was nog kleiner.

Als gevolg van de veranderde verhoudingen in Indonesië waren in 1950 in Indonesië slechts vier Indonesische ingenieurs beschikbaar voor de stedenbouwkundige ontwerppraktijk: ir Danunagoro, ir Kusudianto Hadinoto, Pramudji, en Srigati Santoso. Een gegeven dat Lünings opmerking dat vanaf 1950 ‘in Indonesië geen Nederlander meer is betrokken bij het praktische stedebouwkundige werk’ lijkt te bevestigen.[507] In het onderwijs daarentegen waren nog tal van Nederlanders werkzaam. Ir Maarten Westerduin, die van 1952 tot 1957 in Bandung werkte bij Ingenieurs Bureau Ingenegeren Vrijburg (IBIV) en in dezelfde periode gastdocent aan de opleiding in Bandung was, herinnert zich dat de Indonesische ambassade in Nederland aan het begin van de jaren vijftig zelfs vrij openlijk reclame maakte voor

betrekkingen aan de Universiteit van Indonesië.[508] Afgestudeerde studenten van de TH Delft ontvingen in die periode een brief met een uitnodiging voor een gesprek op het kantoor van de ambassade in de Vivienstraat in Den Haag. Toen Westerduin zich daar in 1952 meldde, werd hem verteld dat het vanwege zijn aanstelling bij IBIV in de lijn der verwachting lag dat hij ook een functie aan de universiteit zou krijgen. Westerduin verklaart de discrepantie tussen de opmerking van Lüning, die in Borneo/Kalimantan werkzaam was, en zijn eigen ervaringen in West-Java als een mogelijk gevolg van de aanzienlijke culturele verschillen in de diverse Indonesische regio's.

De zowel door Indonesische alumni als Nederlandse docenten als collegiaal gekenschetste verhouding tussen Indonesiërs en Nederlanders in het onderwijs én in de ontwerppraktijk, stond in schril contrast met de precaire politieke verhoudingen tussen beide landen. Dat de republiek haar eigen koers bepaalde, bleef voor Nederland moeilijk te accepteren. Het getouwtrek over de staatrechtelijke positie van Nieuw Guinea vormde daarvan een duidelijk bewijs. Hoe fragiel de verhoudingen waren, werd duidelijk toen de gesprekken over Nieuw Guinea zo ontspoorden dat de diplomatieke verhoudingen tussen Nederland en Indonesië verbroken werden. Een situatie die ertoe leidde dat alle 50.000 in Indonesië woonachtige Nederlanders genoodzaakt waren aan het eind van 1957 in allerijl het land te verlaten.

Het was dit vertrek, meer dan de soevereiniteitsoverdracht in 1949, dat leidde tot ingrijpende veranderingen in de planningspraktijk in de archipel. De vacatures in het docentencorps van de faculteit in Bandung, die ontstonden na het gedwongen vertrek van de Nederlanders, werden binnen korte tijd ingevuld door Indonesische, maar ook Duitse, Oostenrijkse en Amerikaanse docenten.[509] Ze doceerden aan de afdeling Bouwkunde van het *Institut Teknologi Bandung* (ITB): de onderwijsinstelling die begin 1957 was ontstaan nadat de faculteiten voor techniek, wis- en natuurkunde van de *Universitas Indonesia* waren afgesplitst en samen weer een zelfstandig onderwijsinstituut vormden. Behalve dat er in het curriculum van de afdeling bouwkunde van ITB meer tijd werd ingeroosterd voor architectuur, stedenbouw en landschapsarchitectuur, waren de inhoudelijke veranderingen van de opleiding minimaal. Aan de in 1949 opgerichte *Universitas Gadjah Mada* in Djokjakarta, de tweede universiteit van Indonesië, adviseerde een team van docenten van de universiteit van Kentucky vanaf 1957 via het *United States Agency for International Development* over de opbouw van een afdeling architectuur.[510] Vanwege de slechte infrastructurele verbindingen was er nauwelijks contact tussen de Amerikaanse teams in Bandung en Djokjakarta.

Het belangrijkste resultaat van de bemoeienis van de Amerikanen met ITB was dat planners in spé met ingang van het academisch jaar 1959-1960 in Bandung konden studeren aan de geheel nieuwe *Division of Regional and City Planning* van ITB. De enigszins afwijkende benaming van de afdeling – doorgaans werd eerst *city* en daarna pas *regional* gebruikt – was met opzet gekozen '[i]n order to emphasize the importance of regional issues in a nation as far-flung as Indonesia'.[511] De afdeling, waarvan de Indonesische naam *Bagian Tata Pembangungan Daerah dan Kota* (TPDK) luidde, zou moeten voorzien in de groeiende vraag naar onderwijs op het gebied van planning en op termijn moeten uitgroeien tot een zelfstandig instituut voor urbane studies en onderzoek voor Zuid- en Zuidoost Azië.[512] Ze was een initiatief van Hadinoto, Ernest Weissman, afdelingshoofd van het *United Nations Bureau of Technical Assistance Operations*, en Martin Meyerson, professor stedenbouw aan *Harvard School of Graduate Design*. Ze kwam tot stand dankzij overleg tussen deze initiatiefnemers en het *Biro Perancang Negara* (Rijksplanbureau) en de ministeries van *Pekerjaan Umum dan Tenaga* (Openbare Werken en Energie) en *Pendidikan* (Onderwijs). Het eerste hoofd van TPDK was de in Stuttgart afgestudeerde prof. dipl.-ing. Suwondo Bismo Soetedjo. Zijn Indonesische staf bestond uit Hadinoto, ir Soefaat (alumnus van de *University of Pennsylvania* en hoofd van het Planning Bureau van het ministerie van Openbare Werken) en ir W. Johannes (Hannie) Waworoentoe. Namens *Harvard University* waren achtereenvolgens Doebele, Jacqueline Tyrwhitt, prof. Jerrold Voss, prof. William Alonso, William W. Nash als adviseur verbonden aan TPDK.[513]

De diplomatieke relatie tussen Indonesië en de Verenigde Staten bleek evenals die met Nederland niet resistent voor wrijvingen. De geleidelijke toenadering tussen Indonesië en China en de machtswisseling die in 1965 volgde op de staatsgreep van Suharto, leidden ertoe dat de colleges aan het TPDK voor het academische jaar 1962-1963 tijdelijk en na 1965 volledig werden opgeschort. Ofschoon de colleges in 1969 weer werden hervat en de afdeling in diverse verbindingen met andere afdelingen onder wisselende namen onderdeel bleef van ITB, ontwikkelde ze zich nimmer tot het beoogde zelfstandige instituut. In

1962 werd ze samen met de afdelingen architectuur en beeldende kunst ondergebracht bij het *Departemen Perencanaan dan Seni Rupa* (sectie planning en beeldende kunst).[514] In 1972 werd dit departement omgedoopt tot *Departemen Planologi* en samen met de afdelingen architectuur, gezondheidstechniek, geodesie en beeldende kunst ondergebracht bij de *Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan* (Faculteit voor Civiele Techniek en Planning). Van 1979 tot 2001 was planologie een *jurusan* (vakgroep), daarna weer een *departemen* (sectie). Met ingang van het studiejaar 2006-2007 heet de afdeling *Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota* (studieprogramma voor regionale en stedelijke planning) en is het onderdeel van ITBS *Sekolah Arsitektur, Perencanaan, dan Pengembangan Kebijakan* (school voor architectuur, planning en beleid).

Vanaf 1969 zonden de Verenigde Staten niet langer docenten naar Indonesië, maar stelden ze middels een aanzienlijk aantal beurzen Indonesische studenten in staat in Amerika te studeren. Het was vooral deze verandering die een kentering in de stedenbouwkundige- en architectonische ontwerppraktijk in de archipel veroorzaakte. Indonesische architecten als dipl.-ing. Han Awal, dr ing. Bianpoen, dipl.-ing. M. Pamoentjak en Soetedjo, die in de jaren vijftig en zestig gestudeerd hadden in Delft en Berlijn, werkten en doceerden vanuit Europese ontwerpopvattingen en -methoden. Mutatis mutandis benaderde de daarop volgende, grotendeels in de vs opgeleide, generatie stedenbouwkundige- en architectonische opgaven volgens Amerikaanse inzichten en methoden. De consequenties van deze kentering, met name de nadrukkelijke oriëntatie op vervoer per auto en de geringere aandacht voor details en kleinschaligheid, waren van grote invloed op de stedenbouwkundige en architectonische ontwikkelingen in Indonesië. In de Indonesische stedenbouwkundige ontwerppraktijk waren de principes waarop de Nederlandse en Europese – en Indische – stedenbouw gebaseerd rond 1970 vrijwel volledig vervangen door Amerikaanse. Ironisch genoeg waren toen de politieke verstandhouding tussen Indonesië en Nederland weer zodanig hersteld dat stedenbouwkundig ontwerpers, architecten en ingenieurs op allerlei gebied weer intensief begonnen samen te werken.

De ontwikkelingen na 1950, met name de verbreking van de diplomatieke Nederlands-Indonesische relatie in 1957, maken duidelijk dat stedenbouw in de archipel reeds voor de soevereiniteitsoverdracht een autonome discipline was. Ofschoon de veranderingen die zich na 1957 voordeden uitermate ingrijpend waren voor het functioneren en de verschijningsvorm van Indonesische steden – en tot op de dag van vandaag de Indonesische stedenbouwkundige ontwerppraktijk bepalen – waren ze vrijwel niet van invloed op de methodologie van de stedenbouwkundige ontwerppraktijk. Een duidelijker blijk dat Indische stedenbouw weliswaar in een koloniale context werd beoefend, maar dat de opvattingen en methodologie die eraan ten grondslag lagen niet koloniaal van aard waren, is er nauwelijks.

Plan

Afb. 1-13 Djakarta: Pulo Mas, een Indonesische modelwijk (1962)

Illustratief voor de richting waarin Indonesische stedenbouw zich ontwikkelde nadat Nederlandse architecten de archipel hadden verlaten was Pulo Mas. Deze woonwijk, die in het begin van de jaren zestig even ten oosten van het centrum van Djakarta werd ontworpen, was het eerste moderne Indonesische stedenbouwkundig plan. Het combineerde contemporaine ontwerpprincipes als de wijkgedachte en de vingerstad met traditionele Indonesische noties over sociale conventies en hiërarchische structuren. Het concept van het stedenbouwkundig plan en de vormgeving van Pulo Mas waren duidelijk geïnspireerd op een trend die in deze periode opgeld deed. Woonwijken op enige afstand van bestaande stedelijke centra, met een winkelcentrum, recreatiemogelijkheden, werkgelegenheid, goede verbindingen met de stad en een overwegend volgens de principes van de *International Style* vormgegeven architectuur, werden vanaf de jaren vijftig in veel Westerse landen gerealiseerd. In Nederland en ook daarbuiten zijn talrijke voorbeelden van dergelijke wijken te vinden: Presikhaaf bij Arnhem (1944-1959), Hoogvliet bij Rotterdam (1953), het structuurplan van Emmen (1963), de Bijlmermeer bij Amsterdam (1966), maar ook de *satellite towns*, die rond Londen werden gerealiseerd als onderdeel van het *Greater London Plan* (1944) en de *villes nouvelles* die als onderdeel van het *Plan d'Aménagement et d'Urbanisme* van de regio Parijs (1965) tot stand kwamen.

Buitenlandse deskundigen die in de jaren vijftig en zestig korte of langere tijd in Indonesië werkten in het kader van hulpprogramma's van de Verenigde Naties gaven de aanzet tot de ontwikkeling van Pulo Mas. Een van die deskundigen was de Engelse planner Kenneth Watts.[515] Bij zijn aanstelling in 1956 luidde Watts' opdracht dat hij het ministerie van Openbare Werken en Energie en de gemeenten diende te adviseren in de verschillende ontwerpstadia die een stedenbouwkundig plan doorliep: het *survey before plan*, het algemene plan (*Master Plan*), de gedetailleerde plannen (voor huisvesting, industriële-, commerciële- en recreatieve zones, landschappelijke en stedelijke centra), en stedenbouwkundige- en bouwverordeningen. Zijn belangrijkste taak was echter toe te zien op de naleving van aanbevelingen die gedaan waren voor de ontwikkeling van Djakarta. Voor Djakarta, waar medio jaren vijftig volgens een redelijk betrouwbare volkstelling ongeveer 2.200.000 mensen woonden, was het uit economische en sociale overwegingen van het grootste belang dat haar ontwikkeling systematisch ter hand werd genomen. Die noodzaak bleek niet alleen uit rapporten van deskundigen, maar bijvoorbeeld ook uit romans van Mochtar Lubis en Pramoedya Ananta Toer.[516] Hun ontluisterende verhalen over het leven in Djakarta en de verwachtingen en teleurstellingen van Djakartanen uit alle lagen van de bevolking, schetsen een caleidoscopisch beeld van het leven in Djakarta in de jaren vijftig. Een stad waar armoede, rijkdom, corruptie, misdaad en overspel aan de orde van de dag waren.

Een aspect waarover Lubis en Ananta Toer ook schreven was de nijpende woningnood. Het opstellen van plannen die de woningnood zouden lenigen was ook in de republiek een belangrijke opgave van het gemeentebestuur. Het *Outline Plan* voor Djakarta, dat de Indonesische ingenieurs Lucius O'Brien en R.S. Danunagoro in 1957 ontwierpen in overleg met Watts, beoogde middels een systematische en geleidelijke ontwikkeling van de stad de uitbreiding van het bebouwde oppervlak van Djakarta en haar omgeving in juiste banen te kunnen leiden. In het plan, dat was opgesteld om de ontwikkelingen gedurende de komende twintig jaar te sturen, was het merendeel van het stedelijk areaal bestemd voor woningen. De bebouwing werd begrensd door een ringweg om de stad die aan de buitenzijde werd begrensd door een groene zone. Industrie was voornamelijk gepland langs de kust in het noorden en rond de haven Tandjung Priok in het noordoosten. Naast het reeds bestaande Kebajoran Baru was in de groene zone in het oosten en noordoosten een min of meer autonome wijk geprojecteerd.

De aannames op basis waarvan het *Outline Plan* was ontworpen, bleken niet te stroken met de realiteit. Djakarta groeide zo snel – het inwonertal steeg in die jaren jaarlijks met meer dan 100.000 mensen – dat de voor huisvesting bestemde gronden al na vijf jaar nagenoeg bebouwd waren.[517] Teneinde te kunnen voldoen aan de blijvende vraag naar woningen stelde de gemeente Djakarta daarom in 1961 het *Outline Plan* bij.[518] Het gereviseerde plan voorzag in de bouw van acht satellietsteden in een ring rond de bestaande stad: drie in het westen, twee in het zuiden en nogmaals drie in het oosten. Kebajoran Baru was de negende satellietstad in deze ring. Pulo Mas (Gouden Eiland) was een van de locaties die in het gereviseerde *Outline Plan* van 1961 was aangegeven.

Het ontwerp voor Pulo Mas was aanvankelijk een studieopdracht waaraan de Indonesische architecten ir Herbowo, ir Kandar Tisnawinata en Radinal Moochtar en hun Canadese collega O.C. Simonsen, werkten tijdens hun postdoctorale ontwerpopleiding aan de afdeling stedenbouw van de *School of Architecture* van de Koninklijke Deense Academie voor Beeldende Kunst in Kopenhagen.[519] Dankzij medewerking van de gouverneur van Djakarta, het *Regional Housing Centre* in Bandung en het *Danish Government Committee for Technical Assistance*, werd het plan vanaf het midden van de jaren zestig ook daadwerkelijk gerealiseerd.[520] De ambities die aan het ontwerp voor Pulo Mas ten grondslag lagen waren ambitieus. De nieuwe wijk zou niet zomaar een nieuwe woonwijk worden; hij zou zichtbaar maken wat de voordelen waren van planmatige oplossingen voor problemen op het gebied van sociale woningbouw en landgebruik en een voorbeeld zijn van geïntegreerde stedelijke, regionale en nationale planning.[521] Bovendien zou het een voorbeeldproject zijn voor goedkope sociale woningbouw in Indonesië en Zuidoost Azië.[522]

Pulo Mas werd ongeveer op de plek gesitueerd waar het gereviseerde *Outline Plan* een woonwijk had voorzien.[523] De keuze van de studenten voor deze locatie was gebaseerd op uitgebreid vooronderzoek over de geografische, topografische, klimatologische, economische, demografische en infrastructurele omstandigheden in en rond Djakarta. Doorslaggevend in de keuze voor Pulo Mas was dat het terrein bijzonder groot was. Daarnaast speelde een rol dat aquisitie van de grond relatief eenvoudig zou zijn

omdat het terrein slechts spaarzaam bebouwd was met tijdelijke woningen en de grond eigendom was van slechts enkele grondbezitters.[524] Andere belangrijke voordelen waren dat de wijk dichtbij doorgaande wegen en een rivier lag en relatief dichtbij het centrum van de stad – de afstand tussen Pulo Mas en Medan Merdeka (het voormalige Koningsplein) was hemelsbreed slechts vijf kilometer. Dat het terrein relatief laag lag, en dus gevoelig was voor overstromingen, kon worden ondervangen door een waterreservoir te graven en voldoende pompen te installeren om eventueel overtollig water weg te pompen.

De totale oppervlakte van Pulo Mas besloeg 270 hectare. Het geplande aantal toekomstige bewoners was 50.000. Het stedenbouwkundig plan was ontworpen volgens heersende internationale ontwerpopvattingen: scheiding van functies en verkeersstromen, uitgebreide voetgangersgebieden en standaardisering van woningen. Commerciële en openbare functies waren geconcentreerd op een noord-zuid georiënteerde centrale as, industriële langs de noordzijde van de wijk. De aan weerszijden van de centrale as gesitueerde wijken werden bestemd voor wonen, recreatie en kleinschalige commerciële activiteiten. Met uitzondering van de licht golvende centrale as vormden de wegen een orthogonaal netwerk. De plattegrond van het hele plan was zo opgezet dat de wijken aan weerszijden van de centrale noord-zuid as, twee aan iedere kant, trapsgewijs vertakten in alsmaar kleinere bestuurlijke en fysieke eenheden.[525] Deze eenheden waren afgeleid van de bestaande bestuurlijk-hiërarchische wijkindeling in Indonesische steden. Omdat Pulo Mas was ontworpen voor de laagste inkomensgroep bestond het orthogonale wegenstelsel dat de vier wijken doorsneed voornamelijk uit voetpaden en wegen voor niet gemotoriseerd verkeer. Alleen op de hoogste twee hiërarchische niveaus waren wegen voor gemotoriseerd verkeer geprojecteerd. Het woningaanbod was relatief beperkt. Er werden vier typen woningen ontworpen: appartementen in hoogbouw tot acht verdiepingen, woningen met een verdieping, vrijstaande- en halfvrijstaande woningen.

Ofschoon het plan tot in detail was uitgewerkt hield het, meer dan veel vooroorlogse plannen, nadrukkelijk rekening met aanpassingen die eventueel nodig zouden zijn vanwege gewijzigde sociale, economische en technologische omstandigheden. En dat was maar goed ook. Ondanks het feit dat het ontwerp voor Pulo Mas volledig in overeenstemming was met het meerjarenplan voor Djakarta en president Soekarno er in 1963 zijn goedkeuring aan verbond, was om financiële redenen reeds in 1969 een grondige herziening van het plan noodzakelijk.[526] De meest ingrijpende consequentie daarvan was dat Pulo Mas niet langer een wijk voor de lage inkomensgroep zou zijn, maar voor de midden- tot hoge inkomensgroep. Een beslissing die ertoe leidde dat de bevolkingsdichtheid werd verlaagd van 500 naar 100 inwoners per hectare en dat een groot aantal appartementen en verdiepingswoningen vervangen werd door vrijstaande woningen. Bovendien werd besloten de commerciële zone op de centrale as te vervangen door een paardenrenbaan. Aanpassingen die weliswaar uit financiële overwegingen opportuun waren, maar op fundamentele wijze het functionele, maar bovenal het ideologische uitgangspunt van Pulo Mas ondergroeven. Het resultaat was dat Pulo Mas eind jaren zestig een tamelijk reguliere woonwijk voor gegoede Djakartanen was. Van het oorspronkelijke ontwerp voor een eigentijdse, door Indonesische architecten ontworpen, wijk voor burgers met een laag inkomen restten slechts woorden en tekeningen.

OUTLINE CURRICULUM

FIRST YEAR

Semester 1	Semester 2
Mathematics I	Mathematics II
Basic Physics	Technical Geology
General Chemistry	Graphic Presentation II
Graphic Presentation I	English II
English I	Sociology (Humanistic Studies) II
Sociology (Humanistic Studies) I	Introduction to Library and Resarch Methods
Introduction to Planning	

SECOND YEAR

Semester 3	Semester 4
Statistics I	Statistics II
General Geography	General Economics
Sociological and Demographic Analysis	Economic Geography
The Planning Survey	Transportation Planning
Fields Studies : The Planning Survey	Studio : Physical Plan for a Small Area

THIRD YEAR

Semester 5	Semester 6
Effectuation I : Law and Administration	Effectuation II : Financing Physical Developt
Land Use Analysis	History of Urban Settlements
Planning for Indus. and Commercial Location	Advanced Planning Principles
General Municipal Engineering	Elective :
Field Work : Advanced Planning Survey	Urban Design (or) Planning for Agriculture and Forestry
	Studio : Urban Master Plan

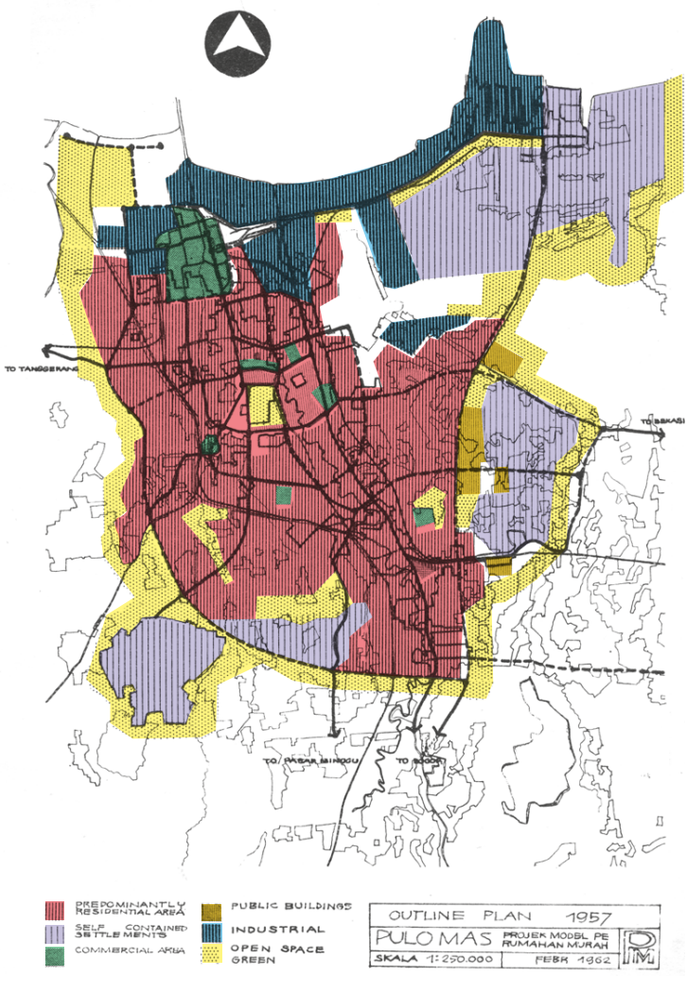
FOURTH YEAR

Semester 7	Semester 8
Effectuation III : Adv. Problems (Seminar)	Free Elective
Physical Planning and National Development	Comparative Reg. and City Planning in Other Countries
Elective :	Studio : Regional "Terminal Problem" II
Advanced Indus. & Commer. Location	Studio : Preparation of Exhibit of "Terminal Problem"
Advanced Agric. and Forestry Planning	
Advanced Transportation Planning	
Advanced Research Techniques	
Studio : Regional "Terminal Problem" I.	

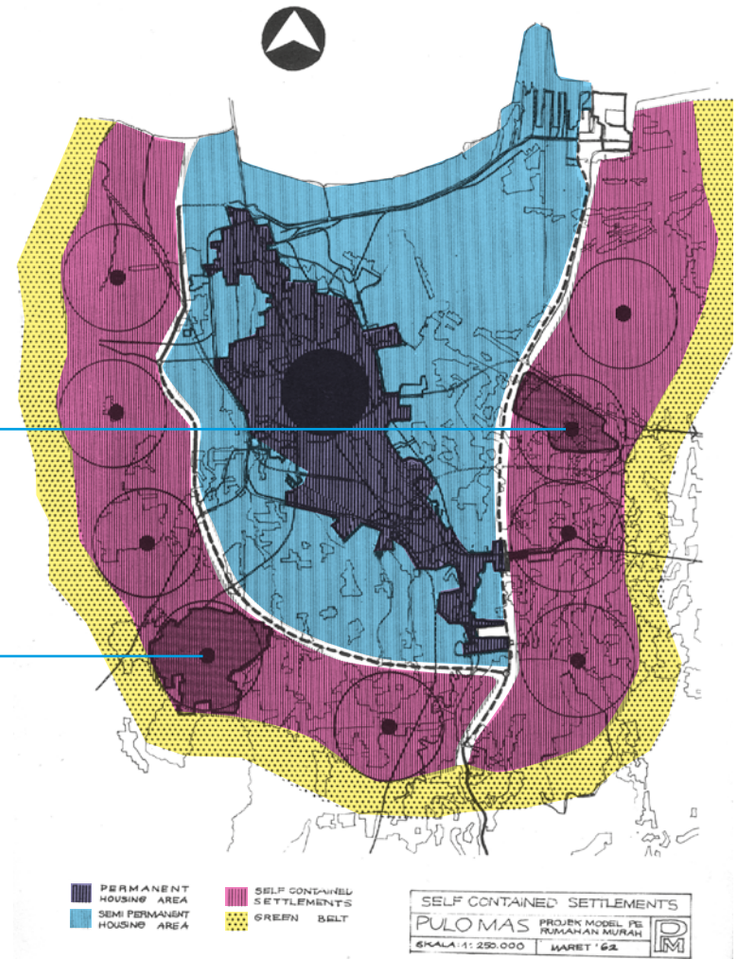
FIFTH YEAR

Semester 9	
Research and Preparation of Thesis	(Note : Work in 9th semester need not be done in Bandung).
Elective Course in Area of Thesis	

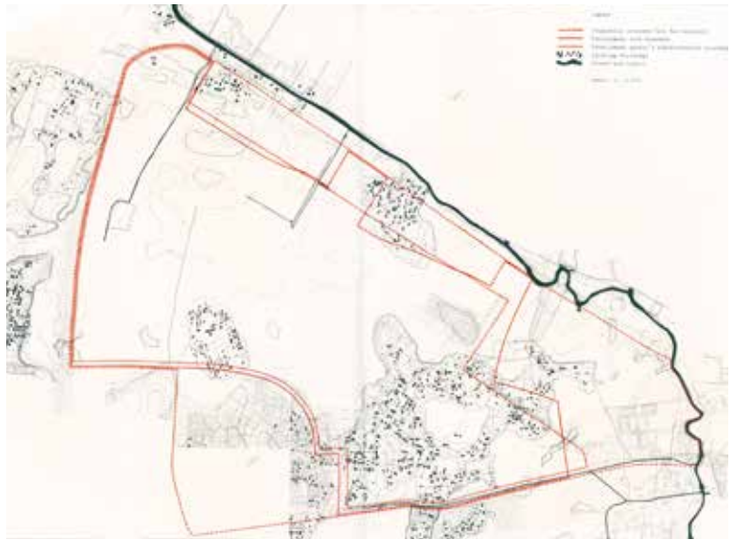
E-1 • Curriculum van de *Division of Regional and City Planning* van het *Institut Teknologi Bandung* (1959)



E-2 • Djakarta: *Outline Plan* (1957) • Ontwerp: ir L. O'Brien, ir R.S. Danunagoro, K. Watts • Schaal: 1.250.000

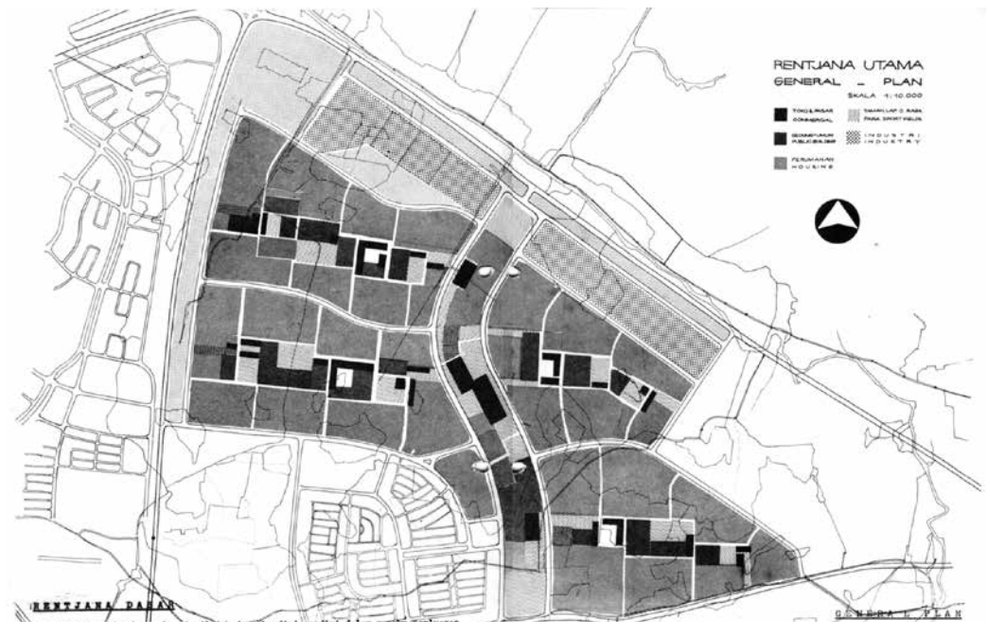


E-3 • Djakarta: schematische projectie van uitbreidingswijken (1962) • Ontwerp: ir Herbowo, ir Radinal Moochtar, ir Kandar Tisnawinata, O.C. Simonsen

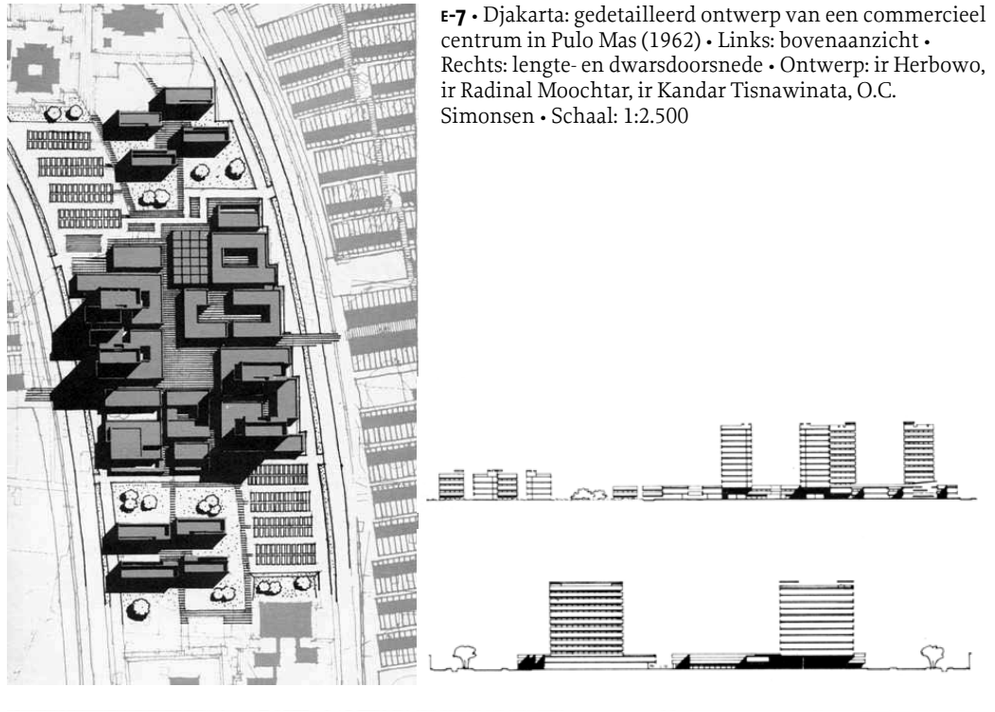


E-4 • Djakarta: grenzen en oorspronkelijke bebouwing van het toekomstige uitbreidingsplan Pulo Mas (1962) • Schaal: 1:10.000

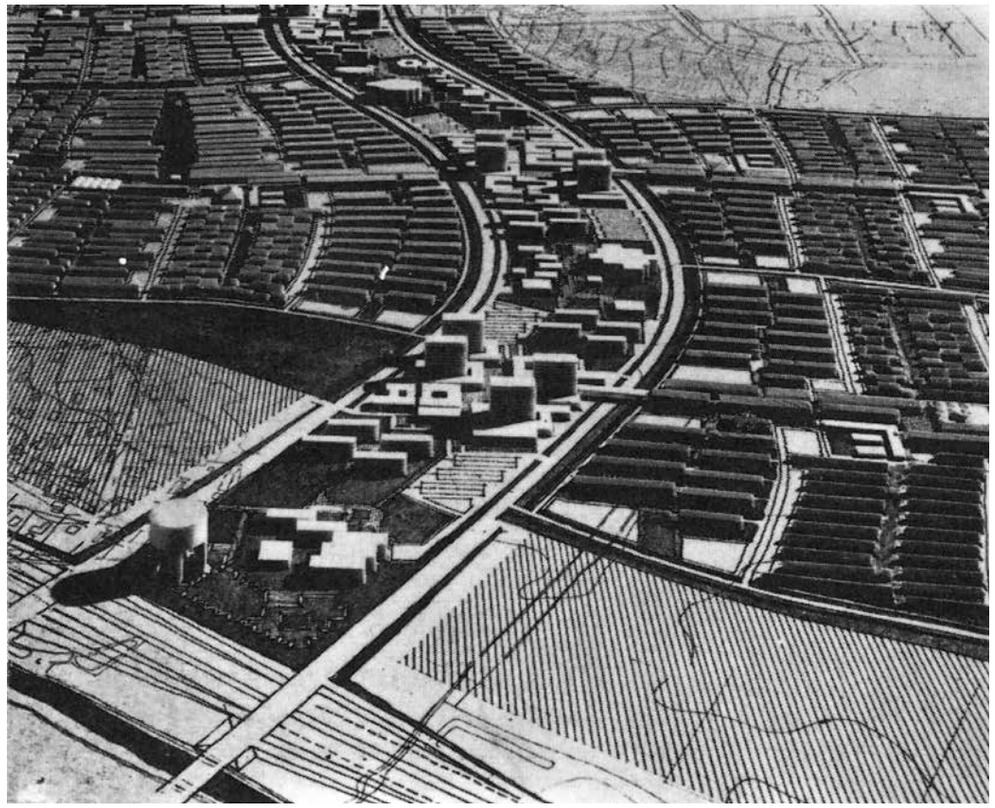
E-5 • Djakarta: *General Development Plan* Pulo Mas (1962) • Ontwerp: ir Herbowo, ir Radinal Moochtar, ir Kandar Tisnawinata, O.C. Simonsen • Schaal: 1:10.000



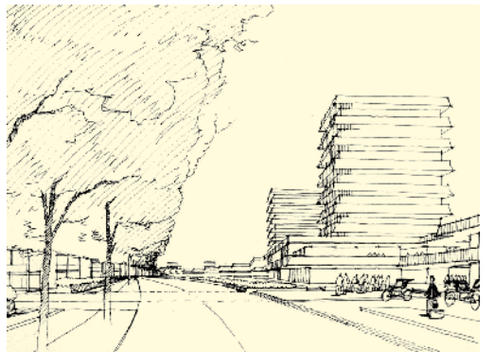
E-6 • Djakarta: *General Plan* Pulo Mas (1962) • Ontwerp: ir Herbowo, ir Radinal Moochtar, ir Kandar Tisnawinata, O.C. Simonsen • Schaal: 1:10.000



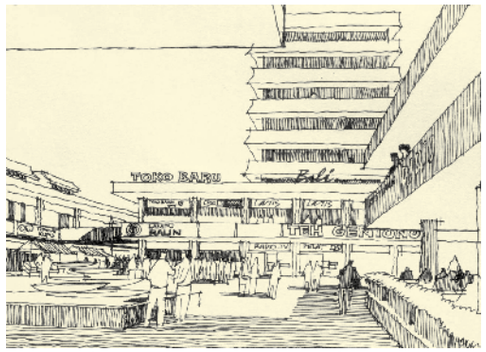
E-7 • Djakarta: gedetailleerd ontwerp van een commercieel centrum in Pulo Mas (1962) • Links: bovenaanzicht • Rechts: lengte- en dwarsdoorsnede • Ontwerp: ir Herbowo, ir Radinal Moochtar, ir Kandar Tisnawinata, O.C. Simonsen • Schaal: 1:2.500



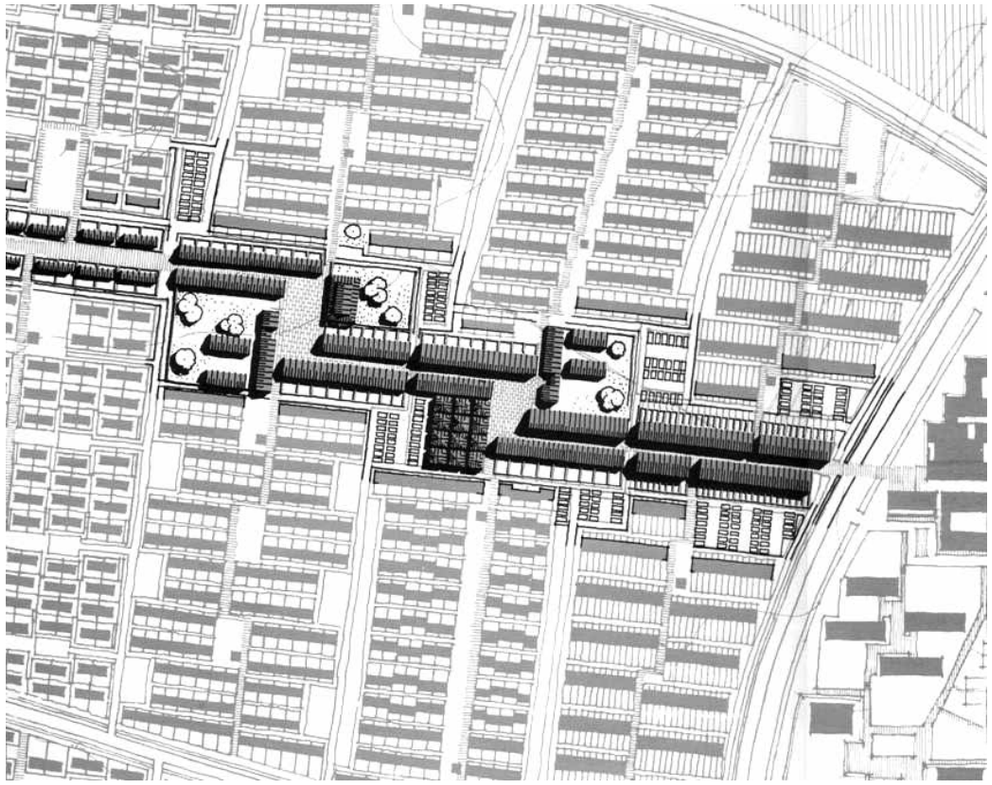
E-8 • Djakarta: maquette goedgekeurde ontwerp Pulo Mas (1963) • Ontwerp: ir Herbowo, ir Radinal Moochtar, ir Kandar Tisnawinata, O.C. Simonsen



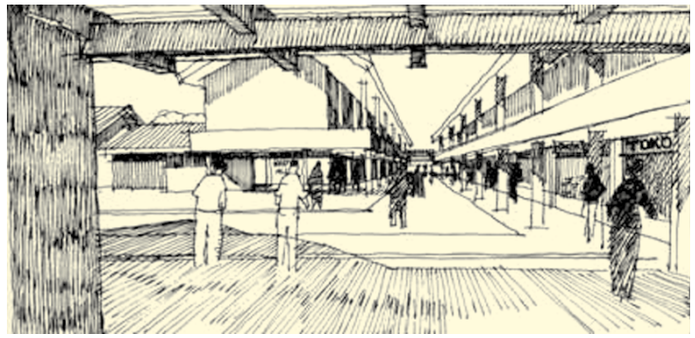
E-9 • Djakarta: *artist impression* van de centrale commerciële zone in Pulo Mas (1962) • Ontwerp: ir Herbowo, ir Radinal Moochtar, ir Kandar Tisnawinata, O.C. Simonsen



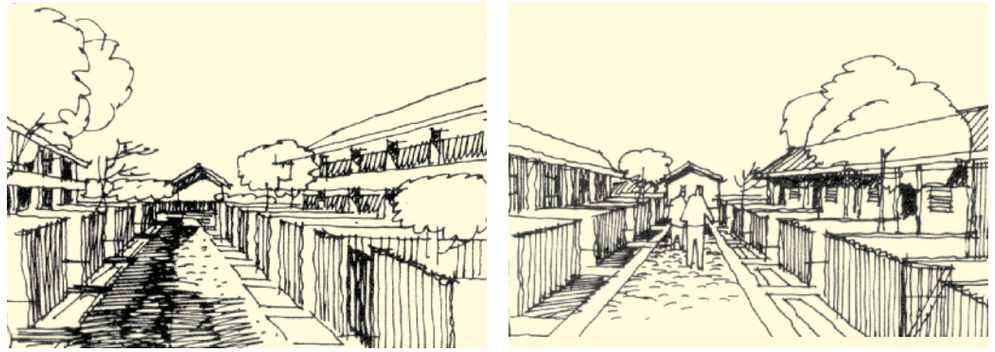
E-10 • Djakarta: *artist impression* van het voetgangersgebied in de centrale commerciële zone in Pulo Mas (1962) • Ontwerp: ir Herbowo, ir Radinal Moochtar, ir Kandar Tisnawinata, O.C. Simonsen



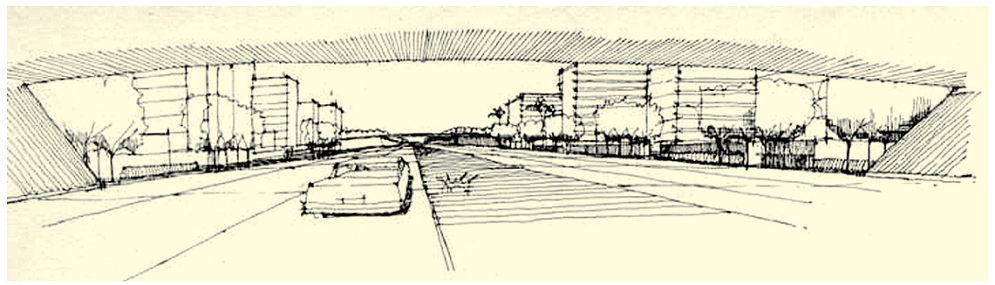
E-11 • Djakarta: gedetailleerd ontwerp van een *community centre* in Pulo Mas (1962) • Ontwerp: ir Herbowo, ir Radinal Moochtar, ir Kandar Tisnawinata, O.C. Simonsen • Schaal: 1:2.500



E-12 • Djakarta: *artist impression* van een voetgangersgebied in een *community centre* in Pulo Mas (1962) • Ontwerp: ir Herbowo, ir Radinal Moochtar, ir Kandar Tisnawinata, O.C. Simonsen



E-13 • Djakarta: *artist impression* van woningen met en zonder verdieping in een *housing unit* in Pulo Mas (1962) • Ontwerp: ir Herbowo, ir Radinal Moochtar, ir Kandar Tisnawinata, O.C. Simonsen



E-14 • Djakarta: *artist impression* van de snelweg rond Pulo Mas (1962) • Ontwerp: ir Herbowo, ir Radinal Moochtar, ir Kandar Tisnawinata, O.C. Simonsen

Conclusie

Aan de hand van een beschrijving van verschillende aspecten die van invloed waren op de ontwikkeling van de Indische stedenbouw schetst dit onderzoek hoe Indische stedenbouw zich in de eerste helft van de twintigste eeuw tot een autonome discipline ontwikkelde. Het startsein voor deze ontwikkeling was het delegeren van een deel van de bestuurlijke verantwoordelijkheden van het gouvernement naar lokale raden (gemeenteraden). Nadat ze hun krachten gebundeld hadden in de Vereniging voor Locale Belangen en middels een vakblad en congressen een platform voor overleg en informatie-uitwisseling hadden gerealiseerd, werden de gemeenten tussen 1910 en 1920 een gesprekspartner voor het gouvernement. De overwegingen voor gemeenten om problemen aan te pakken waren hygiënisch en medisch, stedenbouwkundig en esthetisch, maar ook politiek van aard. Vraagstukken die aan de orde kwamen betroffen behalve het huisvestings- en kampongvraagstuk tal van andere zaken: waterhuishouding, verkeer, groenvoorziening, stadsschoon, stadsuitbreiding en -verbetering maar ook de werkwijze, het gebied en de schaal waarop plannen betrekking hadden, grondpolitiek, financiering en wetgeving. Hoewel het draagvlak voor dergelijke projecten in de loop der tijd toenam, bleef het aantal bestuurders en architecten dat zich met stedenbouw bezig hield beperkt. Tot de meest vooraanstaande professionals die een bijdragen leverden aan de ontwikkeling van de Indische stedenbouw tot autonome discipline behoorden mr A.B. Cohen Stuart, ir H.Th. Karsten, prof. mr J.H.A. Logemann, ir H. Maclaine Pont, ir J.J.G.E. Rückert, dr H.F. Tillema, dr W.T. de Vogel en diverse burgemeesters en directeuren van gemeentelijke diensten voor gemeentewerken en stadsontwikkeling. Tijdens de wederopbouw waren Moh. Soesilo en ir Jac.P. Thijsse leidinggevende figuren.

De plannen die aanvankelijk werden ontworpen waren geïsoleerde projecten die veelal weinig rekening hielden met ontwikkelingen elders in een stad. Naarmate de jaren verstreken en architecten en bestuurders meer grip kregen op de vraagstukken en eventuele oplossingen, werd bij de opstelling van plannen in toenemende mate rekening gehouden met de relatie tussen een plan en de rest van de stad. Van een daadwerkelijk stedenbouwkundig beleid was echter pas sprake nadat het gouvernement, ter bevordering van een weloverwogen gemeentelijke grondpolitiek, in 1926 een maatregel afkondigde die gemeenten in staat stelde op basis van een stedenbouwkundig plan voorkeurrecht op grond te verwerven. Een vergelijkbare maatregel, waarmee het gouvernement gemeenten tot vijftig procent subsidie voor kampongverbeteringen in het vooruitzicht stelde mits ze een daarbij behorend verbeteringsplan overlegden, werd drie jaar later van kracht. Het was deze maatregel en vooral de aan deze maatregel verbonden eis tot opstelling van een stedenbouwkundig plan, die het begin markeerde van de institutionalisering van de Indische stedenbouw. Ze markeerde bovendien een geleidelijke herziening van het gouvernementele standpunt inzake stedenbouw; waar het gouvernement stedenbouw tot het midden van de jaren twintig nauwelijks als discipline of bestuurstaak erkende, was het een blijk van het feit dat het gouvernement geleidelijk overtuigd geraakt was van het belang van stedenbouw. Een verandering die in 1934 haar beslag kreeg met de benoeming van een gouvernementele commissie die tot taak had een ordonnantie voor stedenbouw op te stellen.

De mogelijkheid om aan de hand van een stedenbouwkundig plan grondrechten of extra financiële middelen te verwerven, was de eerste juridische stimulans om uiteenlopende aspecten die van invloed waren op de stedenbouwkundige ontwikkeling in onderling verband te beschouwen en daarover een visie te ontwikkelen. Het gevolg van beide regelingen was dat gemeenten zich voor het eerst daadwerkelijk oriënteerden op een coherent stedenbouwkundig plan. Een ander gevolg van de voorwaarde om een stedenbouwkundig plan op te stellen, was dat gemeenten, vanwege de toename van gemotoriseerd verkeer en met het oog op economische ontwikkelingen, behalve ontwikkelingen binnen de gemeentegrens ook ontwikkelingen daarbuiten en op langere termijn in ogenschouw namen. Een werkwijze die het werkterrein van de planning verbreedde van een stedelijk naar een regionaal niveau en bijgevolg een nieuwe fase in de ontwikkeling van de Indische stedenbouw inluidde. Ofschoon de Japanse bezetting van de archipel in 1942 een abrupt einde maakte aan deze ontwikkeling, trachtten architecten haar na de capitulatie van Japan in 1945 te continueren. Het (Centraal) Planologisch Bureau, een onderdeel van het departement van Verkeer en Waterstaat, dat in 1945 werd opgezet om met het geringe aantal architecten dat nog in de archipel aanwezig was zo efficiënt mogelijk de omvangrijke wederopbouwtaak te kunnen uitvoeren, hanteerde vooroorlogse beginselen en vooroorlogse middelen. De Stadsvormingsordonnantie, die in 1938 was gepresenteerd maar vanwege het uitbreken van de oorlog niet was vastgesteld, werd in 1948 alsnog vastgesteld. Niet, zoals oorspronkelijk de bedoeling was, voor gemeenten op Java, maar voor alle stedelijke gebieden die onder gouvernementeel toezicht vielen. De wederopbouwplannen die werden ontworpen kwamen in grote lijnen overeen met vooroorlogse plannen. De enige uitzonderingen daarop waren de plannen die voor de noordelijke provincie van Celebes en het gebied rond Buitenzorg werden ontworpen. Dit waren het eerste regionale plannen die in de archipel ontworpen werden.

Dat regionale planning aan betekenis won bleek niet alleen uit de opstelling van plannen voor Noord Celebes en de omgeving van Buitenzorg. Ook de benoeming van een gouvernementele commissie die de opdracht kreeg een wet op de ruimtelijke ordening voor niet-stedelijke gebieden op te stellen, was daarvan een blijk. Ofschoon de conceptwet medio 1951 gepresenteerd werd maar nimmer werd vastgesteld, is ze te beschouwen als de afronding van een ontwikkeling die in 1905 aanving. Een ontwikkeling waarbij het vak stedenbouw zich ontwikkelde van een vakinhoudelijk en methodologisch vrijwel volkomen niet-bestaand vakgebied tot een zelfstandige, professionele en geïnstitutionaliseerde discipline die zowel stedenbouwkundige als regionale ontwerpopgaven behelsde.

De ontwikkeling van de Indische stedenbouw voltrok zich niet in een isolement. Architecten, ingenieurs en ook bestuurders namen via vakbladen, rapporten, reizen en contact met collega's kennis van ontwikkelingen in zowel Nederland, Europa, de Verenigde Staten als Azië. Ontwikkelingen elders werden aldus in grote lijnen vrijwel op de voet gevolgd. Daarnaast bepaalden Indische stedenbouwkundig ontwerpers uiteraard hun eigen koers. De publicaties over Indische stedenbouw die Karsten en Maclaine Pont in 1920 schreven, zijn daarvan sprekende voorbeelden. Beide publicaties beschreven uitsluitend stedenbouw in Nederlands-Indië. Dat verwijzingen naar ontwikkelingen in Nederland of elders ontbraken, betekende niet dat Karsten en Maclaine Pont niet op de hoogte waren van Europese ontwikkelingen. Dat was allerminst het geval. Veeleer lijkt het een indicatie dat er een dringende behoefte bestond om Indische stedenbouw als een autonome discipline met eigen kenmerken te definiëren.

Evenals in Nederland ontstond de aandacht voor stedenbouw in Nederlands-Indië als een reactie op de explosieve groei van steden en de hygiënische en sociale wantoestanden die daaruit voortvloeiden. De vroegste stedenbouwkundige plannen beoogden primair het verbeteren van woonomstandigheden en stedelijke hygiëne. Nadat behalve civiel ingenieurs ook architecten zich met deze ontwerpopgaven gingen bemoeien, nam aanvankelijk met name de aandacht voor de esthetische zijde van de stedenbouw toe. Al snel werd echter duidelijk dat stedenbouw een uiterst complexe ontwerpopgave was en dat er behoefte ontstond aan afbakening van het takenpakket en een systematische en rationele werkwijze. Het was vanaf dat moment dat de professionalisering van de stedenbouw een aanvang nam.

Anders dan in Nederland was het in Nederlands-Indië niet een inhoudelijke regeling als de Woningwet maar een administratieve regeling, de Decentralisatiewet, die het begin van de moderne stedenbouw markeerde. Het waren de nieuw aangestelde lokale bestuurders die het belang van goede stadsaanleg onderkenden en middels uitbreidings- en verbeteringsplannen trachtten een eind te maken aan overbevolking, ziekten, woningnood, verkrotting van het woningbestand en het gebrek aan schoon water; zaken waaraan het gouvernement zich voorheen weinig gelegen had laten liggen. Een factor die de inspanningen van de gemeenten aanvankelijk danig frustreerde was de onbekendheid met de sociale, culturele, technische en financiële wensen die niet-Europeanen aan hun wijken en woningen stelden waardoor een zuiver op Europese leest geschoeide aanpak van de ontwerpopgaven niet tot de beoogde resultaten leidde. Mede in dat verband waren de constructieve en stedenbouwkundige aanbevelingen die Maclaine Pont deed op basis van zijn onderzoek naar inheemse bouwconstructies, -materialen en

stadsaanleg van bijzonder belang. Zoals enkele van zijn ontwerpen illustreerden, waren er naast zuiver Europese oplossingen ook zeer bruikbare oplossingen denkbaar die ontleend waren aan inheemse constructies en modellen en die met enige aanpassingen ook voldeden aan eisen die zowel Europeanen als niet-Europeanen stelden aan (eigentijdse) architectuur en stedenbouw.

Net als in Nederland verschenen ook in Nederlands-Indië theoretische verhandelingen over stedenbouw. Een van de meest belangwekkende publicaties was ongetwijfeld Karstens 'Indiese Stedebouw' dat in 1920 verscheen. 'Indiese Stedebouw' was de eerste tekst die, behalve een beschrijving van de algemene principes waaraan stedenbouw diende te voldoen, ook de specifieke omstandigheden en eisen beschreef waaraan Indische stedenbouw diende te voldoen. Wat opvalt is dat Karsten in 'Indiese Stedebouw' geen aandacht besteedde aan regionale en nationale planning – twee disciplines die op dat moment in Nederland en Europa zeer in opkomst waren, maar in Nederlands-Indië pas begin jaren dertig opgeld deden. Een frappant contrast met deze relatief late aandacht voor bovengemeentelijke planning in Nederlands-Indië was dat, anders dan in Nederland, in de archipel reeds begin jaren dertig stemmen opgingen voor de toepassing van de planologie. Een verschil dat hoogst waarschijnlijk samenhing met het hoge tempo waarin de Buitengewesten en de industrialisatie op Java zich ontwikkelden en de grootschaliger en rationeler benadering van ruimtelijke ontwerpopgaven die deze ontwikkelingen vergden vanwege hun verstrekkende economische implicaties. Opmerkelijk is dat aan het pleidooi voor de introductie van planologie in Nederlands-Indië vrij snel gehoor werd gegeven. Hoewel stedenbouw in het curriculum van de Technische Hoogeschool in Bandoeng ontbrak, werden met ingang van het collegejaar 1941-1942 in Bandoeng wel colleges planologie gegeven.

De ontwikkeling van de stedenbouwkundige methode in Nederlands-Indië verliep in grote lijnen maar niet volledig synchroon aan die in Nederland en de rest van Europa. Van een grote achterstand was geen sprake. In sommige opzichten, waaronder de belangstelling voor de planologie, was zelfs eerder het tegendeel het geval.

Een aspect waarin de ontwikkelingen in Nederlands-Indië afweken van die in Nederland was de juridische inbedding van de stedenbouw. Anders dan in Nederland, waar die inbedding was geregeld middels de Woningwet, ontbeerden stedenbouwkundig ontwerpers en bestuurders in Nederlands-Indië lange tijd een juridisch kader. Pas medio jaren twintig kondigde het gouvernement Bijblad 11272 af, een regeling die gemeenten enig juridisch houvast gaf bij de planning en uitvoering van toekomstige stadsuitbreidingen. Veel belangrijker echter nog was de regeling die in het verlengde van deze regeling in 1938 werd gepresenteerd: de concepttekst voor een ordonnantie voor de stadsvorming. Een opmerkelijk document, temeer daar op dat moment in Nederland van een vergelijkbaar document geen sprake was. Dat de Stadsvormingsordonnantie vanwege de oorlog in Europa en Azië pas in 1948 in licht gewijzigde vorm werd vastgesteld, doet niet af aan het belang van het feit dat in Nederlands-Indië reeds voor de Tweede Wereldoorlog een juridische stedenbouwkundige regeling werd opgesteld. Een tweede belangwekkende regeling was de concepttekst voor een Wet op de Ruimtelijke Ordening die in 1951 gereed was. Ofschoon deze wet nimmer werd vastgesteld, was ze in historisch en theoretisch opzicht van grote betekenis. Ze belichaamde namelijk niet alleen het einde van de ontwikkeling van de Indische stedenbouw vanaf 1905, maar tevens het begin van een nieuwe fase in die ontwikkeling, die van de regionale planning.

Afgezien van de vaststelling van de Stadsvormingsordonnantie en de opstelling van de Wet op de Ruimtelijke Ordening voltrokken de naoorlogse ontwikkelingen in de archipel zich nagenoeg parallel aan die in Nederland. Het (Centraal) Planologisch Bureau was verantwoordelijk voor de inventarisatie van oorlogsschade en de opstelling van stedelijke en regionale wederopbouwplannen. Voor deze constructie was gekozen omdat veel van de vooroorlogse stedenbouwkundig ontwerpers en architecten, waaronder Karsten, de oorlog niet hadden overleefd of de archipel verlaten hadden. De directeur van het bureau, Thijsse, en zijn rechterhand Soesilo gingen vrijwel direct na hun benoeming op studiereis naar Nederland en Engeland. Deze reis was een soort ijkpunt voor de stand van de stedenbouw in de archipel: het maakte duidelijk dat de ontwikkelingen in Nederlands-Indië vrijwel parallel liepen aan de ontwikkelingen in Nederland en elders, maar bevestigde tegelijkertijd Thijsses bezorgheid over het stedenbouwkundig onderwijs in de archipel.

Thijsses inspanningen om het stedenbouwkundig onderwijs aan de ITH in Bandoeng uit te breiden mislukten vooralsnog. Een belangrijke oorzaak daarvan was dat Nederland na jaren strijd in december 1949 eindelijk de onafhankelijkheid van de Republiek Indonesië erkende. Een erkenning die tot ingrijpende bestuurlijke en personele veranderingen leidde maar inhoudelijk niet of nauwelijks veranderingen genereerde wat betreft de stedenbouwkundige ontwerppraktijk en het stedenbouwkundig onderwijs. Daarvan was pas sprake in 1957 toen vanwege een politieke patstelling de diplomatieke relatie tussen Nederland en Indonesië volledig verbroken werd en alle Nederlanders zich gedwongen zagen het land te verlaten en overwegend Amerikaanse architecten en docenten de plaats van hun Nederlandse collega's innamen. Het was de komst van de Amerikanen die er op termijn toe leidde dat stedenbouw een prominenter plaats in het Indonesische onderwijs kreeg.

Een ander gevolg van de komst van de Amerikanen was dat stedenbouw geleidelijk vanuit een ander perspectief werd benaderd. Met name de in Amerika gangbare oriëntatie op vervoer per auto en de daaruit voortvloeiende behoefte aan grote, doorgaande wegen betekende een rigoureuze verandering ten opzichte van de aanzienlijk kleinschaliger benadering die Nederlandse dan wel Europese stedenbouw voorstonden. Voor het overige veranderde er na 1957 weinig. De methodologie van de stedenbouw bleef feitelijk onveranderd.

Gezien het koloniale karakter van de Indische samenleving en de directe relatie tussen stedenbouw en politieke, economische en sociale context, ligt de vraag voor de hand of en in welke mate Indische stedenbouwkundige plannen een koloniaal karakter hadden dan wel het koloniale systeem ondersteunden. Voor de veronderstelling dat bestuurders stedenbouw behalve als middel om steden vorm te geven en te laten functioneren ook gebruikt hebben ter handhaving of zelfs bevestiging van de gevestigde machtsverhoudingen in Nederlands-Indië, lijkt op basis van de onderzochte bronnen weinig grond te bestaan. Verhandelingen en notities van debatten tussen ontwerpers en bestuurders, maar ook de inhoud van ordonnanties en verordeningen geven voor een dergelijke veronderstelling geen enkele aanleiding. Ontwerpers en bestuurders – behalve diegenen die aanvankelijk sceptisch stonden tegenover de decentralisatie – beijverden zich steden te realiseren die optimaal functioneerden en vormgegeven waren. Van een streven om middels groots opgezette en monumentale stedenbouwkundige plannen op symbolische wijze uitdrukking te geven aan het Nederlands gezag in de archipel was, met uitzondering wellicht van de tot nieuwe regeringszetel om te vormen provinciestad Bandoeng, geen sprake. De benadering door stedenbouwkundig ontwerpers van een stedenbouwkundige opgave was vakinhoudelijk: gericht op het ontwerpen en tot stand brengen van een stedenbouwkundig plan dat in alle opzichten voldeed aan de eisen die een vroeg twintigste-eeuwse koloniale stad in de tropen daaraan stelde.

Wat Indische bestuurders en architecten wel kan worden aangerekend, is dat ondanks de nadrukkelijke opdracht in de Decentralisatiewet dit te vermijden, gedurende de eerste jaren van de decentralisatie overwegend belangen van de Europese bevolking gediend werden. Een enigszins verzachtende omstandigheid die daarbij kan worden aangevoerd is dat deze onbalans deels voortvloeide uit de beperkte bestuurlijke en financiële middelen van gemeenten. Zo was het gemeenten bijvoorbeeld niet toegestaan zich te mengen in kwesties die betrekking hadden op binnen haar gemeentegrenzen gelegen autonome inlandse gemeenten. Een bepaling die, ofschoon bedoeld ter bescherming en behartiging van de belangen van de inlandse bevolking, in veel gevallen de uitvoering van plannen van het Europese gemeentebestuur tegenhielden – en dus in stedenbouwkundig opzicht belemmerend werkte.

Aan de hand van bovenstaande beschrijving over de Indische stedenbouw kunnen een aantal dingen worden geconstateerd. Het eerste is dat gemeenteraden niet uitsluitend Europese belangen dienden. Daarvan getuigden de onmiddellijke pogingen van gemeenten om kampongs te verbeteren en modelkampongs te bouwen. De overwegingen voor het entameren van dergelijke projecten waren zowel humanitair als pragmatisch: verbeteringen kwamen alle burgers ten goede en zouden bovendien veel efficiënter zijn dan wanneer ze slechts in een deel van de gemeente werden aangepakt. De aanleg van een weg of waterleiding in een Europese wijk was immers alleen effectief als ook de wegen en waterhuishouding in niet-Europese wijken daarop aansloten. Een vergelijkbare combinatie van humanitaire en pragmatische afwegingen gold ook de latere kampongverbeteringsprojecten. Omdat verwaarloosde kampongs een uiterst bruikbaar argument vormden voor opstand tegen het koloniale regime, was er

bovendien ook nog een overtuigend politieke reden om de kampongs te verbeteren.

Wat deze studie ook duidelijk maakt, is dat Indische stedenbouw vrijwel parallel verliep aan de modernisering van de archipel. Hoewel het onderscheid tussen Europeanen en andere bewoners nimmer werd opgeheven, kregen niet-Europeanen langzamerhand meer bestuurlijke invloed. De geleidelijke democratisering van de Indische samenleving vond zijn weerslag in het stedenbouwkundig discours. Het toenemend aantal inlandse bijdragen aan dit discours beïnvloedde zowel de thema's die besproken werden, als de visie op en de kennis over inlandse vraagstukken. Met name Abikoesno en Soesilo (beide in de praktijk opgeleide architecten en medewerkers van Karsten), Abdoelrachman (adjunct-inspecteur van de Dienst Bouw- en Woningtoezicht in Batavia), R.Moh. Enoch (directeur Regentschapswerken Bandoeng), ir R.M. Notodhiningrat (ingenieur bij het departement van BOW) en de bestuurders R.A.A.A. Djajadiningrat (regent van Batavia) en Mohammad Hoesni Thamrin (wethouder van Batavia en lid van de Volksraad) droegen bij aan die verdieping. Hun inbreng logenstrafte bovendien de meermaals, ook door het Indisch gouvernement geuite veronderstelling, dat inlanders à priori geen belangstelling hadden voor stedenbouwkundige of architectonische ontwikkelingen. Dat niets minder waar was bevestigden de Volkshuisvestingscongressen uit 1922 en 1925. Terwijl aan het eerste congres twee inlanders deelnamen, werd het tweede congres, dat volledig gewijd was aan het inlandse volkshuisvestingsvraagstuk, door 43 inlanders bezocht. Een ander teken van de geleidelijke emancipatie van inlandse architecten is dat het vakblad *Locale Techniek*, dat vanaf 1932 verscheen, aan het eind van ieder Nederlandstalig artikel een Maleise samenvatting plaatste – en aldus de toegankelijkheid voor niet-Nederlands sprekende inlandse architecten aanzienlijk vergrootte.

Een derde aspect dat uit de beschrijving van ontwikkeling van de Indische stedenbouw naar voren komt, is de autonomie van de Indische stedenbouw. Dit blijkt uit het feit dat zowel na de soevereiniteitsoverdracht van Nederland aan Indonesië (eind 1949), als na het vertrek van Nederlandse architecten en stedenbouwkundig ontwerpers en de komst van Amerikaanse collega's (medio 1957) de stedenbouwkundige ontwerppraktijk ongewijzigd werd gecontinueerd. Zou Indische stedenbouw koloniaal van aard zijn geweest, dan wel een verlengstuk van het koloniale regime, dan zou dit niet het geval zijn geweest. Een ander argument is dat Thijsse vanaf de jaren vijftig uitgroeide tot een internationaal gerespecteerd planoloog. Een carrière die direct verband hield met zijn voormalig functie als directeur van het (Centraal) Planologisch Bureau en de vooruitstrevende visie op ruimtelijke ordening en planologie die hij in die periode ontwikkelde. Zouden zijn ideeën geworteld zijn geweest in een discipline die niet autonoom was geweest, dan zouden ze hoogstwaarschijnlijk aanzienlijk minder weerklank hebben gekregen.

Een belangrijke bijdrage aan de snelle ontwikkeling van de Indische stedenbouw was 'Indiese Stedebouw', het betoog uit 1920 van Karsten over theoretische en pragmatische aspecten van stedenbouw in de archipel. Het was immers deze tekst die niet alleen stedenbouwkundig ontwerpers in de archipel voorzag van een handleiding voor stedenbouw, maar bovendien de basis vormde voor de Stadsvormingsordonnantie die in 1938 werd gepresenteerd.

Een laatste aspect dat opvalt aan de Indische stedenbouwkundige ontwerppraktijk is dat veel plannen daadwerkelijk gerealiseerd werden. Waarbij bijvoorbeeld in Nederland regelmatig stedenbouwkundige plannen onuitgevoerd bleven, zoals het plan van Dudok voor Den Haag in Nederland, werd het minstens zo ambitieuze plan voor Bandoeng wel gerealiseerd. Dat het uitbreidingsplan voor Bandoeng wegens omstandigheden niet werd voltooid, doet niet af aan het feit dat zowel het plan als de aanvankelijk voortvarende uitvoering ervan getuigen van een vooruitstrevende en doortastende mentaliteit.

Wat in het huidige tijdgewricht tot nadenken stemt, is de vanzelfsprekendheid waarmee in Indische stedenbouwkundige plannen wijken werden ingedeeld op basis van etniciteit. Alleen al het feit dat dit gebeurde lijkt de conclusie te rechtvaardigen dat Indische stedenbouw even koloniaal was als de maatschappij waarin ze gepraktiseerd werd. De vraag is echter of deze constatering klopt. Kan het niet zo zijn dat Indische steden weliswaar gekenmerkt werden door een scheiding op basis van etniciteit, maar dat de uitgangspunten van die stedenbouw desondanks toch niet koloniaal waren? Oftewel, wat is eigenlijk de grondslag van de Indische stedenbouw, onderscheidt die zich van de Nederlandse en zo ja, in welk opzicht? Dat zijn de vragen waarop deze studie een antwoord geeft.

Uiteraard is deze studie over stedenbouw in Nederlands-Indië niet uitputtend. Met name drie aspecten nodigen uit tot nader onderzoek. Het eerste aspect is het niet-Europese perspectief op de Indische stedenbouw. Anders dan het voorliggende, uitsluitend op Europese bronnen gebaseerde onderzoek, leidt onderzoek op basis van verslagen van bijeenkomsten van niet-Europese verenigingen, toespraken, krantenartikelen en publicaties in niet-Europese media mogelijk tot belangrijke aanvullende inzichten en conclusies over de merites van stedenbouwkundig ontwerpers en bestuurders in Nederlands-Indië en de Indische stedenbouw.

Een tweede aspect dat aanleiding geeft tot nader onderzoek is de vraag hoe Indische stedenbouw zich verhoudt tot stedenbouwkundige ontwikkelingen in andere Europese kolonies. Monografieën over stedenbouw in Belgische, Britse, Franse en Italiaanse kolonies van Bruno De Meulder, Robert Home, Gwendolyn Wright en Giuliano Gresleri c.s. maar ook de publicaties *Architecture coloniale et patrimoine. Expériences européennes* en *L'Urbanisme aux colonies et dans les pays tropicaux* laten zien dat stedenbouwkundige ontwikkelingen in Europese kolonies opmerkelijke parallellen en verschillen vertonen. Een constatering die aanleiding geeft te veronderstellen dat vergelijkend onderzoek naar ontwikkelingen in twee of meer Europese kolonies tot interessante inzichten kan leiden. Wie afstanden en taalbarrières niet schuwt, wacht een schone taak.

Een derde aspect dat onderzocht zou kunnen worden is de vraag of en hoe stedenbouwkundige ontwikkelingen uit de eerste helft van de twintigste eeuw als uitgangspunt kunnen dienen voor actuele ontwerpopgaven in Indonesië; twee zaken die in Indonesië, evenals elders in de wereld, vaak op uiterst gespannen voet met elkaar staan. Een dergelijk onderzoek zou hoogst waarschijnlijk richting kunnen geven aan de wijze waarop stedelijke structuren en gebouwen uit het verleden een rol van betekenis kunnen spelen in actuele ontwerpopgaven.

Summary

Planning the city. Town planning in the Dutch East Indies and Indonesia (1905-1950)

This book describes the development and professionalization of Dutch Indian (*Indische*) town planning between 1905 and 1951. It simultaneously portrays the modernisation of the Dutch East Indies and the emergence of modern day Indonesia.

Modern town planning in the Dutch East Indies materialized after the central government in Batavia in 1903 delegated part of its authority to local administrative entities, soon referred to as municipalities. This decentralisation of power and the far-reaching socio-economic changes caused by burgeoning private enterprise and ongoing innovations in building, architecture and transportation, created a prolific setting for the development of town planning. At the same time, a growing feeling of discontent arose among a substantial number of the indigenous population about the colonial system.

The issues addressed by the municipalities focussed on various aspects related to the improvement and the extension of towns: sanitation, housing, water management, infrastructure but also aesthetics, methodology and legislation. Town plans designed during the first half of the twentieth century reflect the gradual professionalization of Dutch Indian town planning. Initially plans barely addressed more than one issue or area. They were isolated events that did not have any relation to other plans, nor took the general interest of the development of a town into account. Their design was pretty straightforward: a layout of streets bordered by plots of land destined for housing. The impact of a plan on other developments nor aesthetic aspects were hardly considered. The plan for Tjandi in Semarang, for Mentengnieuw Gondangdia and the kampong Taman Sari in Batavia are examples of this approach.

It did not take long before administrators, engineers and architects acknowledged the need for coherent, social and aesthetic town plans. As architects gradually got more of a say in the process, town plans became more visionary and comprehensive: they addressed interrelated developments. Increasing attention was paid to aesthetics: the position and design of prominent buildings, public spaces and vistas. Henri Maclaine Pont's plan for Darmo in Sourabaya (1914), Thomas Karsten's extension plans for Semarang (1916, revised 1919)and the design of the General Engineers and Architectural Bureau's (Algemeen Ingenieurs- en Architectenbureau - AIA) design for Bandung (1919) are good examples of these plans.

The third phase of town planning was characterized by a rationalisation of the design process. A trend that emanated from increased and improved statistics and a better understanding of the socio-cultural context of the Dutch Indian society. The rationalisation enabled architects to design town plans that complied much better with the market and, even more important, to abandon the primarily intuitive style of designing in favour of a more methodical approach. It was this gradual rationalisation that eventually led to the introduction of regional planning. The 1920 plan for a couple of indigenous neighbourhoods (kampungs) designed by the municipality of Medan, and the 1948 plan for the satellite town Kebayoran Baru near Batavia are good examples of this kind of planning. Early examples of regional planning are Karsten's designs for Buitenzorg (1917) and Malang (1933, 1935), and the plans designed by the (Central) Planning Bureau for north Celebes and the region southeast of Buitenzorg (both 1948).

What characterizes planning in the archipelago after 1950 is not so much a shift in methodology as a shift in focus. Instead of the relatively intimate neighbourhoods and towns designed by Dutch architects the approach of architects who stepped in their place – many of them from America – was much more focussed on infrastructure and the projection of long and wide traffic routes linking business and living areas. Consequently roads for motorised traffic became the backbone for Indonesian town plans. Though not entirely based on this principle, the 1962 plan of Pulo Mas near Djakarta illustrates the hybrid character of the early Indonesian town plans that originated from this approach. The plan is a carefully considered attempt to blend American and local Indonesian planning objectives.

As in other colonies, the Dutch Indian society was ethnically diverse and very class-conscious: European, Indo-European, indigenous and other Asian people lived in separate ethnic neighbourhoods. Each neighbourhood had its own distinctive features. In general neighbourhoods for Europeans, Indo-Europeans, well-to-do Chinese and indigenous dignitaries were vast and moderately to sparsely populated. The parcels were relatively large, the houses luxurious and the gardens lush. The overall atmosphere in these neighbourhoods was European. On average, Asians and socially and economically less successful Europeans and Indo-Europeans lived in considerably denser populated areas where the streets were narrower, often unpaved and many facilities such as running water, baths, and toilets were public. The atmosphere in these denser populated neighbourhoods was predominantly indigenous, Chinese, British-Indian or Arab.

Given the fact that this ethnic distinction was based of the notion that Europeans were superior to other ethnic groups and town plans adhered to the principle of ethnic division, the question is justified whether town plans and town planners supported a division based on ethnicity. To answer this question it is necessary to understand that the ethnic distinction that characterized Dutch Indian society resulted not only from an ethnic but also from a socio-economic division. Although this distinction was not entirely strict – not all Europeans were well off, while some Chinese and indigenous people were – ethnic background and socio-economic status usually went hand in hand. Hence, European neighbourhoods were invariably inhabited by financially well-to-do while non-European neighbourhoods were inhabited by the financially less well-to-do. A division that, cynically, from a town planning perspective, was rather convenient as it 'naturally' divided towns in socio-economic zones – and thus created the rationale that corresponded to the principle of zoning that characterised town planning in Europe.

Although nearly all early twentieth century town plans distinguished different neighbourhoods for European, Indo-European, indigenous and other Asian citizens, the assertion that their designers were convinced colonialists who through their designs supported a colonial policy, is untenable. Many of the architects, town planners, engineers and administrators who worked in the Dutch East Indies where committed professionals with bold and sometimes visionary ideas who very early onwards identified town planning as an important and autonomous discipline, recognised the need to expand the geographical and ethnic scope of town planning and establish a methodology. Though consistently, the division of town plans into ethnic neighbourhoods was applied rather leniently. As the Advisor for the Decentralisation explained during an international congress on the occasion of the *Exposition Coloniale Internationale* in Paris in 1931, this was done because 'il faudra laisser le chemin libre pour l'interpénétration des races dans les villes partout où les besoins de la vie exigent que les individus se mêlent'.[527]

Although this interpretation does not exclude that there might have been town planners and administrators who supported the colonial system, primary publications and reports of debates between town planners and politicians bear witness of a primarily professional approach towards town planning. Regardless whether it accommodated the European, indigenous or other Asian population, the town planners' main concern was to design functional and aesthetic town plans. Indications that projects were designed to consolidate the Dutch dominance over the archipelago are non-existent. The late 1920s plans to improve kampungs were no different from earlier plans even though they were not only generated by hygienic concerns but also by the need to deprive nationalists of arguments to persuade the indigenous population to turn against the Dutch government. The one plan that might be considered a candid demonstration of colonial aspirations was the extension plan for the northern part of Bandung. Born out of the ambition of governor-general count J.P. van Limburg Stirum to turn Bandung into the colony's new representative administrative capital, the development of the plan illustrates the ambivalent position of both the Dutch Indian government and town planners. Caught between visionary considerations on the one hand and pragmatic ones on the other, the plan was abandoned after a couple of years after its conception and only partially executed. Up until this day Bandung has the dubious honour of being the embodiment of the great aspirations and inadequate resources that so often characterised the Dutch Indian town planning practice.

What also supports the thesis that Dutch Indian town planning was an autonomous discipline

is the fact that even after the Dutch transferred their sovereignty to the Republic of Indonesia town planning continued along the same lines. Had the Dutch Indian approach to town planning not been autonomous but colonial, surely post-colonial town planners would, if not immediately at least after some time, have abandoned it. As this did not happen, its seems fair to assert that Dutch Indian town planning was not a tool of the colonial politics of the Dutch Indian government but an autonomous discipline.

Another aspect of life in the Dutch East Indies is the gradual emancipation of the non-European inhabitants. Slowly but surely the number of non-European architects, town planners and administrators increased. Though their number never equalled the number of Europeans, the rise of indigenous and other Asians participating in planning and politics were in accordance with determined efforts of the liberal governor-generals to rule the archipelago in accordance with the principles of Ethical Politics. Hence people like Abdoelrachman, R. Abikoesno, R. Slamet, mr R.Ng. Soebroto, Moh. Soesilo, ir Soetoto and Mohammad Hoesni Thamrin gradually came to the fore.

The factors that contributed to the gradual development of Dutch Indian town planning into an autonomous discipline is described in thematic chapters. Chapter one describes how the Dutch East Indies from a seventeenth century conglomerate of trading posts changed into a colony that was exploited by the Dutch government in the nineteenth century. After ousting the Portuguese and British from the Moluccas in the late sixteenth century the Dutch East India Company (*Verenigde Oost-Indische Compagnie - VOC*) embarked on the lucrative spice trade. Which made the Netherlands the wealthiest European country in the seventeenth century. The majority of the early Dutch settlements were fortified trading posts and simple towns where function prevailed over aesthetics. The architecture and lay-out of these settlements resembled those in the Netherlands. By and large canals were dug, streets were laid in a rectangular pattern, and houses were built in rows. During the eighteenth century successful businessmen and administrators occasionally built luxurious country estates outside the walled towns: spacious grounds with imposing houses designed according to prevailing European architectural styles.

Due to changes that drastically altered the European political landscape towards the end of the eighteenth century and the subsequent changes in the administration of European colonies, the Dutch East Indies – initially with the exception of Java – came under British rule. It was not until 1814 that the Dutch, or rather the Kingdom of the Netherlands that had been established one year earlier, regained control over the archipelago. The new administration proved to be much harsher than its predecessors. Prompted by the disintegration of the Kingdom in 1830, the independence of the Kingdom of Belgium and the subsequent financial setback governors-general appointed by the Dutch parliament followed a much more exploiting course than their colleagues who were appointed by the VOC. One of the most extreme measure taken was the introduction of the Culture System (*Cultuurstelsel*) in 1831, a system that forced indigenous farmers to deliver a determined part of their cultivated crops (*cultures*) to the Dutch government in Batavia through the agency of indigenous local rulers. To control production and delivery Dutch civil servants were appointed on strategic i.e. commercially relevant locations. As the Dutch held the trade monopoly the farmers were entirely at their mercy.

As the Dutch increasingly conquered more territory and imposed harsher regulations on the indigenous population to augment the production of trading goods, the Dutch East Indies gradually developed into a true colony. At the top a small minority of Europeans controlled the administration and the trade. On an equal level from a social though not from an administrative point of view were the indigenous kings and noblemen. Socially and economically secondary in hierarchy was the substantial group of so-called 'strange Asians': a heterogeneous group of mainly Chinese but also British Indians, Arabs and other Asians. Their main source of income was distributive trade and small and medium-sized businesses. With the exception of kings and noblemen the indigenous inhabitants, by far the largest ethnic group in the archipelago, ranked lowest on the socio-economic ladder. They primarily worked as farmers, labourers or servants.

Prompted by pressure from social and liberal political movements the Culture System and the trade monopoly were abolished in 1870. Chapter two describes the changes that took place after the introduction of the Agrarian Act (*Agrarische Wet*) in 1870: the act that enabled private persons to hold land on a long lease. As the archipelago offered good opportunities for business, private entrepreneurship in the colony developed rapidly after the act had been introduced. As a result of this development it were no longer predominantly Dutch civil servants who set off to the Dutch East Indies. Other professionals and an increasing number of women settled in the colony. Gradually a Dutch Indian version of the European lifestyle emerged in the archipelago.

To deal with the socio-economic and demographic changes generated by this development and to govern the vast colony suitably, the government decided to decentralise its administration. The consequently decreed Decentralisation Act (*Decentralisatiewet*) in 1903 and the Local Council Ordinance (*Locale Radenordonnantie*) in 1905 provided the necessary legal framework for this. The delegation of part of the responsibilities of the departments of Public Works (*Burgerlijke Openbare Werken*) and Home Affairs (*Binnenlands Bestuur*) to local officials *caused* fundamental administrative and political changes. The new system was not without flaws though. As the government had neglected many of its duties for years, maintenance of public works was often heavily overdue. Moreover work was seriously hindered by a constant shortage of material, knowledge and funding, inadequate organisation and infrastructure, insufficient work force, and a very unforthcoming attitude of the central government towards requests for support from the local authorities. Last but not least, the natural and social disposition of the archipelago regularly complicated work: its vastness, tropical climate, multi-ethnic population, and colonial system.

Convinced that joint attempts to overcome these obstacles would be more effective than individual attempts, the local councils established the Association for Local Interests (*Vereniging voor Locale Belangen - VLB*) in 1912. The VLB, its journal *Local Interests* (*Locale Belangen*), and particularly the Decentralisation Congress it organised annually offered professionals the necessary platforms to exchange expertise and knowledge. Engineers and architects already associated in the nineteenth century. In 1850 a Dutch Indian section of the Royal Institute for Engineers (*Koninklijk Instituut voor Ingenieurs - KIVI*) was established, in 1898 the Association of Architects in the Dutch East Indies (*Vereeniging van Bouwkundigen in Nederlandsch-Indië*). Each association published its own journal. The engineers' journal was successively published under the following names: *The Journal of KIVI, section Dutch East Indies* (*Het Tijdschrift van het KIVI, afdeling Nederlands-Indië), The Engineer* (*De Ingenieur*) and *The Engineer in the Dutch East Indies* (*De Ingenieur in Nederlandsch-Indië*). The periodical for architects was called: *Dutch Indian Architecture Journal* (*Indisch Bouwkundig Tijdschrift*).

Chapter three describes one of the most urgent problems the municipalities had to face: the quality and quantity of houses. Following the development in the Netherlands, the immediate impulse to address this problem was to introduce a Housing Act. Although the first two advisors for the centralization hesitated, their office prepared a draft for a Dutch Indian Housing Act. Although the draft was ready in 1916, it is was never promulgated due to the fact that also the third advisor was not convinced a Housing Act was the most appropriate way to solve the housing problem. Instead, he was much more in favour of adjusting existing building regulations and a consistent town planning practice.

A specific aspect of the housing problem that needed to be solved was the improvement of the kampungs. Generally situated on poor locations, these densely populated, unplanned semi-permanent settlements were breeding grounds for ill-health, epidemics but also, as the government gradually realised, for political unrest. Chapter four describes why from the start municipalities considered the improvement of kampungs an issue of great importance and how improvement projects towards the end of the 1920s eventually were standardised and subsidized.

Chapter five describes two architects that fundamentally contributed to the founding of town planning as an integrated and professional discipline. In 1920, Maclaine Pont and Karsten wrote separate papers on town planning. Both Maclaine Pont and Karsten graduated as architects at Delft's Polytechnic. They independently moved to the Dutch East Indies in the early 1910s to pursue a career in architecture. Despite the fact that ill health forced Maclaine Pont to abandon his architectural vocation after only a couple of years, both he and Karsten contributed significantly by creating awareness among colleagues and administrators about of the importance of town planning. Not only by emphasizing that many

aspects were correlated and had to be dealt with accordingly, but also by underlining the need for a clear vision and a methodology, and the importance of research and aesthetics. It was particularly Karsten who made a name for himself as a town planning theorist, designer and consultant. His comprehensive yet concise 1920 publication 'Dutch Indian Town Planning' ('*Indiese Stedebouw*'), his involvement in the realisation of the Town Planning Ordinance in the 1930s but also his town plans for Semarang (1917, revised in 1919), Buitenzorg (now Bogor, 1917) and Malang (1933, revised 1935) established this reputation. Besides Karsten and Maclaine Pont many other professionals contributed to the professionalization of Dutch Indian town planning as well. Among them were directors of municipal departments of public works (ir H. Heetjans in Bandung, ir J.J.G.E. Rückert in Semarang), mayors (ir D. de Iongh in Semarang, F.H. van de Wetering in Menado and Palembang), and occasionally central government officials (mr A.B. Cohen Stuart).

Chapter six sketches the institutionalisation of town planning and the simultaneous emergence of regional planning. The first step towards a generic regulation for town planning was a central regulation proclaimed in 1926. Based on this regulation a municipality could apply for priority rights on a particular plot of land over third parties if it could demonstrate this land was indispensable to accommodate the future development of the town. To substantiate this claim a town plan approved by the local and the central government needed to be handed over. The second step was taken in 1929, when the government agreed to subsidize kampong improvement projects up to fifty percent of the total cost. Again, a request needed to be supported by an approved plan. The third and ultimate step that led to the institutionalisation of town planning was the appointment, in 1934, of a committee to study the problem of town planning. It was this committee, briefly referred to as the Town Planning Committee (*Stadvormingscommissie*), that, in 1938, presented a draft and an extensive explanation of a Town Planning Ordinance (*Stadsvormingsordonnantie*) for municipalities on Java. It was this ordinance that provided architects and administrators with the tool they had pleaded for since the introduction of the decentralisation: it described the aims and procedures of town planning, and supplied the necessary legal framework.

The Town Planning Ordinance was the first Dutch Indian – and thus in a sense the first Dutch – act that acknowledged town planning as an autonomous discipline. Despite its merits the ordinance had two shortcomings. The first one was that it only referred to Java. A restriction the authors put down to their own ignorance regarding administrative, economic and cultural circumstances in the Outer Regions. They also emphasized however, that it would not be too complicated for a knowledgeable staff at the department of Home Affairs to adjust the ordinance and thus make it applicable to the Outer Regions as well. The second restraint was that despite increasing attention for and debates on regional planning the ordinance did not refer to this development at all.

Unfortunately, the presentation of the Town Planning Ordinance was rather inopportune. Due to the outbreak of World War II in 1939 and the Japanese occupation of the archipelago in 1942 it could not immediately be assessed after its presentation. It was not until 1948, three years after the Japanese surrendered and the Dutch regained control over part of the archipelago, that the Town Planning Ordinance was eventually decreed.

Chapter seven describes the post-war period from 1945 up until 1951. During this period planning was coordinated by the (Central) Planning Bureau ((C)PB) in Batavia. Established immediately after the war, the bureau brought together the few remaining professionals who survived the war and had not left the country. Despite its name the bureau's sphere of activity did not cover the entire archipelago. As a result of the proclamation of the independent Republic of Indonesia on August 17, 1945 it could only operate in areas that were under control of the Dutch Indian government in Batavia. On Java this meant a narrow strip from Batavia to Bandung. In the Outer Regions the government only controlled Medan, Padang, Palembang and a large area surrounding Palembang on Sumatra, plus the islands of Borneo, Celebes, the Moluccas and New Guinea. The areas administered by the government of the Republic of Indonesia that resided in Djocjakarta were beyond PB control.

The bureau's main task was to survey the damage caused by war activities and to design reconstruction plans. As the damages were most severe in places that were attacked for strategic reasons, priority

was given to the reconstruction of economically vital parts on Borneo, Celebes and the Moluccas. Many towns on these islands, particularly where oil was extracted, were heavily damaged. Since in many cases almost all infrastructure and housing were destroyed, PB decided to take advantage of this situation. Thus, rather than just reconstructing pre-war circumstances, it decided to design plans that would not just reconstruct but simultaneously improve the old situation. To find out what would be the best solution town plans were considered in a wider, regional context. The result was the design of the first regional plan in the archipelago. To back up the PB's work legally, by far the most efficient thing to do would be to decree the draft of the pre-war Town Planning Ordinance. After it was adjusted in such a way that it could also be applied to towns outside Java and without municipal status, the Town Planning Ordinance was finally decreed in 1948. The first town it was applied to, in January 1949, was Bandjermasin on Borneo. Later that year it was also applied to several towns on Java and Sumatra.

On December 27, 1949 the Netherlands transferred sovereignty over the archipelago to the independent Republic of Indonesia. Just over a year prior to this crucial event the Dutch Indian government appointed a committee to prepare an act on regional planning in non-urban areas. Nearly three years later the committee presented a draft of the Spatial Planning Act (*Wetsontwerp op de Ruimtelijke Ordening*) to the minister of the Department of Public Works and Energy (*Departemen Pekerjaan Umum dan Tenaga*) Unlike the Town Planning Ordinance the Spatial Planning Act never gained legal force. Although an official reason was never given, the cause might very well have been related to the shortage of professionals in Indonesia in the early 1950s. Given this lack of qualitative and quantitative adequate personnel it would have been very difficult to comply with the act. The easiest way to sidestep this problem was to refrain from assessing the act – and thus the obligation to implement and observe it.

The decision not to decree the Spatial Planning Act was unsatisfactory from both a methodological and a historical point of view. By not decreeing the act the government obstructed the legal and methodological expansion of town planning into the vaster realm of spatial planning. It also discontinued the future professionalization and adaptation of town planning as an autonomous discipline – a development that began in 1905 and had only been interrupted between 1942 and 1945. As a result of this decision not to assess the Spatial Planning Act the Town Planning Act was to remain the only legal instrument for Indonesian planners for the next four decades.

The epilogue describes developments in Indonesia after 1950. One of the most radical consequences of the transfer of sovereignty was the Indonesianization of administrative and other institutions: the replacement of Dutch professionals in leading positions by Indonesians. Remarkably though, this alteration did not cause a Dutch exodus. Far from it, as Indonesia offered plenty of career opportunities many Dutch professionals resumed and even began their career in the new republic. Life in the archipelago from 1950 onwards seemingly continued more or less as before. It was not until 1957, when negotiations between Indonesia and the Netherlands about the administrative status of New Guinea reached a deadlock that the actual consequences of the revised political relation between Indonesia and the Netherlands manifested themselves. As a result of the diplomatic rupture the 50.000 Dutch citizens who had lived and worked in Indonesia were forced to leave the country overnight. More than the transfer of sovereignty it was this departure that slowly but surely changed Indonesia – and its aspirations.

The positions left behind by Dutch architects and town planners were taken over by colleagues from Austria and Germany but mainly from the United States of America. As architects from Harvard and Kentucky took up advisory and teaching positions in Indonesia and American scholarships increasingly enabled Indonesian students to study in the United States, the American approach of planning and architecture eventually changed town planning and architecture in the archipelago fundamentally. In accordance with the American lifestyle town plans were increasingly designed to accommodate a society where transportation by car, high-rise buildings and air-conditioning were the norm. A trend that profoundly changed the rather European outlook that featured in many towns and by and large defines the outlook on the Indonesian town until the present.

Although this study does not exclusively focus on the island of Java, the larger part does relate to developments, projects and people on this island. The reason for the imbalance is caused by the availability of

sources. By and large, information of developments on Java exceeds information concerning developments on other islands. As this imbalance mirrors the hierarchy among the islands in the archipelago and the continually dominant position of Java, I felt no need to rectify this as it is part of the story. Avoiding this problem by limiting my study to Java or a single town was not an option as this would have made it impossible to include sources that were relevant for the comprehensive reconstruction of the development of Dutch Indian town planning. I have therefore decided to be inclusive and study any development in the archipelago that was relevant to town planning in the period between 1905 and 1951.

The basic material for this study is very diverse. It ranges from contemporary journals, literature and novels to minutes of meetings, from newspapers and private notes to interviews with architects and their relatives. Photographs, films, maps and of course the town plans themselves provide important information as well. To collect this material various institutes were visited: the National Archive and National Library in The Hague and Jakarta, the Royal Tropical Institute (*Koninklijk Instituut voor de Tropen - KIT*) in Amsterdam, the Royal Netherlands Institute of Southeast Asian and Caribbean Studies (*Koninklijk Instituut voor Taal- Land- en Volkenkunde - KITLV*) in Leiden, the Filmmuseum in Amsterdam, *Het Nieuwe Instituut* in Rotterdam, the Netherlands Institute for Military History (*Nederlands Instituut voor Militaire Historie - NIMH*) in The Hague, the Netherlands Institute for War Documentation (*Nederlands Instituut voor Oorlogsdocumentatie - NIOD*) in Amsterdam, the National Service for Archaeology, Cultural Landscape and Built Heritage (*Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten - RACM*) in Zeist, the Dutch Land Registry Office (*Topografische Dienst*) in Emmen, the University of Amsterdam, Delft University of Technology and Bandung University of Technology.

Pauline K.M. van Roosmalen

Noten

Afkortingen

ANRI **Arsip Nasional Republik Indonesia, Jakarta**
AS Archief van de Algemeene Secretarie (1891-1942)
AS&KGG Archief van de Algemene Secretarie en Kabinet van de Gouverneur-Generaal 1944-1950
BB Archief van het departement van Binnenlandsch Bestuur

KITLV **Koninklijk Instituut voor Taal-, Land- en Volkenkunde, Leiden**
H1169 Archief Moojen

NA **Nationaal Archief, 's-Gravenhage**
4.KIVI Archief van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs: verzameling atlassen, kaarten, tekeningen, prenten, en foto's van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs over de periode 1606-1979
MIKO Archief van het Ministerie van Koloniën 1813-1950: openbare verbalen
4.MIKO Archief van het Ministerie van Koloniën 1814-1963: kaarten en tekeningen
KMA Archief van de Koninklijke Militaire Academie 1816-1941

HNI **Het Nieuwe Instituut, Rotterdam**
BAZE Archief De Bazel
BERL Archief Berlage
EEST Archief Van Eesteren
HEND Archief Hendriks
LUNI Archief Lüning
THIJ Archief Thijsse

[1] Van de Wetering, 1939b, 593
[2] Haasse, 2004, 182
[3] Jessup, 1975
[4] Jessup, 1988
[5] Passchier, 1983. Passchier, 1998. Passchier, 1985. Temminck Groll, 1982
[6] Akihary, 1986. Deckers, 1992. Van Dullemen, 1988. Krijgsman, 1990. De Vletter, 1997. Wynia, 1993
Jan van Dullemen promoveert in juli 2008 aan de Universiteit Utrecht op het proefschrift *Op zoek naar de tropenstijl. Leven en werk van prof. ir. C.P Wolff Schoemaker, Indo-europees architect.*
[7] Akihary, 1990. Akihary, 1996
[8] Van Leerdam, 1995
[9] Van Roosmalen, 2004a
[10] Bogaers, 1983, Bogaers en De Ruiter, 1986
[11] Cobban, 1992a+1992b. Van der Heiden, 1990
[12] Gill, 1994
[13] Kusno, 2000
[14] Polano, 1988. Reinink,1993
[15] Reinink, 1993, 216
[16] HNI-BERL: 202-001-0015
[17] Baalman, 1983. Gerlagh, 1979
[18] Den Dikken, 2002. Segaar-Höweler, 1998. Segaar-Höweler en Boersma, 2000
[19] Citaat bij Bogaers, 1983, 1
[20] *Change and Heritage in Indonesian Cities*, 1988
[21] Budihardjo, 1988. Danisworo, 1988. Van Voorden, 1988
Van Voorden, Danisworo en Budihardjo beschreven respectievelijk de manieren waarop Nederland, Frankrijk en Indonesië hun stedenbouwkundig erfgoed conserveerden, de diverse methoden en motieven voor behoud en het economische aspecten van erfgoed.
[22] Cohen en Eleb, 2002. Denison en Ren, 2003. Gresleri, Massaretti en Zagnoni, 1993. Home, 1997. De Meulder, 2000. Wright, 1991
[23] Home, 1997, 37-46
Aan de hand van de zogenaamde 'Kondratieff waves' onderscheidt Home vier perioden waarin bepaalde beroepsgroepen het voortouw namen ten aanzien van de ruimtelijke ontwikkeling van Brits-Indië: 1820-1870 (landmeters), 1850-1900 (civiel- en militair ingenieurs), 1880-1930 (artsen, hygiënisten) en 1910-1960 (architecten, stedenbouwkundigen).
[24] Wolkers, 2000, 21
[25] De Jong, 1998, 28, 50
[26] Breuning, 1954, 88
De landheerlijke rechten zijn afgeschaft in 1958 omdat het concept in strijd werd geacht met het basisbeginsel van sociale rechtvaardigheid. Met dank aan Gustaaf Reerink en Marianne Termorshuizen.
[27] Gill, 1994, 59
[28] Gill, 1994, 46, 48
[29] H.W. Daendels was gouverneur-generaal van Nederlands-Indië van 1808 tot 1811.
[30] Flieringa, 1930, 30
Flieringa beschreef twaalf vormen van grondrecht die binnen een gemeente konden voorkomen: vrij landsdomein, wakaf-grond (gebruikt voor religieuze doeleinden; wakaf = stichting), grond met recht van opstal, grond in eigendom bij de gemeente, particuliere landerijen, eigendomsgrond van Europeanen en vreemde oosterlingen, agrarisch eigendom, communaal desa-bezit, gouvernementsgrond/landsdomein, gouvernementskampongs, particuliere kampongs en gemeentekampongs.
[31] Idema, 1923, 413
[32] Bezemer, 1921, 137. 'Wet van 9 April 1870, houdende aanvulling van art. 62 van het reglement op het beleid der regering van Nederlands-Indië', 1870
[33] Bezemer, 1921, 137. 'Agrarische aangelegenheden. Regeling daarvan', 1870. Flieringa, 1930, 14
[34] Jansen, 1930, 146
[35] 'Woeste Gronden. Omtrent de vervreemding van het gebruiksregt op gronden door inlanders aan niet-inlanders', 1875
[36] Boomgaard, 1991, 133, 226. De Jong, 1998, 391-392
Inwonertallen aan het eind van de negentiende eeuw in diverse bronnen vertonen aanzienlijke afwijkingen. De Jong vermeldt dat in 1880 44.100 en in 1900 90.800 Europeanen in de archipel woonden.
[37] Bezemer, 1921, 64
[38] Bezemer, 1921, 64. Boomgaard, 1991, 117, 133, 135, 137, 224, 226, 228, 230
Gelijkgestelden waren, onder andere, Japanners en Armeniërs. Boomgaard geeft voor het aantal Europeanen in 1905 79.934. Het Inlanders in 1905 is bij Boomgaard 37.506.831. Daarbij dient vermeld te worden dat het aantal Inlanders in de Buitengewesten onvolledig en onnauwkeurig is.
[39] Vanaf het eind van de negentiende eeuw werden in de Buitengewesten ook in China gerekruteerde arbeiders te werk gesteld.
[40] Bezemer, 1921, 64. Boomgaard, 1991, 119, 133, 135, 137
Boomgaard gaat uit van een onbekend aantal Inlanders, 64.718 Europeanen en 317.508 vreemde oosterlingen.
[41] Ook nu nog is het voormalige Batavia, thans Jakarta, de grootste stad van Indonesië.

[42] Conrad, 1895, s.l.
[43] Székely-Lulofs, 1931
[44] Maurits (Daum), 1976
[45] Haasse, 1992
[46] In verband met dat laatste is opmerkelijk dat ingenieurs en architecten tot de twintigste eeuw ondanks deze tekorten nauwelijks oog hadden voor of gebruik maakten van lokaal beschikbare bouwmaterialen en traditionele bouw- en constructiewijzen.
[47] Het bureau van BOW fuseerde in 1864 met de in 1816 opgerichte Dienst Waterstaat tot het departement van BOW.
[48] De Bruijn, 1851. Van der Kloes en Van Ruijven, 1897 en 1899. Lakerveld en Van Brocx, 1864
[49] Louis Rieber, 1897, 160
[50] Fasseur, 2003
[51] Baalman, 1983, 90. Wynia, 1993, 68
[52] Krijgsman, 1990, 26, 28. Wynia, 1993, 88
[53] 'Bijlage betreffende de architectuur der gouvernementsgebouwen. De constructie en het opmaken der daartoe noodige ontwerpen', 1911
[54] S.-l., 1895, 132
[55] S.-l., 1895, 131
[56] De Meyier, 1898, 131
[57] De Meyier, 1898, 131
[58] Plate, 1918a, 274
[59] Van Doorn, 1994, 149-151
[60] Rückert, 1930, 99
[61] Van der Zee, 1927, 5
[62] 'Decentralisatiewet', 1903
[63] Woesthoff, 1915, 297
[64] 'Decentralisatie. Bepalingen betreffende de voor gewesten en gedeelten van gewesten in te stellen raden en betreffende het beheer en de verantwoording der eigen geldmiddelen van gewesten en gedeelten van gewesten', 1905
[65] 'Batavia', 1930, 208
[66] Boomgaard en Gooszen, 1991a, 133, 135, 137
[67] Levelt, 1930, 24
[68] Woesthoff, 1915, 23. Van der Zee, 1927, 21
Van der Zee vermeldt dat 363.200 gulden ontving. Een verklaring voor het verschil met het cijfer bij Woesthoff ontbreekt.
[69] Van der Zee, 1927, 22
[70] Van der Zee, 1927, 22
[71] Woesthoff, 1915, 24
[72] Geciteerd in Van der Zee, 1927, 22
[73] Van der Zee, 1927, 26-29
Het belangrijkste argument om een voorstel voor gemeentelijke belastingheffing af te wijzen was dat er onvoldoende verband was tussen de te heffen belasting en de directe taak van de gemeenten. Aangezien deze taak aanvankelijk uiterst beperkt was en bovendien niet alle bevolkingsgroepen met dezelfde belastingen konden worden belast, waren de mogelijkheden voor gemeenten om hun financiën middels de accresregeling te verruimen uitermate beperkt.
[74] Van Roosmalen, 1992, 10
[75] Jansen, 1930, 146. HNI-THIJ, ongeïndexeerd: J.W. Keiser, 1985, 'Gronden ten behoeve van Stadsuitbreiding', Enschede (juli), 4 [manuscript]
[76] A.W.F. Idenburg was minister van Koloniën van 1902 tot 1905.
[77] Van der Zee, 1927, 54
[78] Levelt, 1930, 30

[79] Van der Zee, 1927, 50
[80] Levelt, 1930, 28
[81] Van der Zee, 1927, 74
In de samenstelling van de gewestelijke raden, die volgens Van der Zee medio jaren tien een vegeterend bestaan leidden, werden geen veranderingen doorgevoerd.
[82] Woesthoff, 1915, 128
[83] ANRI-AS, BGS 9-10-1930, inv.nr 2242: Brief dd. 8-5-1930 No Dec.4/1/2 van de directeur van het department van Binnenlands Bestuur aan de gouverneur-generaal
[84] ANRI-BB, inv.nr 1691: Brief dd. 15-3-1907 No 698 van de eerste gouvernementssecretaris aan de Gemeenteraad van Batavia en Brief dd. 20-8-1907 No 1060/5 van de gouverneur-generaal aan het ministerie van Koloniën
[85] ANRI-BB, inv.nr 1691: Brief dd. 15-3-1907 No 698 van de eerste gouvernementssecretaris aan de Gemeenteraad van Batavia
[86] ANRI-BB, inv.nr 1691: Brief dd. 23-10-1905 No 857 van de regeringscommissaris aan de gouverneur-generaal
[87] ANRI-BB, inv.nr 1691: Brief dd. 13-11-1915 No 2808 van de eerste gouvernementssecretaris aan de adviseur voor de decentralisatie
[88] '12de Vergadering - 22 Februari 1918 (Aanvulling van artikel 71 van het Regeeringsreglement van Ned.-Indië)', 1917-1918, 152-156
[89] ANRI-AS, BGS 10-1-1918, inv.nr 85: Brief dd. 10-1-1918 No 85/II van de gouvernementssecretaris aan de gemeenteraad van Buitenzorg
ANRI-BB, inv.nr 1775 bevat ook een afschrift van deze brief.
[90] ANRI-AS, BGS 10-1-1918, inv.nr 85: Brief dd. 10-1-1918 No 85/II van de gouvernementssecretaris aan de gemeenteraad van Buitenzorg
ANRI-BB, inv.nr 1775 bevat ook een afschrift van deze brief.
Aangezien de gemeenten niet reageerden op het verzoek de adviseur voor de decentralisatie hem over die behoeften cijfers te sturen, is moeilijk vast te stellen in hoeverre de memoriepost op de begroting tegemoet kwam aan de behoeften.
[91] ANRI-AS, BGS 9-10-1930, inv.nr 2242: Brief dd. 3-5-1929 No Dec.18/10/2 van de directeur van het departement van BB aan de gouverneur-generaal
[92] Westerveld, 1916, 613-619
[93] Westerveld, 1916, 616
[94] Westerveld, 1916, 617
[95] Plate, 1918a, 282. Westerveld, 1916, 620-621
Het ontwerp voor de landen van Oei en Be werd opgesteld door Karsten. Om een optimale aansluiting tussen dit ontwerp, het in bewerking zijnde uitbreidingsplan ten zuiden van de stad en het rioleringsplan van De Meyier te realiseren, overlegde Karsten regelmatig met de directeur van de Dienst Gemeentewerken
[96] ANRI-BB, inv.nr 1691: Brief dd. 25-9-1918 No 1031/Z van de adviseur voor de decentralisatie aan de gouverneur-generaal en Brief dd. 30-5-1917 No 1325/II van de eerste gouvernementssecretaris aan de gemeenteraden van Semarang en Soerabaja
[97] 'Onteigening. Semarang. Wijziging van de bij ' Ten eerste' der ordonnantie in Staatsblad 1917 no 761 vastgestelde onteigeningsverklaring', 1919. 'Onteigening. Decentralisatie. Semarang. Wijziging van de bij 'Ten tweede' der ordonnantie in Staatsblad 1919 No 235 vastgestelde onteigeningsverklaring', 1920
[98] ANRI-BB, inv.nr 1686: Brief dd. 6-2-1928 No 93/L 4-3.- van de gemeenteraad van Bandjermasin aan de adviseur voor de decentralisatie
[99] ANRI-BB, inv.nr 1686: Brief dd. 6-2-1928 No 93/L 4-3.- van de gemeenteraad van Bandjermasin aan de adviseur voor de decentralisatie
[100] Vanaf 1932 publiceerde de VLB ook *Locale Techniek*. *Locale Techniek* fuseerde in 1934 met het *Indisch Bouwkundig Tijdschrift*, het orgaan van de in 1898 opgerichte Vereeniging van Bouwkundigen in

Nederlandsch-Indië. Het gefuseerde tijdschrift heette *IBT Locale Techniek*. Vanaf 1938 werd deze naam veranderd in *Locale Techniek Indisch Bouwkundig Tijdschrift*. Publicatie van het tijdschrift was teneinde in 1942.

101 Van *Groot-Batavia* is alleen een 0-nummer verschenen.

102 'Inheemsche belangstelling voor Stedebouw', 1938
In 1938 zond de inheemse radio-omroep VORL in Bandoeng programma's uit over de thema's 'de Indische stad als sociaal probleem', 'de grondrechten in de gemeenten' en 'stedenbouw en kampongverbetering'. De uitzendingen die werden uitgezonden in Maleis en Nederlands beoogden de Bandoengers te informeren over stedenbouwkundige ontwikkelingen en het 'het volk een beetje voort te helpen'.

103 Plate, 1918a, 293

104 Plate, 1918a, 292

105 Plate, 1918a, 294
Het Heuvelterrein was 400 hectare groot, Pekoenden-Peterongan 350 hectare en Sompok 50 hectare.

106 Polano, 1988, 165-168, 229

107 Home, 1997, 145

108 HNI-BAZE, inv.nr 1158

109 Reinink, 1993, 74, 113-116

110 Reinink, 1993, 115

111 Karsten werkte aan deze opdracht vanuit zijn functie als chef de bureau het Bouwkundig Bureau Maclaine Pont. De opdracht voor het uitbreidingsplan van Semarang was namelijk gegund aan het Bouwkundig Bureau Maclaine Pont.

112 Rückert, 1921a, 437

113 Maclaine Pont, 1918

114 Maclaine Pont, 1918, 332

115 Maclaine Pont, 1918, 330

116 Rückert, 1921a, 439

117 Rückert, 1921a, 441. Rückert, 1921b, 66

118 Rückert, 1921c, 156

119 Rückert, 1921c, 155
Pas in 1921 waren enigszins nauwkeurige terreinkaarten voor Semarang beschikbaar.

120 Rückert, 1920, 117

121 'De verspreiding der departementen', 1927

122 Paulus, 1921, 531

123 ANRI-BB, inv.nr 1691: Extract notulen vergadering gemeenteraad Bandoeng dd. 27-12-1917

124 Bandoeng Gemeentelijk Grondbedrijf, 1923. Bandoeng Gemeentelijk Grondbedrijf, 1931

125 Bandoeng Gemeentelijk Grondbedrijf, 1931
Het aantal woningen, de dichtheid per woning en het oppervlakte van kavels verschilde per 'plan'. Gegevens hierover ontbreken echter veelal. Het enige dat bekend is, is dat Plan III 49 hectare besloeg. Van plan II (Departementswijk) werd van enkele percelen het oppervlak aangegeven: perceel 1 besloeg 12.490 vierkante meter, perceel 4 5.525 vierkante meter, perceel 6 1.581 vierkante meter, perceel 30 1.575 vierkante meter, perceel 31a 1.440 vierkante meter, perceel 31b 1.442 vierkante meter, perceel 32 1.490 vierkante meter, perceel 33 1.818 vierkante meter, perceel 34 1.325 vierkante meter, perceel 35 1.303 vierkante meter, perceel 36 1.505 vierkante meter, perceel 37 1.880 vierkante meter, perceel 38 2.325 vierkante meter.

126 Bandoeng Gemeentelijk Grondbedrijf, 1931 19

127 'Naar Boven. Plan om alle departementen naar Bandoeng over te brengen', 1927. 'Gezondheidstoestand in het tropisch bergland',1927. *Nota inzake de overbrenging van den zetel van de regeering naar en de centralisering van landsdiensten te Bandoeng. Samengesteld door het college van Burgemeester en Wethouders van Bandoeng, met een inleiding van Burgemeester Beets*, 1938. 'Toelichting tot de plannen', 1927

128 Westerveld, 1915, 170

129 ANRI-BB, inv.nr 1691: Brief dd. 23-4-1915 No 3009 van de directeur van het departement van Binnenlands Bestuur aan de Raad van Indië

130 Westerveld, 1910. Idem, 1914. Idem, 1915

131 Westerveld, 1915, 176

132 Westerveld, 1915, 165

133 ANRI-BB, inv.nr 1691: Brief dd. 29-4-1914 No 1080 van de eerste gouvernementssecretaris aan de gouverneur-generaal

134 De Iongh, 1918. 'Het Woningvraagstuk', 1919

135 ANRI-AS, BGS 17-10-1918, inv.nr 2712: Brief dd. 16-7-1917 No 552/Z van de adviseur voor de decentralisatie aan de gouverneur-generaal

136 'Het Woningvraagstuk', 1919, 25

137 'Het Woningvraagstuk', 1919, 25

138 ANRI-AS, BGS 17-10-1918, inv.nr 2712: Brief dd. 16-7-1917 No 552/Z van de adviseur voor de decentralisatie aan de gouverneur-generaal

139 'Reglement op het beleid der Regering van Nederlands-Indië', 1855. 'Regeerings-reglement. Wet van 23 Februari 1918 (Nederlandsch Staatsblad No 119), houdende aanvulling van artikel 71 van het Reglement op het beleid der Regeering van Nederlandsch-Indië', 1918

140 ANRI-AS, BGS 17-10-1918, inv.nr 2712: Brief dd. 16-7-1917 No 552/Z van de adviseur voor de decentralisatie aan de gouverneur-generaal. 'Reglement op het beleid der Regering van Nederlands-Indië', 1855. 'Regeerings-reglement. Wet van 23 Februari 1918 (Nederlandsch Staatsblad No 119), houdende aanvulling van artikel 77 van het Reglement op het beleid der Regeering van Nederlandsch-Indië', 1918

141 ANRI-AS, BGS 17-10-1918, inv.nr 2712: Brief dd. 16-7-1917 No 552/Z van de adviseur voor de decentralisatie aan de gouverneur-generaal

142 NA-MIKO, inv.nr 2933: L.J.M. Feber, 1927, *Nota betreffende het vraagstuk der Volkshuisvesting in Nederlandsch-Indië*, Den Haag (29 maart), 179 [manuscript]

143 NA-MIKO, inv.nr 2933: L.J.M. Feber, 1927, *Nota betreffende het vraagstuk der Volkshuisvesting in Nederlandsch-Indië*, Den Haag (29 maart), 152 [manuscript]

144 NA-MIKO, inv.nr 2933: L.J.M. Feber, 1927, *Nota betreffende het vraagstuk der Volkshuisvesting in Nederlandsch-Indië*, Den Haag (29 maart), 187-200 [manuscript]

145 De Iongh, 1918, 6

146 De Iongh, 1918, 10

147 'Het Woningvraagstuk', 1919, 26

148 'Het Woningvraagstuk', 1919, 26

149 'Het Woningvraagstuk', 1919, 20-24

150 'Het Woningvraagstuk', 1919, 22

151 Bethe, 1922. Frumau, 1922. Heetjans, 1922. Jobst, 1922. Karsten, 1922. Van Lonkhuijzen, 1922 Maclaine Pont, 1922. Westerveld, 1922

152 De congressen van 1922 en 1925 heetten Volkshuisvestingscongres. Dat het congres van 1923 niet als Volkshuisvestingscongres werd aangeduid, hing mogelijk samen met het feit dat de STV niet de organisator van dit congres was.

153 De professionele achtergrond van de deelnemers aan de Volkshuisvestingscongressen van 1922 en 1925 was zeer divers. Behalve gemeenteambtenaren en architecten bezochten ambtenaren van departementen, onderwijzers, (vee)artsen, politiemannen en vertegenwoordigers van particuliere bedrijven en politieke partijen de congressen.

154 Abdoelrachman, 1925. Frumau, 1925. Rückert, 1925

155 *Verslag Volkshuisvestingscongres 1925*, 1925, 35
De opvatting van inheemse leiders over de aard van het huisvestingsvraagstuk kwam evident aan het licht in de resultaten van de enquête die voorafgaand aan het Volkshuisvestingscongres van

1925 werd gehouden.

156 Thamrin, 1926. Flieringa, 1930, 113-116

157 Het preadvies van Maclaine Pont voor het Woningcongres van 1922 is niet beschikbaar.

158 Flieringa, 1930, 95

159 Maclaine Pont, 1925a, 169

160 Maclaine Pont, 1920a

161 Maclaine Pont, 1920a, s.p.

162 Flieringa, 1930, 3

163 NA-MIKO, inv.nr 2933: L.J.M. Feber, 1927, *Nota betreffende het vraagstuk der Volkshuisvesting in Nederlandsch-Indië*, Den Haag (29 maart), 3 [manuscript]

164 NA-MIKO, inv.nr 2933: L.J.M. Feber, 1927, *Nota betreffende het vraagstuk der Volkshuisvesting in Nederlandsch-Indië*, Den Haag (29 maart), 84 [manuscript]

165 NA-MIKO, inv.nr 2933: L.J.M. Feber, 1927, *Nota betreffende het vraagstuk der Volkshuisvesting in Nederlandsch-Indië*, Den Haag (29 maart), 79-82 [manuscript]

166 NA-MIKO, inv.nr 2933: L.J.M. Feber, 1927, *Nota betreffende het vraagstuk der Volkshuisvesting in Nederlandsch-Indië*, Den Haag (29 maart), 84-86 [manuscript]

167 NA-MIKO, inv.nr 2933: L.J.M. Feber, 1927, *Nota betreffende het vraagstuk der Volkshuisvesting in Nederlandsch-Indië*, Den Haag (29 maart), 89-91, 124-126 [manuscript]

168 *Locale Belangen* 7 (1936), 103. Westbroek, 1932, 11
NA-MIKO, inv.nr 2933: L.J.M. Feber, 1927, *Nota betreffende het vraagstuk der Volkshuisvesting in Nederlandsch-Indië*, Den Haag (29 maart), 115 [manuscript]

169 'N.V.'s volkshuisvesting. Een financieele reorganisatie', 1936

170 Westbroek, 1932. Van K., 1929. Rückert, 1929

171 NA-MIKO, inv.nr 2933: L.J.M. Feber, 1927, *Nota betreffende het vraagstuk der Volkshuisvesting in Nederlandsch-Indië*, Den Haag (29 maart), 188 [manuscript]

172 Van de Wetering, 1939a, 94

173 Thijsse, 1939. 'Planologische Dag', 1939

174 *Verslag Volkshuisvestingscongres 1922*, 1922, 81

175 NA-MIKO, inv.nr 2933: L.J.M. Feber, 1927, *Nota betreffende het vraagstuk der Volkshuisvesting in Nederlandsch-Indië*, Den Haag (29 maart), 3 [manuscript]

176 Flieringa, 1935a. Idem, 1935b

177 HNI-EEST, inv.nrs 0036-IV.46, 0478-IV.340, 0479-36-38

178 Voor de uitvoering van Menteng-Nieuw Gondangdia en Darmo waren respectievelijk De Bouwploeg en Maatschappij Darmo verantwoordelijk. De Bouwploeg was opgericht door de architect P.A.J. Moojen. Maatschappij Darmo was een rechtsorganisatie bestaande uit de Oost-Java Stoomtram Maatschappij en drie andere trammaatschappijen.

179 Jansen, 1930, 152

180 KITLV-H1169, inv.nr 10: P.A.J. Moojen, J.H.W., Adèr, Schüller, 1910, 'Aan den Voorzitter van de Gemeenteraad te Batavia', Weltevreden (15 januari), 3 [manuscript]
De initialen van Schüller zijn onbekend.

181 Westerveld, 1915, 176

182 KITLV-H1169, inv.nr 10: P.A.J. Moojen, J.H.W., Adèr, Schüller, 1910, 'Aan den Voorzitter van de Gemeenteraad te Batavia', Weltevreden (15 januari), 2 [manuscript]

183 *Bandjir* is Maleis en betekent overstroming.

184 ANRI-BB, inv.nr 1516: *Notulen der vergadering van den Gemeenteraad van Batavia gehouden op Vrijdag 28 Februari 1919. Bijvoegsel behoorende bij het gemeenteblad van Batavia*, 1919, Weltevreden, 157

185 Jiskoot, 1938

186 Hogervorst, 1927, 1

187 Wakker, 1920, 23

188 Hogervorst, 1927, 2

189 ANRI-AS, BGS 6-3-1924, inv.nr 562: Brief dd. 9-9-1920 No 1875 van de burgemeester van Medan aan de gouverneur-generaal en Brief dd. 19-7-1923 No 1071 van de gemeente Medan aan de gouverneur-generaal

190 ANRI-AS, BGS 6-3-1924, inv.nr 562: J. Hogervorst, s.a., *Toelichting op projecten van woningen in belang van volkshuisvesting*, s.l., s.p. [manuscript]

191 Hogervorst, 1927

192 Hogervorst, 1927, 3-5. Wakker, 1920, 29

193 Wakker, 1920, 24

194 Hogervorst, 1927, 5

195 ANRI-AS, BGS 6-3-1924, inv.nr 562: Brief dd. 22-2-1922 No 308/Z van de adviseur voor de decentralisatie aan de gouverneur-generaal en Brief dd. 22-1-1924 No 124 van de burgemeester van Medan aan de gouverneur-generaal

196 ANRI-AS, BGS 6-3-1924, inv.nr 562: Brief dd. 15-12-1921 No 1914 van de burgemeester van Medan aan de gouverneur-generaal

197 Hogervorst, 1927, 6

198 Hogervorst, 1927, 10-13

199 Hogervorst, 1927, 11

200 ANRI-AS, BGS 6-3-1924, inv.nr 562: Brief dd. 9-9-1920 No 1875 van de burgemeester van Medan aan de gouverneur-generaal

201 Westbroek, 1932, 11

202 Westbroek, 1932, 16

203 ANRI-BB, inv.nr 1395: 'Verslag der conferentie van den adviseur voor de decentralisatie met de burgemeesters en voorzitters van gemeenteraden, gehouden op 11-2-1928 in gebouw van de loge 'De Ster in het Oosten', Vrijmetselaarsweg 2 te Weltevreden', 1928, 4
ANRI-BB, inv.nr 1683 bevat ook een afschrift van dit verslag.

204 Gesterkt door zijn ervaring als promotor en producent van gebotteld mineraalwater als alternatief voor het veelal onzuivere drinkwater uit waterleidingen of putten, was vooral Tillema er van overtuigd dat, mits op de juiste wijze verteld, de essentie van het verhaal over oorzaak en gevolg van hygiëne, of juist het gebrek daaraan, aan iedereen duidelijk gemaakt konden worden.

205 Tillema, 1911

206 Tillema, 1913

207 Tillema en Tillema, 1919. Tillema, 1915-1922

208 De Volksraad was een in 1918 ingesteld adviescollege voor de Indische regering. Ze bestond uit aangewezen en gekozen Europese en inheemse leden.

209 Westerveld, 1915

210 ANRI-BB, inv.nr 1691: Brief dd. 28-7-1915 No 16829/14 van de resident van Semarang aan de adviseur voor de decentralisatie

211 ANRI-BB, inv.nr 1691: Nota dd. 13-4-1917 No 275/Z van de adviseur voor de decentralisatie aan de gouverneur-generaal

212 Karsten, 1930b, 159

213 Toer, 1999

214 Dat deze opvatting niet geheel strookt met de werkelijkheid is niet denkbeeldig. Voor een goed inzicht in de opvattingen van de bestuurders van inheemse gemeenteraden moeten inheemse bronnen bestudeerd worden. Voor deze studie is dat uit praktische overwegingen (beschikbaarheid, taal) achterwege gelaten.

215 ANRI-BB, inv.nr 1691: Advies van Raad van Indië uitgebracht in vergadering dd. 6-2-1920
Andere argumenten waren dat een desa niet was gegroeid maar ingesteld door het bestuur, bijna viervijfde van de bevolking uit vreemdelingen bestond, haar grondareaal uitsluitend uit wooneerven bestond, communaal bezit bijna niet voorkwam, traditionele desadiensten afgekocht werden en het beschikkingsrecht van de desa over individueel bezeten gronden niet meer erkend werd.

216 ANRI-BB, inv.nr 1691: Commissoriaal dd. 21-4-1917 No 11391

217 ANRI-BB, inv.nr 1691: Nota dd. 13-4-1917 No 275/Z van de adviseur voor de decentralisatie aan de

gouverneur-generaal

218 ANRI-BB, inv.nr 1691: Nota dd. 13-4-1917 No 275/Z van de adviseur voor de decentralisatie aan de gouverneur-generaal
In 1918 bleven de gemeenten het gouvernement ook al een antwoord schuldig toen de adviseur de gemeenten teneinde te kunnen bepalen hoeveel extra financiële middelen hiervoor op de begroting van het gouvernement gereserveerd moesten worden,verzocht aan te geven hoeveel de uitgaven als gevolg van de opheffing van de autonome inlandse gemeente zouden stijgen.

219 Regeringscirculaire dd. 10-5-1927 BGS No 946a/II van de eerste gouvernementssecretaris aan de gemeenteraden

220 ANRI-BB, inv.nr 1682: Brief dd. 24-8-1927 No 9/G van het hoofd van de Technische Afdeling van de Dienst Volksgezondheid aan de adviseur voor de decentralisatie
ANRI-BB, inv.nr 1686 bevat ook een afschrift van deze brief.

221 ANRI-BB, inv.nr 1683: *Toelichting bij Leidraad voor het opmaken van plannen voor wegenverbetering in kampongs*, s.a., 1 [manuscript]

222 '42ste Vergadering - Dinsdag 31 juli 1928. Motie Rückert c.s. inzake kampongverbetering', 1928-1929, 1326-1336, 1329

223 Rückert, 1932, 7

224 ANRI-BB, inv.nr 1686: Brief dd. 4-10-1927 No Dec 26/18/16 van de adviseur voor de decentralisatie aan de gemeenteraden
ANRI-BB, inv.nr 1682 bevat ook een afschrift van deze brief.

225 ANRI-BB, inv.nr 1395: 'Verslag der conferentie van den adviseur voor de decentralisatie met de burgemeesters en voorzitters van gemeenteraden, gehouden op op 11-2-1928 in gebouw van de loge 'De Ster in het Oosten', Vrijmetselaarsweg 2 te Weltevreden', 1928
ANRI-BB inv.nr 1683 bevat ook een exemplaar van dit verslag.
Tijdens de bespreking werden de volgende onderwerpen besproken: kampongverbetering in op te heffen stadsdesa's, kampongverbetering waar geen desa's op te heffen vallen, tegemoetkomingen in de kosten van deze werken als die reeds waren uitgevoerd, de verplichting der gemeente wat betreft onderhoud en dergelijke indien werken gesubsidieerd waren, het tempo van verbetering, een globale raming van de totale subsidiepost en de capaciteit van plaatselijke technische diensten.

226 ANRI-BB, inv.nr 1686: Brief dd. 27-12-1927 No 2/18 van de voorzitter van de gemeenteraad van Tegal aan de adviseur voor de decentralisatie

227 ANRI-BB, inv.nr 1686: Brief dd. 10-10-1927 No 558/2.- van de voorzitter van de gemeenteraad van Bindjai aan de adviseur voor de decentralisatie

228 ANRI-BB, inv.nr 1686: Brief dd. 6-2-1928 No 93/L 4-3.- van de gemeenteraad van : Bandjermasin aan de adviseur voor de decentralisatie

229 ANRI-BB, inv.nr 1686: Brief dd. 6-2-1928 No 93/L 4-3.- van de gemeenteraad van Bandjermasin aan de adviseur voor de decentralisatie

230 ANRI-BB, inv.nr 1686: Brief dd. 6-2-1928 No 93/L 4-3.- van de gemeenteraad van Bandjermasin aan de adviseur voor de decentralisatie

231 ANRI-BB, inv.nr 1395: 'Verslag der conferentie van den adviseur voor de decentralisatie met de burgemeesters en voorzitters van gemeenteraden, gehouden op 11-2-1928 in gebouw van de loge 'De Ster in het Oosten', Vrijmetselaarsweg 2 te Weltevreden', 1928
Onder voorzitterschap van mr A.B. Cohen Stuart namen de volgende personen deel aan de conferentie over kampongverbetering: A. Bagchus, C.E. Barre (voorzitter gemeenteraad Blitar), G.R. Bos, H.I. Bussemaker, P.E.E.J. le Cocq d'Armandville (burgemeester Palembang), B. Coops, J.E. Dambrink (waarn. burgemeester Gemeente Batavia), ir G.J. Dijkerman, M. van Doorninck (burgemeester Meester Cornelis), mr B. van Drunen Little, F.C. Frumeau, G. van Galen Last, P.J. Gerke, ir H. Heetjans, J.K. Helder, J.Ph. Houthuysen, D. Kapteyn (secretaris gemeente Tegal), E. Knaud (directeur Gemeentewerken Soekaboemi), H.W. Kivit (directeur gemeentewerken Madioen), ir J.H. Levert, A.H. Maas Geesteranus (ambtenaar departement van Binnenlands Bestuur), G.H. de Man (voorzitter gemeenteraad Madioen), G.J. de Marchie Sarvaas (inspecteur Agrarische Zaken, departement

van Binnenlands Bestuur), H. Obbink, J.J.B. Ostmeier (wethouder Gemeente Bandoeng), mr W.M. Ouwerke, mr G.F. Rambonnet, R.A.A.C. Roovers, ir J.J.G.E. Rückert (directeur Woningdienst Semarang), ir H. Salomonson, H.L.R. Schilling (voorzitter gemeenteraad Pekalongan), G. Scholten (voorzitter gemeenteraad Probolinggo), R.A. Schotman, E.P. van Staden ten Brink (wethouder bemeente Bandoeng), jhr B.C.C.M.M. van Suchtelen (voorzitter gemeenteraad Bandjermasin), ir W. Swaan, M.H. Thamrin, J.F. Verhoog, A.C. van Waardenburg, mr J.M. Wesseling, D. van der Zee, G. van Zon.

232 '42ste Vergadering - Dinsdag 31 juli 1928. Motie Rückert c.s. inzake kampongverbetering', 1928-1929, 1326-1336, 1326

233 '42ste Vergadering - Dinsdag 31 juli 1928. Motie Rückert c.s. inzake kampongverbetering', 1928-1929, 1326-1336, 1326

234 '42ste Vergadering - Dinsdag 31 juli 1928. Motie Rückert c.s. inzake kampongverbetering', 1928-1929, 1326-1336, 1326

235 Heetjans, 1928, 124. Karsten, 1930, 159

236 ANRI-BB, inv.nr 1395: 'Verslag der conferentie van den adviseur voor de decentralisatie met de burgemeesters en voorzitters van gemeenteraden, gehouden op 11-2-1928 in gebouw van de loge 'De Ster in het Oosten', Vrijmetselaarsweg 2 te Weltevreden', 1928, 21
ANRI-BB, inv.nr 1683 bevat ook een exemplaar van dit verslag.

237 ANRI-BB, inv.nr 1683: Brief dd. 14-2-1927 No Dec. 26/2/3 van de directeur van het departement van Binnenlands Bestuur aan de gouverneur-generaal
De directeur gaf in dit uitgebreid schrijven aan voorstander te zijn van subsidie voor onderhoud van verbeterde kampongs.

238 De Jong, 1984, 100, 131

239 ANRI-BB, inv.nr 1683: Brief dd. 20-12-1930 No Dec 1/32/20.- van de adviseur voor de decentralisatie aan de gemeentebesturen

240 'Aanleg van stedelijke bevolkingskampongs. Behandeling van de prae-adviezen uitgebracht door ir A.L.H.R. Gerla, wnd. Hoofd van het Grondbedrijf der gemeente Batavia en ir Soetoto, lid van den gemeenteraad van Bandoeng', 1935, 5

241 De Kampongverbeteringscommissie werd ingesteld bij Gouvernementsbesluit 30 (25-2-1939). Ze bestond uit: mr W.H. van Helsdingen (voorzitter van de commissie, voorzitter Volksraad, oud-burgemeester van Soerabaja), dr H.J. Levelt (fungerend adviseur voor de decentralisatie), ir F.M. Razoux Schultz (hoofd van de Afdeling Gezondmakingswerken en Volkshuisvesting van de Dienst Volksgezondheid), mr R. Ng. Soebroto (ambtenaar ten behoeve van de directeur van het departement van Binnenlands Bestuur).

242 Karsten, 1938, 226

243 Karsten, 1938, 224

244 *Eerste verslag van de Kampongverbeteringscommissie*, 1939, 27

245 *Eerste verslag van de Kampongverbeteringscommissie*, 1939, 41, 45-46

246 *Eerste verslag van de Kampongverbeteringscommissie*, 1939, 23

247 *Eerste verslag van de Kampongverbeteringscommissie*, 1939, 32-53

248 *Eerste verslag van de Kampongverbeteringscommissie*, 1939, 22-23

249 *Eerste verslag van de Kampongverbeteringscommissie*, 1939, 20

250 NA-MIKO, inv.nr 1124: H. van Breen, 1913, *Overzicht der voorgestelde werken tot verbetering van den wateraf- en aanvoer ter hoofdplaats Batavia*, Batavia (18 januari), 8 [manuscript]

251 NA-MIKO, inv.nr 1124: H. van Breen, 1913, *Overzicht der voorgestelde werken tot verbetering van den wateraf- en aanvoer ter hoofdplaats Batavia*, Batavia (18 januari), 3 [manuscript]

252 NA-MIKO, inv.nr 1124: H. van Breen, 1913, *Overzicht der voorgestelde werken tot verbetering van den wateraf- en aanvoer ter hoofdplaats Batavia*, Batavia (18 januari) [manuscript]

253 NA-MIKO, inv.nr 1124: H. van Breen, 1913, *Overzicht der voorgestelde werken tot verbetering van den wateraf- en aanvoer ter hoofdplaats Batavia*, Batavia (18 januari), 14 [manuscript]

254 'Beknopt overzicht van verrichtingen op hygiënisch gebied in de jaren 1910 tot en met 1926', 1927

255 ANRI-AS, BGS 17-10-1918, inv.nr 2712: Brief dd. 21-5-1917 No 1859 van de gemeenteraad van Batavia

aan de gouverneur-generaal

256 'Beknopt overzicht van verrichtingen op hygiënisch gebied in de jaren 1910 tot en met 1926', 1927, 34

257 ANRI-BB, inv.nr 1728: Brief dd. 22-12-1928 No GW 7/1/16.- van de burgemeester van Menado aan de adviseur voor de decentralisatie en Kattebelletje dd. 6-1-1929 van de adviseur voor de decentralisatie

258 ANRI-BB, inv.nr 1728: Brief dd. 3-8-1929 No C 5/1/11 van de burgemeester en de resident van Menado aan de gouverneur-generaal

259 ANRI-BB, inv.nr 1728: Brief dd. 5-12-1929 No 46745/G van het hoofd van de Dienst Volksgezondheid aan de gouverneur-generaal

260 ANRI-BB, inv.nr 1728: Brief dd. 7-4-1932 No C5/1/16.- van de burgemeester van Menado aan de gouverneur-generaal

261 ANRI-BB, inv.nr 1728: Brief dd. 17-8-1932 No 27222/G van het hoofd van de Dienst Volksgezondheid aan de adviseur voor de decentralisatie en de directeur van het departement van Binnenlands Bestuur

262 ANRI-BB, inv.nr 1728: Brief dd. 23-4-1932 No R13/1/15 van de resident van Menado aan de gouverneur-generaal

263 ANRI-BB, inv.nr 1728: Brief dd. 5-4-1932 No A.20/1/3 van de burgemeester van Menado aan de resident van Manado

264 ANRI-BB, inv.nr 1728: *Nota van toelichting behorende bij kampongverbeteringsplannen kampongs Singkil, Sindoelang, Ketang en Ternate in gemeente Manado*, s.a.

265 ANRI-BB, inv.nr 1728: *Nota van toelichting behorende bij kampongverbeteringsplannen kampongs Singkil, Sindoelang, Ketang en Ternate in gemeente Manado*, s.a.

266 ANRI-BB, inv.nr 1728: *Begroting van kosten tot aanleggen van verbeteringen in kampongs Singkil, Sindoelang, Ternate en Ketang in gemeente Manado*, s.a.
De totale kosten van het aanleggen van verbeteringen in de vier kampongs bedroegen ruim 25.000 gulden.

267 ANRI-BB, inv.nr 1728: Brief dd. 29-2-1940 No Dec. 10a/1/25 van de adviseur voor de decentralisatie aan de burgemeesters van Makassar, Menado en Ambon

268 ANRI-BB, inv.nr 1728: Brief dd. 21-11-1941 No Dec.51/7/8 van de adviseur voor de decentralisatie aan de gouverneur van de Grote Oost

269 ANRI-BB, inv.nr 1728: Brief dd. 22-5-1940 No V.W. 8/1/12 van de assistent-resident van de Grote Oost aan de directeur van het departement van Binnenlands Bestuur en Brief dd. 13-4-1940 No 1372/513 van de burgemeester van Menado aan de directeur van het departement van Binnenlands Bestuur
De gemeente Menado besteedde, met uitzondering van 1933 en 1934 toen geen werkzaamheden werden uitgevoerd, tussen 1930 en 1940 ruim 110.000 gulden aan kampongverbeteringen. Daarvan betaalde de gemeente uit eigen middelen bijna 78.000 gulden. Het resterende bedrag subsidieerde het gouvernement.

270 *Toelichting op de Stadsvormingsordonnantie Stadsgemeenten Java*, 1938, 80

271 Karsten, 1920. Maclaine Pont, 1920a. Idem, 1920b

272 Karsten, 1920, 243

273 Karsten, 1920, 154

274 Karsten, 1920, 189

275 Karsten, 1920, 152

276 Karsten, 1920, 150

277 Karsten, 1920, 170

278 Karsten, 1920, 159

279 Karsten, 1920, 162-163

280 Karsten, 1920, 167

281 Karsten, 1920, 204

282 Karsten, 1920, 188

283 Karsten, 1920, 189-190

284 Karsten, 1920, 167
Karsten was één van de eerste architecten die een lans braken voor verdiepingbouw in de tropen. Veel van zijn Indische collega's vonden deze bouwwijze om klimatologische en esthetische redenen uiterst onwenselijk. De discussie tussen voor- en tegenstanders van hoogbouw concentreerde zich voornamelijk op de vragen hoe bij hoogbouw de in Indië overheersend horizontale geveldetaillering gehandhaafd kon worden en of (gewapend) beton geschikt bouwmateriaal was voor de tropen.
Zie ook: Gokkel, 1907. V.H., 1912, 57. Van Hoytema, 1946. Moojen, 1924a, Idem, 1924b, Idem, 1924c. Snuyff, 1908

285 Karsten, 1920, 206

286 Karsten, 1920, 199

287 Maclaine Pont, 1920a. Idem, 1920b
Door het wegvallen van de bijdrage van Maclaine Pont was het preadvies van Van der Bent over de nieuwe wetenschap van stedenontwerp en stadsbestuur de enige bijdrage aan het congres over stedenbouw.

288 Maclaine Pont, 1918. Idem, 1920c. Idem, 1920d

289 Maclaine Pont, 1920c

290 Maclaine Pont, 1920a

291 Maclaine Pont, 1920a, s.p.

292 H. Maclaine Pont, 1920b, s.p.

293 Maclaine Pont, 1920b

294 Maclaine Pont, 1920a, s.p.

295 Maclaine Pont, 1920a, s.p.

296 Maclaine Pont, 1920a, s.p.

297 Maclaine Pont, 1920c. Idem, 1920d

298 Een *aloen-aloen* is een traditioneel Javaans stadsplein. Aan de aloen-aloen waren traditioneel de gebouwen van voorname instanties gebouwd, onder andere de wereldlijke en geestelijke macht.

299 Maclaine Pont, 1920d, s.p.

300 Maclaine Pont, 1924a. Idem, 1924b. Idem, 1925b. Idem, 1926. Idem, 1927

301 Maclaine Pont, 1925a, 203

302 Berlage, 1914a. Idem, 1914b. Idem, 1914c. Idem, 1914d. Bruinwold Riedel, 1906. Fockema Andreae, 1912

303 Howard, 1898. Howard, 1902. Sitte, 1889. Stübben, 1890. Unwin, 1909

304 Karsten, 1911a. Idem, 1911b

305 Maclaine Pont, 1918, 328

306 Maclaine Pont, 1918, 332

307 De Casseres, 1926

308 De Casseres, 1926, 185

309 ANRI-AS, BGS 10-1-1918, inv.nr 85: 'Vergadering Gemeenteraad Buitenzorg (9 augustus 1917)', *Gedrukte stukken Gemeente Buitenzorg* 65, s.a., s.l., 573
Karsten bracht voor het maken van het ontwerp van het uitbreidingsplan voor Buitenzorg Oost 9.500 gulden in rekening. Het is vooralsnog het enige ontwerp waarvan bekend is welk honorarium de ontwerper ervoor ontving.

310 Gill, 1992

311 ANRI-AS, BGS 10-1-1918, inv.nr 85: Brief dd. 10-1-1918 No 85/II van de BGS aan de gemeenteraad van Buitenzorg

312 ANRI-BB, inv.nr 1775: Brief dd. 12-5-1924 No 7788/14 van de resident van Batavia aan de adviseur voor de decentralisatie

313 ANRI-AS, BGS 10-1-1918, inv.nr 85: Brief dd. 15-10-1917 No 19160/A van de directeur van het departement van BOW aan de Algemene Secretarie

De hoofdweg door Buitenzorg was 9 tot 9.50 meter breed. Hij had een helling die zo groot was dat wagens dwars op de weg moesten staan om vracht te laden en te lossen. De breedte van de regionale weg in het oostelijk uitbreidingsplan zou 15 meter breed worden.

314 ANRI-BB, inv.nr 1775: Brief dd. 10-10-1923 No 9844/A.I van de directeur van het departement van Binnenlands Bestuur aan de gouverneur-generaal

315 ANRI-BB, inv.nr 1775: Brief dd. 10-10-1923 No 9844/A.I van de directeur van het departement van Binnenlands Bestuur aan de gouverneur-generaal

316 ANRI-BB, inv.nr 1775: Brief dd. 24-12-1920 No 15 van A. Bagchus (ambtenaar ter beschikking op het Bureau Agrarische Zaken bij de Algemeene Secretarie) aan de gouverneur-generaal

317 ANRI-AS, BGS 10-1-1918, inv.nr 85: Brief dd. 10-1-1918 No - van de BGS aan de gemeenteraad van Buitenzorg

318 ANRI-BB, inv.nr 1775: 'Plan voor wegenonderhoud in de gemeente Buitenzorg en daarmede samengaand voorstel tot subsidieaanvraag' 1919, *Gemeenteblad van Buitenzorg Gedrukte stukken* 9, 95-134

319 ANRI-BB, inv.nr 1775: Brief dd. 1-4-1935 No Dec. Sg. Btg. 84/1/3 van de directeur van het department van Binnenlands Bestuur aan de gouverneur-generaal

320 ANRI-BB, inv.nr 1775: Brief dd. 21-11-1927 No 2372/II van de eerste gouvernementssecretaris aan de directeur van het departement van Binnenlands Bestuur

321 ANRI-BB, inv.nr 1775: Brief dd. 18-2-1928 No B4/214 van het hoofd van de Dienst der Landsgebouwen aan de directeur van het departement van Burgerlijke Openbare Werken

322 ANRI-BB, inv.nr 1775: Brief dd. 1-4-1935 No Dec. Sg. Btg. 84/1/3 van de directeur van het department van Binnenlands Bestuur aan de gouverneur-generaal

323 ANRI-BB, inv.nr 1775: Brief dd. 31-10-1941 No B.a.1/1/..6 van de burgemeester van Buitenzorg aan de gouverneur-generaal van West-Java
Omdat het document gescheurd is, is het briefnummer niet geheel leesbaar.

324 ANRI-BB, inv.nr 1775: Brief dd. 21-11-1927 No. 2372/II eerste gouvernementssecretaris aan de directeur van het departement van Binnenlands Bestuur

325 'Hoe zal het Koningsplein uiteindelijk verfraaid worden? Oude en nieuwe plannen om de 'merkwaardigheid' van Batavia te maken tot een sieraad van de stad', 1938, s.p.

326 Het is mogelijk dat het voornemen een nieuw gemeentehuis te bouwen mede was ingegeven door de discussie over samenvoeging van Batavia en Meester Cornelis. In de gemeente die na samenvoeging zou ontstaan, zou het Koningsplein vanwege haar ligging en omvang de aangewezen locatie zijn voor de bouw van een nieuw gemeentehuis. Zie hoofdstuk 6 voor het debat over samengaan van Batavia en Meester Cornelis.

327 'De Pers over het Koningspleinplan', 1937, 136 (ook verschenen als 'Bebouwingsplannen voor het Koningsplein', 1937, *d'Orient* 39, 5-9)

328 'De Pers over het Koningspleinplan', 1937, 136. Karsten, 1937, 160
Vanwege met een door de gemeenteraad van Batavia gevraagd advies over het gemeentelijke rooilijnenplan sprak Berlage in 1924 zijn goedkeuring over het gemeenteplan van 1918 voor het Koningsplein.

329 Karsten, 1937, 160

330 Karsten, 1937, 161

331 'De Pers over het Koningspleinplan', 1937, 135-136. 'Hoe zal het Koningsplein uiteindelijk verfraaid worden? Oude en nieuwe plannen om de 'merkwaardigheid' van Batavia te maken tot een sieraad van de stad', 1938, s.p.

332 'De Pers over het Koningspleinplan', 1937, 139

333 'De Pers over het Koningspleinplan', 1937, 139-142

334 J.J. Jiskoot was directeur geweest van de Dienst Gemeentewerken/Woning- en Grondzaken in Cheribon. Daarna werkte hij bij Ingenieursbureau en aannemingsbedrijf Reyerse de Vries & Selle in Batavia.

335 Ir N.E. Burhoven Jaspers trad in 1927 in dienst van 's Landsgebouwendienst. Een jaar later werkte hij bij het Algemeen Ingenieurs en Architectenbureau in Batavia. In 1938 vestigde hij zich als zelfstandig architect in Batavia.

336 Breuning, 1939, 81

337 De gemeenten werden op 10 mei 1926 middels een circulaire van de Algemene Secretarie over deze maatregel geïnformeerd.

338 'Agrarische aangelegenheden. Gemeenten. Voorkeurrecht der Gemeenten bij uitgifte van gronden in eigendom', 1926

339 Jansen, 1930, 148

340 'Agrarische aangelegenheden. Gemeenten. Voorkeurrecht der Gemeenten bij uitgifte van gronden in eigendom', 1926, 176.

341 ANRI-AS, inv.nr Tzg.Ag 3102/41 en Tzg.Ag 12100/41: Brief dd. 16-1-1941 No AI.40/2/4 van het departement van Binnenlands Bestuur aan de gouverneur-generaal en Beschikkingsvel No 2551/30 en 3102/41

342 Poldervaart, 1933, 5

343 De Rooilijncommissie werd ingesteld bij Gouvernementsbesluit 37 (25-3-1930). Voorzitter em lid om 1931 en 1932 was S. Bastiaans. Leden in 1931 en 1932 waren: R.T.A. Abdoerachman, A. Bagchus, L.G.C.A. van der Hoek, ir H.Th. Karsten, P.C.A. van Lith, M.H. Thamrin, J.J.G.E. Rückert, W. Westmaas.

344 De Bouwbeperkingencommissie werd ingesteld bij Gouvernementsbesluit 37 (25-3-1930). Ze bestond uit dezelfde leden als de Rooilijncommissie, aangevuld met de leden mr P.A. Blaauw, C. Citroen, mr C.C.J. Maassen (tevens secretaris). A. van Roosendaal van alleen lid in 1931. Ir A. Poldervaart en ir A.H. Stam traden in 1932 toe.

345 De Grond- en Woningcommissie werd ingesteld bij Gouvernementsbesluit 30 (28-11-1932). Voorzitter in 1932 en 1933 was S. Bastiaans. Bastiaans werd vanaf 1934 vervangen door ir H.J.L.M. van de Meerendonk. In 1931 bestond de commissie uit de volgende leden: R.T.A. Abdoerachman, A. Baghus, L.G.C.A. van der Hoek, ir H.Th. Karsten, P.C.A. van Lith, M.H. Thamrin, J.J.G.E. Rückert, W. Westmaas. In 1934 waren M.S. Bamberg, Raden M. Enoch, ir J.W. Haag, ir H.Th. Karsten, H.J.J. Schneider, M.T. van Staveren, J.C. van West en dr A.J.R. Heinsius (tevens secretaris). In 1937 bestond de commissie uit L.F.L. Bergamin, Raden M. Enoch, mr M.D. de Jong, ir H.Th. Karsten, H.J.J. Schneider, M.T. van Staveren, ir J.D.K. van Toorenburg, J.C. van West.

346 De Commissie voor de bestudeering van het vraagstuk der stadsvorming werd ingesteld bij Gouvernementsbesluit 26 (20-3-1934).

347 'Instelling Commissie voor de bestudeering van het vraagstuk der stadsvorming', 1934, 102
Secretaris van de Stadsvormingscommissie was mr A.P.G. Hens (waarnemend adjunct-inspecteur Agrarische Zaken van het departement van Binnenlands Bestuur). De overige leden van de commissie waren: R.T.A. Achmad Probonegoro (regent van Batavia), A. Bagchus (burgemeester van Semarang), mr P.A. Blaauw (lid van het College van Gedeputeerden van de Provincie West-Java), C. Citroen (architect in Soerabaja), dr A.J.R. Heinsius (waarnemend referendaris eerste klasse op het kantoor voor de Decentralisatie), L.G.C.A. van der Hoek (resident van Batavia), M.H. Thamrin (lid van de Volksraad), ir H.Th. Karsten (stedenbouwkundige in Bandoeng), A. van Roosendaal (directeur Bouw- en Woningtoezicht in Bandoeng), W. Westmaas (architect in Batavia), ir J.C. de Willigen (fungerend hoofd van de Afdeling Gezondmakingswerken en Volkshuisvesting van de Dienst Volksgezondheid).

348 *Toelichting op de Stadsvormingsordonnantie Stadsgemeenten Java*, 1938, 17

349 *Toelichting op de Stadsvormingsordonnantie Stadsgemeenten Java*, 1938, 18

350 *Toelichting op de Stadsvormingsordonnantie Stadsgemeenten Java*, 1938, 107

351 *Stadsvormingsordonnantie Stadsgemeenten Java*, 1938, 12

352 *Stadsvormingsordonnantie Stadsgemeenten Java*, 1938, 17

353 *Stadsvormingsordonnantie Stadsgemeenten Java*, 1938, 9. *Toelichting op de Stadsvormingsordonnantie*, 1938, 112

354 *Toelichting op de Stadsvormingsordonnantie Stadsgemeenten Java*, 1938, 105

355 *Toelichting op de Stadsvormingsordonnantie Stadsgemeenten Java*, 1938, 105-107

356 *Toelichting op de Stadsvormingsordonnantie stadsgemeenten Java*, 1938, 106
357 *Toelichting op de Stadsvormingsordonnantie Stadsgemeenten Java*, 1938, 79-80
358 *Toelichting op de Stadsvormingsordonnantie Stadsgemeenten Java*, 1938, 96
359 *Toelichting op de Stadsvormingsordonnantie Stadsgemeenten Java*, 1938, 97
360 *Toelichting op de Stadsvormingsordonnantie Stadsgemeenten Java*, 1938, 77-96
361 *Toelichting op de Stadsvormingsordonnantie Stadsgemeenten Java*, 1938, 78
362 *Toelichting op de Stadsvormingsordonnantie Stadsgemeenten Java*, 1938, 80
363 *Toelichting op de Stadsvormingsordonnantie Stadsgemeenten Java*, 1938, 81
364 *Toelichting op de Stadsvormingsordonnantie Stadsgemeenten Java*, 1938, 86
365 *Toelichting op de Stadsvormingsordonnantie Stadsgemeenten Java*, 1938, 86
366 *Toelichting op de Stadsvormingsordonnantie Stadsgemeenten Java*, 1938, 61-64
367 *Toelichting op de Stadsvormingsordonnantie Stadsgemeenten Java*, 1938, 64
368 *Toelichting op de Stadsvormingsordonnantie Stadsgemeenten Java*, 1938, 64
369 Karsten, 1935b, I.115. *Toelichting op de Stadsvormingsordonnantie Stadsgemeenten Java*, 1938, 83
370 'Verslag van den Planologische Dag georganiseerd vanwege de Vereeniging voor Locale Belangen door de Planologische Studiegroep dier Vereeniging te Bandoeng op 1 en 2 juli 1939', 1939, 15
371 'Samenstelling Planologische Studiegroep', 1939, 84
De Planologische Studiegroep bestond uit de volgende leden: R.T.A. Abas Soeria Nata Atmadja (regent Tjiandjoer, lid van de Volksraad), ir A.H. van Assen (ambtenaar op de Afdeling Nijverheid en Fabrieksnijverheid van het Departement van Economische Zaken), mej. ir W. van de Broek d'Obrenan (eerste secretaris), ir H.Th. Karsten (architect, ondervoorzitter), prof. dr G.H. van der Kolff (hoogleraar Rechtshogeschool Batavia), ir W. Lemei (architect in Soerabaja), prof. dr J.H.A. Logemann (hoogleraar Rechtshogeschool Batavia, voorzitter), dr W.M.F. Mansvelt (hoofd van het Centraal Kantoor voor de Statistiek), ir R.C.A.F.J Nessel (burgemeester Magelang), ir F.M. Razoux Schultz (hoofd van de afdeling Gezondmakingswerken en Volkshuisvesting van het kantoor van de Dienst Volksgezondheid), Planologisch Bureau/M. Soesilo (praktijkarchitect, tweede secretaris), ing. O. Werner Sörensen, ir Jac.P. Thijsse (civiel ingenieur bij de Dienst Gemeentewerken in Bandoeng), dr A.C. Tobi (assistent-resident ter beschikking residentie Priangan) en ir M. Valkenburg (functie onbekend). Prof. ir C.P. Wolff Schoemaker (architect in Bandoeng, hoogleraar TH Bandoeng) en ir J.L. Moens (civiel-ingenieur Djocjakarta) waren gevraagd toe te treden als lid maar hadden op die uitnodiging begin 1939 nog niet gereageerd. Of ze later alsnog zijn toegetreden is onbekend. Eveneens onbekend is waar Van de Broek d'Obrenan en Sörensen werkten.
372 'Verslag van den Planologische Dag georganiseerd vanwege de Vereeniging voor Locale Belangen door de Planologische Studiegroep dier Vereeniging te Bandoeng op 1 en 2 juli 1939', 1939, 14, 18
373 'Verslag van den Planologische Dag georganiseerd vanwege de Vereeniging voor Locale Belangen door de Planologische Studiegroep dier Vereeniging te Bandoeng op 1 en 2 juli 1939', 1939, 15
374 Breuning, 1939
375 'Verslag van den Planologische Dag georganiseerd vanwege de Vereeniging voor Locale Belangen door de Planologische Studiegroep dier Vereeniging te Bandoeng op 1 en 2 juli 1939', 1939, 15
376 'Verslag van den Planologische Dag georganiseerd vanwege de Vereeniging voor Locale Belangen door de Planologische Studiegroep dier Vereeniging te Bandoeng op 1 en 2 juli 1939', 1939, 17
377 'Verslag van den Planologische Dag georganiseerd vanwege de Vereeniging voor Locale Belangen door de Planologische Studiegroep dier Vereeniging te Bandoeng op 1 en 2 juli 1939', 1939, 17
378 'Verslag van den Planologische Dag georganiseerd vanwege de Vereeniging voor Locale Belangen door de Planologische Studiegroep dier Vereeniging te Bandoeng op 1 en 2 juli 1939', 1939, 17
379 De geënquêteerde gemeenten werden niet separaat genoemd. Uit de tekst is op te maken dat het in ieder geval ging om Bandoeng, Batavia, Cheribon, Jogjakarta, Madioen, Malang, Salatiga, Semarang, Soerabaja, Soerakarta, Tegal. De enige referentie aan de steden in de Buitengewesten was dat het de vier grote gemeenten betrof. Deze aanduiding doet vermoeden dat het ging om Makassar, Medan, Palembang en Padang.
380 Thijsse, 1937
381 Gerla, 1937a
382 'Installatie van de wegencommissie', 1939
De Wegencommissie werd ingesteld bij Gouvernementsbesluit 27 (18-11-1938). De commissie bestond uit het hoofd van de Afdeling Wegverkeer van het departement van Verkeer en Waterstaat (tevens voorzitter), het hoofd van de Afdeling Waterstaat van datzelfde departement, een vertegenwoordiger van het departement van Oorlog, technische verzorgers van het wegennet op Java en Madoera, de directeur-secretaris van de Koninklijke Nederlandsch-Indische Motor Club en een vertegenwoordiger van de Nederlandsch-Indische Wegen Vereeniging.
383 'Installatie van de wegencommissie', 1939, 102
384 'Installatie van de wegencommissie', 1939, 102
385 *Groot-Batavia. Orgaan van de Vereeniging Groot Batavia*, 1938
386 Bestuur Hypotheek Vereeniging, 1939. Breuning, 1939. 'Installatie van de wegencommissie', 1939. Van Lith, 1939. Soesilo, 1939. Schijfsma, 1939a, Idem, 1939b. Van de Wetering, 1939a
387 Breuning, 1939, 81
388 Helbig, 1931, 9
389 Helbig, 1931, 8
390 Bosma, 2003, 45
391 Bosma, 2003, 44
392 Karsten, 1935a. Idem, 1935b
393 Karsten, 1935, I.115
394 Bosma, 1993, 287-291
395 Bosma, 1993, 288-289
De commissie presenteerde haar bevindingen op 10 mei 1940.
396 Bosma, 1993, 289-303
397 Karsten, 1930, 5
De uitgifte van concessies aan particuliere ondernemers voor de teelt van koffie en de spoorwegverbinding met Soerabaja in 1889 brachten de ontwikkeling van Malang in een stroomversnelling. Tussen 1920 en 1930 verdubbelde het inwoneraantal van Malang ruimschoots.
398 'De stadsgemeente Malang', 1930
399 Bogaers, 1983, 133
400 Karsten, 1936, 59
401 'Over Malang's 20-jarig Jubileum', 1934, 67-68
402 ANRI-BB, inv.nr 1517: Brief dd. 27-5-1930 No - van de directeur van het departement van Binnenlands Bestuur aan de gouverneur-generaal
403 Karsten, 1936, 68
Karsten duidde woningen voor de middenstand aan met kleinwoningbouw.
404 Karsten, 1936, 62-63
405 'Bouwgrond-aankoop in het groot', 1934. 'Over Malang's 20-jarig Jubileum', 1934, 68
406 ANRI-BB, inv.nr 1516: *Verbaal van de beraadslagingen van de Provinciale Raad van West-Java* (30 november 1928), 4
De grens tussen Batavia en Meester was bijna 13 kilometer. Hiervan was ongeveer 1 kilometer meter een gemeenschappelijke grens van Batavia en Meester Cornelis.
407 '29ste Vergadering - Maandag 18 juli 1927. Begroting van Nederlandsch-Indië voor 1928, Afd. IV, dept. Van Binnenlandsch Bestuur (Rede Mohammad Hoesni Thamrin over eventuele samenvoeging van de gemeenten Batavia en Meester Cornelis)', 1927-1928, 1032
408 ANRI-BB, inv.nr 1516: Brief dd. 1-2-1916 No 254 van de adviseur voor de decentralisatie aan de gemeenteraad van Batavia
Een tweede argument voor samenvoeging hing samen met bestuurlijke wijzigingen die volgden op het besluit om met ingang van 1916 burgemeesters aan het hoofd van gemeenteraden te benoemen. De herziening van het gewestelijk bestuur die hierdoor nodig was, leidde tot de gedachte van Batavia middels door samenvoeging met andere plaatsen een zelfstandige bestuurlijke eenheid te

maken.

409 ANRI-BB, inv.nr 1516: Brief dd. 17-7-1919 No 1955/II van de eerste gouvernements secretaries aan de resident van Batavia en Brief dd. 11-6-1919 No ii788 van de resident van Batavia aan de gouverneur-generaal

410 ANRI-BB, inv.nr 1516: Brief dd. 31-3-1928 No GB 1/1/14 van de burgemeester van Meester Cornelis aan de gouverneur-generaal en Brief dd. 14-6-1928 No W Mc 55/2/21 van de gouverneur van de provincie West-Java aan de gouverneur-generaal

411 ANRI-BB, inv.nr 1516: Brief dd. 31-3-1928 No GB 1/1/14

412 '29ste Vergadering - Maandag 18 juli 1927. Begroting van Nederlandsch-Indië voor 1928, Afd. IV, dept. Van Binnenlandsch Bestuur (Rede Mohammad Hoesni Thamrin over eventuele samenvoeging van de gemeenten Batavia en Meester Cornelis)', 1927-1928, 1030-1033. ANRI-BB, inv.nr 1516: *Gemeenteblad Batavia* 314 (1927), 285-286; *Verbaal van de beraadslagingen van de Provinciale Raad West-Java* (30 november 1928)

413 ANRI-BB, inv.nr 1516: *Verbaal van de beraadslagingen van de Provinciale Raad West-Java* (30 november 1928), 14

414 '29ste Vergadering - Maandag 18 juli 1927. Begroting van Nederlandsch-Indië voor 1928, Afd. IV, dept. Van Binnenlandsch Bestuur (Rede Mohammad Hoesni Thamrin over eventuele samenvoeging van de gemeenten Batavia en Meester Cornelis)', 1927-1928, 1032

415 ANRI-BB, inv.nr 1516: Verbaal van de beraadslagingen van de Provinciale Raad van West-Java (30 november 1928), 11

416 ANRI-BB, inv.nr 1516: *Verbaal van de beraadslagingen van de Provinciale Raad West-Java* (30 november 1928), 11

417 HNI-LUNI, inv.nr Bijlage III-7: Brief dd. 8-3-1949 van M. Soesilo aan V.R. van Romondt, 3

418 HNI-THIJ, ongeïndexeerd: *Information about the contribution of the various construction-parts of a house to the monthly rent*, 2602 (= 1942), Bandoeng
Het Japanse jaar 2602 is 1942.

419 Van Roosmalen, 2004b. Idem, 2005
Dit hoofdstuk is een herziene versie van beide artikelen.

420 ANRI-AS, inv.nr 926: 'Rapport Technische Commissie ingesteld door de Directeur van Verkeer en Waterstaat ten behoeve van de wederopbouw in de Grote Oost en Borneo', s.l., (januari 1946). HNI-THIJd53: Jac.P. Thijsse, s.a., Ongetitelde notitie ('Just to prevent...'), s.l., 2
Met dank aan dr Freek Colombijn voor het ter beschikking stellen van gegevens over oorlogsschade in de Grote Oost en Borneo en het naoorlogse woningentekort uit het dossier uit het Nationale Archief in Jakarta.

421 HNI-THIJd39: Jac.P. Thijsse, 1946, 'Verslag van de studiereis naar Nederland en Engeland van 24 Augustus tot 31 October 1946 van het hoofd van het Planologisch Bureau van het Dept. VenW' (In Europa van 28 Aug. tot 27 October)', Batavia (10 november), 6. Akihary, 1990
Hoeveel architecten voor de oorlog in Nederlands-Indië werkzaam waren is niet exact bekend. Het cijfer '80' is gebaseerd op de lijst in Akihary's publicatie uit 1990. Hierin is een overzicht opgenomen van 156 architecten van hoofdzakelijk Nederlandse origine die tussen 1870 en 1970 in de archipel werkten. Aangezien in dit overzicht ook namen voorkomen van architecten die vrijwel uitsluitend in Nederland werkten (Berlage, Ed. Cuypers, Dudok), pas na 1950 in Indonesië werkten of niet of nauwelijks ontwierpen (Van Romondt), kan deze inventarisatie slechts worden beschouwd als indicatie voor het aantal in Nederlands-Indië werkzame architecten. Dat het er meer waren dan tachtig blijkt uit de uitgebreide lijsten met architectennamen in de regeringsalmanakken van Nederlands-Indië. Deze lijsten zijn tot op heden nog niet geïnventariseerd.

422 In totaal verlieten in 1946 zo'n 60.000 Nederlanders de archipel.

423 Kloos, 1945
Omdat de bevolkingsdichtheid en de bevolkingsgroei op Java het grootst was – en derhalve het vraagstuk van de ruimtelijke ordening het meest urgent – richtte Kloos' voorstel zich hoofdzakelijk op Java.

ANRI-BB, inv.nr 1683 bevat een kopie van dit voorstel, gedateerd 5 mei 1945.

424 Kloos, 1945, 10

425 Kloos, 1945, 12

426 ANRI-AS&KGG, inv.nr 923: Brief dd. 7-2-1946 No- van F.M. Razoux Schultz (voormalig hoofdingenieur Afdeeling Gezondmaking en Volkshuisvesting van het deptartement van Verkeer en Waterstaat en lid van de Stadsvormingscommissie) aan de minister van Overzeesche Gebiedsdeelen en 'Opmerkingen ir W. van Toorenburg betreffende de nota over 'Wenselijkheid van oprichting van een centralen planologische dienst voor Java en Madoera' gedagteekend den Haag, 5 Mei 1945', s.a., s.l.

427 Kloos, 1945, 12

428 Th. (Thijsse), 1950, II.52

429 Kloos, 1945, 12

430 Kloos, 1945, 12

431 Kloos, 1945, 12-13

432 ANRI-AS&KGG, inv.nr 923: Brief dd. 22-3-1946 No 5/191 van de minister van Overzeesche Gebiedsdeelen aan de gouverneur-generaal

433 Hoewel het Nederlands Instituut voor Volkshuisvesting en Stedenbouw de minister van Overzeese Gebiedsdelen liet weten in te stemmen met het Comtech-voorstel, ontbreken gegevens over de verdere afhandeling van het Comtech-voorstel.

434 HNI-THIJd53: Jac.P. Thijsse, s.a., 'Werkzaamheden van het Planologisch Bureau van het Departement van Verkeer en Waterstaat over het eerste jaar van zijn bestaan', s.l., 1
Het PB werd in 1947 omgedoopt tot Centraal Planologisch Bureau (CPB) en ondergebracht bij nieuw ingestelde departement van Waterstaat en Wederopbouw. In bronnen worden beide namen gebruikt.

435 HNI-THIJd53: Jac.P. Thijsse, s.a., 'Werkzaamheden van het Planologisch Bureau van het Departement van Verkeer en Waterstaat over het eerste jaar van zijn bestaan', s.l. en Jac.P. Thijsse, 1946, 'Bespreking 2 December 1946 met den heer Wahban Hilal', Batavia Centrum (2 december)

436 HNI-THIJd53: Jac.P. Thijsse, s.a., 'Werkzaamheden van het Planologisch Bureau van het Departement van Verkeer en Waterstaat over het eerste jaar van zijn bestaan', s.l., 2

437 HNI-LUNI, inv.nrs 30, 44, 50. HNI-THIJd53: Jac.P. Thijsse, s.a., 'Werkzaamheden van het Planologisch Bureau van het Departement van Verkeer en Waterstaat over het eerste jaar van zijn bestaan', s.l., 2-3

438 HNI-THIJd53: J.W. Keiser, 1980, 'Ruimtelijke Ordening in het Indonesië van omstreeks 1950', s.l., 9 [manuscript] en Jac.P. Thijsse, s.a., 'Werkzaamheden van het Planologisch Bureau van het Departement van Verkeer en Waterstaat over het eerste jaar van zijn bestaan', s.l., 3

439 HNI-THIJd53: Jac.P. Thijsse, s.a., 'Werkzaamheden van het Planologisch Bureau van het Departement van Verkeer en Waterstaat over het eerste jaar van zijn bestaan', s.l., 3

440 HNI-THIJd53: Jac.P. Thijsse, s.a., 'Werkzaamheden van het Planologisch Bureau van het Departement van Verkeer en Waterstaat over het eerste jaar van zijn bestaan', s.l., 2

441 HNI-THIJd39: Jac.P. Thijsse, 1946, 'Verslag van de studiereis naar Nederland en Engeland van 24 Augustus tot 31 October 1946 van het hoofd van het Planologisch Bureau van het Dept. VenW' (In Europa van 28 Aug. tot 27 October)', Batavia (10 november), 5-10

442 HNI-THIJd39: Jac.P. Thijsse, 1946, 'Verslag van de studiereis naar Nederland en Engeland van 24 Augustus tot 31 October 1946 van het hoofd van het Planologisch Bureau van het Dept. VenW' (In Europa van 28 Aug. tot 27 October)', Batavia (10 november)

443 HNI-THIJd39: Jac.P. Thijsse, 1946, 'Verslag van de studiereis naar Nederland en Engeland van 24 Augustus tot 31 October 1946 van het hoofd van het Planologisch Bureau van het Dept. VenW' (In Europa van 28 Aug. tot 27 October)', Batavia (10 november), 2
In Hastings sprak Thijsse onder andere met George L. Pepler (president van de International Federation for Housing and Town Planning), Osborn (president van de Town and Country Planning Association), Arthur Ling (hoofdingenieur van het London County Council Plan).

444 HNI-THIJd39: Jac.P. Thijsse, 1946, 'Verslag van de studiereis naar Nederland en Engeland van 24

Augustus tot 31 October 1946 van het hoofd van het Planologisch Bureau van het Dept. VenW' (In Europa van 28 Aug. tot 27 October)', Batavia (10 november), 2
Uit India waren aanwezig Matthews uit Calcutta, V.K. Bakre uit Poona, V.K. Prasad uit Biha. Uit Pretoria was J.C. Collings aanwezig. Algerije en Marokko werden vertegenwoordigd door Henri Jean Calsat en Jean-Gaston Bardet.

445 ANRI-AS&KGG, inv.nr 925: Brief dd. 26-6-1947 No A.Z.30/1/38 van de directeur van het departement van Binnenlands Bestuur aan de minister van het departement van Binnenlandse Zaken van Oost Indonesië

446 ANRI-AS&KGG, inv.nr 925: *Ontwerp Stadsvormingsordonnantie*, s.a., 1
Om deze verandering mogelijk te maken werden aan het laatste hoofdstuk, over Overgangs- en Slotbepalingen, twee artikelen (51 en 52) toegevoegd. Artikel 51 bepaalde dat de ordonnantie behalve op bestuurlijke eenheden met de status van stadsgemeente ook van toepassing was op gebieden die tekenen vertoonden of op korte termijn zouden vertonen van stedelijke ontwikkeling. Artikel 52 bepaalde dat ook aan niet-gemeentelijke eenheden tijdelijk bestuurlijke bevoegdheden verleend konden worden waardoor de ordonnantie ook in deze bestuurlijke eenheden rechtsgeldigheid kreeg.

447 De voorlopige federale regering bestond uit een luitenantgouverneur-generaal, een plaatsvervangend luitenantgouverneur-generaal en drie bijzondere leden. In de nieuwe constellatie was de aanduiding 'departementshoofd' vervangen door 'secretaris van staat'.

448 ANRI-AS&KGG, inv.nr 925: *Korte toelichting op de Stadsvormingsordonnantie*, s.a., 2

449 ANRI-AS&KGG, inv.nr 925: *Ontwerp Stadsvormingsverordening* (15 oktober 1948)

450 'Stadsvorming. Regelen ter verzekering van een weloverwogen stadsvorming, in het bijzonder in het belang van een snelle en doeltreffende wederopbouw van door krijgsgeweld getroffen gebieden'. ''Stadsvormingsordonnantie'', 1948, *Staatsblad van Nederlandsch-Indië* 168

451 'Stadsvorming. Verordening ter uitvoering van de 'Stadsvormingsordonnantie' (*Staatsblad* 1948 No 168). 'Stadsvormingsverordening', 1949, *Staatsblad van Indonesië* 40

452 'Stadsvorming. Datum van inwerkingtreding van de Stadsvormingsordonnantie (*Staatsblad* 148 No 168) voor de Gemeente Bandjermasin', 1948, *Staatsblad van Indonesië* 331

453 'Stadsvorming. Datum van inwerkingtreding van de Stadsvormingsordonnantie (*Staatsblad* 148 No 168) voor verschillende steden en plaatsen', 1949, *Staatsblad van Indonesië* 241

454 Particulier archief Suyono, Jakarta: Regerings Commissie voor de Ruimtelijke Ordening, 1951, *Wetsontwerp op de Ruimtelijke Ordening. Inleiding*, Djakarta (juni), 4
HNI-LUNI bevat eerdere versies van dit wetsontwerp.

455 ANRI-AS&KGG, inv.nr 924: Besluit dd. 8-10-1948 No 23761/48/ANWz inzake instelling Commissie ad hoc
De Regerings Commissie voor de Ruimtelijke Ordening in Niet-stedelijke Gebieden bestond behalve uit Thijsse (voorzitter), Schijfsma (secretaris) en Soesilo uit de volgende leden: mr P. Creutzberg (hoofd Economisch Secretariaat van het departement van Economische Zaken), ir J. Fokkinga (hoofd van de Dienst Boswezen), mr B.J. Lambers (hoofd Afdeling Centrale Huisvesting van het departement voor Sociale Zaken), R.TH. Praaning (assistent-resident ter beschikking van de resident van Batavia, senior ambtenaar voor zaken betreffende de gemeente), prof. mr W.F. Prins (hoogleraar aan de Universiteit van Indonesië), prof. mr G.C. Suermondt (plaatsvervangend senior ambtenaar ter beschikking van de secretaris van staat voor Justitie), ir H. Vonk (hoofd van de Dienst Landbouw), mr J.H. Weber (senior ambtenaar van het departement van Justitie). Schijfsma en Soesilo werkten in de jaren dertig bij Karsten.
Tot januari 1949 waren dr J.W. de Klein (assistent-resident ter beschikking van de secretaris van staat voor Binnenlandse Zaken) en dr D.R. Koolhaas (hoofd van de Afdeling Nijverheid van het departement van Economische Zaken) lid van de commissie. Ze werden opgevolgd door mr K. Mantel (tweede plaatsvervangend adviseur voor Landbouw op het departement van Binnenlandse Zaken) en drs W. van Warmelo (hoofd van de Afdeling Nijverheid van het departement van Economische Zaken). Prof. dr L.G.M. Baas Becking (directeur 's Lands Plantentuin) verliet de commissie

in april 1949 en werd opgevolgd door dr D.F. van Sloten (directeur 's Lands Plantentuin) en ir J.H. de Haan (hoofd van het Bureau Landinrichting van het departement van Landbouw en Visserij). In juli 1949 nam mr J. Gerritsen (hoofd van het departement voor Sociale Zaken) de plaats van ir Ch.A.P. Takes (Sociaal Planning Bureau van het departement voor Sociale Zaken) over. In december 1949 tenslotte verving ir A.D.J. de Bergh (ingenieurs afdeling Elektriciteit van het departement voor Vervoer, Energie en Mijnbouw) ir W. Vitringa (hoofd afdeling Elektriciteit van het departement voor Vervoer, Energie en Mijnbouw).

456 HNI-THIJd39: J.W. Keiser, 1980, 'Ruimtelijke Ordening in het Indonesië van omstreeks 1950', s.l., 9-10 [manuscript]

457 HNI-THIJd39: J.W. Keiser, 1980, 'Ruimtelijke Ordening in het Indonesië van omstreeks 1950', s.l., 18-25 [manuscript]. Particulier archief Suyono, Jakarta: Regeringscommissie voor de Ruimtelijke Ordening, Wetsontwerp op de Ruimtelijke Ordening, 1951, Djakarta (juni)
Het besluit van president Soekarno om met ingang van 1951 de federale staat af te schaffen en te vervangen door een vanuit Djakarta bestuurde republiek maakte een aanpassing van de ontwerptekst noodzakelijk.

458 Particulier archief Suyono, Jakarta: Regerings Commissie voor de Ruimtelijke Ordening, '*Wetsontwerp op de Ruimtelijke Ordening*. Inleiding', 1951, Djakarta (juni), 2 [manuscript]

459 Particulier archief Suyono, Jakarta: Regerings Commissie voor de Ruimtelijke Ordening, 'Wetsontwerp op de Ruimtelijke Ordening. Inleiding', 1951, Djakarta (juni), 2 [manuscript]

460 HNI-THIJd48: Jac.P. Thijsse, s.a., 'Building legislation in Indonesia. Appendix III for ECAFE Report 1954', s.l., 2. Particulier archief drs E. Bogaers, Amsterdam: Brief dd. 12-10-1983 van J.W. Keiser aan Erica Bogaers
Volgens Keiser was vertaling van de concepttekst destijds opgedragen aan mr ir Go Djam Ing.

461 Van der Heiden, 1990, 81. Correspondentie met ir Hendropranoto Suselo (2-7-2007)

462 'Penataan Ruang', 1992

463 HNI-THIJd39: Jac.P. Thijsse, 1946, 'Verslag van de studiereis naar Nederland en Engeland van 24 Augustus tot 31 October 1946 van het hoofd van het Planologisch Bureau van het Dept. VenW' (In Europa van 28 Aug. tot 27 October)', Batavia (10 november), 8

464 HNI-THIJd39: Jac.P. Thijsse, 1946, 'Verslag van de studiereis naar Nederland en Engeland van 24 Augustus tot 31 October 1946 van het hoofd van het Planologisch Bureau van het Dept. VenW' (In Europa van 28 Aug. tot 27 October)', Batavia (10 november) en Brief dd. 8-12-1949 No BI/ir/995/CPB/49 van het CPB aan de secretaris van staat voor Waterstaat en Wederopbouw

465 Nix promoveerde in 1949 aan de TH Delft bij prof. ir J.M. Granpré Molière. De titel van zijn proefschrift en de handelseditie ervan varieert. Het proefschrift was getiteld *Bijdrage tot de vormleer van de stedebouw in het bijzonder voor Indonesië*. De commerciële uitgave was getiteld *Stedebouw in Indonesië en de stedenbouwkundige vormgeving. Een studie over de algemene vormgeving in de stedebouw en haar toepassing op de stedebouw van Indonesië*. Inhoudelijk zijn beide versies gelijk.

466 Nix, 1949, 26

467 Nix, 1949, 19-20

468 Kloos, 1950. Th.(Thijsse), 1950

469 Th.(Thijsse), 1950, II.51

470 Correspondentie met Kwee Hin Goan (1-8-2007)

471 Citaat bij Pauline van Roosmalen, 1994, *Andermaal herrezen. Aspecten van de wederopbouw van West Zeeuwsch-Vlaanderen*, Sluis, 3

472 HNI-LUNI, inv.nr Bijlage III-6: E.E. Hens, 'Nota betreffende het plan tot stichting van een satellietstad in de omgeving van Batavia nabij Kebajoran' s.a., s.l., 3 [manuscript]
ANRI-AS, inv.nr 929 bevat ook een exemplaar van deze nota.

473 HNI-THIJ, ongeïndexeerd: Jac.P. Thijsse, s.a., 'Een vergelijking tussen Nederland en Nederlands Oost Indië tijdens de laatste eeuwwisseling', s.l., 21 [manuscript]

474 Clason, 1950, II.16

475 HNI-THIJ, ongeïndexeerd: Central Office for Physical Planning of the Department of Irrigation and

Reconstruction, 1948, 'Table of building-types according to building bylaw of satellite town Kebajoran', Batavia (oktober)

476 Clason, 1950a, II.21

477 HNI-THIJ, ongeïndexeerd: Jac.P. Thijsse, s.a., 'Een vergelijking tussen Nederland en Nederlands Oost Indië tijdens de laatste eeuwwisseling', s.l., 21 [manuscript]

478 Clason, 1950a, II.14

479 HNI-LUNI, inv.nr Bijlage III-7: Brief dd. 8-3-1949 van M. Soesilo aan V.R. van Romondt, 9

480 Lüning, 1953, 311b

481 HNI-LUNI, inv.nr Bijlage III-9: J.W. Keiser, 1952, 'Rechtspositie van de percelen in de satellietstad Kotabaru-Kebayoran. Vertrouwelijke nota van Mr. J.W. Keiser, jurist bij de Dienst voor volkshuisvesting (ministerie van Openbare Werken', s.l. (1 juli)
HNI-THIJ, ongeïndexeerd bevat ook een exemplaar van deze nota.

482 Hadinoto, s.a., 50. Lüning 1953, 327b
Volgens Hadinoto was Kebajoran Baru gepland voor 65.000 inwoners, volgens Lüning voor 100.000 inwoners. Het verschil is waarschijnlijk gelegen in het feit dat in het oorspronkelijke plan Kebajoran Baru bedoeld was een wijk voor de financieel minder draagkrachtige bevolking van Batavia. Het geringere aantal inwoners dat na enkele jaren gehanteerd werd, laat zich mogelijk verklaren door een herziening van het oorspronkelijke plan. De nieuwe doelgroep, de middenklasse, maakte een ruimere verkaveling noodzakelijk.

483 Hadinoto, s.a., 50
Gepland waren 7.050 woningen, 309 winkels en openbare gebouwen, vier markten, 28 scholen, vier moskeeën, drie kerken en vier bioscopen.

484 Lüning, 1953, 331b

485 Watts, 1997, 105. Met dank aan prof. S.V. Ward, Ph.D.
De keuze voor het terrein voor de Asian Games was een compromis dat Soekarno voorstelde om zowel het kabinet en het stedenbouwkundig ontwerpteam voor Djakarta als het Olympisch Comité en geraadpleegde stedenbouwkundig ontwerpers uit Amerika en Rusland tegemoet te komen.

486 HNI-LUNI, inv.nr Bijlage III-7: Brief dd. 8-2-1949 van M. Soesilo aan V.R. van Romondt. Van Romondt, 1950. Soesilo, 1950

487 HNI-LUNI, inv.nr Bijlage III-7: Brief dd. 8-3-1949 van M. Soesilo aan V.R. van Romondt, 4-5

488 HNI-LUNI, inv.nr Bijlage III-7: Brief dd. 8-3-1949 van M. Soesilo aan V.R. van Romondt, 4

489 HNI-LUNI, inv.nr 50: H. Lüning, 1950, 'Toelichting op het Stadsplan Kota Samarinda (1950). Aangevuld met enige praktische aanbevelingen ten aanzien van de uitvoering der ruimtelijke ordening', Balikpapan (juni), 81

490 HNI-LUNI, inv.nr 30: H. Lüning, 1949, 'Toelichting op het Stadsplan Kota Balikpapan', Balikpapan (25 augustus), 53

491 HNI-LUNI, inv.nr 50: H. Lüning, 1950, 'Toelichting op het Stadsplan Kota Samarinda (1950). Aangevuld met enige praktische aanbevelingen ten aanzien van de uitvoering der ruimtelijke ordening', Balikpapan (juni), 82

492 HNI-LUNI, inv.nr 30: H. Lüning, 1949, 'Toelichting op het Stadsplan Kota Balikpapan', Balikpapan (25 augustus), 17-23. HNI-LUNI, inv.nr 50: H. Lüning, 1950, 'Toelichting op het Stadsplan Kota Samarinda (1950). Aangevuld met enige praktische aanbevelingen ten aanzien van de uitvoering der ruimtelijke ordening', Balikpapan (juni), 46-53

493 HNI-LUNI, inv.nr 43: H. Lüning, 1949, 'Toelichting op het voorlopige detailplan voor Penadjam-Oost', s.l. (24 december), 1

494 HNI-LUNI, inv.nr 50: H. Lüning, 1950, 'Toelichting op het Stadsplan Kota Samarinda (1950). Aangevuld met enige praktische aanbevelingen ten aanzien van de uitvoering der ruimtelijke ordening', Balikpapan (juni), 11

495 HNI-LUNI, inv.nr 50: H. Lüning, 1950, 'Toelichting op het Stadsplan Kota Samarinda (1950). Aangevuld met enige praktische aanbevelingen ten aanzien van de uitvoering der ruimtelijke ordening', Balikpapan (juni), 20

496 HNI-LUNI, inv.nr 30: H. Lüning, 1949, 'Toelichting op het Stadsplan Kota Balikpapan', Balikpapan (25 augustus), 60-61

497 HNI-LUNI, inv.nr 30: H. Lüning, 1949, 'Toelichting op het Stadsplan Kota Balikpapan', Balikpapan (25 augustus), 26
*Ladang*bouw = akkerbouw.

498 HNI-LUNI, inv.nr 30: H. Lüning, 1949, 'Toelichting op het Stadsplan Kota Balikpapan', Balikpapan (25 augustus), 6

499 HNI-LUNI, inv.nr 30: H. Lüning, 1949, 'Toelichting op het Stadsplan Kota Balikpapan', Balikpapan (25 augustus), 6-7
De afstand van het oorspronkelijke tracé van de Oost-Borneoweg was 127 kilometer.

500 HNI-LUNI, inv.nr 50: H. Lüning, 1950, 'Toelichting op het Stadsplan Kota Samarinda (1950). Aangevuld met enige praktische aanbevelingen ten aanzien van de uitvoering der ruimtelijke ordening', Balikpapan (juni), 12

501 Lüning, 1953, 331b

502 Van Roosmalen, 2004b. Idem, 2005
Dit hoofdstuk is een herziene versie van beide artikelen.

503 Napitupulu, 1993, 7. Gesprek met prof. ir Sidharta, Semarang (28-11-2000)
De ITH was in 1942 omgedoopt tot Institute of Tropical Sciences. Na 1945 herkreeg de opleiding haar vooroorlogse naam. De UI-faculteiten voor Medicijnen, Rechten en Economie waren gevestigd in Djakarta, die voor Landbouw en Veeartsenij in Bogor. Daarnaast kon ook in Surabaya geneeskunde en tandheelkunde, en in Makassar economie aan UI gestudeerd worden.

504 Gesprekken met ir Ardiman (14-11-2000), ir Harisanto (19-12-2000), Achmad Noe'man, Bandung (8-1-2001), ir Kwee Hin Goan, Rotterdam (16-6-2003), ir Adhi Moersid, Jakarta (5-1-2001), prof. Purnomohadi, Jakarta (5-1-2001), prof. ir A. Sidharta, Semarang (28-11-2000). Correspondentie met ir M. Westerduin (14-2-2007, 16-2-2007)
Namen van docenten die Westerduin en alumni van de UI-afdeling in Bandoeng zich (onvolledig) herinneren waren ir A.C. Ingenegeren, ir A.W. Gmelig Meyling, ir C.F.A. Knol, ir F. Kruger (bouwconstructie), ir V.R. van Romondt, ir R. Roosseno, H.G. Smelt, prof. mr G.C. Suermondt, Zeijlemaker (modelleren) en Mulder (tekenen en schilderen). Daarnaast werden ook gastdocenten aangetrokken. Ir M. Westerduin, architect bij Ingenieurs Bureau Ingenegeren Vrijburg in Bandung van 1950 tot 1957, was één van die gastdocenten.

505 Gesprek met prof. ir Sidharta, Semarang (28-11-2000)

506 Napitupulu, 1993. Gesprek met ir C.F.A. Knol (29-10-2003). Correspondentie met ir M. Westerduin (15-2-2007, 16-2-2007)

507 Lüning, 1953, 331b. Watts, 1997, 89-90

508 Correspondentie met ir M. Westerduin (14-2-2007, 16-2-2007)

509 Gesprekken met ir Ardiman, Bandung (14-11-2000), ir Harisanto, Bandung (19-12-2000), Achmad Noe'man, Bandung (8-1-2001), ir Kwee Hin Goan, Rotterdam (16-6-2003), ir Adhi Moersid, Jakarta (5-1-2001), prof. Purnomohadi, Jakarta (5-1-2001), prof. ir A. Sidharta, Semarang (28-11-2000), ir M. Westerduin (17-7-2007). Correspondentie met dr ir Y. Salya (19-2-2007) en prof. W.A. Doebele (29-6-2007)
Alumni en correspondenten herinneren zich, wederom onvolledig en mogelijk hier en daar enigszins verdraaid, de volgende namen: dip.-ing. Kopeinig (architectuur), mw Lechner, dipl.-ing. Natt Messnig (architectuur), Noffsinger, mw dip.-ing. Schonherr (binnenhuisarchitectuur). De Hongaar Obolensky doceerde tot het studiejaar 1959-1960 'History of Civilization'.

510 Correspondentie met prof. W.A. Doebele (29-6-2007)
Aan de Technische Faculteit van de Gadjah Mada universiteit werden architectuur en regionale planning respectievelijk in 1949 en 1958 in het curriculum opgenomen.

511 Particulier archief auteur: William A. Doebele, 2000, 'A Few Reminisces about the Founding of the Division of Regional and City Planning at the Institute of Technology Bandung', 3

512 Doebele, 1962, 95, 97

513 Doebele, 1962. Oetomo, 2004, 55-56. Watts, 1997, 109-113
Particulier archief auteur: William A. Doebele, 2000, 'A Few Reminisces about the Founding of the Division of Regional and City Planning at the Institute of Technology Bandung' en Correspondentie met prof. W.A. Doebele (29-6-2007)
Vanwege de verbroken diplomatieke relaties tussen Indonesië en de vs was er in het vierde jaar geen docent uit Harvard in Bandung aanwezig. In het zevende, en laatste, jaar verbleef een Harvard-docent van Canadese origine aan ITB.
Via het *United Nations Technical Assistance Program* doceerden Kenneth Watts (City Planning in Indonesia), George Franklin (Engelsman, stedenbouw van Overseas Development Adminstration), prof. G. Rosenberg (geograaf uit Nieuw Zeeland voor stedelijke geografie, initialen onbekend), prof. dr F.W. Ledgar (Melbourne University voor stedenbouw en regionale planning), prof. dr Väinö Kannisto (demografie), prof. V. Milone (*Stanford University* voor Urban Design).
Aangezien Doebele schreef dat docenten van de universiteit van Kentucky uitsluitend in Djokjakarta doceerden, wekt de vermelding bij Oetomo en Watts van Walter Hunziker (huisvesting) en George Hinds (Urban and Regional Planning Proces), beiden van *Kentucky University*, als docenten aan TPDK enige verwarring.

514 Oetomo, 2004, 53. Correspondentie met prof. dr ir M. Danisworo (19-2-2007)

515 Watts, 1997, 87

516 Lubis, 1963. Idem, 1969. Toer, s.a.

517 Particulier archief Tisnawinata, Jakarta: 'Pulo Mas Sketch Project', 1962 (July), 6

518 Particulier archief Tisnawinata, Jakarta: 'Pulo Mas Sketch Project', 1962 (July), 4, 6. HNI-THIJ, ongeïndexeerd: Directorate General of Housing, Building Planning and Urban Development, 1973, 'JABOTABEK a planning approach of its absorption capacity for new settlements within the jakarta metropolitian region', Djakarta, s.l., 101
Een ander project, dat hier niet nader wordt uitgewerkt, was het voorstel van het ministerie van Openbare Werken om industriële projecten op te zetten rond op enige afstand van Djakarta gelegen plaatsen als Bogor in het zuiden, Tanggerang in het westen en Bekasi in het oosten. In 1965 ontwierp de afdeling DTKD van ITB het *Jakarta Metropolitan Regional Plan.* Het idee Jakarta, Bogor, Tanggerang en Bekasi ontwerptechnisch als één metropolitane regio te benaderen, resulteerde in 1973 in een rapport waarin voor het eerst het acroniem JABOTABEK werd gebruikt.

519 Particulier archief Tisnawinata, Jakarta: 'Pulo Mas Sketch Project', 1962 (July), 2. Gesprek met ir Kandar Tisnawinata, Jakarta (9-12-2000)
De postdoctorale opleiding aan de academie in Kopenhagen was erop gericht architecten uit ontwikkelingslanden de mogelijkheid te bieden zich nader te verdiepen in woningbouw, stedenbouw en regionale planning. De cursus was gedeeltelijk geïnspireerd door de opleiding aan het *Department for Tropical Architecture* aan de *Architectural Association School* in Londen. Dankzij beurzen van het Amerikaanse *Institute of Cultural Affairs*, de Verenigde Naties en de *Canadian Council* waren de ingenieurs in staat hun opleiding in Kopenhagen te vervolgen. Voor de ontwikkeling van Pulo Mas werden de studenten begeleid door prof. Peter Bredsdorff MAA, Flemming Jørgensen MAA, Peder S. Overgaard MAA, Philip Arctander MAA, Ole Dybbroe MAA, Klaus Blach MAA. Daarnaast assisteerden Steensen and Varming consulting engineers en de *Danish Health Society*. Namens de Verenigde Naties was Kenneth Watts bij het project betrokken.

520 Particulier archief Tisnawinata, Jakarta: Herbowo, Kandar Tisnawinata, Moochtar Radinal, Ove C. Simonsen, 'Compilation of data on Indonesië presented as a collection of tools for future planning', Royal Danish Academy of Fine Arts, Department of Town Planning, Copenhagen, 1963 (January), 2

521 Particulier archief Tisnawinata, Jakarta: 'Pulo Mas Sketch Project', 1962 (July), 9

522 Gesprek met ir Kandar Tisnawinata, Jakarta (9-12-2000)

523 Particulier archief Tisnawinata, Jakarta: 'Pulo Mas Sketch Project', 1962 (July), 4. Gesprek met ir Kandar Tisnawinata, Jakarta (9-12-2000)
Andere vergelijkbare wijken die in verband met *Outline Plan* van 1957 werden gepland, waren Grogol, Slipi, en Tebet. Grogol, Slipi en Tebet werden ontworpen door het departement van Openbare Werken en Energie.

524 Ter vervanging van de woningen voor de landbouwers die op de grond van het toekomstige Pulo Mas woonden, ontwierpen de ontwerpers van Pulo Mas nieuwe woningen in de nabijheid van de nieuwe wijk.

525 Elk van de vier districten (*kecematan*) was onderverdeeld in vier *keluruhan* (wijken). Iedere *keluruhan* was ingedeeld in vier *rukan warga* (buurten) en iedere *rukun warga* in vier *rukun tetangga* (woning).

526 Particulier archief Tisnawinata, Jakarta: Herbowo, Kandar Tisnawinata, Moochtar Radinal, Ove C. Simonsen, 1963, 'Compilation of data on Indonesië presented as a collection of tools for future planning', Copenhagen (January), 2. Correspondentie met drs H. Versnel (7-4-2006). Gesprek met ir Kandar Tisnawinata, Jakarta (9-12-2000)
Aanvankelijk co-financierde Denemarken de realisatie van Pulo Mas via bijdragen aan het *United Nationas Technical Assistance Program.* Het financiële tekort dat na verloop van tijd ontstond voor de realisatie van Pulo Mas hing volgens ir Kandar Tisnawinata samen met de beslissing van de gouverneur van Djakarta om kampongverbeteringsprojecten te laten prevaleerden boven uitvoering van Pulo Mas. De voormalig gouverneur verklaarde in 2004 dat deze beslissing voortvloeide uit een poging een gebalanceerd beleid te voeren; nadat eerst in de behoeft van de beter gesitueerden was voorzien, waren daarna de minst gesitueerden (de kampongbewoners) aan de beurt.

527 Cohen Stuart and Hébard, 1932, 276
On the separation of the Chinese Cohen Stuart remarked that this 'système antique' was not merely practiced in the Dutch East Indies but 'fait partie d'une ancienne politique qui a été suivie au moyen âge aussi bien en Europe qu'en Asie et en Afrique'.

Bibliografie

- '12de Vergadering - 22 Februari 1918 (Aanvulling van artikel 71 van het Regeeringsreglement van Ned.-Indië)', *Verslag der Handelingen van de Eerste Kamer der Staten Generaal*, 1917-1918, 's-Gravenhage, 152-156
- '29ste Vergadering - Maandag 18 juli 1927. Begroting van Nederlandsch-Indië voor 1928, Afd. IV, dept. Van Binnenlandsch Bestuur (Rede Mohammad Hoesni Thamrin over eventuele samenvoeging van de gemeenten Batavia en Meester Cornelis)', 1927-1928, *Handelingen van den Volksraad* 2, Batavia, 1030-1033
- '42ste Vergadering - Dinsdag 31 juli 1928. Motie Rückert c.s. inzake kampongverbetering', 1928-1929, *Handelingen van den Volksraad* 2, Batavia, 1326-1336
- 'Aanleg van stedelijke bevolkingskampongs. Behandeling van de prae-adviezen uitgebracht door ir A.L.H.R. Gerla, wnd. Hoofd van het Grondbedrijf der gemeente Batavia en ir Soetoto, lid van den gemeenteraad van Bandoeng', 1935, *Locale Belangen Technische Mededeeling* 5, 3-16
- Abdoelrachman, 1925, *Welke maatregelen moeten genomen worden ter duurzame verbetering van de bestaande slechte kampongs?*, Semarang
- 'Agrarische aangelegenheden. Gemeenten. Voorkeurrecht der Gemeenten bij uitgifte van gronden in eigendom', 1926, *Bijblad op het Staatsblad van Nederlandsch-Indië* 11272, Batavia, 174-176
- 'Agrarische aangelegenheden. Toepasselijk verklaring van art. 1 van het Koninklijk besluit in Staatsblad 1870 no. 118 op de Gouvernements landen op de buitenbezittingen', 1875, *Staatsblad van Nederlandsch-Indië* 199a, Batavia
- 'Agrarische aangelegenheden. Regeling daarvan', 1870, *Staatsblad van Nederlandsch-Indië* 118, Batavia
- Akihary, Huib, 1986, *Koloniale architectuur en stedebouw in Batavia in de periode tussen 1900 en 1950*, Amsterdam
- Akihary, Huib, 1990, *Architectuur en stedebouw in Indonesië 1870-1970*, Zutphen
- Akihary, Huib, 1996, *Ir. F.J.L. Ghijsels. Architect in Indonesia (1910-1929)*, Utrecht
- *Algemeen uitbreidingsplan. Grondslagen voor de stedebouwkundige ontwikkeling van Amsterdam. I Nota van Toelichting*. II Bijlagen, 1985, Amsterdam
- Baalman, Dirk, 1983, *Jacob Frederik Klinkhamer. Architekt-Ingenieur, 1854-1928*, Amsterdam
- Ballegoijen de Jong, Michiel van, 1993, *Spoorwegstations op Java*, Amsterdam
- Ballegoijen de Jong, Michiel van, 2001, *Stations en spoorbruggen op Sumatra 1876-1941*, Amsterdam
- *Bandoeng 1906-1931. Officiële jubileumuitgave ter gelegenheid van het 25 jarig bestaan van de gemeente Bandoeng op 1 april 1931*, 1931, Bandoeng
- Bandoeng Gemeentelijk Grondbedrijf, 1923, *Prospectus voor de uitgifte van gronden*, Bandoeng
- Bandoeng Gemeentelijk Grondbedrijf, 1931, *Prospectus voor de uitgifte van gronden*, Bandoeng
- *Bandoeng en de hygiëne*, 1927, Bandoeng
- *Bandoeng. De stad op de hoogvlakte!*, Bandoeng, 1918
- 'Batavia', 1930, in F.W.M. Kerchman, *25 Jaren decentralisatie in Nederlands-Indië 1905-1930*, Semarang, 208-231
- 'Beknopt overzicht van verrichtingen op hygiënisch gebied in de jaren 1910 tot en met 1926', 1927, *Publicaties der gemeente Batavia* 7, Weltevreden
- 'Belangrijke doorbraken in 't centrum van Bandoeng', 1940, *Mooi Bandoeng* 10, 6-8
- Bent, T.J. van der, 1920, 'De besliste noodzakelijkheid der bestudeering en ontwikkeling van de nieuwe wetenschap van stedenontwerp en stadsbestuur', *Algemeen Ingenieurs Congres*, Batavia (8-15 mei)
- Berkhemer, K.A., 1900, Bouwkundig Album. Verzamelingen van ontwerpen uitgevoerd door den Waterstaat en 's Lands Burgerlijke Openbare Werken in Nederlandsch-Indië, Soerabaja
- Berlage, H.P., 1914a, 'Stedenbouw I', *De Beweging* 3, 226-247
- Berlage, H.P., 1914b, 'Stedenbouw II', *De Beweging* 4, 1-17
- Berlage, H.P., 1914c, 'Stedenbouw III', *De Beweging* 5, 142-157
- Berlage, H.P., 1914d,'Stedenbouw IV', *De Beweging* 6, 263-279
- Bestuur Hypotheek Vereeniging, 1939, 'De ontwerp-stadsvormingsordonnantie stadsgemeenten Java, bezien van uit het oogpunt van het hypotheekrecht', *Locale Techniek Indisch Bouwkundig Tijdschrift* 3, 97-100
- Bethe, J.T., 1922, *De hygiënische zijde van het volkshuisvestingsvraagstuk*, Semarang
- Bezemer, T.J., 1921, *Beknopte Encyclopaedie van Nederlandsch-Indië*, 's-Gravenhage/Leiden
- 'Bijlage betreffende de architectuur der gouvernementsgebouwen. De constructie en het opmaken der daartoe noodige ontwerpen', 1911, *Verslag over de Burgerlijke Openbare Werken in Nederlandsch-Indië over het jaar 1909*, 52-55
- Bogaers, Erika, 1983, *Ir. Th. Karsten en de stedebouw in Nederlands Indië 1915-1940*, Amsterdam
- Bogaers, Erika, Peter de Ruijter, 1986, 'Ir. Thomas Karsten and Indonesian Town Planning, 1915-1940' in P.J.M. Nas, *The Indonesian city. Studies in urban development and planning*, Amsterdam, 71-88
- Boomgaard, Peter, A.J. Gooszen, 1991a, *Changing Economy in Indonesia. A Selection of Statistical Source Material from the Early 19th Century up to 1940. Population Trends 1795-1942*, Amsterdam
- Boomgaard, Peter, A.J. Gooszen, 1991b, *Changing Economy in Indonesia. A Selection of Statistical Source Material from the Early 19th Century up to 1940. Regional Patterns in Foreign Trade 1911-1940*, Amsterdam
- Bosma, Koos, 1993, *Ruimte voor een nieuwe tijd. Vormgeving van de Nederlandse regio 1900-194*5, Rotterdam
- Bosma, K., Hellinga H., (red.), 1997, *De Regie van de Stad. Noord-Europese Stedebouw 1900-2000*, Rotterdam
- Bosma, Koos, 2003, *J.M. de Casseres. De eerste planoloog*, Rotterdam
- 'Bouwgrond-aankoop in het groot', 1934, *IBT Locale Techniek* 1, 18
- 'Naar Boven. Plan om alle departementen naar Bandoeng over te brengen', 1927, *Algemeen Indische Dagblad De Preangerbode* 236 (28 augustus), s.p.
- Breen, H. van, 1923a, 'Verbetering van den waterstaat van de hoofdplaats Batavia. Eerste gedeelte', *De Ingenieur* 25, 483-490
- Breen, H. van, 1923b, 'Verbetering van den waterstaat van de hoofdplaats Batavia. Tweede gedeelte', *De Ingenieur* 26, 515-527
- Breen, H. van, 1923c, 'Verbetering van den waterstaat van de hoofdplaats Batavia. Derde gedeelte', *De Ingenieur* 27, 537-549
- Breen, H. van, 1923d, 'Verbetering van den waterstaat van de hoofdplaats Batavia. Vierde gedeelte', *De Ingenieur* 28, 562-566
- Breuning, H.A., 1939, 'Het Regionale en het Nationale Plan', *Locale Techniek Indisch Bouwkundig Tijdschrift* 3, 78-81
- Breuning, H.A., 1954, *Het voormalige Batavia. Een Hollandse stedestiching in de tropen, anno 1619*, Amsterdam
- Broeshart, A.C., et al., 1994/2000, *Soerabaja. Beeld van een stad*, Purmerend
- Brommer, B., D. de Vries, 1992, *Historische plattegronden van Nederlandse steden. Deel 4 Batavia*, Lisse/Alphen aan den Rijn
- Brommer, B., et.al., 1995, *Semarang. Beeld van een stad*, Purmerend
- Bruinwold Riedel, J., 1906, *Tuinsteden*, Utrecht
- Bruijn, H. de, 1851, *Bijdragen tot de kennis der Bouwkunde in Nederlandsch-Indië*, Batavia
- Budihardjo, Eko, 1988, 'Conservation of public and governmental building in Semarang and Solo' in *Change and Heritage in Indonesian Cities*, Jakarta (28-30 september), 58-59
- Casseres, J.M. de, 1926, *Stedebouw*, Amsterdam
- *Change and Heritage in Indonesian Cities*, 1988, Jakarta (18-30 september)
- Clason, E.W.H., 1950a, 'Ontstaan en groei van Kebayoran', *De Ingenieur in Indonesië* 3, II.13-24
- Clason, E.W.H., 1950b, 'Ontstaan en groei van Kebajoran', *De Ingenieur in Indonesië* 4, II.25-29
- Cobban, James L., 1992a, 'Exporting Planning. The Work of Thomas Karsten in Colonial Indonesia',

Planning Perspectives 3, 329-344
- Cobban, James L., 1992b, 'Public Housing in Colonial Indonesia 1900-1940', *Planning Modern Asian Studies* 4, 871-896
- Cohen, Jean-Louis, Monique Eleb, 2002, *Casablanca. Colonial Myths and Architectural Ventures*, New York
- Cohen Stuart, A.B., E. Hébard, Emm. Durand, 1932, 'A propos de la séparation des villes au Maroc et aux Indes Néerlandaises', in Jean Royer, *L'Urbanisme aux colonies et dans les pays tropicaux*, La Charité-sur-Loire, 276-277
- Colombijn, Freek, 1994, *Patches of Padang. The History of an Indonesian Town in the Twentieth Century and the Use of Urban Space*, Leiden
- Colombijn, Freek, 2008, *Brick by brick. Urban space and housing during the decolonization of Indonesia, 1930-1960*, Leiden
- Conrad, Joseph, 1895, *Almayer's Folly. A story of an Eastern river*, s.l.
- Cramer, B.J.K., 1926, 'Aanteekeningen bij het Uitbreidingsplan van Batavia', *Bouwen* -, 129-132
- Danisworo, Moh., 1988, 'The significance of preservation in Town Planning' in *Change and Heritage in Indonesian Cities*, Jakarta (28-30 september), 23-26
- 'Decentralisatie. Bepalingen betreffende de voor gewesten en gedeelten van gewesten in te stellen raden en betreffende het beheer en de verantwoording der eigen geldmiddelen van gewesten en gedeelten van gewesten', 1905, *Staatsblad van Nederlandsch-Indië* 181, Batavia
- 'Decentralisatie. Wet van 23 Juli 1903, houdende decentralisatie van het bestuur in Nederlandsch-Indië', 1903, *Staatsblad van Nederlandsch-Indië* 329, Batavia
- Deckers, Jeanine R.M., 1992, *Architectuur in Batavia tussen 1800 en 1900*, Amsterdam
- Denison, Edward, Guang Yu Ren, 2003, *Asmara. Africa's Secret Modernist City*, London/New York
- Dikken, Judy den, 2002, *Liem Bwan Tjie (1891-1966). Westerse vernieuwing en oosterse traditie*, Rotterdam
- Doebele, William A. Jr, 1962, 'Education for Planning in Developing Countries', *Town Planning Review* 33, 95-114
- Doorn, J.A.A. van, 1994, *De laatste eeuw van Indië. Ontwikkeling en ondergang van een koloniaal project*, Amsterdam
- Dullemen, C.J. van, 1988, *Charles Prosper Wolff Schoemaker. Architect in Nederlandsch-Indië*, Leiden
- 'Het dwarsprofiel van stadswegen. Behandeling van het prae-advies uitgebracht door Ir. A.L.H.R. Gerla, Ingenieur van de Stadsgemeente Batavia', 1937, *Locale Belangen Technische Mededeeling* 10, 4-20
- *Eerste verslag van de Kampongverbeteringscommissie*, 1939, Batavia
- 'Enkele Grepen uit het Complex Verkeersproblemen van Batavia', 1938, *Groot-Batavia* 0, s.p.
- Fasseur, Cees, 2003, *De Indologen. Ambtenaren voor de Oost 1825-1950*, Amsterdam
- Feber, L.J.M, 1918, 'De Volkshuisvesting in Nederlandsch-Indië', *Koloniale Studiën* -, 230
- Feber, L.J.M., 1920, 'De bouw van goede en goedkoope woningen', *Algemeen Ingenieurs Congres*, Batavia (8-15 mei)
- Flieringa, G., 1930, *De zorg voor de volkshuisvesting in de stadsgemeenten in Nederlands Oost-Indië in het bijzonder Semarang*, 's-Gravenhage
- Flieringa, G., 1935a, 'L'habitation aux Indes Néerlandaises', in Jean Royer, *Urbanisme aux colonies et dans les pays tropicaux*, La Charité-sur-Loire, 50-57
- Flieringa, G., 1935b, 'L'industrie hôtelière aux Indes Néerlandaises', in Jean Royer, *Urbanisme aux colonies et dans les pays tropicaux*, La Charité-sur-Loire, 76-77
- Fockema Andreae, J.P., 1912, *De hedendaagsche stedenbouw*, Utrecht
- Forbes, R.J., s.a., *Een industriestad in de wildernis: Balik Papan*, Den Haag
- Frumau, F.C., 1922, *De stedebouwkundige zijde van het volkshuisvestingsvraagstuk*, Semarang
- Frumau, F.C., 1925, *Welke maatregelen moeten genomen worden ter verbetering van de bestaande slechte kampongs?*, Semarang
- Galen Last, G. van, 1940, 'Bandoeng als woonstad', *Mooi Bandoeng* 8, 9-12
- *Gedenkboek van Nederlands-Indië 1898-1923*, 1923, Batavia/Weltevreden/Leiden
- 'Gemeente Buitenzorg', 1930 in F.W.M. Kerchman, *25 Jaren decentralisatie in Nederlands-Indië 1905-1930*, Semarang, 262-276

- Gerla, A.L.H.R., 1935, 'Aanleg van stedelijke bevolkingskampongs', *Locale Belangen Technische Mededeeling* 4, 14-33
- Gerla, A.L.H.R., 1937a, 'Het dwarsprofiel van stadswegen', *Technische Mededeeling Vereeniging voor Locale Belangen* 9, 3-25
- Gerlagh, Bert, 1979, *Eduard Cuypers architect*, Amsterdam
- 'Gezondheidstoestand in het tropisch bergland', 1927, *Algemeen Indische Dagblad De Preangerbode* 236 (28 augustus), s.p.
- Gill, Ronald, 1924, 'Conservation of the Urban Centre of Bogor/Indonesia', *Trialog* 35, 24-28
- Gill, Ronald G., 1994, *De Indische stad op Java en Madura. Een morfologische studie van haar ontwikkeling*, Delft
- Gokkel, C.J.A., 1907, 'Bouwkunst in Batavia', *Bouwkundig Weekblad* 2, 18-20
- Gonggryp, G.F.E., 1934, *Geïllustreerde encyclopaedie van Nederlandsch-Indië*, Leiden
- *Gordel van Smaragd. 180 foto's over land en volk van Indonesië*, 1946, Amsterdam
- Goudappel, H.M., 1980, '50 Jaar 'planologie'. Een halve eeuw spanning tussen inhoud en vorm', *Tijdschrift voor stedebouw en volkshuisvesting* 1, 45-60
- Gresleri, G., P.G. Massaretti and S. Zagnoni (eds), 1993, *Architettura Italiana d'oltremare 1870-1940*, Venezia
- V.H., 1912, 'Moderne materialen en hun invloed op de Bouwkunst', *Indisch Bouwkundig Tijdschrift* 4, 54-47
- Haasse, Hella S., 1992, *Heren van de thee*, Amsterdam
- Haasse, Hella S., 2004, *Het dieptelood van de herinnering*, Amsterdam
- Hadinoto, K., s.a., *An impression of a satellite town*, Djakarta (ook verschenen als: Hadinoto, K., s.a., *Kebajoran. A new town under construction*, Djakarta)
- Heetjans, H., 1922, *De sociaal-politieke zijde van het volkshuisvestingsvraagstuk*, Semarang
- Heetjans, H., 1928, 'Stadsuitbreiding en Stadsverbetering, waaronder Kampongverbetering', *Locale Belangen* 6, 253-265
- Heetjans, H., 1929, *Grondslagen van de grondpolitiek circa de gemeente Bandoeng in verband met de belangen van de stadsontwikkeling en de volkshuisvesting*, Bandoeng
- Heiden, C.N. van der, 1990, 'Town planning in the Dutch Indies', *Planning Perspectives* 5, 63-86
- Helbig, K., 1931, *Batavia. Eine tropische Stadtlandschaftskunde im Rahmen der Insel Java*, Hamburg
- Hendriks, G., 1936, 'Moderniseering van de Frisiastraat te Bandoeng', *IBT Locale Techniek* 2, 28-29
- 'Hoe Bandoeng zich uitbreidt', 1938, *Mooi Bandoeng* 4, 8-10
- 'Hoe zal het Koningsplein uiteindelijk verfraaid worden? Oude en nieuwe plannen om de 'merkwaardigheid' van Batavia te maken tot een sieraad van de stad', 1938, *Groot-Batavia* 0, s.p.
- Hogervorst, J., 1925, *De volkshuisvesting te Medan*, Medan
- Hogervorst, J., 1927, *De volkshuisvesting te Medan*, Medan
- Home, R., 1997, *Of Planting and Planning. The Making of British Colonial Cities*, London
- Howard, Ebenezer, 1898, *To-morrow. A Peaceful Path to Real Reform*, s.l.
- Howard, Ebenezer, 1902, *Garden Cities of Tomorrow*, London
- Hoytema, J.F. van, 1946, 'De tropisch-Nederlandsche bouwkunst in Indië', *Cultureel Indië* 1, 9-24
- Idema, H.A., 1923, 'Een inlands kadaster', *Koloniale Studiën* 5, 411-424
- 'Indië's eerste Gemeente', 1938, *Groot-Batavia* 0, s.p.
- *Het Indische stadsbeeld voorheen en thans, 1938*, Bandoeng
- 'Inheemsche belangstelling voor Stedebouw', 1938, *Locale Techniek Indisch Bouwkundig Tijdschrift* 3, 88
- 'Installatie van de wegencommissie', 1939, *Locale Techniek Indisch Bouwkundig Tijdschrift* 3, 101-103
- 'Instelling Commissie voor de bestudeering van het vraagstuk der stadsvorming', 1934, *Locale Belangen* 7, 102
- *Internationaal Stedebouwcongres Amsterdam 1924*, s.a., s.l.
- Iongh, D. de, 1918, 'Het Woningvraagstuk', *Locale Belangen Mededeeling* 26, 1-26
- Iongh, D. de, 1919, 'Het Woningvraagstuk', *Locale Belangen Mededeeling* 29, 11-34
- Jansen, Gerard, 1930, 'De Decentralisatie en de grond' in F.W.M. Kerchman, *25 Jaren decentralisatie in*

Nederlandsch-Indië 1905-1930, Semarang, 145-158
- Jessup, Helen, 1975, *Maclaine Pont's Architecture in Indonesia*, London
- Jessup, Helen, 1988, *Netherlands Architecture in Indonesia 1900-1942*, London
- Jiskoot, J.J., 1938, 'Het stadsbeeld in het algemeen en dat der winkelwijken in het bijzonder', *Groot-Batavia* 0, s.p.
- Jobst, Gerhard, 1922, *De stedebouwkundige zijde van het volkshuisvestingsvraagstuk*, Semarang
- Jong, J.J.P. de, 1998, *De waaier van het fortuin. Van handelscompagnie tot koloniaal imperium. De Nederlanders in Azië en de Indonesische archipel 1595-1950*, Den Haag
- Jong, L. de, 1984, *Het Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog. Deel 11a Nederlands-Indië I*, Leiden
- Jong, L. de, 1985, *Het Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog. Deel 11b Nederlands-Indië II*, Leiden
- Jong, L. de, 1986, *Het Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog. Deel 11c Nederlands-Indië III*, Leiden
- K., van, 1929, 'De organisatie der Naamlooze Vennootschappen voor de Volkshuisvesting', *Locale Belangen* 4, 157-162
- 'De kampoengverbetering', 1938, *Locale Techniek Indisch Bouwkundig Tijdschrift* 5, 118-119
- Karsten, H.T., 1911a, 'Berlijnse indrukken', *Bouwkundig Weekblad* 46, 547-549
- Karsten, H.T., 1911b, 'Berlijnse indrukken', *Bouwkundig Weekblad* 47, 558-560
- Karsten, Thomas, 1920, 'Indiese stedebouw', *Locale Belangen Mededeeling* 40, 145-250
- Karsten, Th., 1922, *De woning. Technisch-architektonische zijde van het volkshuisvestingsvraagstuk*, Semarang
- Karsten, Th., 1930a, 'Inzichten over Verkeerseischen en Stadsaanleg, ook voor kleine Steden', *Locale Belangen Mededeeling* 85, 1-30
- Karsten, Th., 1930b, 'Volkshuisvesting I', in F.W.M. Kerchman, *25 Jaren decentralisatie in Nederlandsch-Indië 1905-1930*, Semarang, 159-161
- Karsten, Th., 1935a, 'De Ingenieur en de Stedebouw', *De Ingenieur in Nederlandsch-Indië* 6, I.66-67
- Karsten, Th., 1935b, 'De Ingenieur en de Stedebouw', *De Ingenieur in Nederlandsch-Indië* 10, I.111-120
- Karsten, Th., 1936, 'Het ontwikkelingsplan der gemeente Malang', *IBT Locale Techniek* 3, 59-72
- Karsten, Th., 1937, 'Het Koningspleinplan 1937. (Officieele publicatie door de Gemeente Batavia van het bereids door het College van B. en W. goedgekeurde ontwerp)', *IBT Locale Techniek* 6, 147, 159-172
- Karsten, Th., 1938, 'De volkshuisvesting, mede in verband met de stadsvorming', *Kritiek en Opbouw* 14, 224-227
- Keiser, J.W. (red.), 1994, *Bijdragen Wederopbouw Java 1946-1950*, Hengelo
- Kelling, M.A.J., 1939, 'Geschiedenis van Bandoeng', *Mooi Bandoeng* 7, 4-12
- Kerchman, F.W.M., 1930, *25 Jaren decentralisatie in Nederlandsch-Indië 1905-1930*, Semarang
- King, A.D., 1980, 'Exporting planning. The colonial and neo-colonial experience', in Cherry, Gordon E. (red.), *Shaping and Urban World*, London, 203-226
- Kloes, J.A. van der, J.N. van Ruijven, 1897&1899, *Het bouwen in overzeesche gewesten*, Leiden
- Kloos, W.B., 1939, *Het Nationaal Plan. Proeve eener beschrijving der planologische ontwikkelingsmogelijkheden voor Nederland*, Alphen aan den Rijn
- Kloos, W.B., 1945, 'Over de wenselijkheid van de oprichting van een centrale Planologische Dienst voor Java en Madoera', *de Opdracht* 17, 10-12
- Kloos, W.B., 1950, 'Vormleer van de stedebouw. In het bijzonder voor Indonesië', *Bouw* 18, 296-298
- *Kroniek der stadsgemeente Malang over de jaren 1914-1939*, s.a., s.l.
- Krijgsman, H.J., 1990, *Koloniale architectuur in Nederlands-Indië (1816-1870)*, Utrecht
- Kuperus, G., 1937, *Cultuurlandschap van West-Soembawa*, Wolters, Utrecht
- Kusno, Abidin, 2000, *Behind the Postcolonial. Architecture, Urban Space and Political Cultures in Indonesia*, London/New York
- Lakerveld, A., W.L. van Brocx, 1864, *Handleiding voor bouwkundigen en industriëlen in Nederlandsch Oost-Indië*, 's-Gravenhage

- Leerdam, Ben F. van, 1995, *Architect Henri Maclaine Pont. Een speurtocht naar het wezenlijke van de Javaanse architectuur*, Delft
- Levelt, H.J., 1930, 'Samenstelling van de raden der autonome ressorten' in F.W.M. Kerchman, *25 Jaren decentralisatie in Nederlandsch-Indië 1905-1930*, Semarang, 24-39
- Lith, N. van, 1939, 'Stadsvorming, statistiek en sociographie', *Locale Techniek Indisch Bouwkundig Tijdschrift* 3, 88-90
- Loderichs, M.A., 1997, *Medan. Beeld van een stad*, Purmerend
- Logemann, J.H.A., 1937, 'Stedelijk agrarisch recht en stadsvorming. Nota en vragen', *Locale Belangen Technische Mededeeling* 8, 3-24
- Lonkhuijzen, J.J. van, 1922, *De hygiënische zijde van het volkshuisvestingsvraagstuk*, Semarang
- Louis Rieber, C.T.J., 1897, 'Het bouwen in overzeesche gewesten', *Bouwkundig Weekblad* 22, 160
- Lubis, Mochtar, 1963 *Schemer over Djakarta*, Baarn (eerste druk en oorspronkelijke titel: 1957, *Sendja di Djakarta*, s.l.)
- Miert, Hans van, 1995, *Een koel hoofd en een warm hart. Nationalisme, Javanisme en Jeugdbeweging in Nederlands-Indië 1918-1930*, Amsterdam
- Mochtar Lubis, 1969, *Weg zonder eind*, Amsterdam/Antwerpen (eerste druk en oorspronkelijke titel: 1952, *Djalan Tak Ada Udjung*, Djakarta)
- Lüning, H., 1952, 'Stedebouw in Indonesië II', *Polytechnisch Tijdschrift* 7, 603b-608b
- Lüning, H., 1953, 'Stedebouw in Indonesië II', *Polytechnisch Tijdschrift* 8, 325b-331b
- Maclaine Pont, H., 1918, 'Een algemeen uitbreidings- en verbeteringsplan voor de gemeente Semarang', *De Ingenieur* 18, 328-334
- Maclaine Pont, H., 1920a, 'Stedenbouw in Indië I', *Java-Bode* 107 (8-5-1920), s.p.
- Maclaine Pont, H., 1920b, 'Stedenbouw in Indië II', *Java-Bode* 109 (11-5-1920), s.p.
- Maclaine Pont, H., 1920c, 'De Bandoengsche uitbreidingsplannen I', *Preangerbode* 142 (22-5-1920), s.p.
- Maclaine Pont, H., 1920d, 'De Bandoengsche uitbreidingsplannen II', *Preangerbode* 145 (27-5-1920), s.p.
- Maclaine Pont, H., 1922, *De woning. Technisch-architektonische zijde van het volkshuisvestingsvraagstuk*, Semarang
- Maclaine Pont, H., 1924a, *Overzicht van overwegingen welke geleid hebben tot de oprichting van de oudheidkundige vereeniging 'Madjapahit' te Modjokerto*, Weltevreden
- Maclaine Pont, H., 1924b, 'Beschouwingen over Madjapahit', *Indisch Bouwkundig Tijdschrift* 10, 158-164
- Maclaine Pont, H., 1925a, 'Hoe kan het streven naar woningverbetering op Java worden tot een volksbeweging', *Verslag Volkshuisvestingscongres 1925 der Sociaal Technische Vereeniging*, Semarang, 165-223
- Maclaine Pont, H., 1925b, *Madjapahit. Poging tot reconstructie van het stadsplan. Nagezocht op het terrein aan den hand van den middeleeuwschen dichter Pradana*, Weltevreden
- Maclaine Pont, H., 1926, 'De historische rol van Majapahit. Een hypothese', *Djawa 4/5/6*, 294-317
- Maclaine Pont, H., 1927, 'Eenige oudheidkundige gegevens omtrent Madjapahit', *Verslag 1926 Oudheidkundig Verslag Bataviaasch Genootschap*, Weltevreden/Den Haag, 100-129
- *Malang, de bergstad van Oost-Jav*a, 1927, s.l.
- 'Over Malang's 20-jarig Jubileum', 1934, *IBT Locale Techniek* 3, 67-68
- Maurits (P.A. Daum), 1976, H. van Brakel, Ing. B.O.W., *De Engelbewaarder* 3 (oorspronkelijke verschenen in 1890)
- Mens, Noor, 2007, *W.G. Witteveen en Rotterdam*, Rotterdam
- Meulder, Bruno De, 1996, *De kampen van Kongo. Arbeid, kapitaal en rasveredeling in de koloniale planning*, Antwerpen/Amsterdam
- Meulder, Bruno De, 2000, *Kuvuande Mbote. Een eeuw koloniale architectuur en stedenbouw in Kongo. Veertien plannen en projecten*, Antwerpen
- Meyier, J.E. de, 1898, 'Burgerlijke Openbare Werken' in *Nederlandsch-Indië onder het regentschap van koningin Emma (1890-1899)*, Batavia, 152-198
- 'Een momentopname', 1923, *Indisch Bouwkundig Tijdschrift* 10, 186-188
- Moojen, P.A.J., 1924a, 'De ontwikkeling der bouwkunst in Nederlandsch-Indië. I Nederlandsche bouwkunst', *Bouwen* -, 115-117

- Moojen, P.A.J., 1924b, 'De ontwikkeling der bouwkunst in Nederlandsch-Indië. II Indonesische bouwkunst', *Bouwen* -, 145-147, 167
- Moojen, P.A.J., 1924c, 'De ontwikkeling der bouwkunst in Nederlandsch-Indië. III Naaste toekomst', *Bouwen* -, 17-21
- Napitupulu, Erwinthon P., 1993, *Direktori Mahasiswa Jurusan Teknik Arsitektur ITB 1993*, Bandung
- Nix, Thomas, 1949, *Bijdrage tot de vormleer van de stedebouw in het bijzonder voor Indonesië*, Heemstede
- *Nota inzake de overbrenging van den zetel van de regeering naar en de centralisering van landsdiensten te Bandoeng samengesteld door het college van Burgemeester en Wethouders van Bandoeng, met een inleiding van Burgemeester Beets*, 1938, Bandoeng
- 'N.V.'s volkshuisvesting. Een financieele reorganisatie', 1936, *Locale Belangen* 7, 103
- Oetomo, Andi, 2004, 'Lintasan singkat sejarah Departemen Teknik Planologi Institut Teknologi Bandung', in N. Jenny M.T. Hardjatno, Febi Harta, *Sejarah Penataan Ruang Indonesia 1948-2000. Beberapa Ungkapan*, Jakarta, 51-72
- 'Onteigening. Decentralisatie. Semarang. Wijziging van de bij 'Ten tweede' der ordonnantie in Staatsblad 1919 No 235 vastgestelde onteigeningsverklaring', 1920, *Staatsblad van Nederlandsch-Indië* 596, Weltevreden
- 'Onteigening der Particuliere landen en van een deel der Eigendomsgronden binnen de Gemeente Semarang'. Een voorstel met nota en 7 bijlagen en 1 blauwdruk', 1916, *Gemeenteblad uitgegeven voor rekening der gemeente Semarang* 60 (3 mei), 572-621
- 'Onteigening. Semarang. Wijziging van de bij 'Ten eerste' der ordonnantie in Staatsblad 1917 no 761 vastgestelde onteigeningsverklaring', 1919, *Staatsblad van Nederlandsch-Indië* 235, Weltevreden
- Passchier, Cor, 1983, 'Het moderne bouwen in Nederlands-Indië', *Monumenten* 7/8, 21-23
- Passchier, Cor, 1984, 'Architecten en het bouwen in Nederlands-Indië', *Plan* 8, 5-11
- Passchier, Cor, 1985, 'Architecten en het bouwen in Nederlands-Indië', *Plan* 3, 3
- Passchier, Cor, 1991, 'Modern Movement in Bandung, Indonesia. An important Role in Urban Developments, 1920's-1930's', *DOCOMOMO-Newsletter* 6, 48-50
- Passchier, Cor, 1995, 'Medan. Urban development by planters and entrepreneurs 1870-1940' in Peter J.M. Nas, *Issues in Urban Development. Case Studies from Indonesia*, Leiden, 45-64
- Paulus, J., 1921, 'Verdedigingsstelsel van Indie, *Encyclopaedie van Nederlandsch-Indië*. Vierde deel Soemb-Z, 's-Gravenhage/Leiden, 529-537
- *Pembangunan Kota Baru Kebajoran*, 1953, Djakarta
- 'Pembangunan rumah2 di Djakarta', 1949, *Lukisan Mingguan* (oktober), 2-3
- 'Penataan Ruang', 1992, *Undang-undang Republik Indonesia* 24, Jakarta
- 'De Pers over het Koningspleinplan', 1937, *IBT Locale Techniek* 5, 134-143 (ook verschenen als 'Bebouwingsplannen voor het Koningsplein', 1937, *d'Orient* 39, 5-9)
- Pfeil, Karl, 1935, *Die indische Stadt*, Leipzig
- 'Planologische Dag', 1939, *Locale Techniek Indisch Bouwkundig Tijdschrift* 4, 106-107
- Plate, A., 1918a 'Het uitbreidingsplan der Indische Gemeenten', *De Ingenieur* 16, 274-297
- Plate, A., 1918b, 'Het uitbreidingsplan der gemeente Semarang', *De Ingenieur* 22, 408
- Plate, A., 1921a, 'Het uitbreidingsplan der Indische gemeenten', *NION* 4, 98-110
- Plate, A., 1921b, 'Het uitbreidingsplan der Indische gemeenten (Slot)', *NION* 5, 145-160
- Polano, Sergio, 1988, *Hendrik Petrus Berlage. Het complete werk*, Alphen aan den Rijn
- Poldervaart, A., 1933, 'De Kosten der Stadsvorming', *Locale Belangen Mededeeling* 96, 1-12, 19-21
- Post, C.L.F., 1879, *Over de Waterstaat in Nederlandsch-Indië*, Amsterdam
- 'Regeerings-reglement. Wet van 23 Februari 1918 (Nederlandsch Staatsblad No 119), houdende aanvulling van artikel 71 van het Reglement op het beleid der Regeering van Nederlandsch-Indië', 1918, *Staatsblad van Nederlandsch-Indië* 554, Batavia
- *Regeerings almanak en naamregister voor Nederlandsch-Indië*, 1821-1942, Weltevreden
- 'Reglement op het beleid der Regering van Nederlandsch-Indië', 1855, *Staatsblad van Nederlandsch-Indië* 2, Batavia
- Reinink, Wessel, 1993, *K.P.C. de Bazel*, Rotterdam

- Roegholt, M.J.W., 1935, *Het stadsgewest. Een studie over den trek naar de steden en zijn gemeentelijk-economische gevolgen*, Wassenaar
- Romondt, V.R. van, 1950, 'De toekomstige Javaanse stad naar aanleiding van het stadsplan voor Kebajoran', *De Ingenieur in Indonesië* 4, II.32-35
- Roorda van Eysinga, S.E.W., 1868, 'Het geldelijk nadeel van onbetaalde openbare werken'., *De Opmerker* 47,189.
- Roorda van Eysinga, S.E.W., 1873, 'Gezag of geld?', *De Opmerker* 49, 450-451
- Roosmalen, Pauline van, 1992, *De stedebouwkundige ontwikkeling van Bandoeng tussen 1906 en 1949*, Amsterdam
- Roosmalen, Pauline van, 2004a, 'Voor kota en kampong. Het ontstaan van een stedenbouwkundige discipline' in Wim Ravesteijn, Jan Kop, *Bouwen in de Archipel. Burgerlijke openbare werken in Nederlands-Indië en Indonesië 1800-2000*, Zutphen, 177-199
- Roosmalen, Pauline van, 2004b, 'Awal penataan ruang di Indonesia' in N. Jenny M.T. Hardjatno, Febi Harta, *Sejarah Penataan Ruang Indonesia 1948-2000. Beberapa Ungkapan*, Jakarta, 9-42
- Roosmalen, Pauline K.M. van, 2005, 'Expanding grounds. The roots of spatial planning in Indonesia' in Freek Colombijn, Martine Barwegen, *Kota lama, kota baru. Sejarah kota-kota di Indonesia sebelum dan setelah kemerdekaan*, Yogyakarta, 75-117
- Rückert, J.J.G.E., 1920, 'Een en ander over de volkshuisvesting op de hoofdplaatsen van Java', *Technisch Gemeenteblad* 3, 112-118
- Rückert, J.J.G.E., 1921a, 'De uitbreidingsplannen van de gemeente Semarang', *Technisch Gemeenteblad* 10, 431-441
- Rückert, J.J.G.E., 1921b, 'De uitbreidingsplannen van de gemeente Semarang', *Technisch Gemeenteblad* 2, 63-69
- Rückert, J.J.G.E., 1921c, 'De uitbreidingsplannen van de gemeente Semarang', *Technisch Gemeenteblad* 4, 155-160
- Rückert, J.J.G.E., 1925, *Welke maatregelen moeten genomen worden ter duurzame verbetering van de bestaande slechte kampongs?*, Semarang
- Rückert, J.J.G.E., 1929, 'Leidraad bouwverordeningen', *Locale Belangen* 8, 364-367
- Rückert, J.J.G.E., 1930, 'De ontwikkeling van de financiën der autonome gemeenschappen', in F.W.M. Kerchman, *25 jaren decentralisatie in Nederlandsch-Indië 1905-1930*, Semarang, 97-123
- Rückert, J.J.G.E., 1932, 'Kampongverbetering in de Indische steden', *Locale Techniek* 1/2, 5-10
- Ruijter, P. de, 1987, *Voor volkshuisvesting en stedebouw*, Utrecht
- 'Samenstelling Planologische Studiegroep', 1939, *Locale Techniek Indisch Bouwkundig Tijdschrift* 3, 84
- Segaar-Höweler, Dorothee C., 1998, *J.M. Groenewegen 1888-1980. Een Hagenaar als Indonesisch architect*, Rotterdam
- Segaar-Höweler, Dorothee C., Tjeerd Boersma, 2000, *A.F. Aalbers 1897-1961. Ondogmatisch modernist in een koloniale samenleving*, Rotterdam
- S.-l., 1895, 'Onze bouworde', *Architectura* 32, 131-132
- Schaik, A. van, 1996, *Malang. Beeld van een stad*, Purmerend
- Schrieke, J.J., 1918, *Ontstaan en groei der stads- en landsgemeenten in Nederlands-Indië*, Amsterdam
- Schijfsma, J.H., 1939a, 'Beschouwingen over het ontwerp stadsvormingsordonnantie', *Locale Techniek Indisch Bouwkundig Tijdschrift* 3, 90-92
- Schijfsma, J.H., 1939b, 'Beschouwingen over het ontwerp stadsvormingsordonnantie', *Locale Techniek Indisch Bouwkundig Tijdschrift* 4, 120-121
- Sitte, Camillo, 1889, *Der Städtebau nach seiner künstlerische Grundsätzen*, Wien
- Snuyff, S., 1908, 'Over Bouwkunst en Bouwkunde in Indië', *Indisch Bouwkundig Tijdschrift* 8, 130-131
- Soesilo, 1939, 'Het eerste verslag van de kampongverbeteringscommissie', *Locale Techniek Indisch Bouwkundig Tijdschrift* 3, 82-84
- Soesilo, M., 1950. 'Naschrift bij V.R. van Romondt 'De toekomstige Javaanse stad naar aanleiding van het stadsplan voor Kebajoran'', *De Ingenieur in Indonesië* 4, II.35-36
- Soesilo, Moh, s.a. Perjalanan Hidup, Bandung

- 'De stadsgemeente Malang', 1930, in F.W.M. Kerchman, *25 Jaren Decentralisatie in Nederlandsch-Indië 1905-1930*, Semarang, 393-409
- *Stadsvormingsordonnantie Stadsgemeenten Java*, 1938, Batavia
- Steenhuis, Marinke, *Stedenbouw in het landschap. Pieter Verhagen (1882-1950)*, Rotterdam
- Stübben, Josef, 1890, *Der Städtebau*, Darmstadt
- Székely-Lulofs, Madeleine H., 1931, *Rubber*, Amsterdam
- Temminck Groll, C.L., 1982 'Monumentenzorg in Indonesië', *Heemschut* 3 (1982), 50-52
- Th. (Jac.P. Thijsse), 1950, 'Stedebouw in Indonesië en de stedebouwkundige vormgeving door dr ir Thomas Nix', *De Ingenieur in Indonesië* 6, II.51-52
- Thamrin, Mohammad Hoesni, Landjoemin gel. Datoe Toemenggoeng, 1925, 'Nota over het kampoengvraagstuk opgesteld door de Inlandse leden van de gemeenteraad van Batavia', *Verslag Volkshuisvestingscongres 1925*, 131-139
- Thijsse Jr., Jac. P., 1937, 'Verslag van de inzendingen op de ingestelde enquête betreffende: 'Het dwarsprofiel van stadswegen'', *Locale Belangen Technische Mededeeling* 9, 28-34
- Thijsse, Jac.P., 1939, 'De stedebouwkundige functie van het Grondbedrijf', *Locale Techniek* 3, 87
- Thijsse, Jac.P., 1940a, 'De groei van Bandoeng en de daaruit voortspruitende vraagstukken', *Mooi Bandoeng* 11, 5-8
- Thijsse, Jac.P., 1940b, 'De groei van Bandoeng en de daaruit voortspruitende vraagstukken', *Mooi Bandoeng* 12, 7-9
- Thijsse, J.P., 1947, 'Plannen voor ordening van stad en land', *Sociaal Spectrum van de Archipel* 2, 8-9
- Tillema, H.F., 1911, *Riooliana*, s.l.
- Tillema, H.F., 1913, *Van wonen en bewonen. Van bouwen, huis en erf*, Samarang
- Tillema, H.F., A.S. Tillema, 1919, *Kampongwee*, Groningen
- Tillema, H.F., 1915-1922, *Kromoblanda. Over het vraagstuk van 'het Wonen' in Kromo's groote land*, 's-Gravenhage
- 'Toelichting tot de plannen', 1927, *Algemeen Indische Dagblad De Preangerbode* 236 (28 augustus), s.p.
- *Toelichting op de Stadsvormingsordonnantie Stadsgemeenten Java*, 1938, Batavia
- Toer, Pramoedya Ananta, 1999, *Aarde der mensen*, Breda (eerste druk en oorspronkelijke titel: 1980, *Bumi Manusia*, Jakarta)
- Toer, Pramoedya Ananta, 1999, *Kind van alle volken*, Breda (eerste druk en oorspronkelijke titel: 1980, *Anak semua bangsa*, Jakarta)
- Toer, Pramoedya Ananta, 1999, *Voetsporen*, Breda (eerste druk en oorspronkelijke titel: 1985, *Jejak Langkah*, Jakarta)
- Toer, Pramoedya Ananta, 1999, *Het glazen huis*, Breda eerste druk en oorspronkelijke titel: 1988, *Rumah kaca*, Jakarta)
- Toer, Pramoedya Ananta, s.a., *Tales from Djakarta. Caricatures of circumstances and their human beings*, Jakarta/Singapore (eerste druk en oorspronkelijke titel: 1957, *Tjerita dari Djakarta. Sekumpulan karikatur keadaan dan manusianja*, Djakarta)
- Unwin, Raymond, 1909, *Town Planning in Practice. An introduction to the art of designing cities and suburbs*, London
- 'Verslag van den Planologische Dag georganiseerd vanwege de Vereeniging voor Locale Belangen door de Planologische Studiegroep dier Vereeniging te Bandoeng op 1 en 2 juli 1939', 1939, *Locale Belangen Technische Mededeeling* 16, 2-47
- *Verslag Volkshuisvestingscongres 1922*, 1922, Semarang
- *Verslag Volkshuisvestingscongres 1925*, 1925, Semarang
- 'De verspreiding der departementen', 1927, *Algemeen Indisch Dagblad De Preangerbode* (28 september), 4
- Vletter, M.E. de, 1997, *F.J.L. Ghijsels. Architect in Nederlands-Indië 1910-1929*, Amsterdam
- Vletter, M.E. de, et al. 1997, *Batavia/Djakarta/Jakarta. Beeld van een metamorfose*, Purmerend
- Voorden, F.W. van, 1988, 'Aspects of urban research with respect to urban conservation in the Netherlands' in *Change and Heritage in Indonesian Cities*, Jakarta (28-30 september), 27-33
- *Voornaamste voorschriften en personalia betreffende de decentralisatie*, 1925, Weltevreden

- Voskuil, R.P.G.A., 1989, *Batavia beeld van een stad*, Houten
- Voskuil, R.P.G.A., 1996, *Bandoeng. Beeld van een stad*, Purmerend
- Vries, J.J. de, 1927, *Geïllustreerd Jaarboek van Batavia en omstreken*, Weltevreden
- Wakker, H., 1920, 'Nota over het voorstel tot het bouwen van Gemeentewoningen', *Gemeenteblad Medan* 319 (28 juni), 22-27
- Watts, Kenneth, 1997, *Outwards from Home. A Planner's Odyssey*, Lewes
- Westbroek, H., 1932, 'Exploitatie en bebouwing van het land Mlaten Semarang', *Locale Techniek* 1/2, 10-21
- Westerveld, D.J.A., 1910, *Verslag van een onderzoek naar de levens- en woningtoestand gehouden door het bestuur der Semarangsche Kiesvereeniging*, Semarang
- Westerveld, D.J.A., 1914, 'Gemeentelijke grondpolitiek', *Gemeenteblad* 8, 335-390
- Westerveld, D.J.A., 1915, *Woningtoestanden en Woningverbetering in Nederlandsch Oost-Indië*, 's-Gravenhage
- Westerveld, D.J.A., 1916, 'Nota over de noodzakelijkheid van de onteigening der particuliere landen en van een deel der eigendomsgronden binnen de Gemeente Semarang', *Gemeenteblad uitgegeven voor rekening der gemeente Semarang* 60 (3 mei), 572-621
- Westerveld, D.J.A., 1922, *De sociaal-politieke zijde van het volkshuisvestingsvraagstuk*, Semarang
- 'Wet van 9 April 1870, houdende aanvulling van art. 62 van het reglement op het beleid der regering van Nederlands-Indië', 1870, *Staatsblad van Nederlandsch-Indië* 55, Batavia
- Wetering, F.H. van de, 1939a, 'Stadsvorming in de practijk', *Locale Techniek Indisch Bouwkundig Tijdschrift* 3, 93-96
- Wetering, F.H. van de, 1939b, 'Zôneering als sociaal-stedebouwkundige maatregel', *Koloniale Studiën* 6, 588-609
- Willekes Macdonald, P.J., 1935, 'Stedebouw en Rooiwezen', *De Ingenieur in Nederlandsch-Indië* 12, I.179-180
- 'Woeste Gronden. Omtrent de vervreemding van het gebruiksregt op gronden door inlanders aan niet-inlanders', 1875, *Staatsblad van Nederlandsch-Indië* 179, Batavia
- Woesthoff, P.F., 1915, *De Indische Decentralisatie-wetgeving*, Leiden
- 'Wolkenkrabbers voor de Tropen? Woning-centralisatie en modern confort. Tropische Menschen-concentraties', 1928, *De Hollandsche Revue* 24, 1226-1230
- Wolkers, Jan, 2000, *De walgvogel*, Amsterdam (eerste druk 1974)
- Wright, Gwendolyn, 1991, *Politics of Design in French Colonial Urbanism*, Chicago
- Wynia, Dieuwke, 1993, *De Nederlands-Indische overheidsarchitectuur in de periode 1908-1928*, Amsterdam
- Zee, D. van der, 1927, 'De werkelijkheid der Decentralisatie', *Locale Belangen Mededeeling* 64, 1-119 (ook verschenen als D. van der Zee, 1928, *Het Indische gemeentewezen*, Den Haag)

Geraadpleegde archieven

Arsip Nasional Republik Indonesia, Jakarta
Archief Algemeene Secretarie 1891-1942
Archief Algemene Secretarie en Kabinet van de Gouverneur-Generaal 1944-1950
Archief departement Binnenlandsch Bestuur

Koninklijk Instituut voor Taal-, Land- en Volkenkunde, Leiden
Archief Moojen
Archief Van Romondt

Nationaal Archief, 's-Gravenhage
Archief van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs: Verzameling atlassen, kaarten, tekeningen, prenten, en foto's van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs over de periode 1606-1979
Archief van het ministerie van Koloniën 1900-1964: Openbaar Verbaal 1901-1953
Archief van het ministerie van Koloniën 1814-1963: Kaarten en Tekeningen
Archief van de Koninklijke Militaire Academie 1816-1941

Het Nieuwe Instituut, Rotterdam
Archief De Bazel
Archief Berlage
Archief Van Eesteren
Archief Hendriks
Archief Lüning
Archief Thijsse

Particuliere archieven
drs E.E.M.Th. Bogaers, Amsterdam
ir R.J. Clason, Arnhem
PT Encona, Bandung/Jakarta
ir R.W. Heringa, Bloemendaal
ir Suyono, Jakarta
Foto Studio Malang / mw A.L. Tan-Ong, Dordrecht
ir K. Tisnawinata, Jakarta

Correspondentie

prof. dr ir M. Danisworo, Jakarta/Bandung (19-2-2007, 16-10-2007)
prof. W.A. Doebele, Cambridge (29-6-2007)
ir Kwee Hin Goan, Rotterdam (1-8-2007)
prof. dr ir Yuswadi Salya, Bandung (19-2-2007)
ir Hendropranoto Suselo, Jakarta (19-3-2007, 2-7-2007)
drs H. Versnel, Utrecht (7-4-2006)
ir W.J. (Hannie) Waworoentoe, Tomohon (8-8-2006, 20-11-2006, 22-11-2006)
ir M. Westerduin, Heemstede (2006-2007)

Interviews

prof. dr ir M. Danisworo, Jakarta/Bandung (1992-2007)
dr ir C.Thomas Nix, Amsterdam (19-6-1994)
ir Harisanto, Bandung (19-12-2000)
dr ir Bondan Hermanislamet, Yogyakarta (30-11-2000)
ir C.F.A. Knol, Rotterdam (29-10-2003)
ir Achmad Noe'man, Bandung (8-1-2001)
ir Kwee Hin Goan, Rotterdam (16-6-2003)
ir Adhi Moersid, Jakarta (5-1-2001)
ir Purnomohadi, Jakarta (5-1-2001)
ir Ardiman Setiamihardja, Bandung (14-11-2000)
ir Kandar Tisnawinata, Jakarta (9-12-2000)

Verantwoording beeldmateriaal

Archieven

Arsip Nasional Republik Indonesia, Jakarta

AS Archief van de Algemeene Secretarie (1891-1942)
AS&KGG Archief van de Algemene Secretarie en Kabinet van de Gouverneur-Generaal 1944-1950
BB Archief van het departement van Binnenlandsch Bestuur

Nationaal Archief, 's-Gravenhage

4.KIVI Archief van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs: Verzameling atlassen, kaarten, tekeningen, prenten, en foto's van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs over de periode 1606-1979
MIKO Archief van het ministerie van Koloniën 1900-1964: Openbaar Verbaal 1901-1953
4.MIKO Archief van het ministerie van Koloniën 1814-1963: Kaarten en Tekeningen

Het Nieuwe Instituut, Rotterdam

BAZE Archief De Bazel
BERL Archief Berlage
LUNI Archief Lüning
THIJ Archief Thijsse

Archief- en inventarisnummer staan tussen haken

Arsip Nasional Republik Indonesia (ANRI), Jakarta: 3.19 (AS, BGS 6-3-1924 inv.nr 562), 4.1 (BB, inv.nr 1686), 4.2 (BB, inv.nr 1683), 4.23 (BB, inv.nr 1728), 4.24 (BB, inv.nr 1728), 5.8 (AS, BGS 10-1-1918 inv.nr 85), 5.10 (BB, inv.nr 1775), 7.23 (AS&KGG, inv.nr 928)

Koninklijk Instituut voor Taal-, Land- en Volkenkunde (KITLV), Leiden: 3.1 (Moojen, inv.nr 3), 3.2 (Moojen, inv.nr 3), 7.36 (inv.nr 25473), 7.42 (inv.nr 42546)

Bibliotheek Koninklijk Instituut voor de Tropen (KIT), Amsterdam: 1.1 (AN5372-03), 1.8 (AN07244), 1.9 (AN03795), 2.5 (AN3883), 2.13, 2.16 (AN03893), 2.20 (04854-097), 2.26 (AN3844-1/2), 3.8 (AN03815-A; AN03808-A; AN03809-A), 3.14 (AN03895-A), 3.15 (AN03904), 3.16 (AN03907-1/2), 3.18 (AN03992), 3.25 (AN03888-1/2), 3.27 (AN03889), 3.32 (AN11810-A), 4.13 (AN3815-A), 4.22 (AN04050), 5.6 (AN00160), 5.14 (AN02146), 5.15 (AN03852), 5.16 (AN2250-A), 5.17 (inv.nrs 60009127, 60025931, 60010971, 60005556), 6.34 (AN544517), 6.35 (AN03947)

Nationaal Archief, 's-Gravenhage: 1.6 (4.KIVI, inv.nr 863), 1.7 (4.KIVI, inv.nr 862), 2.19 (4.MIKO, inv.nr 1166), 4.8 (MIKO, inv.nr 1124), 4.9 (MIKO, inv.nr 1124), 6.20 (4.MIKO, inv.nr 1644)

Het Nieuwe Instituut, Rotterdam: INL-2 (BERL, inv.nr 202-006, 202-011), INL-5 (BERL, inv.nr 202-013), INL-6 (BERL, inv. 202-007, 202-008), INL-7 (BERL, inv.nr 202-009), 2.1 (BAZE, inv.nr 1158), 2.2 (BAZE, inv.nr 1158), 2.3 (BAZE, inv.nr 1158), 3.3 (BERL, inv.nr 202-005), 3.4 (BERL, inv.nr 202-004), 5.19 (BERL, inv.nr 202-014), 6.19 (LUNI, inv.nr Bijlage I.1/181), 7.33 (LUNI, inv.nr 30), 7.34 (LUNI, inv.nr 50), 7.35 (LUNI, inv.nr 30), 7.37 (LUNI, inv.nr 30), 7.38 (LUNI, inv.nr 30), 7.39 (LUNI, inv.nr 30), 7.40 (LUNI, inv.nr 29), 7.41 (LUNI, inv.nr 38), 7.43 (LUNI, inv.nr 50), 7.44 (LUNI, inv.nr 50), 7.45 (LUNI, inv.nr 50), 7.46 (LUNI, inv.nr 50), 7.47 (LUNI, inv.nr 50), 7.48 (LUNI, inv.nr 48), 7.49 (LUNI, inv.nr 47), 7.50 (LUNI, inv.nr 50), E-1 (THIJ, inv.nr onbekend), E-8 (THIJ, inv. nr onbekend)

Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH), Den Haag: 3.13

Nederlands Instituut voor Oorlogsdocumentatie (NIOD), Amsterdam: 7.1 (inv.nr 48770), 7.2 (inv.nrs 48738, 48748), 7.3 (54399), 7.4 (inv.nrs 52398, 52397), 7.5 (inv.nr 56380), 7.6 (inv.nr 53191), 7.7 (inv.nrs 48757, 48743), 7.8 (inv.nrs 54512, 54514)

Particuliere archieven

auteur: 2.11, 5.7, E-8
ir R.J. Clason, Arnhem: 7.25, 7.26
PT Encona, Bandung/Jakarta: 5.29
Foto Studio Malang / mw A.L. Tan-Ong, Dordrecht: 6.33
ir R.W. Heringa, Bloemendaal: 2.21, 2.23, 3.6, 3.7
ir K. Tisnawinata, Jakarta: E-2, E-3, E-4, E-5, E-6, E-7, E-9, E-10, E-11, E-12, E-13, E-14

Literatuur

- Bandoeng Gemeentelijk Grondbedrijf, 1923: 2.28, 2.29
- Bandoeng Gemeentelijk Grondbedrijf, 1931: 2.27
- *Bandoeng en de hygiëne*, 1927: 4.4, 4.5, 4.6, 4.7
- *Bandoeng. De stad op de hoogvlakte!*, 1918 : 2.22
- 'Batavia', 1930: 4.12
- 'Beknopt overzicht van verrichtingen op hygiënisch gebied in de jaren 1910 tot en met 1926', 1927: 4.21
- 'Belangrijke doorbraken in 't centrum van Bandoeng', 1940: 6.13
- *Eerste verslag van de Kampongverbeteringscommissie*, 1939: 4.3
- Van Breen, 1923b: 4.10
- Van Breen, 1923a: 4.11
- Brommer en De Vries, 1992: 1.4, 1.5
- Cramer, 1926: INL-1, INL-3, INL-4
- 'Enkele Grepen uit het Complex Verkeersproblemen van Batavia', 1938: 6.10
- Flieringa, 1930: 3.22 links en midden
- *Gedenkboek van Nederlands-Indië 1898-1923*, 1923: 2.33
- 'Gemeente Buitenzorg', 1930: 5.9, 5.11, 5.12, 5.13
- *Gordel van Smaragd. 180 foto's over land en volk van Indonesië*, 1946: 3.9
- *Groot Batavia*, 1938: 5.28, 6.9, 6.11, 6.12
- Hadinoto, s.a.: 7.28, 7.29, 7.30, 7.31, 7.32
- Helbig, 1931: 6.17, 6.18
- Hendriks, 1936: 6.14, 6.15, 6.16
- 'Hoe zal het Koningsplein uiteindelijk verfraaid worden? Oude en nieuwe plannen om de "merkwaardigheid" van Batavia te maken tot een sieraad van de stad", 1938: 5.18, 5.20, 5.21, 5.22, 5.25
- Hogervorst, 1927: 3.20, 3.21, 3.22 rechts, 3.23, 3.24
- 'Indië's eerste Gemeente', 1938: 5.29
- *Het Indische stadsbeeld voorheen en thans*, 1938: 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 6.6, 6.7, 6.8
- Jansen, 1930: 3.17
- De Jong, 1984: 1.2
- Karsten, 1936: 6.23, 6.24, 6.25, 6.26
- Kelling, 1939: 2.18
- *Kroniek der stadsgemeente Malang over de jaren 1914-1939*, s.a.: 6.21, 6.27, 6.28, 6.29, 6.30, 6.31, 6.32
- Maclaine Pont, 1918: 2.12
- *Malang, de bergstad van Oost-Java*, 1927: 6.22
- Nix, 1949: 7.10, 7.11, 7.12, 7.13, 7.14, 7.15, 7.16, 7.17, 7.18, 7.19, 7.20, 7.21, 7.22

- *Nota inzake de overbrenging van den zetel van de regeering naar en de centralisering van landsdiensten te Bandoeng samengesteld door het college van Burgemeester en Wethouders van Bandoeng, met een inleiding van Burgemeester Beets*, 1938: 2.24, 2.25, 3.32
- 'De Pers over het Koningspleinplan', 1937: 5.23, 5.24, 5.26, 5.27
- Plate, 1918: 2.6, 2.8, 2.9, 2.10, 2.14, 3.11, 3.12
- Rückert, 1920: 2.17
- Rückert, 1921a: 2.7
- Rückert, 1921b: 2.15
- Soesilo, s.a.: 7.24
- Thijsse, 1947: 7.9
- Tillema, 1915-1922: 1.3, 2.4, 3.5, 3.10, 4.14, 4.15, 4.16, 4.17, 4.18, 4.19, 4.20
- Voskuil, 1996: 2.30
- De Vries, 1927: 2.31
- Westbroek, 1932: 3.26, 3.30, 3.31, 3.28, 3.29
- 'Wolkenkrabbers voor de Tropen? Woning-centralisatie en modern confort. Tropische Menschen-concentraties', 1928: 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5

Dankwoord

Naast de in het voorwoord genoemde personen ben ik om uiteenlopende redenen ook de volgende personen en instanties dank verschuldigd vanwege hun inhoudelijke en praktische bijdrage aan mijn onderzoek.

Ir Arya Abieta (Studio 83, Architects, Planners, Engineers, Consultants, Jakarta), Frances B. Affandy (Paguyuban Pelestarian Budaya Bandung; ICOMOS Indonesië), ir Yori Antar (Arsitek Muda Indonesia, Jakarta), ir Wisnu M. Ardjo (†) (Jakarta), dipl.-ing. Han Awal (PT Han Awal & Partners Architects, Jakarta), dr Tom van den Berge (Koninklijk Instituut voor Taal-, Land- en Volkenkunde, Leiden), dr Marieke Bloembergen (Universiteit van Amsterdam), drs Erica Bogaers (Amsterdam), Tinia Budiati (Museum Fatahillah, Jakarta; DKI Dinas Kebudayaan), Tineke Bosman (Koninklijk Instituut voor de Tropen, Amsterdam), drs Max de Bruin (Jakarta), ir Steef Buijs (ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu, 's-Gravenhage), prof. ir Eko Budihardjo (Universitas Diponegoro, Semarang), Dewi Cadiawati (Arsip Nasional Republik Indonesia, Jakarta), Laksmi Candrakirana (Arsip Nasional Republik Indonesia, Jakarta), dr Freek Colombijn (Koninklijk Instituut voor Taal-, Land- en Volkenkunde, Leiden), Joost Cote, PhD, MA (Deakin University, Burwood), Ronald Cremers (Koninklijk Instituut voor de Tropen, Amsterdam), Soedarmadji Damais (Jakarta), prof. Moh. Danisworo, PhD, MSc (Institut Teknologi Bandung), mevrouw T. Delfos-Hendriks (Den Haag), prof. W.A. Doebele, BA, JD, MCP (Massachusetts), Mary-Jane Edleson, MA (Jakarta), Ingeborg Eggink (Koninklijk Instituut voor de Tropen, Amsterdam), Bambang Eryudhawan (Arsitek Muda Indonesia, Jakarta), drs Usha Gopie (ambassade van het Koninkrijk der Nederlanden, Jakarta), de heer en mevrouw Van der Gronden-Deppe (Wassenaar), prof. ir H.M. Goudappel (Olst), ir Suhadi Hadiwinoto (Yayasan Badan Pelestarian Pusaka Indonesia, Jakarta), ir Harisanto (PT Aparc Indonesia, Bandung), dr Paul Haenen (†) (Jakarta), dr ir Dibyo Hartono (Paguyuban Pelestarian Budaya Bandung, Bandung), dr ir Harastoeti Hartono (Paguyuban Pelestarian Budaya Bandung, Bandung), ir Soehardi Hartono (Badan Warisan Sumatra, Medan), drs Imke van Hellemondt (Amsterdam), Daniëlle Hellendoorn (Technische Universiteit, Delft), ir R.W. Heringa (Bloemendaal), dr ir Bondan Hermanislamet (Universitas Gadjah Mada, Yogjakarta), Rini Hogewoning (Koninklijk Instituut voor Taal-, Land- en Volkenkunde, Leiden), de heer en mevrouw Van den Heuvel (Arnhem), ir E.P. Hofstede (Bureau OD205, Delft), Gina Houwer (Koninklijk Instituut voor de Tropen, Amsterdam), Astrid de Jongh (Koninklijk Instituut voor de Tropen, Amsterdam), Bruce H. Judd, PhD, BArch (University of New South Wales, Sydney), Frank Kanhai (Nationaal Archief, 's-Gravenhage), Simon Karsten ('s-Gravenhage), ir Chris Knol (Rotterdam), ir Noer Saijidi M. Koesoemo (Jakarta), Maja Kuijper (Amsterdam), Abidin Kusno, PhD (University of British Columbia, Canada), ir Marco Kusumawidjaya (Arsitek Muda Indonesia), ir Kwee Hin Goan (Rotterdam), prof. Jon T. Lang, PhD, BArch (University of New South Wales, Sydney), dr ir Ben van Leerdam (Den Haag), drs Anne van Leeuwen (ambassade van het Koninkrijk der Nederlanden), mw W. Leijnse (Asia Maior, Voorburg), Peter Levi (Koninklijk Instituut voor de Tropen, Amsterdam), Letje Lips (Nederlands Architectuur instituut, Rotterdam), Esther en Toine van de Lisdonk-van Roosmalen (Giesbeek), drs Mona Lohanda (Arsip Nasional Republik Indonesia, Jakarta), Alfred Marks (Nederlands Architectuur instituut, Rotterdam), Meity Setianingrum Veronica (Jakarta), mevrouw E. Mens-Maclaine Pont (Amstelveen), ir Adhi Moersid (Atelier 6, Jakarta), drs Tjandra P. Mualim (Jakarta), drs Maarten Mulder (ambassade van het Koninkrijk der Nederlanden, Jakarta), Soetrisno Murtiyoso (Lembaga Sejarah Arsitektur Indonesia, Bandung), dr ir Thomas Nix (†) (Malaga), mevrouw A. Mulder-Bennink (Den Haag), Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek (Den Haag), ir Achmad Noe'man (Birano PT, Bandung), ir Andi Oetomo (Institut Teknologi Bandung), Cor Passchier ('s-Hertogenbosch), drs Paul Peters (ambassade van het Koninkrijk der Nederlanden, Jakarta), ir Tiyok Prasetyoadi (Planning & Development Workshop Inc., Jakarta), ir Danang Priatmodjo (Universitas Tarumanagara, Jakarta),

dr ir Josef Priyotomo (Universitas Teknologi Surabaya / Technische Universiteit Surabaya; Universitas Petra, Surabaya), ir Ning Purnomohadi (Jakarta), ir Purnomohadi (ARC Studio, Jakarta), ir Nadia Purwestri (Pusat Dokumentasi Arsitektur, Jakarta), ir Devina S. Raditnya Jap (Pusat Dokumentasi Arsitektur, Jakarta), dhr J.H. van Roosmalen (Didam), mr drs Gustaaf Reerink (Van Vollenhoveninstituut, Universiteit Leiden), Ineke Sant (Koninklijk Instituut voor de Tropen, Amsterdam), Faroed Saddal (Nationaal Archief, 's-Gravenhage), Satriani (Arsip Nasional Republik Indonesia, Jakarta), Josephine Schrama (Koninklijk Instituut voor Taal-, Land- en Volkenkunde, Leiden), ir Stephanus Setiadi(†) (Universitas Petra, Surabaya), ir Ardiman Setiamihardja (Universitas Parahyangan, Bandung), prof. ir Sidharta (Semarang), drs Corinne Sieger (Amstelveen), dr ir Johan Silas (Institut Teknologi Surabaya), prof. dr ir Yuswadi Salya (Institut Teknologi Bandung), prof. dr ir Sandi Siregar (Ikatan Arsitek Indonesia, Jakarta), ir Andy Siswanto, PhD (PT Wiswakharman, Semarang), Ton Söder (Filmmuseum Amtserdam), dr ir Woerjantari Soedarsono (Institut Teknologi Bandung; Pusat Urban Desain, Bandung), ir Ahmad Rida Soemardi, MArch (Institut Teknologi Bandung; Pusat Urban Desain, Bandung), Ahmad Sofyan (Arsip Nasional Republik Indonesia, Jakarta), Tyanti Sudarani (Arsip Nasional Republik Indonesia, Jakarta), Wiwiek Sudjiati (Arsip Nasional Republik Indonesia, Jakarta), Suheimi (Arsip Nasional Republik Indonesia, Jakarta), ir Budi A. Sukada (Ikatan Arsitek Indonesia, Jakarta), dr ir Djauhari Sumintarja (Jakarta), ir Febryanti Suryaningsih (Pusat Dokumentasi Arsitektur, Jakarta), ir Hendropranoto Suselo (Departement Pekerjaan Umum, Jakarta), drs Ina Syarief (Lembaga Ilmu Pengatahuan Indonesia, Jakarta), mw A.L. Tan-Ong (Dordrecht), ir Achmad D. Tardiyana (Institut Teknologi Bandung; Pusat Urban Desain, Bandung), I. Thijsse ('s-Gravenhage), J.P. Thijsse (Heemstede), Tholib (Arsip Nasional Republik Indonesia, Jakarta), Beatrijs Tilkema (Koninklijk Instituut voor de Tropen, Amsterdam), ir Kandar Tisnawinata (Jakarta), drs Ella Ubaidi (Perkumpulan Kotaku, Jakarta), drs Djoko Utomo (Arsip Nasional Republik Indonesia), Antje Vels Heijn (Erasmushuis, Jakarta), drs Steven Vink (Koninklijk Instituut voor de Tropen, Amsterdam), prof. Stephen Ward, PhD (Brookes University, Oxford), drs Bob Wardhana (Erasmushuis, Jakarta), Annick Wegman (Koninklijk Instituut voor de Tropen, Amsterdam), ir W.J. (Hannie) Waworoentoe (Tomohon), ir Maarten Westerduin (Heemstede), Peter Westervoorde (Filmmuseum, Amsterdam), ir Lukito Widjaja (†) (Semarang), Kurniawan Wigena (Jakarta), prof. dr ir Johannes Widodo (Paguyuban Pelestarian Budaya Bandung), ir Widya Wijayanti (Semarang), Mariet Willinge (Nederlands Architectuur instituut, Rotterdam), dr ir Slamet Wirasonjaya (Institut Teknologi Bandung), drs Geeskelien Wolters (ambassade van het Koninkrijk der Nederlanden, Jakarta), prof. dr Auke van der Woud (Rijksuniversiteit, Groningen), Senja Kala Yahya (Arsip Nasional Republik Indonesia, Jakarta), ir Martono Yuwono (Indonesian Heritage Trust).

Curriculum Vitae

Pauline K.M. van Roosmalen is op 27 januari 1964 geboren in Didam. Na haar opleiding aan de Rotterdamse Dansacademie studeerde ze van 1987 tot 1992 kunst- en architectuurgeschiedenis aan de Vrije Universiteit in Amsterdam. Haar scriptie over de stedenbouwkundige ontwikkeling van Bandoeng werd begeleid door bij prof. dr Auke van der Woud. Na een onderzoeksperiode van een jaar in Indonesië, werkte Van Roosmalen tot 2000 als freelance architectuurhistoricus en als bureaumedewerker bij het Stimuleringsfonds voor Architectuur. In 2000 trad ze als promovendus in dienst bij de Faculteit Bouwkunde van de Technische Universiteit Delft.

Colofon

© Pauline K.M. van Roosmalen, 2008 (2020, gecorrigeerde versie)

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudig en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm, digitalisering of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de auteur. Voor het overnemen van gedeelte(n) uit deze uitgave in bloemlezingen, readers en andere compilatiewerken dient men zich te wenden tot de auteur.

Tenzij anders vermeld zijn de illustraties overgenomen uit contemporaine publicaties. Niet alle rechthebbenden konden worden achterhaald. Belanghebbenden wordt verzocht contact op te nemen met de Faculteit Bouwkunde van de Technische Universiteit in Delft.

Afbeeldingen 2.6, 2.12, 2.14, 3.12, 6.17, 6.18, 6.23-6.25, E-2, E-3 zijn reproducties van zwartwit afbeeldingen. Ter bevordering van hun leesbaarheid zijn ze ingekleurd.

Grafische vormgeving: Aad van den Berg, Amsterdam

Druk: Gildeprint Drukkerijen, Enschede

Uitgave: Technische Universiteit, Faculteit Bouwkunde Publicatiebureau, Delft, 2008

Foto voorzijde & afbeelding 6.32
Westelijk deel van Malang met op de voorgrond kampong Gading (desa Kasir) en Beatrixpark (in aanleg) en Idjenboulevard en Villapark op de achtergrond.
Foto KNILMIJ