

voor het bouwen overwonnen. Ook andere nieuwigheden, zoals het gasfornuis en de aansluiting op het waterleidingnet hebben ervoor gezorgd dat de traditionele bouwkunst zijn functie heeft verloren. Er is bovendien een nieuwe dominante opdrachtgever: de toeristenindustrie. Nieuwe kansen voor een hedendaagse architectuur, zou men denken. Toch heeft zij op Aruba blijkbaar weinig noemenswaardigs opgeleverd. We lezen er in ieder geval weinig over in dit overzichtswerk. Gastauteur Earon Matthew maakt zich zorgen over de moderne Arubaanse architectuur. Maar of de oplossing in een bevoordeling van de lokale architecten moet liggen, is de vraag. De stijlvolle bungalow uit 1950 van de Amerikaan J. Scott in Internationale Bouwstijl, die we verderop in het overzichtswerk aantreffen, laat zien dat nieuwe kwaliteit ook van buiten kan komen.

Al met al geeft het boek ons een degelijk en volledig beeld van een kleurrijk eiland. Hoewel: die kleuren komen er soms wat bekaaid vanaf. Zo'n 20% van de opgenomen illustraties is in kleur afgedrukt; de rest in zwart-wit. De grootste kleurendichtheid heeft het laatste hoofdstuk van het boek, dat het bouwambacht behandelt. Hier komt de passie van de auteurs wellicht het best uit de verf. Volledig is het boek ook al vanwege de interessante gastauteurs die het verhaal completeren. Zorgvuldig is het eveneens, wat onder meer uit de nauwkeurige annotatie spreekt. Daarmee is het een belangrijke en zelfs onmisbare bron voor ieder die zich met dit onderwerp bezighoudt. Dit succes heeft zich inmiddels vertaald in een nieuwe, vergelijkbare opdracht aan het schrijversduo in Suriname. Het resultaat daarvan mogen we tegen het einde van dit jaar tegemoet zien. Toch kan het gebeuren dat een zeker onbehagen zich van de lezer meester maakt. Dat betreft niet zozeer het boek maar eerder het genre waar het deel van uitmaakt. Het is een genre dat gangbaar is in de architectuurhistorische discipline en waar inmiddels boekenkasten mee zijn volgeschreven. Kenmerkend voor dit genre is de zorgvuldige beschrijving en analyse bij het gelijktijdig ontbreken van duiding en beschouwing. Het presenteert zich op de koffietafel voor de nietsvermoedende leek, maar dient de expert, onderzoeker en beleidsmaker. Het eerste doel vraagt evenwel om een toegankelijker genre, terwijl het tweede om een digitaal bestand vraagt dat op veel manieren bevragebaar en actualiseerbaar is. Nu dreigt het genre op de koffietafel bedolven te raken onder de Stories, Margrieten en Artsen met of zonder Auto, en tegelijkertijd te verstoffen op de bovenste planken van de slecht bezochte bibliotheek; en dat is jammer van het zinvolle werk.

Jean-Paul Corten

Pauline K.M. van Roosmalen, *Ontwerpen aan de stad. Stedenbouw in Nederlands-Indië en Indonesië (1905-1950)*

In haar proefschrift Ontwerpen aan de stad. Stedenbouw in Nederlands-Indië en Indonesië (1905-1950) beschrijft architectuurhistoricus Pauline K.M. van Roosmalen de ontwikkeling en professionalisering van de Indische stedenbouw tussen 1905 en 1950, de modernisering van Nederlands-Indië en de opkomst van het moderne Indonesië. Onderstaand artikel is de samenvatting van het onderzoek waarop Van Roosmalen in juni 2008 promoveerde aan de Technische Universiteit Delft bij prof. dr. ir. V.J. Meyer en dr. C. Wagenaar. Aan een commerciële editie van het proefschrift wordt gewerkt. Vooralsnog is een gedrukte versie van het proefschrift te vinden in onder andere de bibliotheken de Faculteit Bouwkunde van de TUD, KIT, KITLV, NAI. Een digitaal exemplaar is te vinden bij de repository van de Centrale Bibliotheek van de TUDelft en http://www.knstrwk.nl/documents/dissertatie_maart_2009.pdf. Op laatstgenoemde website zijn ook andere publicaties van Van Roosmalen te vinden.

nl/documents/dissertatie_maart_2009.pdf. Op laatstgenoemde website zijn ook andere publicaties van Van Roosmalen te vinden.

Moderne stedenbouw in Nederlands-Indië kwam tot ontwikkeling nadat het centrale gouvernement in Batavia in 1903 een deel van haar verantwoordelijkheden delegeerde naar lokale administratieve eenheden – al snel aangeduid als ‘gemeenten’. De decentralisatie van het centrale bestuur creëerde een stimulerende omgeving voor de ontwikkeling van de stedenbouw, samen met de sociaaleconomische veranderingen die sinds het eind van de negentiende eeuw optraden als gevolg van het zich snel ontwikkelend particulier ondernemerschap en vernieuwingen op het gebied van bouwtechniek, architectuur en vervoer. Wat in deze periode bij een aanzienlijk deel van de inheemse bevolking echter ook toenam, was ontevredenheid over het koloniale systeem.

De onderwerpen waarmee de gemeenten geconfronteerd werden, hadden voor een groot deel te maken met zaken op het gebied van stadsverbetering en stadsuitbreiding: gezondmaking, woningbouw, waterbeheersing, infrastructuur maar ook stadsschoon, werkwijze en juridische inbedding. De stedenbouwkundige plannen die in de eerste helft van de twintigste eeuw werden ontworpen, vormden een afspiegeling van de manier waarop gemeenten en architecten deze onderwerpen ter hand namen – en aldus bijdroegen aan een geleidelijke professionalisering van de Indische stedenbouw.

De eerste ontwerpen hadden betrekking op een onderwerp of een gebied, als waren het geïsoleerde opgaven. Van plannen waarin diverse vraagstukken of ontwikkelingen elders in de stad in onderling verband werden ontworpen, was geen sprake. Vroeg twintigste-eeuwse Indische stedenbouwkundige plannen waren stratenplannen zonder omhaal waarop de verkaveling van de daarlangs gelegen grond werd aangegeven. Aan de vormgeving van een plan, de inrichting of de invloed van dit plan op andere delen van de gemeente werden nauwelijks aandacht besteed. Het eerste plan voor Tjandi in Semarang (1907) en de plannen voor Menteng-Nieuw Gondangdia (ca. 1910) en de modelkampong Taman Sari (1913) in Batavia zijn voorbeelden van die werkwijze.

Het duurde niet lang voor bestuurders, ingenieurs en architecten de noodzaak van samenhangende, sociale en esthetische stedenbouwkundige plannen onderkenden. Naarmate architecten meer invloed kregen op het ontwerpproces, werden de stedenbouwkundige plannen minder ad hoc en geïsoleerd en werd meer aandacht besteed aan esthetiek. Henri Maclaine Ponts plan voor Darmo in Soerabaja (1914), Thomas Karstens uitbreidingsplan voor Semarang (1916, herzien in 1919) en het uitbreidingsplan voor Bandoeng (1919) van het Algemeen Ingenieurs- en Architectenbureau zijn goede voorbeelden van de tweede fase van de Indische stedenbouw.

De derde fase in de Indische stedenbouw werd gekarakteriseerd door een rationalisering van het ontwerpproces als gevolg van het beschikbaar komen van met name demografische statistieken en een toegenomen begrip van en belangstelling voor de sociaal-culturele context van de Indische samenleving. Deze ontwikkeling was van belang omdat plannen daardoor niet langer op intuïtie maar op basis van rationele en methodologische gronden werden ontworpen – en dus beter aansloten bij uiteenlopende behoeften: praktisch, cultureel, economisch, etc. Het ontwerp van de gemeente Medan voor enkele inlandse wijken (1920) en het plan voor de satelietstad Kebayoran Baru nabij Batavia (1948) zijn goede voorbeelden van rationele stedenbouw. Vroege voorbeelden van op een hoger schaalniveau van diezelfde rationele stedenbouw zijn Karstens ontwerpen voor Buitenzorg (nu Bogor, 1917) en Malang (1933, 1935), en de regionale

plannen die het (Centraal) Planning Bureau in 1948 ontwierp ten zuidoosten van Buitenzorg en voor Noord-Celebes.

Zoals in andere Europese kolonies aan het begin van de twintigste eeuw, was de Indische samenleving etnisch divers en zeer klassenbewust: Europeanen, Indo-Europeanen, inlanders en andere 'Vreemde Oosterlingen' leefden in gescheiden wijken met eigen kenmerken. Over het algemeen waren de wijken waar Europeanen, Indo-Europeanen en welgestelde Chinezen en inlandse ambtenaren woonden, bescheiden tot dunbevolkt en wijds aangelegd met ruime kavels, weelderige tuinen alleenstaande woningen. De sfeer in deze wijken was te vergelijken met Nederlandse villawijken in bijvoorbeeld Het Gooi en Wassenaar. Aziaten en sociaaleconomisch minder succesvolle Europeanen en Indo-Europeanen woonden in geheel andere wijken: vaak dichtbebouwd en bevolkt, met smalle en vaak onverharde straten en op regelmatige afstand geplaatste drinkwatervoorzieningen en openbare badgelegenheden en wc's. De sfeer in deze tweede categorie wijken was overwegend inlands, Chinees, Brits-Indisch en/of Arabisch.

Het etnische onderscheid in Indische steden was gebaseerd op de Europese notie dat Europeanen superieur aan andere etnische groepen waren. Dat vroeg twintigste-eeuwse stedenbouwkundige ontwerpen dit principe respecteerden, rechtvaardigt de vraag of en in welke mate stedenbouwkundige plannen en ontwerpers de scheiding op basis van etniciteit goedkeurden. Bij het beantwoorden van deze vraag dient echter wel te worden opgemerkt dat de wijkindeling in Indische steden behalve langs etnische ook langs sociaaleconomische grenzen liep en dat, hoewel deze grenzen niet volledig rigide waren – er woonden immers, als beschreven, ook Europeanen in de niet-Europese wijken en Chinezen en inlanders in de Europese wijken – etnische en sociaaleconomische grenzen vaak parallel liepen. Een scheiding die vanuit een stedenbouwkundig perspectief in zeker opzicht gerieflijk was omdat aldus als vanzelf een zonering ontstond, een planningprincipe dat in de eerste helft van de twintigste eeuw in Europa opgeld deed. De veronderstelling dat ontwerpers van vroeg twintigste-eeuwse Indische stedenbouwkundige plannen overtuigde kolonialisten waren die middels hun ontwerpen uiting gaven aan sympathie voor het koloniale beleid, is dan ook weinig steekhoudend. Het tegendeel lijkt eerder het geval: er waren zelfs momenten waarop architecten, stedenbouwkundig ontwerpers en zelfs bestuurders pleitten voor maatregelen die het koloniale systeem eerder verloochenden dan steunden. Eenvoudigweg omdat ze het belang van stedenbouw als autonome discipline onderkenden en inzagen dat het van belang was de geografische en etnische reikwijdte van stedenbouw te vergroten en een methodologie voor het vak te ontwikkelen. Hoewel alom toegepast, was de scheiding van wijken op grond van etniciteit derhalve terughoudend. Zoals de adviseur voor de decentralisatie, A.B. Cohen Stuart, toelichtte tijdens het internationale congres dat georganiseerd werd tijdens *Exposition Coloniale Internationale* in Paris (1931) kwam dit vooral omdat "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". Hoewel Cohen Stuarts deze interpretatie niet uitsluit dat er stedenbouwkundig ontwerpers en beleidsmakers waren die het koloniale systeem ondersteunden, getuigen primaire publicaties en verslagen van debatten tussen ontwerpers en bestuurder daar niet van. Blijkens deze bronnen was zowel voor ontwerpers als voor bestuurders de kern van de stedenbouwkundige opgave het realiseren van functionele, esthetische steden. Dat daarbij onderscheid gemaakt werd tussen wijken voor meer- en minder welgestelden was overwegend ingegeven door praktische en sociaaleconomische overwegingen.

Pas in de jaren twintig, toen de nationalistena steeds meer voet aan de grond kregen, was de motivatie voor bepaalde plannen soms nadrukkelijk van politieke aard. Dit was bijvoorbeeld het geval bij de kampongverbeteringsplannen (een kampong is een ongeplande, dichtbevolkte, semipermanente nederzetting). Behalve overwegingen over hygiëne en volksgezondheid speelden bij de realisatie van deze plannen ook de overweging mee dat goed aangelegde en onderhouden kampongs nationalistena een belangrijk argument voor verzet tegen het Nederlandse bewind ontnamen. Het enige plan dat mogelijk geïnterpreteerd zou kunnen worden als een demonstratie van koloniale aspiraties van het Indisch gouvernement was het uitbreidingsplan voor het noordelijke deel van Bandoeng. Dit plan sproot voort uit de aspiraties van gouverneur-generaal J.P. van Limburg Stirum om Bandoeng tot nieuwe bestuurlijke residentie van Nederlands-Indië te transformeren. Het ontwerp, maar vooral ook de realisatie van het plan illustreren de ambivalente houding van zowel het Indisch gouvernement als zijn stedenbouwkundig ontwerpers: slechts enkele jaren nadat het plan was geconcipieerd en ontworpen, werd het alweer verlaten. Het resultaat is dat tot op de dag van vandaag Bandung de twijfelachtige eer ten deel valt dat ze de belichaming is van zowel de grote aspiraties als ook de ontoereikende middelen die zo kenmerkend waren voor de Indische stedenbouwkundige ontwerp-praktijk.

Er is nog een omstandigheid die illustreert dat Indische stedenbouw een autonome discipline was: het feit dat na de overdracht van de soevereiniteit van Nederland aan de Republiek Indonesië, in 1949, stedenbouw en de stedenbouwkundige ontwerp-praktijk in de republiek lange tijd vrijwel ongewijzigd bleven. Zou de Indische benadering van stedenbouw geen autonome maar een zuiver door koloniale overwegingen ingegeven discipline zijn geweest, dan zouden post-koloniale stedenbouwkundig ontwerpers wellicht niet onmiddellijk maar toch na enige tijd, de werkwijze uit de koloniale periode terzijde hebben geschoven ten faveure van een nieuwe, op niet-koloniale grondslagen gevestigde werkwijze. Dat dit niet is gebeurd – c.q. nodig werd geacht – lijkt de bewering te rechtvaardigen dat Indische stedenbouw geen instrument van het koloniale beleid van het Indische gouvernement was, maar een autonome discipline. Een ander belangrijk aspect van het leven in Nederlands-Indië was de geleidelijke emancipatie van de niet-Europese bevolking. Naarmate de tijd vorderde, steeg het aantal niet-Europese architecten, stedenbouwkundig ontwerpers en beleidsambtenaren. Hoewel hun aantal nimmer het aantal Europeanen overtrof, hing het toenemend aantal inlandse en Aziatische participanten in de politieke en stedenbouwkundige arena samen met doelbewuste inspanningen van liberale gouverneurs-generaal om de archipel te besturen overeenkomstig de uitgangspunten van de Ethische Politiek die sinds het eind van de negentiende eeuw leidend was.

De hierboven geschetste aspecten van de ontwikkeling van de Indische stedenbouw worden in *Ontwerpen aan de stad* aan de hand van zeven thematische hoofdstukken en een epiloog beschreven. In hoofdstuk één wordt beschreven hoe Nederlands-Indië van een conglomeraat van handelsnederzettingen transformeerde tot een door de Nederlandse overheid geëxploiteerde kolonie. Nadat de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) aan het begin van de zeventiende eeuw de Portugezen en de Britten uit de Molukken had verdreven, begaf ze zich met succes op de lucratieve handel in specerijen. De vroegste nederzettingen waren kleine versterkte handelsposten en eenvoudige steden waar functionaliteit prevaleerde boven esthetiek. De plattegrond van en gebouwen in deze nederzettingen vertoonden

grote overeenkomsten met die in de Nederlanden. Er werden wegen en grachten gegraven en woningen van baksteen langs deze wegen en grachten gebouwd. Vanaf de achttiende eeuw lieten succesvolle VOC-dienaren buitenplaatsen buiten de stadsmuren aanleggen: ruim aangelegde kavels met rijk gedecoreerde woningen die ontworpen waren volgens de laatste mode in Europa.

Als gevolg van ingrijpende veranderingen in de politieke verhoudingen in Europa rond 1800, kwam Nederlands-Indië tot 1814 onder Brits gezag. De Nederlandse gouverneurs-generaal die vanaf 1814 benoemd werden, voeren gedurende vier decennia een aanzienlijk exploitatiever koers van hun VOC-voorgangers. Een van de meest extreme maatregelen die werd ingevoerd was het Cultuurstelsel (1831) een systeem dat boeren dwong bepaalde gewassen (cultures) te verbouwen en die tegen een vooraf vastgestelde prijs aan het Indisch gouvernement te verkopen. Teneinde zicht te houden op de productie en de levering van producten, benoemde het gouvernement bovendien op strategische en commercieel relevante locaties ambtenaren. Naarmate Nederland in de loop van de negentiende eeuw meer gebied onder haar gezag bracht en tal van maatregelen invoerde teneinde de productie van koloniale goederen te verhogen, veranderde de archipel geleidelijk van karakter. In plaats van een handelspartner van Nederland werd het geleidelijk een kolonie: een land dat werd geëxploiteerd ten bate van het moederland.

De bestuurlijke en sociaaleconomische top in de kolonie bestond uit Europeanen: zij beheersten het bestuur en de in- en export. Inlandse koningen en adel waren, hoewel in maatschappelijk opzicht gelijk aan Europeanen, in bestuurlijk opzicht volledig ondergeschikt aan het Europese gezag. De zogenaamde 'Vreemde Oosterlingen', een heterogene groep van overwegend Chinezen, maar ook Indiërs, Arabieren en andere Aziaten, vormde in de kolonie een soort tussenlaag. De belangrijkste bron van inkomsten van deze groep inwoners van de kolonie was de tussenhandel. De derde en verreweg grootste groep, de inlanders die niet van koninklijke of adellijke komaf waren, stond helemaal onderaan de ladder en werkte overwegend als boer, arbeider of bediende.

Onder sociale en politieke druk vanuit onder andere Nederland en dankzij de afschaffing van het Cultuurstelsel kwam in 1870 een einde aan het handelsmonopolie van de Nederlandse staat. Dankzij een nieuwe wet werd het ook voor particulier ondernemers mogelijk om langdurige concessies op grond te verwerven en dus een bedrijf te beginnen. Velen maakten gretig gebruik van die mogelijkheid, aangetrokken door de bodemrijkdommen in de archipel. Het gevolg van de afschaffing van het handelsmonopolie was dat niet langer vrijwel uitsluitend Nederlandse ambtenaren naar de archipel afreisden, maar in toenemende mate ook allerhande andere beroepsgroepen en vrouwen. Geleidelijk aan ontstond aldus een Indische versie van een Europese levensstijl in de archipel.

Teneinde de sociaaleconomische en demografische verandering die vanaf het eind van de negentiende eeuw optraden het hoofd te kunnen bieden, voerde men de Decentralisatiewet (1903) en de Locale Radenordonnantie (1905) in, onderwerp van hoofdstuk twee. De Decentralisatiewet, die de delegatie van een deel van de verantwoordelijkheden van de departementen van Burgerlijke Openbare Werken en Binnenlands Bestuur naar lokale ambtenaren regelde, was in menig opzicht ingrijpend. Aangezien het centrale gouvernement haar taken voor wat betreft onderhoud van openbare werken gedurende vele jaren aanzienlijk had verwaarloosd, werden veel gemeenten bij hun instelling geconfronteerd met grootschalig achterstallig onderhoud. Een andere moeilijkheid was dat lokale ambtenaren aanzien-

lijk gehinderd werden door gebrek aan materiaal, kennis, financiële middelen, organisatie, infrastructuur en werkrachten en dat ze regelmatig werden tegengewerkt door ambtenaren van de centrale overheid. Een derde complicerende factor waren de natuurlijke en sociale omstandigheden: de omvang van de archipel, het tropische klimaat, de multi-etnische bevolking en het koloniale systeem. Enkele fervente voorstanders van de decentralisatie lieten zich door deze obstakels echter niet uit het veld slaan. Omdat ze ervan overtuigd waren dat gemeenschappelijke pogingen om deze obstakels te overwinnen effectiever zouden zijn dan geïsoleerde pogingen, richtten ze in 1912 de Vereniging voor Locale Belangen (VLB) op. De VLB, haar tijdschrift *Locale Belangen* en vooral het jaarlijkse Decentralisatiecongres dat de vereniging organiseerde, bood professionals het zo noodzakelijke platform voor de uitwisseling van ervaring en kennis. Ingenieurs en architecten hadden zich reeds in de negentiende eeuw verenigd. Het Koninklijk Instituut voor Ingenieurs (KIVI) richtte in 1850 een Indische afdeling op. Architecten hadden zich in 1898 verenigd in de Vereeniging van Bouwkundigen in Nederlandsch-Indië. Beide verenigingen gaven eigen periodieken uit. Voor de Indische KIVI-afdeling waren dat achtereenvolgens *Het Tijdschrift van het KIVI, afdeling Nederlands-Indië*, *De Ingenieur* en *De Ingenieur in Nederlandsch-Indië*. Het vakblad voor architecten heette *Indisch Bouwkundig Tijdschrift*.

Hoofdstuk drie beschrijft een van de meest urgente problemen waarmee gemeenten te maken kregen: de kwaliteit en kwantiteit van de woningvoorraad. In navolging van Nederland werd vrijwel onmiddellijk geopperd dit probleem aan te pakken middels een woningwet. Hoewel de eerste twee adviseurs voor de decentralisatie ernstig twijfelden over de haalbaarheid en het nut van een dergelijke wet, stemden ze er toch mee in dat hun medewerkers een ontwerp voor een Indische woningwet opstelden. De conceptwet, die in 1916 gereed was, werd echter nimmer geïmplementeerd. De belangrijkste reden hiervoor was dat de inmiddels aangetreden derde adviseur voor de decentralisatie er niet van overtuigd was dat een woningwet de meest geëigende manier was om het woningvraagstuk op te lossen. Integendeel bijna: in plaats van een wet verwachtte hij meer heil van het aanpassen van bestaande bouwvoorschriften en van een consistente stedenbouwkundige ontwerppraktijk.

Hoofdstuk vier gaat over een specifiek aspect van het woningvraagstuk: de verbetering van kampongs en de strijd van de gemeente het gouvernement te overtuigen van de hygiënische en politieke noodzaak daarvan. Over het algemeen gesitueerd op weinig gunstige locaties, vormden de kampongs een bedreiging voor zowel de volksgezondheid als voor de politieke stabiliteit. Het was om die redenen dat gemeenten, ondanks hardnekkige tegenstand van het gouvernement, sinds hun instelling streden voor het verbeteren van kampongs. Het duurde tot het eind van de jaren twintig voordat het gouvernement instemde met subsidiering van deze verbeteringen. Een belangrijke voorwaarde die aan het verkrijgen van subsidie verbonden werd, was dat kampongverbeteringen volgens een bepaalde standaard dienden te worden uitgevoerd. Het resultaat was dat de verbeteringen doorgaans beperkt bleven tot het verharderen van wegen, het aanleggen van goten langs wegen en het reguleren van de waterhuishouding.

Hoofdstuk vijf beschrijft twee architecten die in belangrijke mate de grondslagen hebben gelegd voor Indische stedenbouw als geïntegreerde en professionele discipline: Henri Maclaine Pont en H. Thomas Karsten. Maclaine Pont en Karsten, alumni van de Technische Hogeschool in Delft en sinds de jaren tien werkzaam in Nederlands-Indië, schreven afzonderlijk in 1920 een betoog over Indische stedenbouw. Beide teksten droegen in belangrijke mate bij

aan het creëren van bewustzijn onder collega-architecten en beleidsmakers over het belang van stedenbouw. Niet alleen door te benadrukken dat veel aspecten in de ontwikkeling van een stad met elkaar verband houden en dus in onderlinge samenhang aangepakt moeten worden, maar ook omdat ze het belang van visie, methode, onderzoek en esthetiek benadrukten. Aangezien Maclaine Pont vanwege zijn zwakke gezondheid genoodzaakt was zijn carrière als architect voortijdig te beëindigen, was het met name Karsten die na 1920 een reputatie opbouwde als stedenbouwkundig theoreticus, ontwerper en adviseur. Behalve zijn *Indiese Stedebouw* (1920) dankte hij die reputatie in belangrijke mate ook aan zijn stedenbouwkundige ontwerpen voor Semarang, Buitenzorg en Malang (1933, herzien in 1935) en aan zijn betrokkenheid bij de totstandkoming van de Stadsvormingsordonnantie (1938). Behalve Karsten en Maclaine Pont waren er uiteraard andere professionals die een bijdrage leverden aan de professionalisering van de Indische stedenbouw, bijvoorbeeld enkele directeuren van gemeentelijke diensten van Openbare Werken (ir. H. Heetjans in Bandung, ir. J.J.G.E. Rückert in Semarang), burgemeester (ir. D. de Jongh in Semarang, F.H. van de Wetering in Menado en Palembang) en af en toe een ambtenaar van het centrale gouvernement (mr. A.B. Cohen Stuart).

Hoofdstuk zes schetst de institutionalisering van de stedenbouw en de gelijktijdige opkomst van regionale planning. De eerste stap in de richting van de institutionalisering was een centrale regeling die in 1926 van kracht werd. De regeling was een eerste stap op weg naar institutionalisering en stelde gemeenten in staat om op basis van een stedenbouwkundig plan voorkeursrecht op grond te verwerven, mits het plan inzichtelijk maakte dat deze grond onontbeerlijk was voor het realiseren van een goed stadsplan. Een tweede stap werd genomen in 1929, toen het gouvernement besloot om kampongsverbeteringsprojecten tot maximaal vijftig procent te subsidiëren. Evenals dat bij een aanvraag voor voorkeursrecht op grond het geval was, diende ook bij een verzoek om subsidiering van een kampongverbeteringsproject een goedgekeurd plan aan het gouvernement te worden voorgelegd. De derde en laatste stap op het pad van de institutionalisering van de Indische stedenbouw was de benoeming van een comité ter bestudering van het probleem van de stedenbouw in 1934. Dit comité, waaraan gemakshalve gerefereerd werd als de Stadsvormingscommissie, presenteerde het resultaat van haar onderzoek in 1928 in de vorm van een concept voor een *Stadsvormingsordonnantie Stadsgemeenten Java* en een uitgebreide toelichting daarop. Het was deze ordonnantie die architecten en beleidsmakers voorzag van het instrument waarvoor ze sinds het begin van de introductie van de decentralisatie hadden gepleit: een beschrijving van de doelen en procedures van de stedenbouw, ingekaderd in een juridisch framework. De *Stadsvormingsordonnantie Stadsgemeenten Java* was de eerste Indische – en derhalve feitelijk de eerste Nederlandse – wet die stedenbouw als autonome discipline erkende. De ordonnantie was, ondanks haar merites, echter niet zonder onvolkomenheden. Ze had uitsluitend betrekking op Java, een beperking die volgens de opstellers van de tekst voortvloeide uit hun eigen beperkte kennis van de bestuurlijke, economische en culturele situatie buiten Java. Ze merkten echter op dat de tekst door deskundige ambtenaren op het departement van Binnenlands Bestuur zonder al te veel moeilijkheden bewerkt zou kunnen worden tot een wet die ook voor de regio's buiten Java van toepassing zou kunnen zijn. De tweede zwakte van de ordonnantie was dat ze nergens refereerde aan de toenemende belangstelling voor en de debatten over regionale planning. Het ontbreken van zelfs enige referentie daaraan is opmerkelijk, niet

in de laatste plaats omdat Karsten, pleitbezorger van de introductie van regionale planning, één van de toonaangevende personen in de Stadsvormingscommissie was. Ongelukkigerwijs was de Stadsvormingsordonnantie op een ontijdig moment gereed. Vanwege het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog in 1939 en de Japanse bezetting van de archipel in 1942, moesten bespreking en goedkeuring van de ordonnantie noodzakelijkerwijs worden uitgesteld. Het zou nog tot 1948 duren voordat de ordonnantie alsnog van kracht werd.

Hoofdstuk zeven beschrijft de naoorlogse periode waarin de Nederlanders zich in de archipel met stedenbouw bezig hielden. Vrijwel direct na het beëindigen van de oorlog, in 1946, werd in Batavia het Planologisch Bureau opgericht. Bij dit bureau werkten de weinige professionele ontwerpers die de oorlog hadden overleefd en het land niet hadden verlaten. Het werkterrein van het bureau bestreek alleen die gebieden die na de proclamatie van de onafhankelijke Republiek Indonesië op 17 augustus 1945, weer onder gezag van het Indisch gouvernement waren gebracht: op Java een smalle strip tussen Batavia en Bandoeng, op Sumatra Medan, Padang, Palembang en een groot gebied rond Palembang, en de eilanden Borneo (nu Kalimantan), Celebes (nu Sulawesi), de Molukken en Nieuw Guinea (nu Papoea). De belangrijkste taak van het Planologisch Bureau was het in kaart brengen van de oorlogsschade en het ontwerpen van wederopbouwplannen. Aangezien de schade het omvangrijkst was in de gebieden die om strategische redenen aangevallen waren, kreeg het herstel van vitale delen op Borneo, Celebes en de Molukken prioriteit. Aangezien in veel gevallen van de belangrijkste steden op deze eilanden vrijwel de gehele infrastructuur en bebouwing waren vernield, besloot het bureau in veel gevallen van een nood een deugd te maken en behalve herstel ook verbeteringen in ongunstige vooroorlogse situaties te realiseren. Teneinde te kunnen bepalen wat daarvoor nodig was, werden de steden behalve op stedelijk ook op bovenstedelijk niveau beoordeeld. Het resultaat was dat in 1948-1949 de eerste regionale plannen in de archipel werden ontworpen. Om de werkzaamheden van het bureau ook juridisch in te bedden, werd voor een pragmatische oplossing gekozen: na enkele minimale, vanwege de naoorlogse situatie noodzakelijke aanpassingen, werd de Stadsvormingsordonnantie vastgesteld. Dit keer niet alleen voor stadsgemeenten op Java maar voor alle steden, inclusief die buiten Java en zonder status van gemeente. De eerste stad waarvoor de ordonnantie van kracht werd was Bandjermasin, een belangrijke en daarom zwaar door oorlogsgeweld getroffen oliestad op Borneo. Het jaar daarop werd de ordonnantie ook van kracht voor de gebieden op Java die onder bewind van het gouvernement vielen en steden op Sumatra.

Op 27 december 1949 droeg Nederland de soevereiniteit over de archipel over aan de republiek Indonesië. Slechts een jaar voor dit cruciale moment had het Indische gouvernement nog een comité benoemd met als taak het voorbereiden van een wet op regionale planning in niet-stedelijke gebieden. Niettegenstaande de ingrijpende politieke verandering die een jaar na haar benoeming werd doorgevoerd, presenteerde het comité in 1951 haar *Wetsontwerp op de Ruimtelijke Ordening* aan de minister van het Departement Peking-umum dan Tenaga (departement van Openbare Werken en Energie). Het ontwerp zou geen legale status krijgen. Hoewel de officiële reden voor het uitblijven van de bekrachtiging van de wet onbekend is, zou een verklaring kunnen zijn dat er in het begin van de jaren vijftig kwalitatief en kwantitatief niet voldoende deskundigen beschikbaar waren om de wet te implementeren. De eenvoudigste manier om te voorkomen dat de wet wel zou worden vastgesteld

maar niet kon worden nageleefd, was van vaststelling van de wet af te zien. Een andere verklaring zou kunnen zijn het ontbreken van een goede Indonesische vertaling van de tekst waardoor de Indonesische regering niet voldoende in staat was van de inhoud van de wet kennis te nemen. Het uitblijven van vaststelling van de Wet op de Ruimtelijke Ordening is in methodologisch en historisch opzicht onbevredigend te noemen. Door de wet niet vast te stellen, bemoeilijkt het gouvernement de juridische en methodologische schaalvergroting van de stedenbouw in de richting van ruimtelijke ordening. Het interrumpeerde ook de toekomstige professionalisering en aanpassing van stedenbouw als autonome discipline, een ontwikkeling die was ingezet in 1905 en die tot op dat moment alleen tussen 1942 en 1945 was onderbroken. Het gevolg van het uitblijven van vaststelling van de Wet op de Ruimtelijke Ordening was dat Indonesische planners zich tot begin jaren negentig moesten 'behelpen' met de Stadsvormingsordonnantie van 1948.

De epiloog van het proefschrift beschrijft in vogelvlucht de ontwikkelingen van de stedenbouw in Indonesië vanaf 1950. Een van de meest radicale consequenties van de soevereiniteitsoverdracht was de 'Indonesianisatie' van bestuurlijke en andere instanties: de vervanging, op leidinggevendende posities, van Nederlandse professionals door Indonesiërs. Opmerkelijk was echter dat deze verandering niet tot een Nederlandse exodus leidde. Verr van dat zelfs: veel Nederlanders grepen de kans met beide handen aan, om in de nieuwe republiek carrière te maken of een afgebroken carrière te hervatten. Het professionele leven in de archipel continueerde in de eerste jaren na 1950 dan ook min of meer, alsof er van een soevereiniteitsoverdracht geen sprake geweest was. Pas in 1957, toen onderhandelingen tussen Indonesië en Nederland over de staatsrechtelijke status van Nieuw Guinea spaak liepen, manifesteerde zich de feitelijke consequentie van de herziene politieke relatie tussen Indonesië en Nederland zich duidelijker. De diplomatieke breuk die volgde op patstelling noopte 50.000 Nederlandse burgers die in de republiek woonden en werkten op korte termijn het land te verlaten. Meer dan de soevereiniteitsoverdracht maakte dit vertrek geleidelijk aan de weg vrij voor vergaande veranderingen van Indonesië.

De posities die Nederlandse architecten en stedenbouwkundig ontwerpers verlieten, werden weldra overgenomen door collega's uit Oostenrijk en Duitsland en vooral de Verenigde Staten. Met de komst van docenten van de universiteiten van Harvard en Kentucky, die als docent en als consultant optraden, en van Amerikaanse beurzen die Indonesische studenten in staat stelden in Amerika te studeren, begon geleidelijk een Amerikanisering van de architectuur en de stedenbouw in de archipel. Een intree die tot fundamentele veranderingen leidde: stedenbouwkundige plannen werden in toenemende mate ontworpen om een samenleving te accommoderen waar vervoer per personenauto, hoogbouw en airconditioning maatgevend waren. Deze trend zou het overwegend Europese karakter en uiterlijk van veel Indonesische steden tot op de dag van vandaag ingrijpend veranderen.

Ofschoon het onderzoek naar stedenbouw in Nederlands-Indië in de periode tussen 1905 en 1950 zich niet uitsluitend bezighoudt met het eiland Java, hebben de beschreven ontwikkelingen vooral betrekking op dit eiland. De oorzaak voor deze onevenwichtigheid is gelegen in de beschikbare bronnen. Over het algemeen zijn bronnen over ontwikkelingen op Java aanzienlijk ruimer voorhanden dan bronnen over ontwikkelingen buiten Java. De auteur heeft ervoor gekozen deze ongelijkmatigheid niet te corrigeren, omdat deze een illustratieve (papieren) afspiegeling vormt van de feitelijke hiërarchische

verhoudingen binnen de archipel. Een poging deze onbalans te herstellen door bijvoorbeeld te concentreren op de ontwikkelingen in één enkele stad, was ook niet wenselijk. Bij een dergelijke systematiek zouden cruciale bronnen over de meer algemene ontwikkeling van de Indische stedenbouw wellicht over het hoofd gezien worden. Het is om deze twee redenen dat ervoor gekozen is om alle aspecten die van belang waren voor de ontwikkeling van de stedenbouw in de archipel tussen 1905 en 1950 te beschrijven. Daarbij zij opgemerkt, dat de onbalans die uit het aldus beschreven materiaal naar voren treedt, in alle stilte veelzeggend is. Het materiaal waarop dit onderzoek is gebaseerd is divers. Het varieert van contemporaine vakbladen en tijdschriften, literatuur, romans en dagbladen tot notulen van vergaderingen, particulieren notities en interviews met architecten en familieleden.

MONUMENTENZORG

Prof. dr. ir. C.L. Temminck Groll
Pionieren in Delft

Professor Coen Temminck Groll, inmiddels 84 jaar, kan terugkijken op een rijk en boeiend leven - zoveel wordt wel duidelijk voor wie met hem over zijn loopbaan praat. Veel studenten zijn door hem anders naar gebouwen gaan kijken, zowel bouwkunde- als kunstgeschiedenisstudenten. Veertig jaar geleden werd Temminck Groll in de woelige jaren zestig op - zoals hij het formuleert - 'Marxistische wijze' in Delft benoemd. Alle reden voor een terugblik op zijn ideeën die hij bijkans onvermoeibaar overdroeg.¹

"In 1946 begon ik in Delft met mijn studie, na eerst een jaar wis- en natuurkunde in Amsterdam te hebben gedaan. Maar dat was het niet voor mij; ik wilde al van jongs af aan iets met gebouwen doen. Als kind waren het kastelen die me fascineerden, ik wilde naar wat ik noemde de 'bouwschool', kastelen bouwen, maar mijn ouders moedigden zulke plannen niet aan". Ter illustratie van die vroege fascinatie voor architectuur haalt hij in zijn ruime werkkamer een vergeelde rol te voorschijn. Het zijn aan elkaar geplakte kleurentekeningen van zelf bedachte kastelen, die hij als jongetje maakte toen hij ongeveer acht jaar oud was.

Dat hij in 1946 alsnog omzwaaide naar zijn oude liefde kwam door een - in zijn ogen - saai congres in Brussel waar hij als wis- en natuurkundestudent naartoe was gegaan. Uit verveling liep hij de stad in, dwaalde rond en belandde uiteindelijk op de Grote Markt. Toen hij daar het laatgotische stadhuis zag, besepte hij ineens weer wat hij werkelijk wilde: bezig zijn met oude gebouwen. En dus stapte Temminck Groll direct na die zomer over op de studie bouwkunde in Delft.

"E.H. ter Kuile² was kort tevoren daar als hoogleraar begonnen en zijn colleges boeiden mij zeer. Hij was kunsthistoricus en in 1929 gepromoveerd op houten torenbekroningen in de Noordelijke Nederlanden. In Delft was hij - als eerste - aangesteld als hoogleraar architectuurgeschiedenis. Voor de oorlog was dat vak nog gecombineerd met ontwerpen, maar later was het een zelfstandig vak. Onder zijn leiding maakten we ook excursies. Daardoor kwam ik voor het eerst in de Pieters- en de Janskerk in Utrecht. Het was een dagexcursie waarbij het romaans centraal stond en op dat moment vonden er opgravingen in de Janskerk plaats. Ter Kuile nam ons daar mee