

Stabroek in Demerara, het ontstaan van de stadsplattegrond van Georgetown (Guyana) in de achttiende eeuw¹

Lex Bosman

In de achttiende eeuw, een periode waarvan in het algemeen wordt aangenomen dat die gekarakteriseerd kan worden als een tijd van economische en politieke achteruitgang van de Republiek, zijn toch nog verschillende stichtingen van nederzettingen overzee bekend. Voor de geschiedenis van de Nederlandse stedenbouw is dat een interessant gegeven, omdat vergelijkbare activiteiten in Nederland zelf in die tijd niet of nauwelijks meer aan de orde waren. Ten opzichte van de zeventiende eeuw, waarin een aantal grootscheepse uitbreidingen van Nederlandse steden had plaatsgevonden, lijkt die achttiende eeuw ook op dat gebied een tijd van weinig of geen activiteit. Hoewel het beeld als geheel van de achteruitgang in de achttiende eeuw al danig gereviseerd is, heeft dat nog niet altijd geleid tot een meer indringende benadering van allerlei activiteiten die wel hebben plaatsgevonden in die eeuw.² De activiteiten die werden ondernomen op het gebied van koloniale stedenbouw betroffen vooral het bestendigen van overzees bezit, dat al langer als kolonie geëxploiteerd werd. Wat dat betreft kunnen vooral voor de zeventiende eeuw interessante verschillen worden opgemerkt tussen de activiteiten, die werden ondernomen in de gebieden van respectievelijk de Verenigde Oostindische Compagnie en de West Indische Compagnie. Een wezenlijk onderscheid tussen beide grote gebieden lijkt onder meer geweest te zijn dat de VOC in staat was gedurende een langere periode de concurrentie grotendeels de baas te kunnen blijven, terwijl het de WIC zelden lukte de concurrentie het hoofd te bieden.³

In het gebied van de WIC werd in Berbice (Guyana) tegen het einde van de achttiende eeuw een nieuw stadje gesticht op een moment dat de internationale politieke situatie het behoud van West-Indische kolonies voor de Republiek tot een haast onmogelijke klus maakte.⁴ De aanleiding om het plaatsje aan te leggen was de grote slavenopstand van 1763 in de kolonie, die ook de buurkolonies Demerara en Essequibo enigszins in beroering bracht. De opstand maakte pijnlijk duidelijk hoe gebrekkig de verdediging van de kolonies in elkaar zat, zowel voor wat betreft de bescherming tegen een binnenlandse opstand, als wat betreft de bescherming tegen een aanval vanuit zee van een andere mogendheid of van kapers. Voor de verdediging diende een fort van zekere omvang aanwezig te zijn, ter bescherming van de kolonie als geheel en van een mogelijk nabij gelegen stadje. Hiermee

komen enkele wezenlijke punten naar voren, namelijk de redenen voor het stichten van een stadje, het ontwerp en de uiteindelijke vormgeving ervan, en de samenhang met fortificaties. De drie hier genoemde kolonies bevonden zich in het tegenwoordig direct ten westen van Suriname gelegen Guyana - voormalig Brits Guyana - en van west naar oost waren het de naar de rivieren genoemde kolonies Essequibo, Demerara en Berbice. Vanaf begin achttiende eeuw werd Berbice beheerd en bestuurd door de Sociëteit van Berbice, die weliswaar haar gezag aan de WIC ontleende, maar verder als zelfstandige organisatie oprad, terwijl de beide andere kolonies door de WIC werden bestuurd. In alle drie de gevallen gaat het om plantagekolonies, waarbij de West Indische Compagnie resp. de Sociëteit van Berbice als vervanger van de overheid optraden, met een taak die zeer beperkt werd opgevat en heel terughoudend werd uitgeoefend. De taak bestond uit het uitgeven van grond aan particulieren om plantages op aan te leggen, het uitoefenen van de rechtspraak en het verdedigen van de kolonie. Bij voorkeur werd zoveel mogelijk aan de particuliere planters overgelaten, waarop overigens ook merkwaardige uitzonderingen werden gemaakt. Het zijn dergelijke halfslachtige houdingen die wijzen op de zwakte van het beheer en bestuur van deze kolonies in het algemeen. De WIC rekende het nauwelijks tot haar taak om een zekere mate van infrastructuur aan te leggen. Kennelijk werd ervan uitgegaan dat de aanwezigheid van een grote rivier in de kolonies al voldoende was: per schip konden de plantagegebieden bereikt worden. Zowel in het geval van Berbice als bij Essequibo en Demerara trad de betreffende organisatie ook voor eigen rekening op door het aanleggen en beheren van enkele plantages. Het waren er echter maar weinig, zodat de opbrengsten ervan ook zeer gering waren. Er werd ook weinig of niets ondernomen om bedrijvigheid te bevorderen, die ondersteunend zou kunnen werken voor de particuliere plantages, de bedrijven en de aan de bedrijven verbonden personen en hun families. Het kan dan ook nauwelijks verbazen, dat er amper sporen te vinden zijn van opvattingen over het stimuleren van de bedrijvigheid in de kolonies, en daaruit af te leiden activiteiten en taken voor de WIC. Was men er al niet toe te brengen om winkels en andere bedrijvigheid, zoals een timmerbedrijf of smederij te ondernemen, de gedachte van het stimuleren van de bloei van

de kolonie door er een stadje te stichten lijkt al helemaal achter de horizon van de betreffende bestuurders te hebben gelegen.⁵

Demerara

Kort voor het midden van de achttiende eeuw werden in Demerara gronden uitgegeven voor plantages, vanuit Essequibo. Laurens Storm van 's Gravesande was eerst als commandeur van Essequibo (1743-1750) en vervolgens als directeur-generaal van Essequibo en Demerara (1750-1772) zeer actief in het bevorderen van de exploitatie van plantages in de kolonies. Hij oefende zijn taak aanvankelijk uit vanuit het Fort Kijkoveral, dat zeker honderd kilometer stroomopwaarts aan de rivier de Essequibo was gelegen, vervolgens vanaf een eiland in die rivier waarop hij ook een fort liet bouwen, hoogstwaarschijnlijk naar zijn eigen ontwerp.⁶ De keuze voor Vlaggeneiland - later Fort Island genoemd - is niet zonder meer duidelijk, maar defensieve redenen hebben zeker een doorslaggevende rol gespeeld. De aanleg van een met bakstenen gemetselde aanlegsteiger op het eiland kan zeker op het conto van Storm van 's Gravesande worden bijgeschreven. Maar de pogingen van de ijverige commandeur om een baksteenoven in bedrijf te houden, en een bijbehorend, klein bouwbedrijf, om behalve voor het gouvernement ook voor particulieren te kunnen werken en materialen te leveren, werd te kostbaar gevonden door de bestuurders van de WIC. Jaren later beklagde hij zich hierover terecht nog, want deze als besparing bedoelde maatregel had uiteindelijk veel meer gekost omdat materialen van elders betrokken moesten worden.⁷ Een stadje is er dan ook nooit gekomen in de kolonie Essequibo, want de nederzetting op Vlaggeneiland was niet meer dan een verzameling nauwelijks geordende gebouwtjes langs het pad van de steiger naar het fort. In Demerara werd het vestigen van een stadje evenmin gezien als een geschikt middel om de groei van de kolonie te bevorderen, niets wijst er althans op dat de WIC er veel voor voelde. Storm van 's Gravesande heeft de mogelijkheden van het gebied echter snel onderkend. In de jaren veertig van de achttiende eeuw werden hier de eerste stukken grond voor plantages uitgegeven en na enkele decennia was de nieuwe kolonie de oude, Essequibo, al in belang voorbij gestreefd. Een schoonzoon van Storm, de landmeter Laurens Lodewijk van Bercheijck, vervaardigde in 1759 de eerste kaart van Demerara, die in 1761 gedrukt werd. Op zijn kaart is te zien dat toen al een hele reeks plantages langs de oevers van de rivier waren uitgegeven. Het gebied was beter begaanbaar dan langs de Essequibo, en de grond bleek er al spoedig gunstiger resultaten op te leveren; de oogsten waren groter en van betere kwaliteit. Behalve de plantages is op de kaart van Van Bercheijck aan de westoever van de Demerara onder nr. 37 een stuk grond aangemerkt, met de tekst "Plaats voor het dorp", en het jaartal 1755, waarin het stuk grond kennelijk gereserveerd werd. Van verdere plannen of uitvoering van dit voornemen is vrijwel niets bekend. Slechts in een brief van Storm van 's Gravesande uit 1760 wordt dit idee genoemd. Storm schreef aan

zijn superieuren in *patria* dat hij aan de Britse planter Clarke, die met groot enthousiasme een aantal plantages exploiteerde in Demerara, op diens verzoek had toegestaan op eigen kosten een kerkje te bouwen op de plaats voor het dorp. Storm zelf had een begin laten maken met de bouw van enkele huizen. In dezelfde brief vermeldde hij ook dat Clarke het van belang achtte dat er een weg zou worden aangelegd van Demerara naar Essequibo, en bereid was daaraan een financiële bijdrage te leveren.⁸ Deze summiere gegevens zijn toch van enig belang, omdat ze wijzen op het belang dat Storm van 's Gravesande zag in het aanleggen van een zekere infrastructuur, waartoe ook de bouw van een dorp behoorde. Van een werkelijk ontworpen plan is hierbij geen sprake geweest en de uitvoering van dit plaatsje kan niet veel verder gekomen zijn dan de mogelijke bouw van enkele huizen. Bij een uitbreiding van Demerara als kolonie behoorde ook de verdediging daarvan, maar vooralsnog zag Storm daartoe geen mogelijkheden. Voor een minimale verdediging werd wel een post ingericht aan de oostelijke oever van de rivier, dichtbij de kust gelegen. Op de kaart van Van Bercheijck komt deze zogeheten *brandwacht* voor onder nr. 3, gelegen tussen de plantages La Bourgade en Ierish Hope.

Toen de oudste zoon van Storm, Jonathan Samuel, in 1752 benoemd werd tot commandeur van Demerara, nog onder zijn vader die directeur-generaal van Essequibo en Demerara samen geworden was, oefende hij aanvankelijk die taak uit vanuit Essequibo. Vanaf 1755 verbleef hij echter in Demerara en vestigde hij zich op zijn plantage Standvastigheid, terwijl de bestuurszaken werden geregeld op het nabij gelegen eilandje Borsselen, waar zijn assistent zich vestigde.⁹ De plantage Standvastigheid van Jonathan Samuel Storm van 's Gravesande lag net als het eiland Borsselen op ongeveer 30 kilometer van de monding van de rivier. Geleidelijk begon zich de economische activiteit in Demerara ook meer en meer in de richting van de kust te bewegen, maar blijkbaar werd er nog enige rekening gehouden met de mogelijkheid veel meer stroomopwaarts, zo'n 60 kilometer van de kust af, een nederzetting te bouwen, gezien de opmerkingen daarover uit 1760. Het is van belang deze wat verwarrende situatie goed te zien. De keuze voor de "Plaats voor het dorp" zoals die verscheen op de kaart uit 1759, is waarschijnlijk ingegeven doordat in dat gebied de eerste gronden voor plantages waren ontgonnen. Weliswaar ver van de kust af gelegen, was dit dorp dan toch in het centrum van de bedrijvigheid bedacht. Vestiging langs de oevers van een rivier, tientallen kilometers van de monding af, had enige voordelen. Men beschikte over het noodzakelijke zoete water, en de afstand van de kust was ook voordelig in defensief opzicht. Eventuele vijanden moesten met hun zeeschepen ver de rivier op navigeren, met alle risico's vandien.¹⁰ Natuurlijk was dit defensieve voordeel ook een nadeel, want ook de eigen schepen moesten de rivier open afvaren en goederen en producten moesten worden overgeladen van zeeschepen op kleinere schepen.

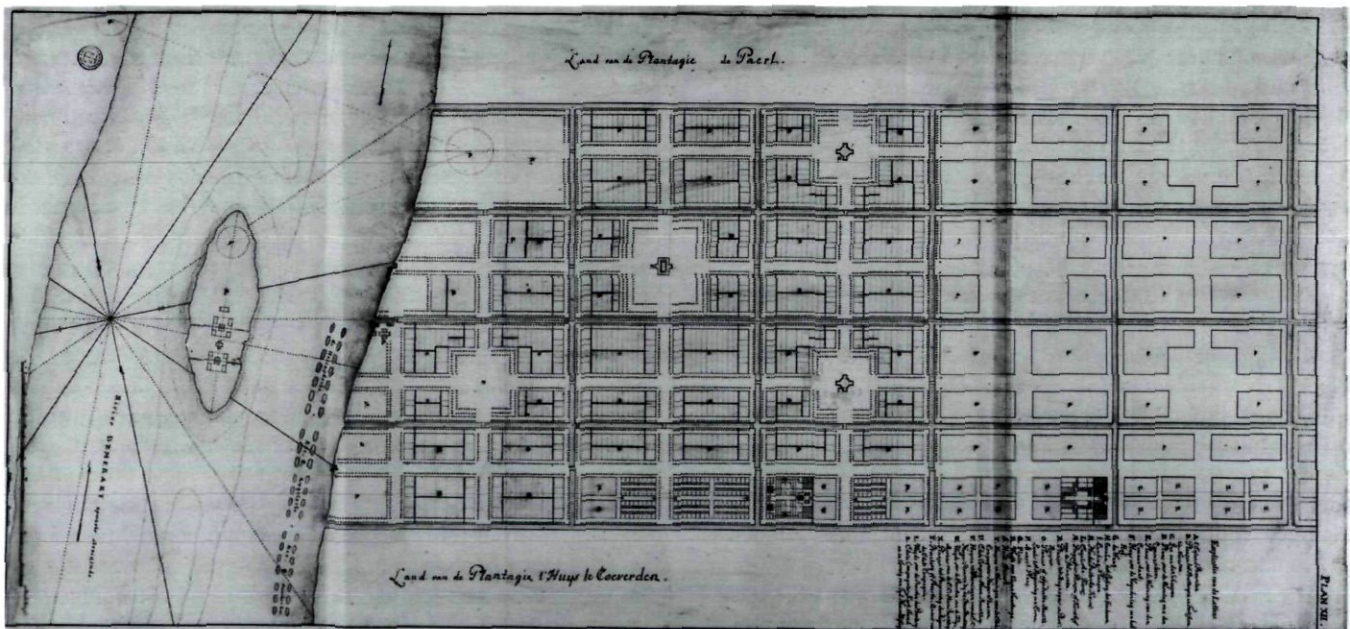
Dat al in diezelfde periode, de jaren vijftig van de achttiende eeuw, en daarna de achtereenvolgende commandeurs Jonathan Samuel Storm van 's Gravesande (1750-1761), Laurens

Lodewijk van Bercheijck (1761-1764) en Jan Cornelis van den Heuvel (1765-1770) een plek op ongeveer 30 kilometer van de riviermonding gebruikten om hun functie uit te oefenen berust ten dele op toeval. De jonge Storm en zijn zwager, de landmeter Van Bercheijck gebruikten hun eigen plantages, naast elkaar gelegen en vlakbij het eiland Borssele, terwijl Van den Heuvel de plantage van Van Bercheijck verkreeg toen hij met diens weduwe trouwde, een dochter van Laurens Storm van 's Gravesande. Dat het eilandje daar in de buurt lag is derhalve een toevalligheid die goed uitkwam, en de keuze om daar uiteindelijk onder Van den Heuvel echt het gouvernement te vestigen is geen resultaat van vergaande overwegingen en planning geweest. De kwestie werd verder besproken tijdens het bewind van commandeur Paulus van Schuylenburg (1772-1781), de opvolger van Van den Heuvel. Waar de bestuurders ter plaatse, directeur-generaal of gouverneur, in de planning van dergelijke zaken een wat meer ontwikkelde en realistische visie ten toon spreidden dan de in Nederland verblijvende WIC-bestuurders, was er nu een omkering van die situatie. De bezwaren tegen het aanhouden van het eiland Borssele als zogenaamde hoofdplaats - niet veel meer dan wat vervallen gebouwen - deden zich in toenemende mate voelen: gebrek aan drinkwater, gebrek aan brandhout en gebrek aan ruimte. De Heren X, het bestuur van de WIC, stelden voor het gouvernement te verplaatsen naar een plek dicht bij de riviermonding, op de plantage de Jonge Rachel. Vreemd genoeg was het echter commandeur Van Schuylenburg die zich hier tegen verzette, en met succes. Toch was het niet zo dat hij vooral opzag tegen verandering, want hij liet door de militaire ingenieur Heneman plannen maken voor verbetering van Borssele en ook voor een stadje, op de oostelijke rivieroever gelegen, tegenover het eiland

Borssele.¹¹ Dit laatste ontwerp, te dateren in de jaren zeventig van de achttiende eeuw, is één van de meest interessante ontwerpen voor een plaats in een West-Indische kolonie (afb. 1). Heneman situeerde deze plaats tussen de plantages De Paerl aan de noordzijde, en 't Huis te Coeverden aan de zuidkant. Dit gebied komt op de kaart uit 1759 voor als nr. 15 met de naam Jerusalem, tegenwoordig behoort het tot het dorp Caledonia. Dat hier een plantage was aangelegd kan aan de structuur van het stuk grond worden afgelezen. Grotere stukken grond worden doorsneden door sloten, zoals dat bij plantages gebruikelijk was.

Ontwerp voor nieuw stadje

Johan Christoph Henneman was als militaire ingenieur begin 1770 in dienst getreden bij de Sociëteit van Suriname, en als vaandrig arriveerde hij in november van dat jaar in Suriname. De uit Saksen afkomstige ingenieur was tot zijn dood in 1806 voor de Sociëteit en haar rechtsoptvolgers werkzaam, afwisselend als militair ingenieur, landmeter, tekenaar en administrateur. Doorgaans tekende hij zijn kaarten en ontwerpen als J.C. (van) Heneman, soms ook als C. (van) Heneman. In 1772 was hij voor een korte tijd terug in Nederland, waar hij werd bevorderd tot kapitein-luitenant. Na terugkeer in de West was hij onder meer anderhalf jaar in Essequibo en Demerara, waarna hij in 1775 een reeks plannen en een rapport overlegde met betrekking tot de defensie van de kolonie Essequibo en Demerara.¹² Het ontwerp van Heneman verdient enige aandacht, omdat het zo uitvoerig is en grondig overdacht lijkt te zijn. Op het eiland Borssele en aan de noordwest-zijde van het ontworpen stadje waren fortificatiewerken gedacht. Vlakbij de oever zijn in de rivier aanlegplaatsen



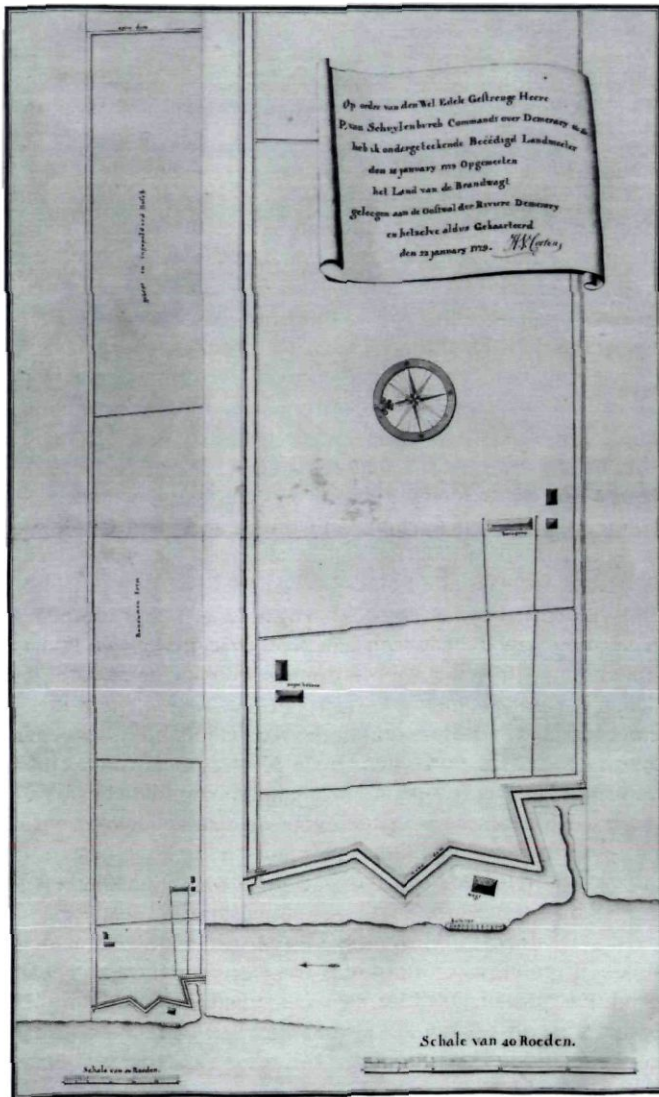
Afb. 1. J.C. Heneman. Ontwerp voor een stad tegenover het eiland Borssele in Demerara, 1775 (ARA VEL 1524).

voor schepen getekend, waarbij een onderscheid gemaakt werd tussen aanlegplaatsen voor Nederlandse, Engelse en Franse schepen. Gezien de sterke Engelse invloed in Demerara is dat wel verklaarbaar, al lijkt de rede voor Franse schepen wat vergezocht. Verder is in de plaats zelf aan van alles gedacht, zoals onder meer blijkt uit de iets naar achter gelegen kerkgebouwen, één voor de Nederduitse kerk en de andere voor de Engelse kerk. Beide kerken zijn centraal op een plein geplaatst en vormen ook de eindpunten van de zichtassen vanuit de vier straten die op beide pleinen uitkomen. Ook een steenbakkerij is in het geheel opgenomen, met woningen erbij voor de daar werkzame slaven, en ook weiden voor beesten, op het achterste gedeelte van het stuk grond gelegen niet ver van de boerderij ("beesterij"). Kennelijk is Heneman bij het ontwerpen van de plattegrond van het stadje van de aanwezige structuur uitgegaan, zodat het oppervlak in de breedte zou bestaan uit vier even brede stroken grond. Waar een goed middelpunt gevonden had kunnen worden lagen echter elkaar kruisende sloten, die ontzien werden; de open plaatsen werden daarom ontworpen op toch al aanwezige rechthoekige stukken grond. Behalve voor de beide al genoemde kerken werden nog pleinen ontworpen voor de marktplaats, op de dichtst bij de rivier gelegen grote open plek en voor een huis ter vergadering van het hof, op het tamelijk centraal gelegen grootste plein. Een grote open plek grenzend aan de verdedigingswerken wordt "het plein" genoemd. Op grote percelen, relatief dichtbij de rivier gelegen, konden de woningen voor de commandeur en voor de commandant gebouwd worden. Vlakbij het water was de waag geplaatst. De slechts in omtrekken aangegeven stukken grond aan de achterzijde van de nederzetting konden fungeren als kostgronden, maar hierbij werd aangetekend dat latere uitbreidingen van de plaats ook hier gemaakt konden worden. Dat idee is ook aangeduid door enkele grote open plekken, die sterk lijken op de pleinen in het bebouwde deel van het ontworpen stadje. Aan de oever waren verder nog een houtmarkt en een werf voor kleine vaartuigen voorzien, terwijl wat verder weg ook begraafplaatsen waren bedacht.

In dit ontwerp lijkt kennis van de situatie ter plaatse gecombineerd te zijn met een duidelijke theoretische scholing, want het ontwerp doet enigszins denken aan het ontwerp van een stadsplattegrond van Simon Stevin, dat bedoeld was voor zijn *Huysbou*.¹³ Maar er zijn ook belangrijk verschillen. Bij Stevin staat de middelste gracht een centrumbepaling niet in de weg, waar Heneman ervoor gekozen heeft het centrale plein niet precies in het middelpunt te plaatsen. Een stelsel van straten verbindt de verschillende delen van de plaats onderling. Het is ook mogelijk de indeling van de grond anders te interpreteren. Heneman kan ervoor gekozen hebben voor de civiele bebouwing drie van de vier stroken grond te bestemmen, zodat in het deel van de drie stroken aan de linkerzijde de woningen voor de commandeur en de commandant zouden komen, alsmede de kerken, pleinen, woningen. De meer utilitaire bebouwing zou dan in de rechter strook grond geplaatst worden, waarbij alleen een deel van de houtmarkt in het civiele deel van het plaatsje zou doordringen. Dan vormden

de drie linker stroken grond het wezen van het stadje, zodat dan toch het grotere plein met het gebouw voor het hof het centrum vormde. Op dezelfde manier zou het stadje in de diepte kunnen worden uitgebreid. Interessant is bovendien nog dat Heneman ook aan het bouwbedrijf dacht, gezien het feit dat hij een steenbakkerij opnam in zijn plan; hij ging er dus kennelijk vanuit dat de kolonie op dat punt zelfvoorzienend moest zijn. Heneman heeft zeker niet op een starre manier gebruik gemaakt van een theoretisch model, want waar de plattegrond van Stevin met vierkante stukken grond werkt, zijn in het ontwerp van Heneman de langgerekte rechthoeken onderverdeeld in kleinere rechthoeken, die slechts in enkele gevallen een vierkant vormen. Het grootste plein is evenmin een vierkant, omdat Heneman blijkbaar de volle breedte van de strook grond wilde benutten voor het plein. Had hij dat niet gedaan, dan zou weliswaar een deel van de zijden nog als percelen gebruikt kunnen worden, maar dan zou tevens het plein dezelfde afmetingen hebben gekregen als de andere pleinen. Hieruit valt af te leiden dat ernaar werd gestreefd een echt groot plein te vormen, dat zich in afmetingen duidelijk kon onderscheiden van de kerkpleinen en het marktplein. In het ontwerp als geheel is niet alleen een duidelijke en heldere ordening van de verschillende noodzakelijke delen van de bebouwing te herkennen, maar ook een hiërarchie. Elementen die om praktische redenen dichtbij het water gebouwd dienden te worden, zoals de waag en de markt kregen daar dan ook een plaats. Niet alleen om praktische redenen zal Heneman de woningen voor de commandeur en voor de commandant tamelijk dicht bij de oever hebben geplaatst: zo werd de bezoeker, die vanaf de rivier het stadje zou betreden, al direct geconfronteerd met het bestuurlijke en militaire gezag. De woningen van deze twee gezagsdragers waren links en rechts van de hoofdas (van de drie linker stroken grond) geplaatst. Wie de straat op deze hoofdas volgde, kwam vanzelf op het plein terecht, met in het midden het gebouw voor het hof, dat belangrijk was voor de jurisdictie in de kolonie. Het is geen toeval dat de twee kerkpleinen nog wat verder naar achteren zouden komen te liggen. Henemans ontwerp vormt een van de meest uitgewerkte en doordachte ontwerpen voor een Nederlandse koloniale stad, en is in die zin in elk geval zeer uitzonderlijk te noemen.¹⁴ Het plan is echter nooit uitgevoerd, evenmin als zijn voorstel om op de plaats van de Brandwacht, dicht bij de monding van de Demerara, een fortificatie te bouwen.¹⁵ Ook al zouden de verdedigingswerken voorrang verdiend hebben, en al werden er door anderen varianten getekend van de ontwerpen van Heneman, maar zoals zo vaak in dergelijke kolonies was men daarmee in feite al te laat. De trage plannenmakerij en de vrees om te investeren werden door de gebeurtenissen in de realiteit ingehaald.

Nadat op 23 februari 1781 twee zwaarbewapende oorlogsschepen voor de monding van de Demerara waren verschenen, gaf commandeur Van Schuylenburg de volgende dag de kolonie over aan de Britten; het gebrek aan verdedigingsmiddelen en inzetbare manschappen had hem ertoe gebracht geen poging tot verzet te ondernemen. Nog geen jaar later was het



Afb. 2. H. van Cooten. Plattegrond van de Brandwacht, Demerara, 1779 (twee versies in één tekening) (ARA VEL 1559).

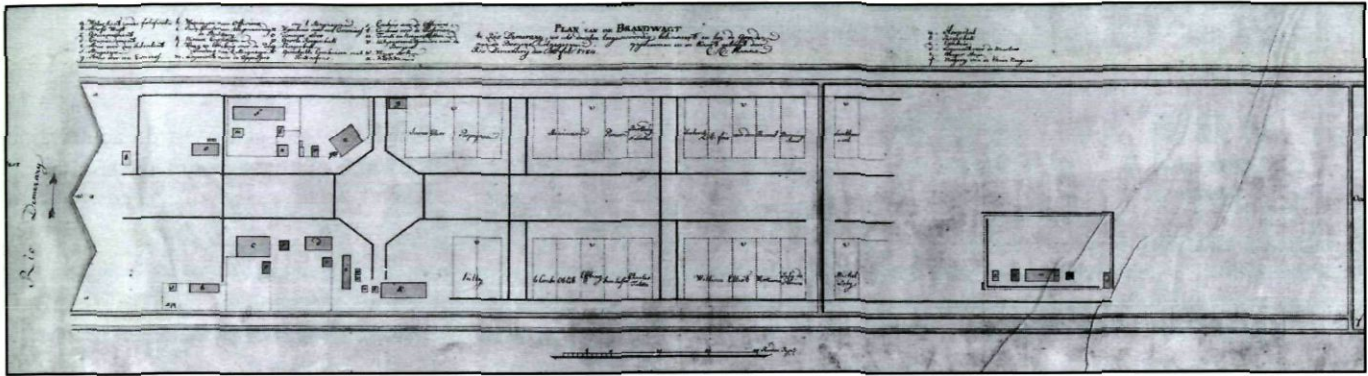
de beurt aan de Britten om te capituleren, toen zeven Franse oorlogsschepen met troepen waren verschenen. Ruim twee jaar zouden de Fransen in Demerara blijven, in maart 1784 werd de kolonie weer aan de Nederlanders overgedragen. Het is in die twee Franse jaren geweest, dat een begin werd gemaakt met de aanleg van een stadje. Daartoe werd een stuk grond gekozen dat voordien niet als plantage in gebruik was, en dat bovendien dicht bij de strategisch zo belangrijke monding van de rivier gelegen was, de zogenaamde Brandwacht die al enkele decennia eerder onder Storm van 's Gravesande was opgezet. De eenvoud van deze Brandwacht is goed te zien op de tekening die landmeter Hendrik van Cooten in januari 1779 naar een eigen opmeting vervaardigde, in opdracht van commandeur Van Schuylenburg.¹⁶ Een kleine batterij was direct aan het water geplaatst, met kort daarachter een wachtpost (afb. 2). Het eigenlijke stuk grond werd aan

deze kant begrensd door een “voor dam”, in de vorm van een zigzaglijn die mogelijk bedoeld was om enige bescherming te bieden. Het lijkt erop dat dit het enige resultaat is geweest van de plannen, begonnen door militair ingenieur Heneman, om verdedigingswerken aan te leggen. Aan de achterzijde van het stuk grond bevond zich een “agter dam”. Enkele gebouwtjes zijn ingetekend, waar “neger huizen” en barakken in gevestigd waren. Op de grond daar achter was een “bananentuin” en nog verder de diepte in was een onbebouwd stuk grond waar de bomen van het bos waren gekapt. Het is op dit smalle, langgerekte perceel dat tijdens het Franse bewind in Demerara bebouwing plaatsvond die voldoende werd gevonden om de grond te benoemen als “Nouvelle Ville”. Deze naam komt voor op een anonieme Franse kaart van 1784, net als op een kaart van D. Pruijmelar uit hetzelfde jaar. Op andere kaarten komt ook wel de naam Longchamps voor. Na teruggave aan Nederland werd dit plaatsje al in 1784 Stabroek genoemd.¹⁷ Waarschijnlijk is de plantage La Bourgade, aan de noordkant van de grond van de Brandwacht gelegen, nog eens gesplitst, want op latere kaarten is aan de noordkant van Stabroek de plantage *Vlissingen* gelegen, aan de zuidkant de plantage *Werck en Rust*.

De voortvarendheid waarmee de Fransen het werk aan het stadje ter hand hebben genomen is opmerkelijk. Blijkbaar ging men ervan uit dat de heerschappij over Demerara van veel langere duur zou zijn. Bovendien speelde hierbij een rol dat het meer dan vreemd werd gevonden dat zo'n kolonie zou kunnen functioneren zonder de aanwezigheid van een hoofdplaats. Demerara werd gezien als één van heel weinig Europese kolonies in de wereld zonder hoofdplaats, en daar moest derhalve snel verandering in worden gebracht, om de kolonie als geheel een centrum te geven waar het bestuur, de rechtspraak, de religie, de defensie en industrie en bedrijvigheid van uiteenlopende aard gezamenlijk gevestigd konden worden.¹⁸ Een dergelijke opvatting over de inrichting van een koloniale samenleving was onder Nederlandse bestuurders van kolonies allerminst gemeengoed, al helemaal niet in de tweede helft van de achttiende eeuw, toen de WIC en vergelijkbare instellingen de verliezen verder zagen oplopen. Dat maakte de bestuurders des te beduchter voor elke uitgave, zeker voor investeringen in iets dat niet als onderneming zelf ooit weer geld zou kunnen opleveren. Dichter bij zee bouwden de Fransen nog het fort *Le Dauphin*, dat wat later onder Nederlands bewind de naam *Willem Frederik* kreeg, en inmiddels allang geheel verdwenen is. Ook de plannen voor een verbeterde defensie, met fortificaties op de hoeken van beide rivieroeveren en de zee kust, lijken erop te wijzen dat het de bedoeling is geweest van de Fransen om langere tijd in Demerara blijven.

De realiteit: Stabroek

Achter de zigzag-dam aan de rivierkant, zonder fortificaties, strekte het plaatsje Stabroek zich uit in de diepte, maar de omvang en de bebouwing waren nog buitengewoon beperkt, zoals valt af te lezen aan de plattegrond van Carel Christiaan

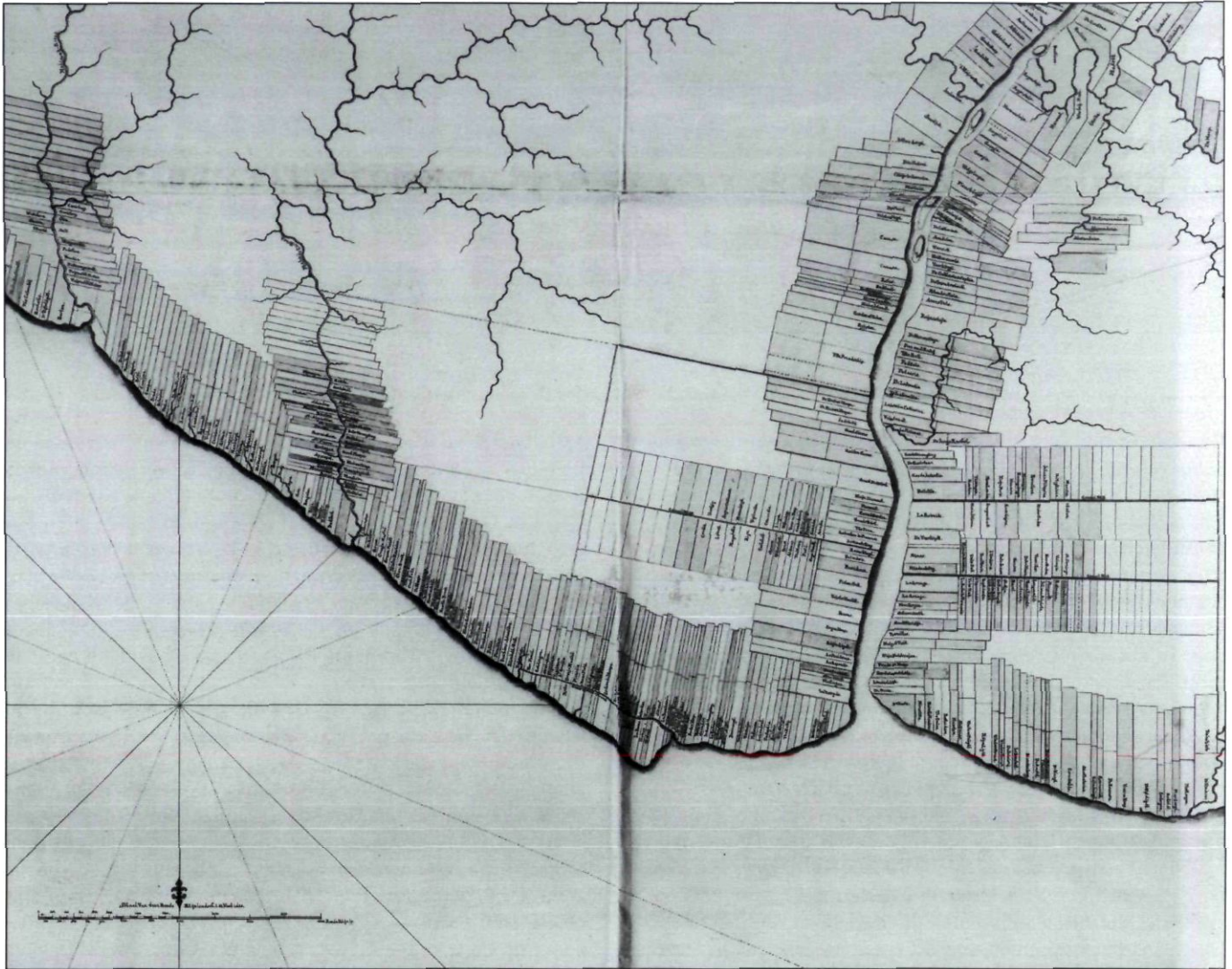


Afb. 3. C.C. Kanne. Plattegrond van Stabroek, 1784 (ARA VEL 1560).

Kanne.¹⁹ In het voorste deel waren gebouwen verrezen ten behoeve van het gezag, waaronder uiteraard het gouvernement (afb. 3). Een brede straat vormt de hoofdas in de lengte van de bebouwing. Op het voorste gedeelte stonden de vlaggenstokken en was een klok opgehangen. Dan volgde aan de rechterkant het gouvernement en het commandement. Na een achthoekige open plek werd deze brede straat voortgezet met aan weerszijden percelen die aan particulieren waren uitgegeven. In het achterste gedeelte tenslotte bevond zich onder meer een hospitaal. Verder waren praktische elementen aangebracht, zoals regenbakken, maar een kerkgebouw ontbrak blijkbaar. Het smalle plaatsje werd aan weerszijden begrensd door grachten, zoals dat bij alle percelen gebruikelijk was. In vergelijking met het uitgewerkte en doordachte ontwerp van Heneman, was nu in de praktijk weinig meer dan het hoogstnoodzakelijke tot stand gebracht, waarbij de onduidelijke, moeilijke internationale politieke situatie en de zeer zwakke positie van de WIC uiteraard belemmeringen hebben gevormd, die meer ambitieuze plannen in de weg stonden. Daarbij is het bovendien nog de vraag of zulke ambitieuze plannen wel werden gekoesterd, want de gedachte dat de vorming van een stad van groot belang en nut kon zijn in de ontwikkeling van de kolonie bestond blijkbaar bij vrijwel niemand, zoals dat ook voor naburige Nederlandse kolonies gold.²⁰ Een aantal min of meer toevallige factoren hebben dus geleid tot de vorming van een uitermate eenvoudig stadje, dat wel geleidelijk aan zou groeien. Het smalle stuk grond dat ten tijde van commandeur Storm van 's Gravesande als plek voor de Brandwacht werd aangemerkt, kreeg tijdens het kortstondige Franse bewind een andere functie. Van batterij of fortificaties was geen sprake meer, het stuk grond werd nu als stadje gebruikt en bebouwd. Bijna tegen wil en dank was er dan toch een stadje ontstaan, dat door de Nederlanders geleidelijk verder werd ingevuld. Voor een stad in deze kolonie was de plaats weliswaar niet ongunstig gelegen - aan de rivieroever, bovendien dichtbij de monding van de rivier - maar de plattegrond zelf had door de zeer beperkte breedte wel ernstige beperkingen. Dat was ook wat bezoekers aan Stabroek opviel. In 1796 werd Demerara opnieuw door de Britten ingenomen, en nu voor een langere periode. Slechts in 1802-

1803 keerde voor een klein jaar het Nederlandse bewind in de kolonies Essquibo, Demerara en Berbice terug, daarna bleven de gebieden onder Brits bestuur tot de onafhankelijkheid van Guyana. De Britse arts Pinckard kwam in de laatste jaren van de achttiende eeuw in Stabroek. Hij beschreef de bebouwing ervan als twee rijen huizen aan weerszijden van een straat, die voorzien was van met bakstenen geplaveide wandelpaden. Pinckard noemde de vorm van het smalle, maar meer dan anderhalve kilometer diepe stadje misschien wel de meest onhandige vorm voor zo'n plaats, omdat zo weinig huizen dichtbij de rivier stonden. Parallel aan de weg die in het midden liep, en achter de huizen lagen wel sloten, maar die waren nogal smerig.²¹ Een paar jaar later was de hele middenweg in Stabroek kennelijk bestraat, en sindsdien heet deze straat dan ook terecht Brickdam. De smalle en diepe vorm werd steeds als bijzonder onprettig beschreven, de grachten of sloten parallel aan de middenweg als vervuild en ongezond. De Nederlander Pieter Christiaan Groen had voor Stabroek geen goed woord over: "Stabroek is een plaats welke door zijn ongehoorde diepte en smalte de ongezondste plaats is van geheel Demerarij".²²

Doordat er geen ontwerp of een zekere mate van planning aan de vorming van Stabroek ten grondslag heeft gelegen, zijn zowel de bouw als de uitbreiding merkwaardig verlopen. Door het gebrek aan ruimte direct ten noorden en ten zuiden van Stabroek, kon de simpele structuur van het plaatsje niet zonder meer worden voortgezet, in welke vorm dan ook (afb. 4). In de eerste jaren van de negentiende eeuw was de middenstraat geplaveid, en waren er lampen aan weerszijden aangebracht.²³ Enige uitbreiding had toen al plaatsgevonden, want er is sprake van een nieuwe plaats, ook wel Cummingsburgh genoemd, waar onder meer verschillende overheidsdiensten en een hospitaal waren gevestigd. Thomas Cumming had een paar stukken grond verkregen ten noorden van Stabroek, waar zich kennelijk een dorp ging vormen, zoals ook blijkt uit de betiteling "Cuming Burgh Town".²⁴ In de directe nabijheid van Fort Willem Frederik ontstond in 1796 het dorp Kingston, direct ten noorden van Cummingsburgh (afb. 5). Deze laatste plaats wordt door Bolingbroke in 1807 de meest regelmatige van alle nederzettingen hier genoemd, doorsne-

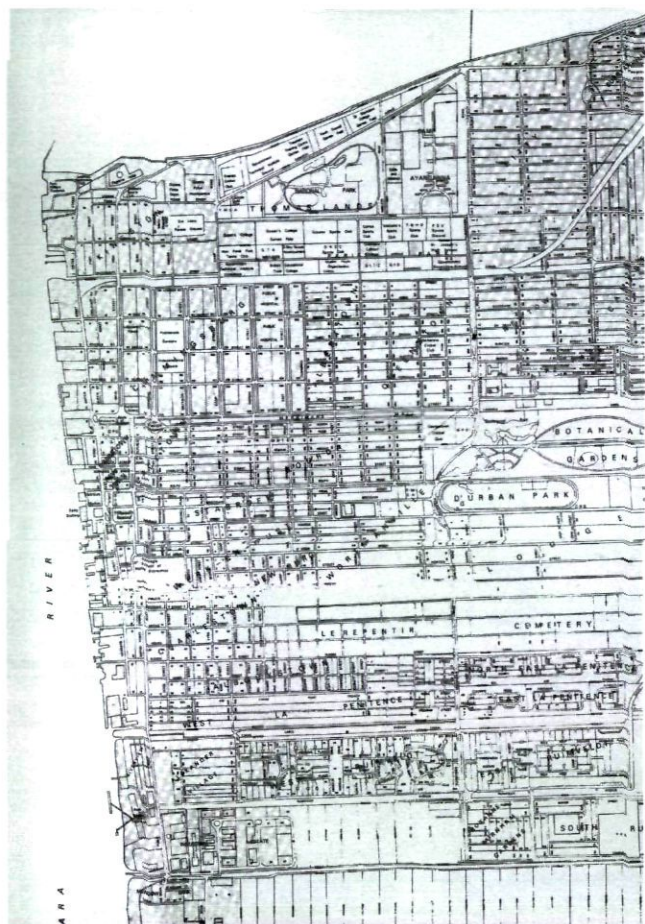


Afb. 4. J.C. Heneman. Overzichtskaart van de kolonie Demerara met plantages, 1802-1803 (ARA VEL 1502).

den met straten en grachten. In de laatste jaren van de achttiende eeuw en de eerste jaren van de negentiende werden de stukken grond dichtbij de rivier, en stukken grond tussen Cummingsburg en Stabroek ook bebouwd en van straten en grachten voorzien. Ook aan de zuidkant van Stabroek breidde de bewoning zich uit, op de voormalige plantage Werk-en-Rust. De vroegere plantage Vlissingen raakte bebouwd als Robbs Town en Lacy Town, en ten zuiden van Werk-en-Rust werd vervolgens ook Charlestown geleidelijk bebouwd.²⁵ Al spoedig werd dit samenstel van kleine plaatsjes samen Georgetown genoemd, de naam die deze hoofdstad van het tegenwoordige Guyana nog altijd draagt. In de korte periode in 1802-1803, toen Demerara net als de buurkolonies Essequibo en Berbice weer Nederlands was, zijn er geen plannen gemaakt of ter plaatse activiteiten ontplooid met betrekking tot de verdere uitbreiding van Georgetown. Wel is door Abraham van der Hart een ontwerp geleverd voor een nieuw gou-

vernementsgebouw, om het kleine gouvernement dat gouverneur Anthony Meertens in Cummingsburg huurde, te vervangen. Het houten skelet voor dit gebouw werd in Nederland gemaakt, maar na aankomst in Demerara liet Meertens het op zijn eigen plantage Rome neerzetten. In een brief legde Van der Hart uit dat de kelderverdieping in steen gemetseld zou worden, en dat de beide verdiepingen van hout gemaakt zouden worden, de drempels zouden van blauwe steen gemaakt moeten worden.²⁶

In vergelijking met andere Nederlandse West-Indische koloniale steden wijkt Stabroek/Georgetown op allerlei punten af. Waar het elders gebruikelijk was een fort te bouwen in de nabijheid van een nederzetting ter verdediging van de kolonie als geheel, ontbrak in Demerara een fort. Naast de gebruikelijke benepenheid van de WIC was er in dit geval de merkwaardigheid, dat Demerara vanuit Essequibo was ontstaan, waardoor het in eerste instantie niet hoefde te beschikken



Afb. 5. Moderne plattegrond Georgetown.

over overheidsdiensten met personeel, omdat het bestuur vanuit Essequibo werd gevoerd. Doordat de eigenaren of beheerders van de particuliere plantages doorgaans op die plantages zelf woonden, leek er nauwelijks behoefte te zijn aan een stadje. Het organiseren en in goede banen leiden van een leefgemeenschap was dan ook geen punt van overweging voor de WIC.²⁷ De langgerekte vorm van het oorspronkelijke Stabroek was geen bewuste keuze geweest voor een bepaalde plattegrond, maar het gevolg van de keuze voor het bouwen van de plaats op het stuk grond dat aanvankelijk om defensieve redenen tussen de plantages was vrijgehouden (afb. 6).

De aanwezigheid van een dominante richting, samen met grachten, zou een punt van vergelijking met andere Nederlandse koloniale plaatsen kunnen zijn, net als aanpassing aan de aanwezige geografische omstandigheden.²⁸ Terughoudendheid is echter op zijn plaats. De langgerekte vorm en daaruit resulterende dominante richting waren in Stabroek geen gevolg van een daartoe opgesteld plan, of resultaat van overwegingen hierover, maar waren door de omstandigheden bepaald. De grachten deden een enkeling misschien aan Nederland denken, maar in de plantagekolonies in dit deel van de wereld waren sloten en grachten een normaal, want

noodzakelijk, verschijnsel. Wat de vorm betreft blijven dan ook geen onderdelen over die een vergaande vergelijking met andere Nederlandse koloniale stadjes mogelijk maken. Ook het in de jaren 1790 opgezette stadje Nieuw Amsterdam, in het aangrenzende Berbice, bezat weliswaar een overheersende hoofdrichting, maar die was evenmin het resultaat van een plan daartoe, maar is voortgekomen uit particuliere activiteit om de wel heel simpele structuur van het stadje beter bruikbaar te maken. Dat lijkt het enig mogelijke punt van vergelijking te zijn: het particulier initiatief, dat van grote invloed is geworden op de latere plattegrond van de stad als geheel. Nieuw Amsterdam in Berbice werd aangelegd op een stuk grond dat niet eerder gebruikt was. Langgerekte percelen werden uitgegeven, die echter pas gebruikt konden worden nadat de eigenaren gezamenlijk hun grond hadden ingepolderd. Door de uitgifte van langgerekte, smalle percelen naast elkaar werd aanvankelijk het maken van een verbindende lengte-as gedwarsboemd. Maar met het aanleggen van een straat in het midden van de percelen lukte het de particulieren de grond beter toegankelijk te maken, nadat ze om zakelijke redenen waren begonnen de percelen te verdelen in kleinere stukken.²⁹ Georgetown is ontstaan vanuit Stabroek en de regelmatig ogende structuur is het gevolg van de overname van de al aanwezige structuur van de plantages die in eerste instantie een andere aanleg van Stabroek in de weg hadden gestaan.

Sommige auteurs interpreteren een overheersende richting als kenmerkend voor de Nederlandse koloniale stadsaanleg. Mijns insziens dienen we ons echter bij elk afzonderlijk geval af te vragen: zijn alternatieven voorstelbaar, en waren ze dat ook in de tijd van ontstaan van de stad? Een overheersende richting in de stadsplattegrond werd aangebracht door deze as hetzij parallel aan het water waaraan de plaats gevestigd was te kiezen, hetzij die as min of meer loodrecht op het water te plaatsen. Bij nederzettingen - in het algemeen - waar geen sprake is van een dominante as, valt doorgaans vast te stellen, dat er sprake is van verschillende richtingen van wegen en paden die in de plattegrond verwerkt worden, op de kruispunten waarvan veelal pleinen zijn ontstaan. Het zijn richtingen van wegen of waterwegen, die leiden naar andere plaatsen die van kennelijk belang zijn. In de West-Indische koloniale situaties ontbrak een dergelijk samengaan van verschillende richtingen doorgaans. Dat is logisch, gezien de afwezigheid van een verder strekkende infrastructuur, waardoor slechts één richting overbleef. Aan de verwerking van een dominante as in de plattegrond van zo'n plaats lagen geen andere dan praktische overwegingen ten grondslag, want een soort van leidraad werd niet meegegeven vanuit Nederland, met Nieuw Amsterdam op Manhattan als vroege, zeventiende-eeuwse uitzondering.³⁰ Typisch Nederlands kan zo'n aanleg met een dominante as en vlakbij het water gelegen ook niet genoemd worden, want op Caraïbische eilanden en in andere gebieden waren in de achttiende eeuw ook anderen dan Nederlanders heel wel in staat een plantagekolonie op te zetten. Dat in kolonies als Demerara en Berbice geleidelijk meer plantages dichter bij de kust in gebruik werden genomen, ligt niet aan



Afb. 6. Georgetown. Brickdam in de wijk Stabroek (foto L. Bosman 1992).

een Nederlandse voorsprong ten opzichte van anderen wat betreft de waterhuishouding, maar eenvoudig aan het geleidelijk uitgeput raken van de meer stroomopwaarts gelegen gronden.

Hoewel ze grotendeels in de achttiende eeuw tot stand zijn gekomen, verschillen de plattegronden van onder meer Stabroek, Paramaribo en Nieuw Amsterdam in Berbice zeer sterk van elkaar. De eerder genoemde overeenkomsten - gebruik maken van het aanwezige water, grote invloed van particulier initiatief, pragmatische inslag en daardoor aanpassing aan lokale omstandigheden - hebben niet geleid tot overeenkomsten in de plattegronden zelf. Vooral ten opzichte van de Spaanse koloniale steden in West-Indië is dat een opvallend element. In tegenstelling tot de Spanjaarden hebben de Nederlanders het stichten van een stad in een kolonie in dit deel van de wereld niet gezien als een middel tot kolonisatie, maar vooral als een noodzakelijk kwaad.³¹ Het lijkt dan ook redelijk om te stellen dat een plaatsje als Stabroek eerder tegen wil en dank ontstaan is. Op een indirecte manier is de invloed van de Nederlanders op de uitbreiding van Stabroek naar Georgetown toch van belang geweest. De smalle en die-

pe strook grond van de Brandwacht leidde tot een merkwaardige plattegrond, terwijl de ligging van Stabroek, ingeklemd tussen grotere stukken grond van de plantages, uiteindelijk uitbreiding op basis van de op die plantages al bestaande structuur noodzakelijk maakte. Dit heeft geleid tot de ogenschijnlijk regelmatige plattegrond van Georgetown, maar bij nadere beschouwing is aan de moderne stadsplattegrond nog altijd af te lezen dat de afzonderlijke plantages de structuur van de verschillende stadsdelen hebben bepaald.

Noten

- 1 Dit artikel is mede gebaseerd op: Anouk Mels, *Georgetown in Demerary (Guyana). De Nederlandse invloed op de stadsplattegrond 1746-1803*, doct. scriptie Kunstgeschiedenis, Universiteit Utrecht, 1998.
- 2 Vgl. Jan de Vries & Ad van der Woude, *Nederland 1500-1815. De eerste ronde van de moderne economische groei*, Amsterdam 1995.
- 3 De Vries & Van der Woude, pp. 553-556; J. van Goor, *De Nederlandse Koloniën. Geschiedenis van de Nederlandse expansie 1600-1975*, 's-Gravenhage 1994, pp. 171-187.

- 4 Lex Bosman, *Nieuw Amsterdam in Berbice (Guyana): de planning en bouw van een koloniale stad 1764-1800*, Hilversum 1994.
- 5 Zie ook: Henk den Heijer, *De geschiedenis van de WIC*, Zutphen 1994, pp. 143-147.
- 6 Vgl. C.L. Temminck Groll, *The Dutch Overseas: Architectural Survey. Mutual Heritage of four Centuries in three Continents*, Zwolle 2002, pp. 394-396.
- 7 C. A. Harris & J.A.J. de Villiers, *Storm van 's Gravesande. The rise of British Guyana*, 2 dl., Londen 1911, dl. 1, p.195, 254, 283; dl. 2, pp. 621-622.
- 8 Harris & De Villiers 1911, dl. 2, p. 378.
- 9 P.M. Netscher, *Geschiedenis van de koloniën Essequibo, Demerary en Berbice van de vestiging der Nederlanders aldaar tot op onzen tijd*, 's Gravenhage 1888, pp.134-135.
- 10 In Berbice gold dezelfde argumentatie, vgl. Bosman 1994, p. 16.
- 11 Netscher 1888, pp. 147-148.
- 12 M. Kok, Johan Christoph Heneman: kartograaf in Suriname en Guyana van 1780-1806, in: *Caert-Thresoor. Tijdschrift voor de historische kartografie 1* (1982), pp. 4-12.
- 13 Vgl. Charles van den Heuvel, Stevins 'Huysbou' en het onvoltooide Nederlandse architectuurtractaat. De praktijk van het bouwen als wetenschap, in: *Bulletin KNOB* 93(1994), pp. 1-18.
- 14 Vgl. Ron van Oers, *Dutch Town Planning Overseas during VOC and WIC Rule (1600-1800)*, Zutphen 2000; Tamira Waszink, *Paramaribo in Suriname, de ontwikkeling van een koloniale stad (1667-1920)*, doct. scriptie Kunstgeschiedenis, Universiteit Utrecht, 1996.
- 15 ARA, VEL 1557, afgebeeld bij Van Oers 2000, p. 68, maar het plan dateert niet van 1804 maar van 1774/1775.
- 16 Van Cooten was sinds 1771 landmeter, zie: E. Muller & K. Zandvliet (red.), *Admissies als landmeter in Nederland voor 1811*, Alphen aan den Rijn 1987, p. 107.
- 17 Vgl. Netscher 1888, pp. 270-271, 411-412 n. 111.
- 18 James Rodway, *Guiana: British, Dutch and French*, Londen/Leipzig 1912, p. 103.
- 19 Als landmeter in 1772 geadmitteerd in Amsterdam, zie: Muller & Zandvliet 1987, p. 181.
- 20 Vgl. Bosman 1994, pp. 56-57, 87.
- 21 G. Pinckard. *Notes on the West Indies...*3 dl. Londen 1806, dl. 2, pp. 171-172
- 22 Algemeen Rijksarchief, Part. Arch. Gülcher nr. 34, inv. nr. 2: P.C. Groen, "Journaal van Een Reis na de West Indien 1792 & 1793", nr. 2, p. 10.
- 23 Henry Bolingbroke, *A voyage to the Demerary, containing a statistical account of the settlements there and of those on the Essequibo, the Berbice, etc.*, Londen 1807, p. 40.
- 24 Advertentie d.d. 14 december 1799 in de "Gazette" in Georgetown: "For sale: in Cuming Burgh Town on Reasonable terms, Selver Bally and Crab Wood square Timber. Apply to the Subscriber H. Mutz". Zie: James Rodway, *History of British Guyana, from the year 1668 to the present time*, dl.2, Georgetown (Demerara) 1893, p.150.
- 25 Vgl. Bolingbroke 1807, pp. 81-86; Robert H. Schomburgk, *A description of British Guiana, geographical and statistical*, Londen 1970 (1ste ed. 1840), pp. 73-74; James Rodway, *History of British Guiana, from the year 1668 to the present time*, dl. 2, Georgetown (Demerara) 1893, pp. 150-151; dl. 3, Georgetown (Demerara) 1894, pp. 237-242.
- 26 Anders dan ik eerder meende is het ontwerp van Van der Hart wel uitgevoerd. Vgl.: Lex Bosman, Een onbekend ontwerp van Abraham van der Hart: het gouvernementsgebouw in Demerary, in: *Bulletin KNOB* 90(1991), pp. 135-139; ARA, 2e afd., Raad der Amerikaanse Bezittingen 1801-1806, inv. nr. 87, 223 vv, brief van Van der Hart d.d. 25 febr. 1802 (met dank aan Kees Zandvliet); Bolingbroke 1807, p. 283.
- 27 Vgl. over dit punt Remco Raben, Klein Holland in Azië. Ideologie en pragmatisme in de Nederlandse koloniale stedenbouw, 1600-1800, in: *Leidschrift. Historisch tijdschrift* 9(1993), p. 54.
- 28 Vgl. hierover C. L. Temminck Groll, Nieuw Amsterdam in Noord-Amerika, vergeleken met andere Nederlandse 17de-eeuwse stedschichtingen, in: *Bouwen in Nederland. Vijfentwintig opstellen over Nederlandse architectuur opgedragen aan Prof. Ir. J.J. Terwen*, Delft 1985 (= Leids Kunsthistorisch Jaarboek 1984), pp. 457-465. Zie ook Van Oers 2000, pp. 160-167.
- 29 Over Nieuw Amsterdam In Berbice zie Bosman 1994.
- 30 Zie hierover: Paul Meurs, Nieuw-Amsterdam op Manhattan 1625-1660, in: P.J.J. van Dijk e.a. (red.), *Vestingbouw overzee. Militaire architectuur van Manhattan tot Korea* (= Vestingbouwkundige Bijdragen IV), Zutphen 1996, pp. 19-32.
- 31 Vgl. Waszink 1996.