

Jakarta's Urban Heritage, herstel van het stedelijk geheugen van Kota¹

Ronald Gill

'Wat zal er van Oud-Batavia worden', vroeg H.A. Breuning, Ingenieur der Landsgebouwen in Nederlandsch Indie, zich in 1936 af.² Oud en vervallen, moesten tal van historische panden waarin handelshuizen en banken waren gevestigd, plaats maken voor meer moderne kantoorgebouwen. Er was zelfs sprake van een metamorfose van de benedenstad.³ Vooral rond Kali Besar (Grote Rivier) vond een vrijwel volledige vernieuwing van het gebouwenbestand plaats. Volgend op een periode van afbraak en vervanging van historische panden- ook in andere steden op Java, zoals Surabaya- in de jaren twintig, is het niet toevallig dat in 1931 de Monumentenordonnantie van kracht werd.⁴

De gemeente Batavia toonde weinig actieve interesse voor het behoud van historisch waardevolle objecten in de oude stad. In het zelfde jaar waarin Breuning zijn verzoeking slaakte besloot de gemeente de enige oud-Hollandse dubbele ophaalbrug over Kali Besar te slopen, de Monumentenordonnantie ten spijt.

De Hoenderpasbrug was niet meer berekend voor het moderne verkeer en vormde een belemmering voor de scheepvaart. Het initiatief voor behoud moest komen van particulieren; de Stichting Oud-Batavia wist afbraak ternauwernood te verhinderen en nam de zorg voor restauratie op zich.

Nu, ruim vijftig jaar later, is de vraag over de toekomst van Oud-Batavia mogelijk actueler dan ooit tevoren. Ingrijpende transformaties van Kota staan voor de deur. De voorgenomen ingrepen waarvan enkele reeds vaststaan, kunnen de nog herkenbare stadsstructuur en stadsvorm van Kota voorgoed uitwissen indien bindende richtlijnen voor een ruimtelijke herinrichting uitblijven. De voornemens omvatten de aanleg van een meerstroken autosnelweg dwars door de historische stad die Bekasi in de oostelijke helft van de metropool een directe verbinding moet geven met Tangerang en de internationale luchthaven Sukarno-Hatta in het westen. De doorsteek die moet samenvallen met het huidige spoorviadukt in Kota is ook onderdeel van de noordelijke kustweg die van Bantam naar Oost Java loopt.

Verder staat de verplaatsing van het spoorwegstation Stasiun Kota naar het terrein oostelijk van het voormalige Kasteel op het programma en staat een herstructurering van het Sunda Kelapa gebied als toeristisch centrum op stapel.

In een omvangrijk en ambitieus samenwerkingsproject tussen Indonesische en Nederlandse ministeries is de strook langs de



Afb. 1. Overzichtskaart van Batavia, ca. 1878 (fragment). Opmeting en samenstelling 1874-78 onder leiding van ing. F. Versteijnen, getekend door A. H. Ecksinga, schaal 1:10.000 (bron: Topografische Dienst, Emmen).

In het westelijk stadsdeel is het oorspronkelijke stratenplan nog duidelijk aanwezig, het oostelijk stadsdeel ligt er kaalgeslagen bij. Behalve de Spinhuisgracht zijn alle grachten gedempt aangegeven, incl. de gracht zuidelijk van het voormalige Kasteel-eiland. Latere kaarten, o.a. de topografische kaart 1:50.000 van Batavia, geven het kasteelterrein nog als eiland aan.

De toelichting vermeldt dat de kaart is samengesteld door het personeel van het Kadaster met behulp van 137 détaillaarten.

baai van Jakarta vanaf Pluit in het westen reikend tot aan Tanjung Priok, Jakarta's oostelijk havengebied, onderwerp van een project voor een ingrijpende herstructurering van Jakarta's noordrand.⁵

De betekenis van Kota als historische kern wordt hiermee getoetst op haar waarde voor de metropool Jakarta met haar tien miljoen inwoners en voor JABOTABEK, de verstedelijkte regio daaromheen.⁶

De eerste voorbode van wat Kota wacht indien een herinrichtingsplan voor de historische stad ontbreekt dient zich reeds aan in het in uitvoering zijnde Batavia Hotel aan Kali Besar West dat door massa en vorm onbedoeld het unieke stadsbeeld van Kali Besar zal verstoren. DKI Jakarta, het bestuurlijk lichaam van de metropool Jakarta, is zich terdege bewust van de haast die geboden is, wil men Kota als herkenbare historische stad behouden. Urban Heritage onderzoek en een historische structuuranalyse van Kota moeten de basis vormen voor het formuleren van richtlijnen voor behoud van de historische structuur en architectuur

in een geactualiseerd stadsontwerp voor Kota.⁷

Urban Heritage onderzoek⁸

Aan de opzet van het Urban Heritage onderzoek voor de historische kern van Jakarta moeten vanwege de voortdurende transformaties bijzondere eisen worden gesteld. Per locatie variëren de veranderingen sterk in snelheid en intensiteit. Een op de problematiek van Kota toegesneden onderzoek heeft daarom de beste kans van slagen indien het uitgaat van een ruimtelijke compartimentering en van de stedelijke constructie van vandaag. De ruimtelijke eenheden kunnen door hun gemeenschappelijke kenmerken als een afgebakend stadsblok worden beschouwd dat als een apart studieobject onderwerp is van onderzoek. Vervolgens kunnen de uitkomsten van de deelstudies als een samenhangend geheel worden ingebracht in het op te stellen stadsontwerp voor geheel Kota.

Zo'n onderzoeksschema speelt bovendien in op de huidige situatie van planvorming in DKI Jakarta. Resultaten van onderzoek kunnen direct worden ingebracht in het sterk gefragmenteerd proces van stadsplanning en stadsontwerp. Onderzoek kan bovendien alert en attent reageren op snelheidsveranderingen in de ontwikkeling binnen een blok en tussen blokken onderling. Direkte toepassing van resultaten van het onderzoek komt hiermee dichterbij. In overeenstemming hiermee is voor de inrichting van het Urban Heritage onderzoek van Kota de oude stad in onderzoekskavels verdeeld respectievelijk liggend binnen de belijning van de stadsommuring en daarbuiten. Voor de verkrijging van gegevens over de ruimtelijke, gebruiks- en waarde-aspecten is Kota als stedelijke constructie ter plaatse opgenomen en onderzocht. Met het oog op het onderzoeksdoel is het onderzoek voor elk van de aspecten identificerend en karakteriserend van aard met oog voor kenmerkende details. Vanuit de huidige situatie vond steeds een terugkoppeling naar de geschiedenis van de stadsplek plaats. De uitgevoerde stadsanalyse omvatte drie deelanalyses van de stadsplek, te weten een analyse van:

- historische kenmerken van de bewerkte stadsvloer en (fragmenten van) bebouwing,
- huidige morfologische karakteristiek, met name de ruimtelijk een bebouwingskarakteristiek van ensembles, fragmenten of restanten,
- potenties van gebouwen en stedelijke ruimte voor vernieuwing en hergebruik. De ruimtelijke aspecten die zijn getoetst zijn: het ruimtelijk patroon, de bebouwingskarakteristiek en de architectuur; bij de gebruiksaspecten is gelet op de huidige functies van de bebouwing en het gebruik van de openbare ruimte; bij het waardeaspect is de cultuurhistorische waarde gewogen en haar bijdrage aan het geheel van de historische stad.⁹

Stadsbinnenwijken en stadsbuitenwijken

Kota als historisch bolwerk in de benedenstad van Jakarta, is voor de inrichting en uitvoering van het onderzoek opgedeeld in de voormalige Hollandse nederzetting binnen de stadswallen en drie stadsbuitenwijken. Aan de noordzijde van de stad is dit Pasar Ikan, aan de zuidzijde de buitenwijken Petak Baru en Pinangsia.

Met uitzondering van Pinangsia onderscheiden de stadsbuitenwijken zich van de wijken binnen de ommuring door hun ander schaal en structuur en een veelal grotere bebouwingsdichtheid.

Voor de bepaling van de begrenzingen van de stadsbinnenwijken werd gebruik gemaakt van de genoemde ruimtelijke, gebruiks- en waarde-aspecten als criteria en werd bekeken in hoeverre dit leidde tot groepen in de stadsbebouwing die beschik-

ten over een zekere samenhang en een min of meer uitgesproken eigen karakter. Structuurbepalende elementen zoals de op een aarden baan verhoogd aangelegde spoorbaan en het water van Kali Besar hebben uiteindelijk de begrenzing van de te onderzoeken stadsbinnenwijken gefixeerd. Het centraal in de historische stad gelegen Kali Besar gebied overlapt de voor het onderzoek geïdentificeerde stadsbinnenwijken. Ze krijgt door haar ligging en de hoge beeldkwaliteit van haar stedelijke ruimte en stadsbebouwing als apart onderzoekskavel aandacht. De hieruit volgende gebiedsindeling is:

Stadsbinnenwijken

- Benteng (fort)
- Fatahillah
- Stasiun Kota
- Kali Besar
- Malaka
- Penjaringan

Stadsbuitenwijken

- Pasar Ikan
- Petak Baru
- Pinangsia

Bij de keuze van historisch kaartmateriaal is rekening gehouden met thema's die bij het stadsontwerp voor Kota aan de orde zijn of komen. Het historische basispatroon uit de zeventiende eeuw is in deze methodiek van eenzelfde historische betekenis als de actuele stadsvorm en de hieraan voorafgaande transformaties uit de achttiende, negentiende en twintigste eeuw die van een beslissende invloed zijn geweest voor Kota als morfologisch fenomeen. Afgezien van de kaarten van Clemend de Jonghe en P.A. van der Parra is daarom voor het onderzoek overwegend gebruik gemaakt van kaart- en fotomateriaal met een datering na 1900.¹⁰

In dit artikel is alleen een uitwerking van de stadsbinnenwijken opgenomen. Elk stadsblok is beschouwd naar drie thema's te weten: de historische ontwikkeling en achtergrond; de actuele situatie en de huidige functionele en morfologische karakteristiek. Als conclusie is per stadsblok het programma genoteerd dat van belang is voor inbreng in het stadsontwerp voor Kota.

BENTENG Historische schets

In het Benteng blok bevindt zich de oudste plek van Hollands Batavia. In het meest noordelijke deel heeft het Kasteel gestaan, het fort (=benteng) dat na 1619 de eerste versterking, het fortje Jacatra verving. Het Kasteel was, de vier bastions niet meegerekend ca 3,6 ha (200 m x 180 m) groot. Omstreeks 1650 bereikte het haar uiteindelijke vorm. Behalve kantoren, magazijnen en wapenkamers was hier ook de zetel van de gouverneur ondergebracht in het zogenoemde Gouvernement. Het Kasteel was

uitgerust met een water- en landpoort en een speelhuis aan beschermd binnenwater westelijk van het fort. De aanwezigheid van een kasteelkerk herinnert aan de godvruchtigheid van de VOC dienaren. Kerken vormden een vaste uitrusting van elke handelspost van de Compagnie.

Voor het Kasteel bevond zich het Kasteelsbuitenplein, het voormalige galgenveld, zo genoemd omdat veroordeelde dienaren van de VOC hier werden geëxecuteerd. Westelijk van het plein bevond zich de dispens (voorraadmagazijn van de Compagnie voltooid in 1738) en het arsenaal. Oostelijk de Raad van Justitie met het ijzermagazijn, de stallen, personeelwoningen en de oostzijdse pakhuizen van de VOC waarin graan werd opgeslagen. Voltelling van de totaal vier pakhuizen moet in 1752 hebben plaatsgevonden (het eerste pakhuis dateerde echter uit 1633). Doordat ze tevens deel uitmaakten van de vestingwal waren de buitenste pakhuizen aan de buitenzijde uitgerust met een walgang. Zuidelijk van het kasteelplein bevond zich de hoofdwachterkazerne van de ruitierij ter weerszijden van de Amsterdamse poort.

Deze toegangspoort naar het plein, oorspronkelijk zeventiende eeuw en in negentiende eeuw vervangen, bevond zich in de as van het kasteel die de water- en landpoort met elkaar verbond.

Deze as liep in zuidelijke richting door naar het Stadhuisplein en het Stadhuis en vormde het belangrijkste element van de stedeboouwkundige structuur van de vroeg zeventiende eeuwse Hollandse vestingstad, in die periode geheel oostelijk van de Ciliwung rivier, later Kali Besar, gelegen. Gouverneur generaal Daendels liet omstreeks 1810 het Kasteel met gebouwen slopen. Het puin werd gebruikt voor de opbouw van de nieuwe stad Weltevreden. Ten behoeve van de instelling van de eerste Bataviase stoomtramlijn in 1883 werd een deel van het kasteel eiland ingericht als werkplaats voor de Nederlands-Indische Tramweg Maatschappij (NITM). Exploitatie van de stoomtram vond plaats tot 1933.

In het begin van deze eeuw (tussen 1904 en 1918) werd over de zuidelijke strook van het kasteelplein een spoorwegviaduct aangelegd iets noordelijk van de gedempte Amsterdamse gracht.

De negentiende eeuwse Amsterdamse poort werd vlak na de oorlog afgebroken. Vlak voor de oorlog, na 1936, werd de kasteelgracht gedempt waardoor het kasteel eiland haar bijzondere vorm als eiland moest prijsgeven.

Huidige situatie en karakteristiek

Van de historische zeventiende en achttiende eeuwse bebouwing zijn alleen nog de dispens, de oostzijdse pakhuizen en delen van het ijzermagazijn bewaard gebleven. De dispens is in gebruik bij de Indonesische landmacht, de pakhuizen en het magazijn

worden door particuliere bedrijven als opslagruimte voor uiteenlopende goederen gebruikt. Na de oorlog en na de afbraak van de werkplaatsen van de NITM, werd het vrijwel lege voormalige kasteeliland aan beide zijden van Jalan Tongkol volgebouwd met voornamelijk opslagloodsen o.a. voor de departementen van onderwijs en mijnbouw. Tussen de loodsen bevinden zich kantoortjes en werkplaatsen. Op de plaats van het voormalige bastion Parel is een bioskoop (Bioskop Wijaya) verrezen. Halverwege Jalan Tongkol oostelijk van de weg is een negentiende eeuwse pand afgebroken en vervangen door een gloednieuw complex kantoren met opslagruimten. Behalve dit nieuwe complex is de technische staat van de na-oorlogse bebouwing matig tot slecht. Door een willekeurige plaatsing van de bebouwing langs de afbuigende Jalan Tongkol maakt het gebied een rommelige indruk. Vooral in het gebied van het voormalige Kasteelsbuitenplein is nog hoog groen van een goede kwaliteit aanwezig.

Ondanks de demping van de Kasteelgracht waardoor het kasteelterrein haar vorm van eiland moest prijsgeven, heeft dit oudste deel van Batavia haar karakteristieke terreinvorm door behoud van de oorspronkelijke begrenzingen aan het water van

grachten niet verloren. De westzijde van het eiland aan de oever van Kali Besar ver- toont nog de licht gebogen lijn van de oever van het zeventiende eeuwse speelhuiscom- plex.

Programma voor stadsontwerp

Het Bentengblok behoort tot het oudste deel van Kota in haar oudste vroeg zeventiende eeuwse stadsvorm. Een stadsuitleg ter weerszijden van een duidelijk vormgegeven stadsas Kasteel-Stadhuis getuigt van een bewuste stedenbouwkundige vormgeving en stadsontwerp. Door versmelting van het kasteelterrein met het stadslichaam van de oosterstad ten gevolge van de demping van de Kasteelsbuitengracht, wordt herkenning van de oorspronkelijke structuur van Kota op deze bij uitstek historische locatie belemmerd. Herstel van het kasteeliland en de historische stadsas Kasteel- Amsterdamse poort - Stadhuis als stedenbouwkundige en tegelijk cultuurhistorische drager van het oostelijk stadsdeel van Kota is welhaast onvermijdelijk voor de genezing van het huidige geheugenverlies van Kota. (zie ook Fatahillah blok).

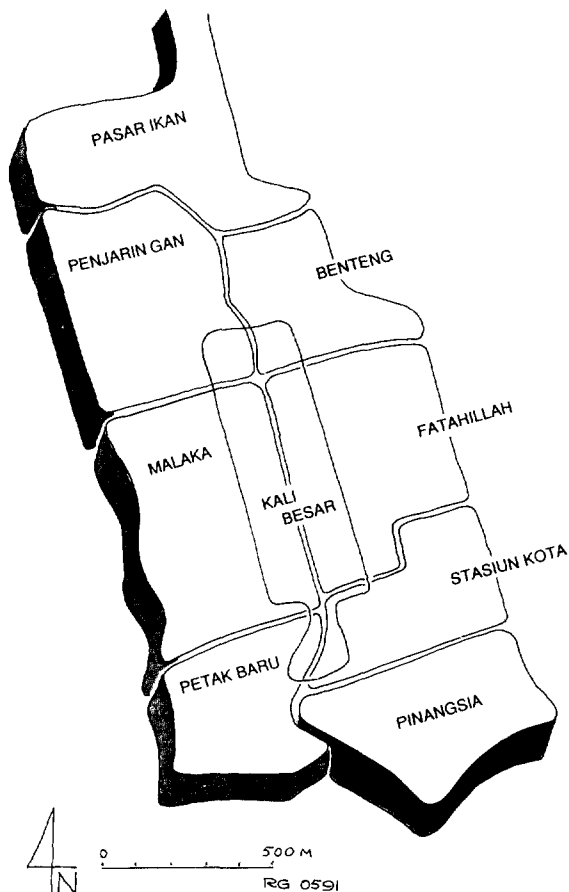
Dispens en oostzijdse pakhuisen ter weers-

zijden van de historische as kunnen zowel ruimtelijk als functioneel een structuurondersteunende functie krijgen met een maximale open ruimte daartussen. In een ruimtelijk hersteld Benteng blok krijgt hergebruik van de oostzijdse pakhuisen zin en wordt aantrekkelijk. De walgang waarmee de oostzijdse pakhuisen zijn uitgerust is uniek en geeft het complex een grote zeldzaamheidswaarde.

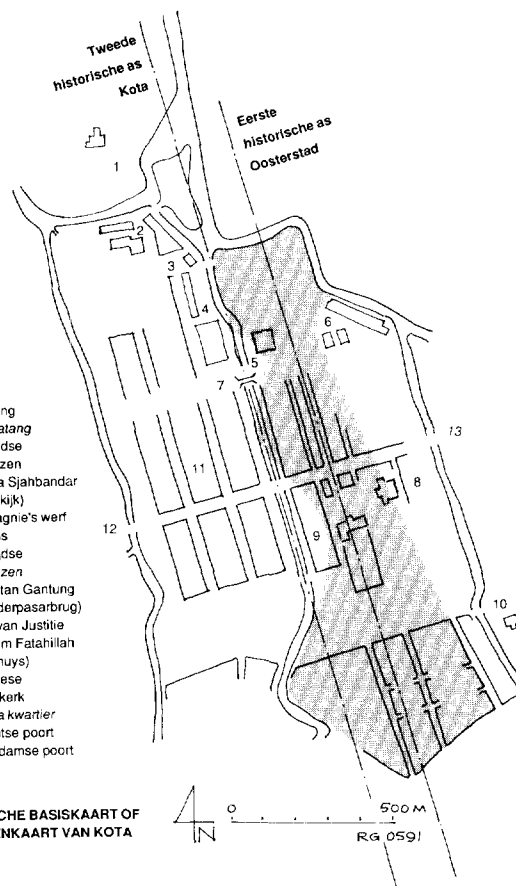
FATAHILLAH Historische schets

In het regelmatige blokkenpatroon van de oosterstad valt in het oudste stadsdeel van Kota een verdergaande (langs)deling van straatblokken op door de Prinsenstraat (Jalan Cengkeh) die als stadsas Kasteel en Stadhuis met elkaar verbond. Het rechte tracé liep over het Kasteelsbuitenplein, daar waar Jalan Tongkol begint, de Amsterdamse poort en het Stadhuisplein, nu Taman Fatahillah. Dat er van bewuste stedenbouwkundige vormgeving sprake was, blijkt uit de asymmetrische langsdorsnijing van de blokken, een consequentie van de asymmetrische plaatsing van de stadhuisportico in het stadhuisblok.

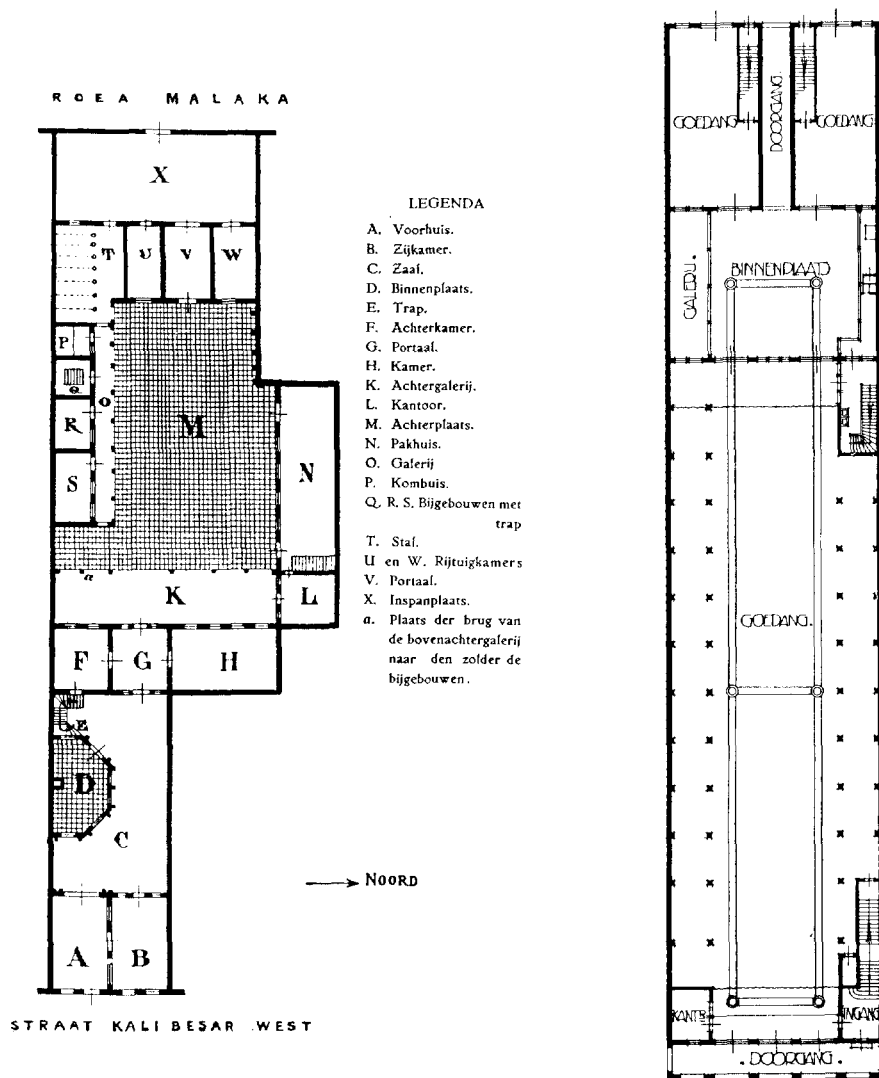
Tot aan 1632 lag deze historische as



Afb. 2. Stadsbinnenwijken en stadsbuitenwijken. Kali Besar krijgt als overlappend blok apart aandacht.



Afb. 3. De uit een historische structuuranalyse verkregen historische basiskaart of geheugenkaart van Kota levert aanknopingspunten op voor het programma voor een geactualiseerd stadsontwerp van Kota (bron: R. Gill).



Afb. 4. Van gracht tot gracht uitgelegde kavels met een dubbele toegang. Links: Een voorbeeld van een achttiende eeuws woonhuis tussen Kali Besar West en Roa Malaka met heren ingang via het voorhuis- en dienstingang met stal, rijtuigkamers en inspanplaats. Rechts: Begane grond van het twintigste eeuws handelskantoor Much tussen Kali Besar Oost en Jalan Pintu Besar (bron: De Haan 'Oud Batavia', dl.2. en Het Ned. Ind. Huis Oud en Nieuw, 1915).

bovendien symmetrisch in het stadslichaam van het oudste stadsgedeelte. Door uitbreiding in oostelijke richting is een asymmetrische asligging in de voltooide oosterstad ontstaan. In de Nederlandse stedenbouw is een zo uitgesproken aswerking als in Kota ongebruikelijk.

Het feit dat Kota, verwijzend naar de geometrie van Stevin's grondplan voor de ideaalstad, een gestichte en ontworpen stad is die bovendien nog in een zeer korte periode werd voltooid, lijkt dit mogelijk te hebben gemaakt.

De Leeuwinnegracht (Jalan Kunir / Pasar Pisang) die aansloot op de Rotterdamse poort vormde de oostelijke ontsluitingsweg van de stad. De Tijgersgracht (Jalan Pos Kota / Jalan Lada) had met haar ruim profiel, bomenbeplanting en een lengte van

maar liefst 750 meter de allure van een voorname allée. Ze stond als woonlocatie in het oude Batavia het hoogst in aanzien en vormde de Europese wijk bij uitstek. Vanaf de voorzijde aan de Tijgersgracht liepen de kavels van de Europese woonhuizen over een blokdiepte van circa honderd meter door naar de achterliggende Kaaimansgracht, Jalan Kemukus, waaraan de dienstingangen lagen.

Het huidige Stadhuis, nu Musium DKI Jakarta, is het derde Stadhuis op dezelfde plaats gebouwd. Begonnen in 1707 werd het gebouw in 1712 voltooid. Het Stadhuis is van een sobere monumentaliteit. Het is opgebouwd uit twee verdiepingen met een middenpartij met aan weerszijden vleugels waarin westelijk de Stadsboeien en oostelijk de Compagnieboeien waren onderge-

bracht. Op het voorliggende Stadhuisplein werden doodvonnissen aan burgers voltrokken. In het oudste stadsgedeelte zijn behalve het Stadhuis later ook twee kerken gebouwd. Aan de westzijde van Taman Fatahillah stond de Hollandse kerk met een kruisvorm als grondplan.²

Ofschoon in 1632 met de bouw was begonnen, werd de kerk pas in 1645 voltooid. Het lichaam van Batavia's stichter, Jan Pieterszoon Coen, werd hier in 1634 bijgezet. Gebouwd op een gedempte bocht van Kali Besar had men last van een verzakkende fundering en bouwvalligheid. Nog geen eeuw later in 1732 werd de kerk vervangen. De Nieuwe kerk had een achthoekig grondplan door een koepel bekroond. Toen opnieuw gebreken werden geconstateerd werd later ook deze kerk, door Daendels, afgebroken. De vermeende resten van Coen werden op dezelfde plaats in een speciaal opgericht Stedelijk Museum ondergebracht.³

Voor de bouw van de Lutherse kerk op de hoek van nu Jalan Kali Besar Timur / Pasar Pisang werd de Groene gracht gedempt. De kerk werd in 1749 ingewijd en was omringd door rijen winkeltjes en kroegen wiens huurobrengst ten goede kwamen aan de kerkkas.

Aan de oostzijde van Taman Fatahillah werd in 1870 het gebouw van de Raad van Justitie in gebruik genomen, nu het Musium Seni Rupa. Het symmetrisch front van het in neo-grec stijl opgetrokken complex heeft een sterke aswerking op Taman Fatahillah. De meeste grachten in het Fatahillah blok werden tegen het einde van de achttiende eeuw gedempt. De Leeuwinnegracht in 1790, een deel van de Amsterdamse gracht (Jalan Kemukus) volgde in 1795, de Tijgersgracht (Jalan Lada / Jalan Pos Kota) werd nog in 1822 doorgegraven naar de Kasteelgracht en eerst later gedempt. In 1883 werd de eerste stoomtram Amsterdamse Poort-Harmonie in de bovenstad Weltevreden ingesteld. Het traject liep door de historische stadsas schuin over Taman Fatahillah en door Jalan Pintu Besar (Binnen Nieuwpoortstraat) naar Jalan Gajah Mada (Molenvliet). Zuidelijk van de Amsterdamse poort werd een vulstation ingericht voor het vullen van de 'vuurloze locomotieven'¹⁴ met stoom onder hoge druk. Eerst in 1933 werd op dit traject de stoomtram vervangen door de elektrische tram.

Architect H.P. Berlage maakte in 1925 een ontwikkelingsplan voor het huidige Fatahillah gebied als onderdeel van het Nieuwe Stadsplan voor Batavia.¹⁵

Huidige situatie en karakteristiek

Musium Fatahillah, Musium Seni Rupa, een blokje Hollandse huizen op de hoek van Jalan Teh (Heerenstraat) en Pasar Pisang en enkele achttiende en negentiende eeuws panden in Jalan Pintu Besar zijn de enige nog resterende historische gebouwen



Afb. 5. Een luchtfoto uit 1928 van het Fatahillah, Stasiun Kota en Kali Besar blok. Op de voorgrond het Fatahillahplein met het stoomtrammetje dat op het punt staat de Prinsenstraat in te rijden. De historische as van de oosterstad is goed zichtbaar. Achter het nog lege bouwterrein voor Stasiun Kota staan de kleinschalige Hollandse en Chinese huizen van het Pinangsiablok in scherp contrast met de massieve kantoorbebouwing van Kota (bron: 'The importance of Java seen from the air', 1928).

van voor de eeuwwisseling. Veel is in de eerste helft van deze eeuw afgebroken om plaats te maken voor commerciële bebouwing en openbare gebouwen. Zo werd een karakteristiek blokje huizen in Hollands-Chinese stijl noordoostelijk van Taman Fatahillah omstreeks 1930 afgebroken voor de bouw van het nieuwe postkantoor van Kota. Vooral het binnengebied oostelijk van Jalan Cengkeh, tussen Jalan Kunir en het spoorwegviaduct heeft sinds de eeuwwisseling een vrijwel volledige kaalslag ondergaan. Dit binnengebied is sindsdien als kamping in een open bebouwing gebruikt en is na de oorlog dicht bebouwd met pakhuizen. De door zwaar vrachtverkeer gebruikte binnenstraten zijn niet verhard en een goede afwatering ontbreekt. Langs het spoorwegviaduct en Kali Ciliwung zijn reeksen krotwoningen ontstaan.

Westelijk van Jalan Cengkeh, de historische stadsas, heeft het gebied een vrijwel identiek grondgebruik, echter met bebouwing en een infrastructuur van betere kwaliteit.

Zuidelijk van deze blokken in Pasar Pisang / Jalan Kunir heeft de voormalige Leeuwinegracht na demping haar oorspronkelijk ruimteprofiel behouden. Karakteristiek is de aanwezigheid van bebouwing uit uiteenlopende bouwperiodes. Van het Nieuwe Bouwen en de vroeg twintigste eeuwse gewoonte om in de Oud-Hollandse bouwstijl te bouwen tot aan fragmenten van achttiende eeuwse Chinees-Hollandse woonhuizen toe. Samen met Jalan Kopi die nu een ingrijpende beeldtransformatie ondergaat (zie Malaka blok) vormt Pasar Pisang / Jalan Kunir de enige doorgaande dwarsverbinding door de oude ooster- en westersstad.

Programma voor stadsontwerp

In het plan dat Berlage in 1925 maakte voor Taman Fatahillah, creëerde hij een Stadhuisplein als 'civic forum' voor Batavia.

Het Stadhuis en het Justitiegebouw schaarde hij rondom een langgerekte open ruimte. Ter weerszijden van het Justitiegebouw projecteerde Berlage gebouwen die als doorlopende noord- en zuidpleinwanden op de bebouwing van het Stadhuisplein aansloten. Op de vier hoeken van het Stadhuisplein plaatste hij waringins als karakteristiek voor Indische pleinbeplanting.

Deze aandacht voor een herinrichting van het plein als onderdeel van een Nieuw Stadsplan voor Groot Batavia gaf reeds toen de waarde van Taman Fatahillah aan voor het geheel van de zich ontwikkelende metropool.

Het historisch stadsbeeld van Taman Fatahillah wordt het best herkend in de omringende bebouwing. Het beeld van de herkenning vraagt echter om ondersteuning en versterking door een ruimtelijke restauratie van het plein. Door de koppeling aan de historische stadsas van de oudste oosterstad wordt haar betekenis boven die van louter pleinruimte uitgetild. Bij de bespreking van het Bentengblok is reconstructie van de historische stadsas middels verbinding met het Bentengterrein, het voormalige Kasteel-eiland reeds genoemd als voorwaarde voor herstel van het stadsgeheugen van Kota als geheel. Een ruimtelijk restauratieplan voor Taman Fatahillah kan gebruik maken van invulbebouwing noordelijk en zuidelijk van het negentiende eeuwse Musium Seni Rupa. De terugligging van het museumge-

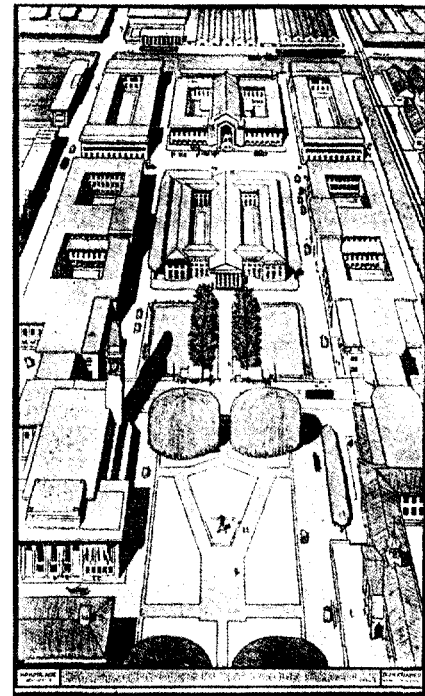
bouw kan hiermee tastbaarder worden gemaakt en haar aswerking op Taman Fatahillah versterkt.

Met het herstel van de historische as wordt bovendien een uniek fenomeen in de geschiedenis van de Nederlandse stedenbouw weer zichtbaar gemaakt.

STASIUN KOTA Historische schets

Tot omstreeks 1630 vormde het Stasiun Kota blok een geheel met het zuidelijker gelegen huidige Pinangsia blok. Gouverneur generaal Specx maakte een eind aan de langgerekte moeilijk verdedigbare vorm van de oudste oosterstad. Bij de planvorming van de westerstad aansluitend aan de oosterstad werd een compacte overzichtelijke stadsvorm nagestreefd en het zuidelijke stadsaansluiting tot buitengebied verklaard. In de zo ontstane Zuider-voorstad is deze vroegere verbinding met Batavia binnen de stadsomgeving nog duidelijk in het wegenpatroon terug te vinden, o.a. in Jalan Pinangsia Timur, de voormalige Buiten Tijgersgracht.

De Nieuwpoort (Pintu Besar) vormde de zuidelijke toegang vanuit de Zuider-voorstad tot de binnenstad. Naast woonblokken langs de deftige Tijgersgracht bevatte het blok ook noodzakelijke niet representatieve voorzieningen zoals het Binnen Hospitaal



Afb. 6. Bebouwingsvoorstel voormalig Stadhuisplein van Dr. H.P. Berlage uit 1925 omvatte het oprichten van pleinwanden voor versterking van de pleinruimte. Toepassing van waringins als karakteristiek voor een Indische pleinbeplanting (bron: IBT, 1925).

en het Ambachtswartier die een passende situering aan de stadsrand kregen toegevoegd. Het Binnen Hospitaal, ook wel de 'moordkuijl' genoemd vanwege de angst dat men het hospitaal niet levend zou verlaten, werd in 1642 voltooid. Het herbergde later ook de Maleise kerk. In 1798 werd het hospitaal opgeheven en in 1909 verrees op deze plek de Javasche Bank in, zoals Berlage aantekende 'een gemoderniseerde en daardoor slappe Renaissance' stijl.¹⁶ Aan de oostelijke stadsrand bevond zich het Ambachtswartier met slavenverblijven. Hier vond men de meest uiteenlopende ambachten, van timmerlieden tot spiegelmakers toe. Het slavenkwartier herbergde de arbeidsslaven en ambachtsslaven bestaande uit koelies en handwerkslieden. Het Ambachtswartier besloeg een terrein van meer dan twee hectare. Daendels hief het kwartier in 1808 op. Met de komst van de spoorwegen in het laatste kwart van de negentiende eeuw verrees in het Stasiun Kota blok de kopstations Batavia Noord en Batavia Zuid. Het stationsgebouw van Station Noord bevond zich naast het Stadhuis, het Station Zuid zuidelijker binnen de belijning van de stadsomringing. De Zuidervoort, de brede open strook buiten de stadswal die als schootveld voor de stadswal fungeerde, werd na de eeuwwisseling gebruikt als traject voor de elektrische tram. Het vrijkomende terrein van zuidelijke stadswal met Stadsbinnen- en Stadsbuiten-gracht werd in 1929 bebouwd met het nieuwe Station Kota en de 'Factory', het gebouw van de Nederlandse Handel Maatschappij gescheiden door een ruim Stationsplein oostelijk van Jalan Pintu Besar Utara, eertijds de Binnen Nieuwpoortstraat. De zuidelijke pleinwand werd gevormd door de op smalle kavels gesitueerde oude bebouwing van Chinese huizen en handelskantoren van het Pinangia blok.

Huidige situatie en karakteristiek

Niet alleen de blokken- en grachtenstructuur van de deftige Europese wijk van weleer is in dit blok volkomen verloren gegaan, ook van de bebouwing is weinig over. Dit gebied wordt nu volkomen beheerst door twintigste eeuwse bebouwing met een eigen verkaveling- en bouwschema. Architect Silaban bouwde in de jaren zestig midden in het blok het kantoor van Bank Negara Indonesia. Een bankgebouw met vijf verdiepingen en een L-vormige plattegrond met vleugels van 110 en 145 meter lengte. Stasiun Kota (1929), Bank Ekspor Impor (de 'Factory', 1929) en Bank Indonesia (Javasche Bank, 1909) werden eerder in grote blokken, elk met een frontbreedte van tussen de 100 en 110 meter gerealiseerd. De maat en schaal van deze gebouwen staan in sterk contrast met de kleinschaligheid van de noordrand van Pinangia waarmee één stedenbouwkundige ruimte wordt gevormd.

De oostelijke rand langs Kali Ciliwung, de locatie van het voormalige Ambachtswartier, heeft zijn 'back-yard image' niet verloren. Naast rommelige losse bebouwing, waaronder nieuwbouw, is in deze randstrook ook een bijna twee hectare groot gebied met volwassen bomen van de grootste orde aanwezig en in gebruik als houtopslagplaats. Het percentage pakhuizen is in dit blok laag. Jalan Asemka, de voormalige brede open Zuidervoort die de overgang vormt naar Pinangia, de oude Zuidervoortstad, wordt nu benut voor de aanleg van een meerstrokenviadukt, dat naast Bank Exim begint en via Petak Baru zal aansluiten op de westelijke tolweg van Jakarta. Er zijn plannen om Stasiun Kota te verplaatsen naar een terrein oostelijk van het Bentengblok. Het gigantische spoorwegemplacement achter het kopstation komt dan vrij voor nieuwbouw. Of het sterk beeldbepalende stationsgebouw met een nieuwe bestemming behouden blijft is nog niet zeker.

Programma voor stadsontwerp

Terwijl Taman Fatahillah als pleinruimte door bebouwing, stedenbouwkundige structuur en stadsgeschiedenis zich manifesteert als historisch middelpunt bij uitstek van Kota, etaleert Taman Stasiun Kota, het Stationsplein, omringd door jonge monumenten met een hoge beeldwaarde stedelijke dynamiek en ruimtelijke samenhang. Een ruimtelijke restauratie, mede gezien de bestaande functies, als zakencentrum van Kota, ligt voor de hand. Nu reeds beschikt het over een centrale ligging tussen typisch commerciële wijken zoals Glodok, Pinangia en Kali Besar. Een verbeterde bereikbaarheid via het viadukt in aanleg zal de reikwijdte van dit centrum vergroten tot de Noord-Jakarta regio.

Bij verplaatsing van Stasiun Kota kan een herbestemming van het in markant 'tropical art-deco' opgetrokken stationsgebouw met haar ruime stationshallen tot expositie- en handelscentrum van het toekomstige business centre plaatsvinden.

KALI BESAR Historische schets

Bij het plan voor de inrichting van de westerstad op haar linkeroever werd Kali Besar in 1631 rechtgetrokken. Van alle grachten heeft Kali Besar de grootste breedte, zo'n 85 meter tussen de overstaande gevelwanden. Deze heeft bovendien als enige een asymmetrisch ruimteprofiel dat zijn oorzaak vindt in het feit dat de westzijde jonger is dan de oostzijde. Kali Besar West werd met haar 32 meter bijna dubbel zo breed aangelegd als Kali Besar Oost. Over de hele lengte van de kali werd de kadestrook gebruikt voor het laden en lossen van prauwen en schuiten en later voor de aanleg van reek-

sen overdekte en open laadloodsen langs de waterkant. Tot aan 1750 moeten de oevers van Kali Besar overigens onbeschoeid zijn geweest.

De gracht had geen uitgesproken woonbestemming zoals de Tijgersgracht in de oosterstad. Landinwaarts vormde ze het verlengstuk van het havenkanaal en werd hiermee een centrum van bedrijvigheid voor scheepvaart en handel. De noordelijkste sectie van Kali Besar bevatte dan ook scheepstimmerwerven (Compagnies- en Chinese timmerwerf) en pasars (Groentenrijstmarkt en Hoenderpasar). Behalve het zuidelijke blok van Kali Besar West waar omstreeks 1700 enige rijen Hollandse huizen stonden werd de oost en westzijde tussen de Hospitaalbrug en de Hoenderpasarbrug bijna geheel door Chinezen bewoond die er ook vanuit de woningen en op straat hun nering deden.

Bij het Chinezenoproer van 1740 zijn talloze huizen van Chinezen in vlammen opgegaan. Pas tegen het einde van de achttiende eeuw en later, is na de sloop van de Portugese Binnenkerk, de Hollandse Nieuwe Kerk en de Lutherse Kerk (zie ook Malaka- en Fatahillah blok) de karakteristieke aaneengesloten bebouwing ontstaan. Verstopping van de grachten door vast vuil veroorzaakte toen reeds groot ongerief van banjirs en stank.¹⁷

Aanleg van sluisen moesten zorgen voor spoeling van de grachten en de doorstroming en vuilafvoer verbeteren. In het water van Kali Besar werden in 1745 sluisen aangelegd noordelijk van de Hoenderpasarbrug en bij de Hospitaalbrug. De sluisen openen bij vloed, sloten bij het vallen van het water en werden opnieuw geopend op het laagste waterpeil van de Kali. Nog geen halve eeuw later echter werden de sluisen opgeruimd. Ze vormden een te grote belemmering voor de scheepvaart; sluisdeuren bleven door modderaanslag vastzitten.

Met de openstelling na 1870 van Nederlands-Indië voor particuliere ondernemingen heeft de bebouwing van Kali Besar definitief haar woonfunctie verloren. Deze maakte plaats voor huisvesting van uiteenlopende handelskantoren. Vanaf 1910 werd verandering van bestemming waarbij interieurs volledig werden weggebroken opgevolgd door vervanging. Woonhuizen maakten plaats voor nieuwe bebouwing in Oud-Hollandse stijl en later in de stijl van het Nieuwe Bouwen, zoals het gebouw voor de Courant Nieuws van de Dag.

In 1907 werd de elektrische tramlijn van Voorrij-zuid over Kali Besar Oost naar eindpunt Amsterdamse poort doorgetrokken.

De elektrische tram over Kali Besar, geëxploiteerd door de Bataviasche Electriche Tram Maatschappij (BETM), werd in 1934 opgeheven in verband met de electricatie van het stoomlijntje door de parallel lopende Binnen Nieuwpoortstraat een jaar eerder.

Ook voor Kali Besar maakte architect H.P. Berlage in 1925 een voorstel voor

rehabilitatie. Dit omvatte in hoofdzaak een verbreding van het water achter Bank Indonesia en Bank Exim en vervanging van de open overlaadloodsen langs de kade door aneengesloten overdekte galerijen waar ook auto's konden parkeren.¹⁸

Aan afbraak van historische gebouwen werkte ook de overheid mee. Breuning meldde in 1937 dat de enige Oud-Hollandse dubbele houten ophaalbrug (Hoenderpasarbrug) bij besluit van het Gemeentebestuur zou worden afgebroken.¹⁹ Dit is toen door de Stichting Oud-Batavia voorkomen. De brug werd gerestaureerd en het brugdek verhoogd waardoor prauwen weer een ongehinderde doorvaart hadden.

Huidige situatie en karakteristiek

De gemengde woon- en commerciële bestemming van Kali Besar daterend uit de achttiende eeuw is nu vrijwel volledig doorgeslagen naar louter commercieel gebruik. De in het tweede decennium van deze eeuw ingezette vervanging door bank-, assurantie- en handelskantoren heeft zich in de huidige Kali Besar bebouwing tot voor kort bestendigd. Van de achttiende eeuwse huizen aan Kali Besar West zijn slechts enkele bewaard gebleven waaronder het dubbel woonhuis bekend als Toko Merah. Bij drie straatblokken van Kali Besar heeft de transformatie geleid tot een ander gezicht met een duidelijke samenhang in schaal, en deels, architectuur. Het noord-oostelijk blok echter is een rommelige verzameling van kantoor- en pakhuisbebouwing met een verschillende hoogte, pandbreedte, dakvorm en architectuur. Van geheel Kali Besar is dit het blok met de laagste beeldwaarde en komt in aanmerking voor restauratie van het stadsbeeld. In Kali Besar West werd de galerijbouw die de gemeente voor de nieuwe bebouwing voorschreef gehekelde omdat de oude huizen met hun vlakke achttiende eeuwse gevels door de vooruitspringende galerijen in de verdrukking kwamen te staan.²⁰ Het resultaat is nog goed te zien in het Toko Merah straatblok.

Een historisch niet helemaal vreemde functie aan Kali Besar –in Toko Merah was vanaf 1786 het Heerenlogement gehuisvest komt weer terug. In het noordelijk bouwblok van Kali BesarWest wordt in de aaneengesloten rij kantoorbebouwing het Batavia Hotel gebouwd.

Voor de plaats van het nieuwe hotel is gekozen voor de vervanging van een pand op een steenworp afstand van de historische Jembatan Gantung, de Hoenderpasar brug. Het hoofdblok is achthoekig. Uitgerust met zes verdiepingen en een verdiepinghoge kroonlijst steekt het massief boven de bestaande Kali Besar bebouwing uit. De achthoek ligt terug t.o.v. de rooilijn. Een bouwstrook van twee verdiepingen vult hiervoor het gat op tussen de bestaande bebouwing. De verwachting is dat het Bata-



Afb. 7. Gezicht op Kali Besar Barat (foto: R. Gill).

via Hotel een sterk beeldverstorende werking zal hebben op het ruimtebeeld van Kali Besar. Gelet op naam en gekozen locatie, onbedoeld.

Bij vervangende nieuwbouw in het Kali Besar blok moet aandacht worden geschonken aan onderzoek en ontsluiting van het bodemarchief onder de actuele stad. Kota staat hier op de stadsrestanten van het pre-koloniale Jayakarta, daarvoor de havenstad Sunda Kelapa van het Hindo-Javaanse rijk van Pajajaran. Bij de aanleg van de bouwput van het Batavia Hotel is deze kans onbenut voorbijgegaan.

Programma voor stadsontwerp

In Kota is Kali Besar een gebied dat een unieke historische structuur bezit met een hoge herkenbaarheidswaarde. Stedebouwkundig wordt haar betekenis nog vergroot door haar as-ligging midden in de historische stad en de verbinding van deze as met het havenkanaal en de Java Zee. In het stadsontwerp van Kota moet deze as door haar betekenis als (tweede) historische as worden erkend en door middel van een gerichte ruimtelijke restauratie worden hersteld. Langs de as ligt historische bebouwing van een grote diversiteit die zich uitstekend leent voor onderbrenging van huidige en nieuwe Kota functies en voor hergebruik. Het traject vóór Jembatan Gantung voor commerciële kantoorbebouwing en kleinschalige hotel- en winkelbebouwing ten behoeve van het toerisme. Het traject voorbij Jembatan Gantung tot aan Menara Syahbandar, de Uitkijk, voor hergebruik van de zeventiende en negentiende eeuwse pakhuisbebouwing en de achttiende eeuwse dispens. Vooral dit traject dat nu een barrière vormt tussen Kali Besar en Pasar

Ikan moet worden opengeknippt. Het historische stadsgezicht vanaf de Grote Boom naar de Uitkijk toe, nu dichtgeslibt, moet worden ontsloten.

Heringericht met horeca functies en een toeristische pasar en antiekmarkt volgens het Jalan Surabaya model in Menteng²¹, vormt dit noordelijke Kali Besar traject een passende inleiding voor het Pasar Ikan gebied.

MALAKA Historische schets

Het Malaka blok wordt omsloten door Jalan Nelayan (de voormalige Maleise gracht), Kali Besar, en aan west- en zuidzijde door de stadswallen met de stadsbinnen- en stadsbuitengracht.

Het herbergde een zestal straatblokken met een grootte variërend tussen de 2,3 en 3,2 ha die door de Utrechtsestraat (Jalan Kopi) werden gescheiden in een noordelijke en zuidelijke wijk. Vanuit de Utrechtse poort in de westelijke stadswal vormde de Utrechtsestraat de belangrijkste toegang tot de weststad.

Bij de eerste aanleg hadden vijf blokken een woonbestemming. Deze werden bewoond door Chinezen, Portugezen en Hollanders. De zuidelijk gelegen blokken van Kali Besar en Roa Malaka beschikten over woonkavels met een diepte gelijk aan de breedte van het straatblok, circa honderd meter. Na de Tijgersgracht (nu Jalan Pos Kota/Jalan Lada in het Fatahillah/Stasiun Kota blok) de Europese rijkeluisgracht bij uitstek van Oud Batavia, volgde Roa Malaka -zuid als gegoede Europese woonbuurt. Het zuidelijk straatblok van Kali Besar werd eerst later bebouwd met woningen waarin zich rijke Europeanen vestigden. Valentijn meldt dat aan Kali Besar



Afb. 8. Oud-Hollandse huizen aan Jalan Kali Besar Timur 3. Kenmerkend is de plaatsing van de kap, waardoor bescherming tegen zon en regen wordt bereikt (foto: R. Gill).

noordelijk van de Utrechtsestraat, nu Jalan Kopi, overwegend Chinezen woonden. Het Kali Besar straatblok noordelijk van de in het hart van Kota gelegen fortje Middel-punt werd ingenomen door de Portugese Binnenkerk en de groente- en hoenderpar- sof kippenmarkt. Tijdens het Chinese oproer van 1740 werd het door brand verwoest, later herbouwd. De pasar werd in 1690 aangelegd, in 1775 was het gebied nog als pasar bekend. De karakteristieke Kali Besar bebouwing is eerst daarna ontstaan, de vroegste bebouwing is laat achttiende eeuws.

In de straatblokken tegen de westelijke stadsmuur waren voorzieningen met een, naar de opvattingen van de Compagnie, typische randfunctie ondergebracht zoals het Spinhuis, gebouwd in 1651 en in 1715 door nieuwbouw vervangen, en het Chinese hospitaal, na 1740 niet meer in gebruik en in 1820 gesloopt.

Het Spinhuis was als gevang voor ontuchtige vrouwen een voorziening waaraan blijkbaar reeds vroeg in het stadsbestaan van Batavia een grote behoefte was. Weliswaar in een uithoek van de oude stad maar nog juist binnen de stadsmuren bevond zich het weeshuis in de achttiende eeuw gekombineerd met het 'Armhuis' wat de buurt achter de voormalige Spinhuisgracht, nu Jalan Tiang Bendera, de naam 'Kampung Miskin' (armenbuurt) op leverde. Dit gedeelte dat nu Jalan Orpa heet, verwijst naar de eer tijds in het Portugees aangeduide 'Rua Orpa' (Weesmeisjesstraat). Jalan Roa Malaka kreeg haar naam (voorheen Jonkersgracht) doordat uit Malaka uitgewezen Portugezen zich hier vestigden na de verovering van Malaka in 1641 door de Hollanders.

Demping van de grachten vond omstreeks

de overgang van de achttiende naar de negentiende eeuw plaats en kort daarna. Een gedeelte van de Maleise gracht (Jalan Nelayan) werd in 1790 gedempt, de gracht in het hart van Roa Malaka volgde omstreeks 1825.

De Spinhuisgracht behoort tot de grachten die het bestaan als gracht het langst heeft volgehouden, ze is als een van de laatste grachten gedempt. Het is overigens merkwaardig dat de Utrechtsestraat de enige dwarsverbinding is die niet met een gracht was uitgerust. Zowel de kaart van Clemend (1770) tonen een straat zonder midden-gracht.



Afb. 9. Jalan Orpa, vroeger Weesmeisjesstraat, aan de rand van het Malaka-kwartier in de vroegere armenbuurt (foto: R. Gill).

Huidige situatie en karakteristiek

Met uitzondering van het straatfront aan Kali Besar (zie Kali Besar blok) is historische bebouwing van vóór de negentiende eeuw in het Malaka blok nauwelijks meer aanwezig. In Jalan Orpa zijn nog een aantal verdiepinghuizen aan vervanging ontsnapt. Vermoedelijk houdt dit verband met de ligging aan de stadsrand resulterend in een geringe interesse en aanzien. In Jalan Malaka staat nog een vroeg negentiende eeuws pand met een breed front tussen fraaie exponenten van het Nieuwe Bouwen. De gemiddelde bouwhoogte binnen het Malaka blok omvat drie lagen, het uiterlijk van de panden wijst op een bouwgeboorte tussen 1910 en 1990. De bebouwing herbergt overwegend kleine en middelgrote handelskantoren. Daar waar er van een woonfunctie sprake is, is dit vrijwel steeds gekoppeld aan het bestaan van de kantoorfunctie. Deze symbiose relatie geldt eveneens voor de kleine (reparatie) werkplaatsen in het gebied.

Een uitzondering op het hiervoor genoemde vormt Jalan Kopi, de voormalige Utrechtsestraat. Hier loopt de bouwhoogte op tot vijf lagen en valt de aaneenschakeling van recent gebouwde bankgebouwen op (tussen Jalan Roa Malaka Utara en Jalan Tiang Bendera Utara blok vullend alleen al vijf stuks op rij, te weten: Bank Arta Pusaka, Bank Surya, Bank Metro, Bank Dagang Negara Indonesia en Lippobank). Ze zijn opgetrokken in een voor het Indonesie van vandaag kenmerkende en situatievreemde bankarchitectuur.

Gelijk het Penjarangan blok dat aan de noordzijde op het Malaka blok aansluit, is de westrand langs Kali Angke/Kali Gedong Panjang, op het terrein van de begin

negentiende eeuw gesloopte stadswal bezet door een compacte pakhuisbebouwing met een rafelige rooilijn aan Jalan Penjarangan/Jalan Orpa. De stadswal vervangende bebouwing aan de zuidrand bestaat overwegend uit een bebouwing van grote negentiende en twintigste eeuwse kantoorblokken. Door de overgang naar de smalle kavels en de kleinere schaal in het zuidelijke aansluitende Petak Baru blok krijgt de stadsrand hier een duidelijke markering in de bebouwing. Elders, behalve bij Pinangasia, wordt de stadsrand door scheidend water gemarkeerd.

Grote transformaties hebben de ruimteprofielen van Jalan Roa Malaka en Jalan Tiang Bendera (Spinhuisgracht) ondergaan. Van beide straten zijn de grachten in het begin van de vorige eeuw gedempt.²²

Verskil in profielbreedte (25, resp. 35 meter) heeft geleid tot een andere inrichting en gebruik van de ruimte. In Jalan Roa Malaka is de oostelijke rijweg als zodanig gehandhaafd; de door demping en opheffing van de westelijke rijweg vrijgekomen ruimte, is als prive ruimte –hier en daar semi-openbaar– bij de bebouwing aan de westzijde getrokken. Hierdoor is een asymmetrisch ruimteprofiel ontstaan. Jalan Tiang Bendera heeft het symmetrisch ruimte profiel van de Spinhuisgracht behouden. Hier heeft verdichting plaatsgevonden door bebouwing van de gedempte middenstrook tot aan de rand van de naastliggende rijwegen. De bebouwing omvat een mengeling van semi-permanente en permanente bebouwing in een à twee bouwlagen. Functies lopen uiteen; werkplaatsen en kantoorgebouwtjes komen wisselend voor. Op de kop onder Jalan Nelayan is zelfs een moskee verrezen. Oud-Batavia bezat vanouds kerken (Hollandse, Lutherse, Portugese). Samenvattend kan worden opgemerkt dat ondanks een ingrijpende vervanging van gebouwen de stedenbouwkundige structuur van dit blok naar structuur en schaal in aanleg behouden is gebleven.

Programma voor stadsontwerp

Jalan Kopi die het Malaka blok in een noordelijke en zuidelijke wijk verdeelt, heeft zich tot een commerciële strip ontwikkeld westelijk van Kali Besar. Oostelijk van Kali Besar gaat Jalan Kopi over in Jalan Kunir die het Fatahillah blok op dezelfde wijze in tweeën deelt. Samen vormen ze de dwarsas van Kota. Evenals de historische dwarsverbinding met de Utrechtse poort in de westelijke stadsmuur en de Rotterdamse poort in de oostelijke, vormen Jalan Kopi en Jalan Kunir ook nu de enige doorgaande dwarsverbinding voor het in- en uitgaande verkeer in Kota met een poortfunctie aan de as-einden.

Jalan Kopi ondergaat op dit moment een proces van een voortgaande versterking van haar commerciële functie resulterend in een hogere stripbebouwing dan de langs-

gevels van de bouwblokken en vervanging van de karakteristieke smalle parcellering van de voormalige Chinese toko's door brede blokken van samengevoegde kavels. Voor het stadsontwerp van Kota is het van belang dat deze commerciële stripontwikkeling zich niet doorzet in de langstraten van de bouwblokken maar beperkt blijft tot de kopstraten. De langstraten Jalan Tiang Bendera en Jalan Roa Malaka moeten commerciële luwtezones blijven. Beide gedempte grachten die intussen een sterke transformatie van ruimteprofiel en bebouwing hebben ondergaan, kunnen hun verwijzing naar hun historische vorm behouden. Dit kan gebeuren door de bebouwing op de bebouwde middenstrook van de gedempte Spinhuisgracht laag te houden waardoor de overstaande gevelwanden opnieuw de grachtbreedte kunnen markeren. Met een beplanting van bomen kan de nu asymmetrische doorsnede van Roa Malaka opnieuw het beeld van een lineaire ruimte oproepen. Het straatprofiel mag tussen de overstaande gevelwanden geen bebouwing bevatten.

Om zich als luwtezones te kunnen ontwikkelen mogen de langstraten van het Malakablok een woon-werkplaats-kantoorfunctie hebben van een nader te definiëren maximaal gewicht. Zware commerciële functies kunnen in de kopstraten worden ondergebracht en moeten hier worden geweerd.

PENJARINGAN Historische schets

Dit noordwestelijk blok van Kota vertoonde een gemengde bebouwing van woonblokken en werk- en opslagplaatsen van de Compagnie.

Achter de noordelijke stadswal tussen de bastions Groningen en Zeeburg bevond zich een bedrijvengebied met 'gedung pala', een pakhuis voor notemuskaat voltooid in 1652, en twee werkeilanden gescheiden door een kolk waar de Spinhuisgracht in uitmondde. Het westelijke eiland herbergde het kruitmagazijn –in 1818 afgebroken–, het oostelijke eiland het Javaanse kwartier. De kolk werd gebruikt voor de opslag van scheepsmasten (het 'mastenhol') en werd in 1790 gedempt.

Op de werkeilanden werden in de negentiende eeuw een achttal pakhuizen in vakwerkbouw op een hoog basement (banjirs!) gebouwd. Oostelijk van de werkeilanden bevond zich het douanekantoor of Pabejan (tolhuis) met de Boom waarachter schepen moesten wachten voor betaling van het tolgeld. De kamping direct noordelijk van de stadsbuitengracht in het vrije gebied ontleent hieraan haar naam Luar Batang (buiten de Boom). Later is de Pabejan tot een forte versterkt en kreeg het de naam Vierkant. Met de aanleg van de westzijdse pakhuizen tussen 1748 en 1759 werd het Vierkant ingesloten. De vlaggemast met mars voor melding van binnenkomende schepen werd in het tweede kwart van de negentiende eeuw (tussen 1826 en 1841) vervangen door de Uitkijk, nu Menara Sjahbandar.

Zuidelijk van de Uitkijk langs de westoever van Kali Besar bevond zich een strook met werven. Achtereenvolgens stonden daar de Compagnieswerf die de werkplaatsen en woonverblijven bevatte van de ambachtslieden van de Compagnie, en de Chinese timmerwerf de voormalige ankerwerf met aansluitend de vis- en rijstmarkt.

In 1846 werd de vismarkt verplaatst naar het huidige Pasar Ikan gebied buiten de stadswallen.

De op het terrein van de ankerwerf en de



Afb. 10. Jalan Tiang Bendera Timur, de oostelijke rijweg van de voormalige Spinhuisgracht. De gedempte gracht heeft in het stadsbeeld haar sporen nagelaten in een met groen en lage bebouwing bezette middenstrook (foto: R. Gill).

vismarkt nu nog aanwezige pakhuizen zijn vermoedelijk omstreeks 1850 gebouwd. In het noorden van het Penjaringan blok, het minst gezonde gebied van de stad, waren de niet-Europeanen gehuisvest, de Chinezen tot 1740. De namen van de grachten herinneren hier nog aan, zoals de Javaanse gracht het meest noordelijk bij het Javaanse kwartier, de Chinese gracht uitkomend op de Chinese timmerwerf, de Moorse gracht tussen Javaanse- en Chinese gracht en de Maleise gracht, de zuidelijkste gracht van het kwartier van de Vreemde Oosterlingen.

Bij de aanleg van het spoorwegviadukt werd de Maleise gracht (nu Jalan Nelayan) gedempt. Omstreeks diezelfde tijd (tussen 1904 en 1918) is vermoedelijk ook de Spinhuisgracht (Jalan Petak Asem, en Jalan Tiang Bendera) gedempt. De kaart van Batavia en Omstreken uit 1904 toont dat het straten- en grachtenpatroon van het binnengebied van het Penjaringanblok nog grotendeels intact was. De bouwblokken met woonhuizen echter waren reeds grotendeels verdwenen en vervangen door open kampungbebouwing.

Op de strook die na demping van de stadsbinnengracht en sloop van de stadswallen langs Kali Angke/Kali Gedong Panjang, de voormalige stadsbuitengracht, vrijkwam, is een aaneengesloten rand van pakhuizen ontstaan.

Huidige situatie en karakteristiek

Van de historische bebouwing is het achter het voormalige bastion Zeeburg –overigens omstreeks 1945 nog intact– gelegen pakhuizencomplex uit de zeventiende, achttiende en negentiende eeuw, nog in goede staat. De achttiende eeuwse westzijdse pakhuizen zijn nu in gebruik als Maritiem



Museum Bahari. Met de Uitkijk en het hier tegenover liggende pasar-eiland vormt dit het Pasar Ikan complex, sinds de jaren zeventig als toeristenbestemming bij uitstek en als beeldmerk van Oud Batavia in de markt gebracht.

De Compagnieswerf is nu in gebruik als opslagplaats voor olieproducten. Een deel van het pakhuis werd recentelijk nog door brand aangetast maar kon worden behouden. Van het negentiende eeuwse pakhuis tegenover de dispens werd het dak van het zuidelijk gedeelte volkomen door brand verwoest. Tussen de nog gave bouwmuren is de dakloze binnenruimte herverkaveld en ingevuld met een compacte kampungbebouwing gescheiden door smalle binnesteegjes. Tegen de pakhuisbebouwing aan is de westelijke oever van Kali Besar, evenals overigens haar oostelijke oever, bedrukt met een lint van krotwoningen die half boven de rivier zijn uitgebouwd.

Ongeveer op de plaats van de gedempte Javaanse gracht is nu een kanaal (Kali Penjaringan) gegraven dat Kali Besar met Kali Angke, de voormalige stadsbuitengracht verbindt.

De stedenbouwkundige structuur van het binnengebied van het Penjaringanblok is mede door de aanleg van het spoorwegviadukt ernstig verstoord. Slechts op een enkele plaatsen (Jalan Semut en Jalan Tongkol) werden strateinden uit de gescheiden stadsblokken via een viadukt onderdoorgang recht met elkaar verbonden. Voor zowel de gedempte Spinhuisgracht, (Jalan Tiang Bendera/Jalan Petak Asem) en Roema Malaka/Lepelaarstraat (Jalan Roa Malaka/Jalan Ekor Kuning) werd een rechtdoorgaande verbinding vanwege de kosten niet gerealiseerd. Na de viaduktaanleg is de oorspronkelijke structuur van het binnengebied door een ongecontroleerde bebouwing verder in verval geraakt.

Programma voor stadsontwerp

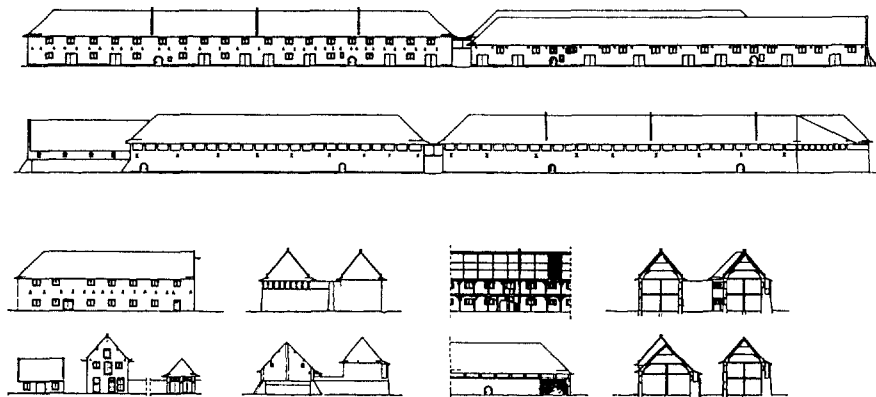
Restauratie van de stedenbouwkundige structuur tot aan Jalan Kambing is goed mogelijk. Het binnen gebied is nu voornamelijk gevuld met reeksen gudang (opslagloodsen) en ongecontroleerde kampung bebouwing van een matige kwaliteit. Langs het buitenstraatfront verbetert de kwaliteit aanmerkelijk en hebben de woningen een meer permanent karakter.

Het toeristische Pasar Ikan gebied kan in de richting van Kali Besar worden ontwikkeld. De oevers van Kali Besar met de strook historische pakhuizen aan de westzijde en het kasteleiland en de dispens aan de oostzijde heeft grote potenties en mogelijkheden om Pasar Ikan te verbinden met het brede Kali Besar profiel dat als unieke stedenbouwkundige ruimte met een gave bebouwing van hoge cultuurhistorische waarde, hoog scoort.

De statische gudang-functie van het Penjaringanblok komt in aanmerking voor vervanging door meer dynamische winstgevend bestemmingen. Gezien de nabijheid van het Pasar Ikan gebied als toeristische bestemming, is keuze voor een geïntegreerde hotel en faciliteitenvoorziening voor toerisme voor de hand liggend.

Kota als stadsontwerp

Doelen van het DKI beleid voor de revitalisatie van de oude stad zijn het behoud van Kota als herkenbare historische stad en tegelijkertijd herstructurering van Kota volgens een geactualiseerd stadsontwerp met een hoge toekomstwaarde. Voor Kota betekent dit het opvoeren van de gebruikswaarde van de oude stad. Nu nog gudang, dit is pakhuis van Jakarta, straks een bruisend



Afb. 11. Foto en opmetingstekening van de oostzijdse pakhuizen in het Benteng-gebied (foto: R. Gill; opmeting: S. van Seijen). In de pakhuismuur zijn nog fragmenten aanwezig van de eerste vestingmuur (zie de ingetekende weergang in de opmeting). S. van Seijen werkt in het kader van zijn afstudeerproject TU Delft aan een ontwerp voor hergebruik van de voormalige VOC-graanopslagplaatsen.

centrum. Revitalisatie betekent ook dat verhoging van de gebruikswaarde gekoppeld wordt aan een hoge belevingswaarde van ruimte en bebouwing.

De belevingswaarde van Kota wordt vrijwel volledig bepaald door haar historisch karakter. De voorgaande beschouwing toont aan dat de historische structuur van Kota de bebouwing keer op keer heeft overleefd. Vanuit een gestichte stad met een regelmatig grondplan kon een structuur met een sterke samenhang ontstaan, feitelijk het enige oorspronkelijke restant en het tot vandaag onuitwisbaar gebleken geheugen van Kota. Voor behoud van Kota als herkenbare historische stad is bescherming en versterking van deze uiterst duurzaam gebleken structuur een eerste vereiste. Identificatie van structuurbepalende, -versterkende en -ondersteunende stedenbouwkundige elementen evenals identificatie van structuurverstorende, -vijandige en -vernietigende elementen en van processen die tot positieve en negatieve structuurbeïnvloeding leiden is van primair belang. Voor Kota geldt bovendien dat rekening moet worden gehouden met het incasseringsvermogen van haar structuur en dat te intensief grond- en ruimtegebruik moet worden voorkomen. De bouwblokken, zo kenmerkend voor de historische stad, moeten een zekere ontwikkelingsreserve behouden. Een te nadrukkelijk ontwerp zal al spoedig overbelasting veroorzaken en in stadsontwikkeling volgens Indonesisch recept tot een stedenbouwkundig fiasco leiden. Structuurbeschermende en structuurversterkende maatregelen dienen minimaal te omvatten:

- behoud en herstel van het regelmatige blokkenpatroon van Kota. Voorstellen voor ontwikkeling van deelgebieden dienen gelijktijdig maatregelen voor structuurherstel te bevatten zoals reconstructie of ruimtelijke restauratie van het oorspronkelijke grachten- en stratenpatroon of profiel;
- bescherming van de blokstructuur van de karakteristieke straatblokken van Kota. Blokranden met een vaak beeldbepalende stadsarchitectuur dienen als 'harde' randen te worden onderworpen aan strikte regels voor bebouwing, waaronder rooilijn, bouwhoogte en profiel, schaal. Blokvulling achter de randen, nu veelal kampung- en pakhuisbebouwing, kunnen als 'zachte' vulling zich vrijer ontwikkelen;
- bewust gebruik van groen als middel voor ruimtelijke restauratie van het historisch stadsbeeld. Groenaanleg kan worden gebruikt voor versterking, ondersteuning en articulering van zowel lineaire als centrische stedelijke ruimten van uiteenlopende vorm; grachten en straten, pleinen;
- herstel en ruimtelijke restauratie van de historische as van de oosterstad, de eerste Hollandse stad van Kota. Hierbij kan een reconstructie van de vorm van het Benteng eiland worden nagestreefd;
- het als stadsgezicht zichtbaar maken van

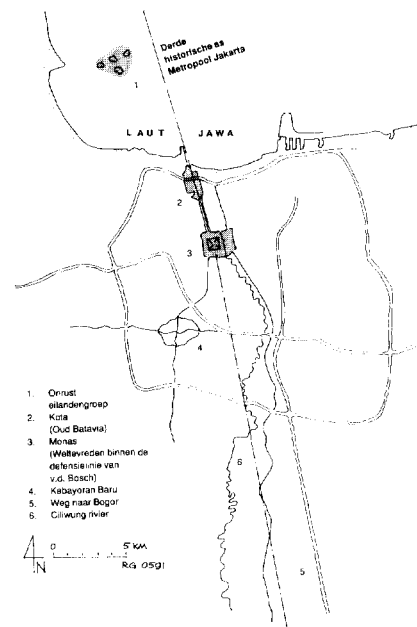
de historische stadsas van de voltooide vestingstad in Kota. Gedeeltelijke herbestemming van Kali Besar en een herinrichting van het noordelijke riviertraject als onderdeel van het Pasar Ikan complex als toeristisch centrum;

- herbestemming van de historisch waardevolle bouwcomplexen zoals de oostzijdse pakhuizen, de werfpakhuisen aan Kali Besar, de dispens, etc. Succesvolle herbestemming is alleen dan verzekerd indien dit gepaard gaat met een volledige herstructurering van de stadsgebieden waarin de objecten zich bevinden.

In een historische basis- of geheugenkaart²³ van Kota zijn de historische structuur, objecten en kenmerkende historische eigenschappen van Kota genoteerd. Het betreft die aspecten die zich in de actuele stedenbouwkundige constructie nog duidelijk manifesteren en die aanknopingspunten vormen voor het programma voor een geactualiseerd stadsontwerp van Kota. De geheugenkaart toont duidelijk hoe de schaduw van de vroeg zeventiende eeuwse oosterstad is verankerd in het Kota van vandaag. Zo markeert Jalan Pinangsia Timur (Buitenkaaimanstraat) in het Pinangsia blok door haar schuin verloop ook nu nog de bebouwingsgrens van de vroegste Hollandse vestingstad van voor 1630.

Naast maatregelen voor bescherming en versterking van de historische structuur, spelen de morfologische karakteristiek van ruimte en bebouwing en hun potenties voor vernieuwing en hergebruik een rol in het stadsontwerp van Kota. Een beknopte bespreking van deze aspecten per stadsblok is hiervoor reeds bloksgewijs gegeven. De bijdrage van elk van de stadsblokken als een samenhangend geheel aan het stadsontwerp van Kota staat hierin centraal. Van de geïdentificeerde stadsbuitenwijken speelt Pasar Ikan een belangrijke rol in het stadsontwerp van Kota. Het Pasar Ikan blok omvat het Sunda Kelapa havenkanaal en kampung Luar Batang. Hiermee herbergt het een unieke mengeling van fragmenten van negentiende eeuwse Hollandse havenarchitectuur en een traditioneel Indonesische kampung van zeevissers. Tot een van de belangrijkste toeristische produkten van Jakarta ontwikkeld vormt ze bovendien het overgangsgebied in het traject van Kota naar de Java Zee. Pasar Ikan vervult hiermee een sleutelrol in het stadsontwerp van Kota vanwege de historische oriëntatie van Kota op de zee als onmiskenbaar gegeven van haar stedelijke identiteit.

Voor het vaststellen van de aard en omvang van de functionele transformaties die nodig zijn voor een duurzame revitalisatie van Kota, is het nodig dat de rol van Kota op het nivo van de metropool Jakarta opnieuw wordt beschouwd. Alleen al Kota's geografische ligging in de metropool geeft haar unieke mogelijkheden en potenties. Wil men de potenties ten volle benutten dan zal de huidige gudang functie (pakhuisfunctie) van Kota plaats moeten maken voor



Afb. 12. Kota kan als historische stad een bijzondere betekenis krijgen voor de metropool Jakarta en de verstedelijkte regio daaromheen. De as Kota-Monas-Bogor kwalificeert zich als ruimtelijke referentie en identiteits-as voor metropool en regio en als basis voor een programma voor cultuurtoerisme.

een meer dynamisch en productief gebruik. Voor Benteng, Fatahillah, Penjaringan en in mindere mate Malaka geldt dat herbestemming van de vele gudangs moet plaatsvinden. Hierbij zullen ook de vele nieuwbouwprojecten met een gemengde kantoor / gudang-functie worden betrokken.

Een regionale beschouwing van de positie van Kota zal ook een herbezinning moeten bevatten van de betekenis van Kota als historische kern in zowel de metropool DKI Jakarta als de zich uitbreidende en verdichtende megastad JABOTABEK. Naast de twee eerder genoemde historische stadsassen krijgt een derde as steeds meer betekenis. Voor deze as werd de basis gelegd in het begin van de negentiende eeuw toen Daendels besloot landinwaarts een nieuw stadscentrum aan te leggen. Kota zelf gaf richting aan deze as door een verlenging landinwaarts via Molenvliet, nu Jalan Gajah Mada / Hayam Wuruk, naar het Koningsplein, nu het Merdeka-plein met het nationaal monument Monas. Verlengd naar Bogor waar Istana Bogor (Bogorpaleis) een belangrijke rol heeft gespeeld in de prille jaren van Republiek Indonesia kan de as de betekenis winnen als ruimtelijke referentie en identiteits-as voor een groeiend JABOTABEK. Deze Kota-Monas-Bogor as als basis heeft bovendien een grote potentie om verder te worden ontwikkeld tot een programma voor cultuurtoerisme. Een verlenging van de as noordwaarts naar de tot beschermd monument verklaarde eilandengroep Pulau Onrust, Kelor, Cipir en het tot

recreatief eiland ontwikkelde Bidadari, eertijds bedrijvige werkeilanden van de VOC, vergroot haar betekenis en historisch gewicht. Vanaf Monas zet de as zich zuidwaarts licht geknikt voort. Hiermee heeft Monas, reeds symbool van eenheid en eigen identiteit van de natie, bovendien de symboolwaarde gekregen van 'pivot of change', stedenbouwkundig scharnierpunt van verandering. Een stedenbouwkundige verbeelding van de overgang naar de republiek.

De resultaten van het Urban Heritage onderzoek van Kota vormen een basis en een eerste aanzet voor discussie en verdere stedenbouwkundige uitwerking en aanvulling. Inbreng in het stadsontwerp van Kota zal vooral worden bepaald door toetsing van de resultaten aan lokale mogelijkheden en maatschappelijke context van het Indonesië van vandaag. Hierbij staat een lokale beoordeling van de cultuurhistorische waarde van Kota voor de eigen Indonesische samenleving voorop.

Na Breuning's vertwijfelde uitroep 'Wat zal er van Oud-Batavia worden', is nu, ruim een halve eeuw later, de vraag 'Wat zal er van Kota worden' opnieuw actueel.

Literatuur

- F. de Haan, *'Oud Batavia. Gedenkboek uitgegeven door het Bataviasch Genootschap van Kunsten en Wetenschappen n.a.v. het 300-jarig bestaan der stad in 1919'*, 2 dln, Platen Album en Alfabetisch Register, Batavia 1922.
- H.A. Breuning, *'Het voormalige Batavia. Een Hollandse stedestichting in de tropen anno 1619'*, Amsterdam 1954.
- 'Excursiegids voor Oud-Batavia'*, Batavia, 1947. De gids werd samengesteld door A.N.J. Thomasen à Thuessink van der Hoop.
- Susan Abeyasekera, *'Jakarta. A history'*, Revised edition, Singapore 1989.
- Jean Gelman Taylor, *'The social world of Batavia. Europeans and Eurasians in Dutch Asia'*, Madison 1983.
- 'Jabotabek Metropolitan Development Plan'*, Implementation Report 1980, Directorate of Urban and Regional Planning, Directorate General of Housing, Building, Planning and Urban Development, Ministry of Public Works, Jakarta 1980.
- 'The importance of Java seen from the air'*, G. Kolff & Co., Weltevreden 1928.

Noten

- 1 Kota is de benedenstad van Jakarta, het voormalige Oud-Batavia.
- 2 H.A. Breuning, 'Wat zal er van Oud-Batavia worden', *Heemschut*, 13e jrg. no.3. maart 1936, p.18-23.
- 3 *Batavia als Handels-, Industrie- en Woonstad*, samengesteld in opdracht van de Stads Gemeente Batavia, Batavia-C./Amsterdam, 1937, p.55.
- 4 *Monumentenordonnantie*, Stbl. v. Nederlandsch Indië 1931, no.238
- 5 North Jakarta Development Project (NJDP) wordt in een samenwerking tussen het Indonesische Ministerie van Openbare Werken en de Nederlandse Ministeries VROM, Verkeer en Waterstaat en WVC voorbereid. NJDP omvat landaanwinning, verbetering van de waterhuishouding van Noord Jakarta om de jaarlijks terugkerende banjirs terug te dringen, woningbouw, uitbreiding van het havengebied, werkgelegenheid en ontwikkeling van toerisme.
- 6 R. Gill, 'Cities within the City, the urban transformation of Jakarta from Jayakarta to Jakarta Raya', *POO Memorandum*, Med.v. d. Vakgroep Planning, Ontwerpen en Organisatie, TU Delft, 1990. (JABOTABEK, Jakarta-Bogor-Tangerang-Bekasi, omvat de metropool Jakarta met de omliggende steden. Het totale oppervlak bedraagt zo'n 650 vierkante kilometer).
- 7 TU Delft en Universitas Indonesia te Jakarta werken samen met DKI Jakarta aan Urban Heritage onderzoek van Kota. In het kader van het NJDP (zie noot 5) zijn ook de Rijksdienst voor de Monumentenzorg en de RU Groningen (Kunsthistorisch Instituut) betrokken bij het onderzoek.
- 8 Het veldwerk is door de auteur verricht in samenhang met het inventarisatie project dat in maart 1991 is uitgevoerd door een team van UI Jakarta, RDMZ, RU Groningen en TU Delft (zie noot 7). De uitwerking is opgezet als voorbeeldstudie ten behoeve van het stedenbouwkundig planproces.
- 9 Bepaling van de cultuurhistorische waarde kan niet los worden gezien van de geografische en culturele ligging van Kota. Hiervoor dient rekening te worden gehouden met de sociaal-culturele context van de samenleving van vandaag in Indonesië en met de ontwikkeling van een eigen schaal voor beoordeling van gebouwd erfgoed uit een weliswaar verouderde maar niettemin andere cultuur.
- 10 – 'Afbeldinge van 't Casteel en de Stadt Batavia, gelegen op 't groot Eyiandt lava-Maior, int Coninckryck van Iaccatra', door Clemendt de longhe, 1650.
 - 'Plan der Stad en 't Kasteel Batavia', in opdracht van P.A. van der Parra, 1770.
 - 'Batavia en Omstreken', Topografisch Bureau, 1904, schaal 1:20.000.
 - 'Kaart van de Gemeente Batavia', 1918, schaal 1:10.000
 - 'Stadskaart van Batavia', 3de bijgew. druk door A. van Weperen, Topografische Dienst, 1936, schaal 1:20.000.
 - Luchtfoto Batavia, 1940/45, kollektie R.P.G.J. Voskuil.
 - 'Wilayah Jakarta Pusat', Dinas Pemetaan dan Pengukuran Tanah DKI Jakarta, 1979-1980, schaal 1:1000, naar luchtfoto's 1978, 1979.
- 11 Volgens de offsetdruk uitvoering van de Topografische Inrichting van de kaart van Van der Parra draagt dit bastion de naam Robijn. Hierboven is de naamgeving volgens de kaart van Clemendt de longhe uit 1650 aangehouden. De Haan hanteert deze naam ook in de

- afbeelding van de plattegrond van het Kasteel in zijn studie Oud Batavia (Eerste deel, p.148).
- 12 Hiervan is een fraaie makette bewaard in het museum van DKI Jakarta.
 - 13 Dit museum werd in 1938 op initiatief van het Koninklijk Bataviaasch Genootschap van Kunsten en Wetenschappen in het uit 1912 daterende gebouw dat op die plaats stond gehuisvest.
 - 14 H.J.A. Duparc, *'De elektrische stadstrams op Java'*, Dl.9 uit de reeks Trams en Tramlijnen, Rotterdam, 1972, p.10.
 - 15 'Uitbreidingsplan van Batavia', Advies van Dr. H.P. Berlage, *Indisch Bouwkundig Tijdschrift*, 1925 nr.23, p.263.
 - 16 H.P. Berlage, *'Mijn Indische reis. Gedachten over cultuur en kunst'*, Rotterdam, 1931, p.31.
 - 17 Keukenafval, straatvuil, puin, verpakkingsmateriaal en handelsgoederen, kadavers en zelfs lijken werden ter verwijdering in grachten geworpen. 'Vuylnisshuyten en ratel' voor vuilophaal mochten niet baten.
 - 18 'Uitbreidingsplan van Batavia', lbiel., p.264.
 - 19 H.A. Breuning, 'Oud-Batavia en Monumentenzorg', *Indisch Bouwkundig Tijdschrift*, 1937 nr.1, p.6.
 - 20 H.A. Breuning, *Ibid.*, p.6.
 - 21 Er zijn plannen om Pasar Barang Antik, de antiekmarkt, te verplaatsen naar een permanente locatie. Kali Besar Noord is in het nieuwe Kota door ligging, steer en bestaande toeristische attracties van het naastliggende Pasar Ikan gebied een primaire locatie voor permanente vestiging van de Jakarta's antiekmarkt.
 - 22 Volgens de Haan (Eerste deel, par. 494) liet gouverneur-generaal van der Cappellen Roa Malaka dichtwerpen. De kaart van Batavia en Omstreken (Topografisch Bureau, 1904) geeft Roa Malaka en Spinhuisgracht nog als onbetekende slootjes aan. Mogelijk is de functie na demping, zij het gereeduceerd, hersteld. De kaart van de Gemeente Batavia uit 1918 toont volledig gedempte grachten.
 - 23 Hier is nog geen sprake van een cultuurwaardenkaart omdat weging van de historische waarden naar de eigen schaal van de samenleving in Indonesië nog niet heeft plaatsgevonden. Een cultuurwaardenkaart van Kota kan eerst na weging worden samengesteld.

Ir. Ronald Gill is architect. Hij studeerde in 1967 af aan de Technische Hogeschool in Delft en werd als architect van Gemeentewerken Rotterdam diverse malen uitgezonden ten behoeve van restauratie- en stadsvernieuwingsprojecten (o.a. in Jamaica, Curaçao, Sierra Leone en Indonesië).

In het kader van Intercity-Coöperation tussen Jakarta en Rotterdam adviseerde hij bij de restauratie van de Hollandse Schouwburg in Jakarta.

Momenteel is hij in verband met een promotieonderzoek gedetacheerd bij de Faculteit Bouwkunde van de TU Delft; hij verzorgt de coördinatie van het Urban Heritage Afstudeeratelier.