



Batavia in 1629 tijdens de Mataramse belegering, door Jacob Cuijck. Algemeen Rijksarchief 's-Gravenhage, Afdeling Kaarten en Tekeningen, collectie VEL, inv.nr. 1179 A.

Klein Holland in Azië. Ideologie en pragmatisme in de Nederlandse koloniale stedenbouw, 1600-1800

Remco Raben

'Never were national prejudices and national taste so injudiciously misapplied, as in the attempt to assimilate those of Holland to the climate and the soil of Batavia. Yet such has been the aim of the settlers, which they have endeavoured to accomplish with indefatigable industry'.¹

Dit schreef John Barrow, Engels gezant naar Cochinchina en reiziger in de Oost, aan het einde van de achttiende eeuw over de straten en gebouwen in Batavia. Barrow keerde zich tegen de 'vitiated taste', de bedorven smaak van de Nederlandse stedenbouwers, die het Javaanse landschap hadden veranderd in een pseudo-Hollandse stad, compleet met lange statige grachten en ophaalbruggen. Niet alleen uit esthetisch oogpunt kon Batavia Barrow niet bekoren, ook trof hij een letterlijk vergiftigde stad aan. De gezondheidssituatie van Batavia in de tweede helft van de achttiende eeuw was inderdaad afschrikwekkend. Het was een dodenstad, waar jaarlijks honderden, soms duizenden inwoners ten prooi vielen aan de 'hete koortsen', en waar stank en verstikkende dampen overheersten en kikkers en muggen welig tierden in de dichtgeslibde, zo Hollandse grachten en sloten.

Het geometrische, rechthoekige stratenpatroon en de daaraan ten grondslag liggende rationele stadsplanning waren een opvallend kenmerk van alle Nederlandse koloniale steden die in de zeventiende eeuw werden gebouwd. De specifieke vorm onderscheidde hen van de steden van andere koloniale mogendheden en gaf hen het 'Hollandse' karakter dat door de reizigers zo werd bewonderd - of verguisd. In de volgende bladzijden zal ik de morfologische kenmerken van de vroeg-moderne Nederlandse koloniale stad behandelen en aandacht schenken aan de oorsprong en ontwikkeling van de Nederlandse koloniale stadsstructuur en aan de ideeën over de inrichting van de koloniale stadssamenleving. Het betoog betreft primair steden in Azië, doch incidenteel komen ook steden in het Atlantisch gebied aan de orde.

De Nederlandse koloniale stadsstructuur

De Nederlanders waren de belangrijkste koloniale stedenbouwers gedurende de anderhalve eeuw volgend op hun entree in Azië, rond 1600. De Portugese steden,

geïsoleerd geraakt door met name de Nederlandse agressie in de zeventiende eeuw, waren sterk in verval en raakten snel ontvolkt. De Engelse stedenbouw kreeg pas in de loop van de achttiende eeuw de belangrijkste impulsen. De Spaanse expansie in Azië beperkte zich tot de Filipijnen. Juist de zeventiende eeuw was rijk aan Nederlandse stedestichtingen en veroveringen: Batavia op Java (1619); Zeelandia op Taiwan (1624); Galle, Colombo en Jafnapatnam op Ceylon (1640, 1656 en 1658); Malakka (1641); Cochin in zuidwest India (1663); Makassar op Celebes (1668); en Kaapstad in zuidelijk Afrika (1652). Daarnaast waren er de steden in het Atlantisch gebied: Nieuw Amsterdam, Willemstad, Mauritsstad en Paramaribo.²

Opmerkelijk is de gelijkenis in locatie en structuur van deze steden. Kort geformuleerd hadden zij de volgende kenmerken gemeen:

1. De steden waren zonder uitzondering gelegen aan de monding van een rivier of baai, of in enkele gevallen op een eiland.
2. Het bestuurlijk, militair en economisch centrum werd gevormd door een vier- of vijfhoekige dwangburcht, waar de Compagniesbelangen waren geconcentreerd. Uitzonderingen vormden de steden die op de Portugezen waren veroverd.
3. De aangrenzende stad, al dan niet ommuurd, was door een open terrein gescheiden van het fort. Militair, economisch en bestuurlijk werden de twee delen gescheiden gehouden.
4. Er was een opmerkelijke voorliefde voor een langwerpige stadsvorm te bespeuren, met een hoofdstraat (of waar de ondergrond het vereiste, een gracht) in de lengterichting van de stad.
5. De steden waren gepland. Dit was zichtbaar in de harmonische en gelijkmatige structuur. Het geplande stadsgebied was duidelijk afgegrensd van de ongeplande woonwijken.
6. Het stadsgedeelte werd rechthoekig en geometrisch uitgelegd, doch was niet geheel regelmatig. Er was sprake van een flexibele aanpassing aan de bestaande geografische ondergrond en een beperkte behoefte aan een geometrische vervolmaking van het stadsplan.
7. De steden werden gekenmerkt door een onregelmatige en relatief smalle kavelbreedte, zeker in vergelijking met de stadsdelen in de Republiek die uit dezelfde periode dateren.³

Ondanks de onderlinge gelijkenis was er geen sprake van een modeltype zoals bij de Spaanse koloniale steden. De Spaanse stedestichtingen, meest in Amerika, werden vanuit het Escorial gedirigeerd sinds Philips II in 1573 zijn befaamde *Ordenanzas para descubrimientos, nuevas poblaciones y pacificaciones* uitvaardigde, waarin gedetailleerde instructies waren opgenomen omtrent de locatie, de vorm en de inrichting van de te stichten steden. De Spaanse steden kregen een

sleutelrol toebedeeld in de koloniale strategie van territoriale overheersing en concentratie, kerstening en hispanisering van de inheemse bevolking. Hoewel de richtlijnen gedeeltelijk een reeds bestaande praktijk vastlegden, zijn zij het theoretisch fundament, een blauwdruk, gaan vormen voor de Spaanse stedenbouw overzee.⁴

Het meest vermaard zijn de Spaanse steden in het Amerikaanse continent, die - zelfs in de kleine nederzettingen in centraal Mexico - een verbazingwekkende uniformiteit in grondplan vertoonden.⁵ Maar ook Manila, de belangrijkste Spaanse nederzetting op Aziatische bodem, bood een zelfde aanblik van vierkante huizenblokken en een schaakbordpatroon van elkaar kruisende straten. Een centrale plaats in het stadsplan werd ingeruimd voor de pleinen, waaraan de voornaamste gebouwen stonden: kerken en overheidsgebouwen.⁶ Hierdoor kreeg de *plaza* een symbolische rol toebedeeld als de plaats waar het wereldlijk en kerkelijk gezag emaneerde.

Het is weinig aannemelijk dat de Spaanse koloniale stadsplanning een diepgaande invloed heeft gehad op de vorm van de Nederlandse steden overzee, hoewel beide het geometrische model toepasten. Beider voorliefde voor stadsplanning was eerder een uitvloeisel van de centralistische en georganiseerde beleidsvoering, dan van wederzijdse beïnvloeding.⁷ De toegepaste vormprincipes werden ontleend aan de stedenbouwkundige tradities in het vaderland. Zoals de volgende voorbeelden van Batavia en Colombo uitwijzen, speelden, in sterkere mate dan bij de Spaanse stedestichtingen, pragmatische overwegingen een doorslaggevende rol in het ontwerp en de uitleg van Nederlandse koloniale steden.⁸

Batavia

Gedurende de eerste jaren van de Nederlandse aanwezigheid in Aziatische wateren waren er in het geheel geen voortekenen van de latere bouwactiviteiten. Kenmerkend voor de dominantie van commerciële motieven in de Nederlandse expansie was de aanvankelijke gedachte dat het niet nodig was een nederzetting te stichten in de landen waarop werd gevaren en waar de handelsgoederen werden betrokken. Pas vanaf 1608 begon de Rotterdamse admiraal Cornelis Matelief, na jarenlange dienst in Azië, te hameren op het belang van een centraal bestuur in Azië en de stichting van een stapelplaats.⁹ Gedurende het daaropvolgende decennium namen de ideeën concrete vormen aan. Met name Jan Pieterszoon Coen drukte zijn stempel op de plannen voor een centraal 'rendez-vous' in Azië. Het streven was om 'een collonie te planten, rendezvous off een hoofdplaetse te stabileren, den stapel van den peper ende Chinnesen handel aldaer te trecken'.¹⁰ Het ging kennelijk niet alleen om het vestigen van een commandocentrum voor het Aziatisch bedrijf van

de Compagnie, maar tevens om het tot stand brengen van een stabiele kolonie van Aziatische en Nederlandse inwoners.

Bij het formuleren van de plannen hadden de bloeiende steden van de Iberische concurrenten de Nederlanders tot voorbeeld gediend: Manila, Goa en Malakka.¹¹ De voordelen die uit een stedelijke kolonie zouden vloeien waren duidelijk: de handelswaar zou door vrije handelaars worden aangevoerd; het personeel zou uit de eigen kolonie worden gerecruteerd zodat de kostbare personeelstransporten uit Europa overbodig zouden worden; door de aanwezigheid van een loyale en weerbare burgerbevolking zou het garnizoen kunnen worden verkleind; en de inkomsten zouden toenemen door het innen van tolleren en belastingen. Kortom, geheel in de lijn van het winststreven van de Compagnie, moest de stad de melkkoe worden die het bedrijf efficiënter en profijtlijker zou maken.

Het duurde tot 1619 voordat een geschikte plek was gevonden en veroverd: de oude Javaanse havenstad Jakarta aan de monding van de rivier Ciliwung, waar de VOC al enige jaren een factorij beheerde. Na een kortstondig conflict werd de Javaanse stad verwoest. De VOC zag zich in het bezit van grondgebied waar een nederzetting naar eigen inzichten kon worden ingericht. Deze kreeg de naam Batavia.

Hoe weinig we eigenlijk weten over de totstandkoming van de Nederlandse koloniale steden en met name over de ontwerpers en hun achtergronden, toont het geval van Batavia. Een oud, steeds terugkerend verhaal over de oorsprong van het stadspatroon van Batavia betreft de veronderstelling dat het kasteel en de stad geheel werden opgetrokken volgens een plan van Simon Stevin (1548-1620), ingenieur en adviseur van Prins Maurits.¹² Deze kwestie is van belang, omdat Stevin geldt als de belangrijkste bouwkundig theoreticus van zijn tijd. Nu had Stevin inderdaad een ontwerp gemaakt voor een kasteel en stad, te bouwen op de plaats waar later Batavia is uitgelegd. In april 1618, nog voordat de Nederlanders enige zeggenschap over het grondgebied van Jakarta hadden verkregen, stuurden de bewindhebbers aan Coen een aantal ontwerpen: een voor een vijfhoekig fort, waarvan de auteur niet werd genoemd, en twee van Stevin: voor een carré-vormig fort 'gelijck als het casteel van Gulick' en voor een stad, omringd door kleine redoutes en een gracht, tot bescherming van Chinezen en anderen die zich onder Compagniesbescherming zouden willen vestigen.¹³

Uit de bewoordingen is op te maken dat de schrijvers weinig voorstelling hadden van de werkelijke situatie. Kennelijk waren zij wel op de hoogte van het probleem van afwatering in het moerassige Jakarta. Zij droegen daarvoor een goed-Hollandse oplossing aan: 'om by inondatien van de riviere off aenpars van der zee drooch te houden, met een bequame slooten, grachten ende andere wateringen, omme de commoditeyten, gelijck als in de steden hier te lande, van

d'een plaetse tot d'ander te vervoeren...'. De inrichting van de stad had echter volstrekt geen prioriteit en werd 'naer gelegentheyd van saecken' geheel aan Coen overgelaten. De nadruk lag op de bouw van het fort, dat het knooppunt in het handelsnetwerk van de VOC moest gaan vormen.¹⁴

Toen Jakarta eenmaal was veroverd en de oude stad met de grond was gelijkgemaakt, bleken plaatselijke factoren een grotere rol in de stadsontwikkeling te spelen dan een ontwerp of theoretisch model van de hand van Stevin. Wat er met zijn tekeningen is gebeurd, is niet bekend. In geen enkel document werd nog van Stevins ontwerpen gerept. De bouwgeschiedenis van Batavia wijst uit, dat de uiteindelijke vorm slechts is ontstaan in een decennialang proces van doormodderen, waarbij enkele grootscheepse en kostbare face-lifts niet werden geschuwd. Niets duidt erop dat een concrete blauwdruk aan Batavia ten gronslag lag.

Aanvankelijk vatte Coen het plan op om de stad aan de westzijde van de rivier te bouwen, waar de geraseerde Javaanse stad had gelegen, maar verliet dat idee al spoedig en besloot het fort rondom de oude factorij op de oostelijke oever op te trekken.¹⁵ Coen koos voor de carré-vorm, dat sneller en goedkoper te bouwen en eenvoudiger af te meten was dan het vijfhoekige plan, en waarbij gebruik kon worden gemaakt van de positie van de oude opstallen.¹⁶

Coen was geen vormgever; hij kampte met geldproblemen, een tekort aan materiaal en ervaren werklieden, en een permanente dreiging van de omringende Javaanse vorstendommen. De eigenhandig gemaakte schets die Coen in 1619 naar Nederland stuurde en waarin hij alleen de contouren van een kleine versterkte stad aangaf, was niet meer dan een - zeer onnauwkeurige - intentieverklaring. Ondanks de snelle bevolkingsaanwas, in het bijzonder van Chinezen en slaven, kwam slechts geleidelijk ordening in de bebouwing. Onder Coens bewind (1619-1623 en 1627-1629) kwam ten zuiden van het fort een eenvoudig, rechthoekig grachtenstelsel tot stand, noodzakelijk voor de afwatering van het land.

Tijdens de belegeringen door de legers van het Javaanse vorstendom Mataram in 1628-29 werd het zuidelijke deel van de stad, van de derde dwarsgracht zuidwaarts tot de bocht in de rivier, dat slecht te verdedigen was, aan de vlammen en vernietiging prijsgegeven. Pas nadat de belegers waren afgedropen - Coen was inmiddels overleden - kreeg de stad haar uiteindelijke vorm. Het zuidelijke, afgesneden gedeelte, werd definitief tot voorstad bestempeld, de rivier werd gekanaliseerd en rechtgetrokken, en de oostelijke stadsmuur verplaatst naar een positie parallel aan de lengtegrachten. Een tweede stadsdeel werd aan de westzijde van de rivier uitgelegd. Dit deel werd niet in een exact spiegelbeeld van de ooststad opgezet. Veeleer, zo lijkt het, werden bestaande waterwegen gevolgd bij de aanleg van de buitengrachten.

Het resultaat was een langwerpige stad die zich aan weerszijden van de rivier

uitstrekke in rechthoekige blokken, doorsneden door grachten, en gedomineerd door een burcht. Dit plan is vergeleken met een ontwerp voor een 'ideale stad' dat Stevin in zijn verhandeling *Vande oirdeningh der steden* had opgenomen.¹⁷ Het was een puur theoretisch plan, in navolging van de *città ideale* van de Italiaanse ontwerpers, waarin de tekenaar zijn ideale oplossing bood voor morfologische, bouwkundige of militaire problemen. Zo staat Stevin zowel aan het begin als aan het eind van Batavia's ontwikkeling, en de aanvechting is groot hem een hoofdrol in de vorming van Batavia toe te schrijven. Maar ook hier spreken de feiten tegen een dergelijke veronderstelling. Het grondplan en de fortificaties van Batavia waren verre van 'ideaal'. De verdedigingswerken voldeden in de verste verte niet aan de eisen van de in Europa opgang makende fortificatieleer. Door het rechte trekken van de oosterstadsmuur kwam deze bijvoorbeeld buiten het bereik van het zuidooster kasteelbolwerk te vallen. De stadswallen waren evenmin erg indrukwekkend, met lage muren van koraalsteen, met kleine bolwerken en enkele slecht ontwikkelde bastions. Ook het stratenpatroon was niet zo regelmatig als wel te verwachten was indien een geheel rationeel en geometrisch ontwerp zou zijn gevolgd. De huizenblokken dicht bij het kasteel, die het eerste waren gebouwd, waren kleiner dan de verder liggende. Dat de uitgifte van land aanvankelijk nogal chaotisch verliep, tonen de zeer uiteenlopende maten van de kavels.¹⁸ Het is onduidelijk wie de rooiingen in de beginjaren heeft ondernomen. In 1621 was er een fabrieksmeester, die toezicht hield op de werkzaamheden.¹⁹ Pas vanaf 1625 was er een professionele landmeter in Batavia, Frans Florisz van Berckenrode, die in 1627 als eerste tot rooimeester werd benoemd. Het is aannemelijk dat hij en zijn opvolgers, getraind als zij waren in de Hollandse landmeterij, verantwoordelijk waren voor de toenemende ordening en regelmaat van de stad.²⁰

Ondanks het evidente ad hoc-karakter van de uitleg zijn de bouwers uitgegaan van de vaderlandse bouwpraktijk en de in de Republiek vigerende theoretische beginselen. Daarom vertoont de grondvorm van Batavia, zij het meer in geest dan in detail, reminiscenties aan de ideaalplannen van Stevin. Niet een blauwdruk uit de Republiek, noch een concreet ontwerp van Stevin, maar een pragmatische aanpak leidde tot een stadsstructuur die in haar rechtlijnigheid refereerde aan de stedelijke nieuwbouw in de Republiek. Een absolute voorwaarde voor het ontstaan van het geordende stratenpatroon was evenwel de behoefte van de koloniale autoriteiten aan een strikte organisatie van de stedelijke ruimte, hetgeen zich uitte in een intensieve en voortdurende bemoeienis met de stadsontwikkeling.

Twee Colombo's

Dezelfde combinatie van pragmatisme en ver doorgevoerde stadsplanning laat het

voorbeeld van Colombo zien. De geschiedenis van deze stad stelt ons in de gelegenheid de ideeën en praktijk van twee koloniale mogendheden te vergelijken. In 1656 door de VOC op de Portugezen veroverd, onderging de stad vrijwel onmiddellijk een metamorfose. Het Portugese Colombo (1505-1656) had een nogal landelijk karakter. De oorspronkelijke geografische structuur van het land was nog volledig zichtbaar, zoals de bultige rotspartijen aan zeezijde en de kreken en watertjes in de stad. Zoals in de meeste Portugese steden was in Colombo geen sprake van een geometrische verkaveling; het stratenplan vertoonde geen enkel spoor van systematische ordening en volgde vermoedelijk het onregelmatige nederzettingsspatroon van de voor-Portugese periode, toen Colombo een door Indiase mohammedanen gedomineerde handelsplaats was.²¹

De Nederlandse ingrepen deden Colombo onherkenbaar veranderen. De behoefte om de pas verworven stad geheel naar eigen behoeften en inzichten, planmatig in te richten, ging verder dan alleen een militaire noodzaak vereiste. Het meest in het oog springt de tweedeling die de VOC toepaste: de oude Portugese stad, die door een eenvoudige muur was omringd, werd gesplitst in een Compagniesfort aan de zee kant en een stadsgedeelte aan landzijde (de 'oude stad' genaamd). Hier werd dus in eerste instantie de keuze gemaakt om de Compagniesbelangen op een kleiner en beter te verdedigen oppervlak te concentreren. De nieuwe verdedigingswerken van het fort werden ontworpen en opgetrokken naar de toenmaals in de Republiek gangbare ideeën, met vooruitspringende bolwerken en brede, met aarde gevulde wallen, en een natte gracht. Het aangrenzende district van de 'oude stad' werd vanwege de oorlogstoestand in 1656 provisorisch versterkt, maar na de voltooiing van het fort, rond 1700, werden de stadsmuren in verval gelaten en zo kreeg de stad in de achttiende eeuw een meer open karakter.

Zowel fort, ruimer opgezet dan in Batavia, als stad werden in rechthoekige kavels verdeeld. De verkaveling van de stad werd pas in 1659 ondernomen. Alle oude Portugese gebouwen werden in de loop van jaren gesloopt en maakten plaats voor Nederlandse constructies die de geprojecteerde rooilijnen strikt volgden. Het resultaat was een *grid*, een schaakbordpatroon van vijf straten in de lengterichting, doorsneden door vier dwarsstraten. De grond werd geëffend door het weggappen en laten springen van de nog aanwezige rotsen.²² De bodem maakte de aanleg van grachten niet noodzakelijk; alleen in het kasteel werden twee bestaande waterlopen gekanaliseerd.²³ Beide projecten, de 'afsnijding' van de stad en het opnieuw verkavelen en rooien van de stad, waren zeer kostbare ingrepen en veranderden Colombo in een immense bouwput waarin slechts langzaam orde kwam.²⁴ De plannen voor deze ingrepen werden door de Nederlandse ingenieurs in Ceylon ontworpen en slechts voor goedkeuring naar de Republiek en Batavia gezonden.²⁵

Op het eerste gezicht verschilde het Nederlandse Colombo nogal van Batavia.

Het veelhoekige fort van Colombo was bijna even groot als de stad en had daardoor meer het karakter van een citadel dan het in omvang beperkte, vierkante fort van Batavia. Maar het principe van concentratie van de Compagniesbelangen, de ver doorgevoerde planning en het patroon van elkaar kruisende straten en de strakke rooilijnen hadden beide steden gemeen.

Koopmanssteden

De vraag dringt zich op wat de oorzaak was van de betrekkelijke uniformiteit van de Nederlandse koloniale steden. Twee zaken krijgen hier de aandacht: de aard van de Nederlandse expansie; en de krachtige invloed van mathematische principes in de stedenbouw die zich vanaf het einde van de zestiende eeuw in de Republiek had gemanifesteerd.

Door het mercantiele karakter van de Nederlandse expansie lag de nadruk op de factorij, een versterkte handelspost. Waar de Nederlanders zich vestigden, vormde deze de basis van waaruit de handel werd gedreven; waar de verzamelde goederen werden beschermd tegen de agressie van concurrenten en vijanden; en waar het garnizoen en overig personeel huisvesting vonden. In de meeste gevallen bleef de Nederlandse bouwactiviteit beperkt tot de aanleg van een fort, zoals in de vele factorijen aan de oostkust van het Indiase subcontinent. Daar waar de jurisdictie zich verder uitstreckte, waar Nederlandse vrijburgers (niet-Compagniespersoneel) zich mochten vestigen, en waar de Compagnie een maritiem handelsknooppunt bezette, bestond of ontstond naast het fort een 'koloniale stad'.²⁶

De belangrijke rol die het fort in het handelssysteem werd toebedeeld, verklaart de zwakke militaire positie van de steden, die of in het geheel niet of zeer gebrekkig werden ommuurd. Batavia's verdedigingswerken mochten misschien een Javaanse vijand buiten de stad houden, maar naar Europese maatstaven waren zij archaisch en uitermate zwak. Zeelandia, Malakka en Kaap de Goede Hoop hadden geen stadswallen. Ook latere moderniseringsprojecten richtten zich altijd op de forten, niet op de steden.

Naast de puur commerciële doeleinden, speelden andere motieven een rol in de inrichting van de steden onder Compagniesbestuur. Vanaf de eerste plannen tot stichting van een nederzetting, hechtten de bestuurders grote waarde aan de totstandkoming van een stabiele leefgemeenschap van Europese burgers en Aziatische handelaars, slaven, landbouwers en hulptroepen. Hiervoor was een stedelijk concept noodzakelijk, zoals Matelief en Coen c.s. reeds onderkenden, en wat meer is, een rationele organisatie ter beheersing van de stadssamenleving.

Het rationele concept van de stedelijke organisatie werd weerspiegeld in de mathematische vorm van de steden. Deze vond zijn oorsprong in de Republiek,

waar de stedebouw een sterke ontwikkeling en bloei doormaakte. In de Nederlanden was in vele steden door de bevolkingsaanwas en de grootscheepse immigratie ruimtegebrek ontstaan, die stadsuitbreiding nodig maakte. Een helpende hand bij de totstandkoming van uitbreidingsplannen bood de bloeiende militaire bouwkunde, die door de permanente staat van oorlog op een hoger plan was geraakt. Voortbordurend op Italiaanse vijftiende- en zestiende-eeuwse bouwkundige traktaten, die over het algemeen een puur theoretische inslag hadden, probeerden Duitse en Nederlandse ingenieurs de modellen toe te passen in de dagelijkse praktijk van oorlogvoering en vestingbouw. Een neveneffect was de ontwikkeling van civiele bouwschema's die konden worden aangewend bij de uitleg van de Nederlandse steden.

De invloed van Simon Stevin in dezen is moeilijk te overschatten. Naast zijn bijdrage aan de theorie van vestingbouw en zijn rol in het opzetten van de praktijkgerichte ingenieursopleiding in Leiden in 1600, zijn hier zijn opvattingen over de inrichting van steden van belang, zoals vervat in zijn postuum verschenen, reeds genoemde *Vande oirdeningh der steden* (1649). Het meest in het oog springt het rechthoekig, langgerekt ideaalontwerp voor een koopmansstad, waarmee Stevin zich afzette tegen de tot dan meest toegepaste vorm van de radiaal-vormige stad. 'De viersydige rechthouck op een plat even landt is myn bedunckens der Steden bequaemste Form, om daer in te krijgen geschickte rechthoekige blocken, erven, huysen, hooven, marcten en plaetsen, welcke in andere formen soo niet vallen en connen'. Stevins argument was dat de verkaveling zo veel regelmatiger kon geschieden en dat de stad gemakkelijk op dezelfde grondslag was uit te breiden. Het gedachtengoed van Stevin en zijn Italiaanse en Duitse voorgangers werd onder de Nederlandse ingenieurs en landmeters verbreid, met name via de ingenieursschool in Leiden, en toegepast in talloze stedebouwprojecten in binnen- en buitenland.²⁷

De praktijk van stadsuitbreiding van de Nederlandse steden in de zeventiende eeuw werd gekenmerkt door pragmatisme. De wiskundige en harmonische maatvoering werd vooral toegepast uit overtuiging van de esthetische en praktische waarde van een gelijkmatige indeling van de stedelijke ruimte.²⁸ Deze pragmatische benadering werd ook in de koloniale steden gehanteerd, waar, zoals de voorbeelden van Batavia en Colombo aantonen, de koloniale stedebouwers wel planmatig, maar niet formalistisch te werk gingen.²⁹ Helaas is er bijna niets bekend over de herkomst en opleiding van de in de koloniën werkzame ingenieurs en landmeters in de zeventiende eeuw. Aangezien zij in de Republiek werden opgeleid, is het niet verwonderlijk dat bij het uitzetten van de koloniale nederzettingen principes werden gehanteerd die in de Republiek gemeengoed waren geworden.

Hoeveel waarde werd gehecht aan een ordelijke inrichting van de koloniale steden toont het feit dat het principe van het schaakbordpatroon niet alleen werd toegepast bij werkelijk nieuwe stedestichtingen, zoals Batavia, Zeelandia, Kaap de Goede Hoop en Mauritsstad, om er enkele te noemen, maar ook op de op de Portugezen veroverde steden zoals Colombo en Cochin. Deze werden na de verovering grondig geherstructureerd. Dit waren zeer kostbare en langdurige projecten. Het was echter ondoenlijk om deze steden geheel opnieuw op te trekken, hoewel de neiging altijd aanwezig was. In veel gevallen moesten de bewindhebbers in de Republiek een halt toeroepen aan de ambitieuze bouwplannen van de plaatselijke Compagniesoverheden. Zo bleef de plastische operatie van Malakka (veroverd in 1641) beperkt tot het moderniseren en restaureren van het fort.³⁰ Sporen van de Portugese stad bleven zichtbaar in het grondplan of de bebouwing. De op de Portugezen veroverde steden weken daarom enigszins af van de andere Nederlandse koloniale steden: ondanks de concentratie bleef het ommuurde gedeelte van de forten zo ruim dat niet alleen het Compagniespersoneel, maar ook enkele burgers daar hun residentie vonden.

Achter de Nederlandse façade

Blijft de vraag wat er nu zo Nederlands aan de steden was, en in hoeverre de Europese, zo men wil Nederlandse, vormbeginselen het totale karakter van de steden bepaalde. Anthony King zag in de koloniale steden een duidelijke dichotomie in vorm en sociale en economische kenmerken tussen de westerse, moderniserende 'kern' en de aanpalende inheemse, 'tradition-oriented' vestigingen.³¹ Deze opvatting gaat uit van een scherpe scheiding tussen het 'Europese' en het 'Aziatische' domein. De werkelijkheid was echter gecompliceerder.

Over het algemeen was de Nederlandse koloniale architectuur in de zeventiende en achttiende eeuw onaanzienlijk. De berekenende, zuinige Compagnie was geen opdrachtgever voor de bouw van prestigieuze publieke bouwwerken. Utiliteitsbouw domineerde, en monumentale bouwkunst bleef beperkt tot enkele kerken, stadhuizen en uiteraard de Compagniesgebouwen. Bovendien maakten de afwezigheid van een sterke, onafhankelijke stadsoverheid en - zeker in vergelijking met de Iberische kolonisten - de ondergeschikte positie van de kerk, dat religieuze gebouwen en stadhuizen schaars bleven en slechts bescheiden afmetingen hadden. Hierdoor ook kregen de pleinen in het Nederlandse stadsplan niet die symbolische betekenis die hun in het Spaanse stadsmodel werd toegekend. De onaanzienlijkheid van publieke architectuur staat in tegenstelling tot de weelde die de Europese topfunctionarissen tentoonspreidden. 'On est frappé du luxe établi à Batavia', schreef L. de Bougainville.³² Deze rijkdom was een privéverschijnsel en

was vaak gebaseerd op illegaal verkregen inkomsten. Het resultaat was een sterk burgerlijke architectuur, niet ongelijk aan die in de Republiek.

In Batavia, het meest verstedelijkt en met het grootste aantal nieuwkomers uit Nederland, kwam het Hollandse karakter nog wel het beste tot uiting. Dit kwam mede door de aanwezigheid van de vele grachten, bruggen, bakstenen huizen, kades en stoepen.³³ Maar de schijn was bedrieglijk. Volgens F. Valentijn, schrijvend in 1724-26, waren bijna 1000 van de 2442 huizen in de stad in Chinese stijl gebouwd.³⁴ De bouwverordeningen, die de bewoners verplichtten hun huizen van riet, hout en palmladeren te vervangen door stenen huizen met pannendaken, hadden weliswaar een sterk verstedelijkend, 'westers' effect, maar daar stond tegenover dat de Nederlandse architectuur werd beïnvloed door de Aziatische bouwstijlen, de eisen van het tropische klimaat en de toepassing van lokale materialen. Het gevolg was het ontstaan van een koloniale architectuur, lokaal verschillend en eclectisch. Kort gezegd kwamen de belangrijkste kenmerken van de koloniale burgerlijke architectuur neer op bepleistering van de muren, het toepassen van galerijen en veranda's, en draaiing van de daknok evenwijdig aan de straat, waarbij de dakrand overstak om zon en regen van de gevel te houden.³⁵ Met uitzondering wellicht van Batavia, overheerste laagbouw in de koloniale steden.

Demografisch was de Aziatische component nog veel sterker. De vrije mannelijke bevolking van Batavia had in 1699 een Aziatisch element in het ommuurde stadsdeel van 77 procent. Colombo, veel minder cosmopolitisch, in 1694, 29 procent. Deze percentages vallen nog hoger uit, indien men de slavenbevolking en vrouwen meerekent.³⁶ Hier doet zich de merkwaardige situatie voor, dat een stad die in vorm Europees was en als zodanig door arriverende Europeanen werd geprezen, qua bevolking grotendeels Aziatisch was.

De aanwezigheid van vele en diverse Aziatische bevolkingsgroepen in de steden was een bron van voortdurende spanning voor de Nederlandse autoriteiten. Het Nederlandse stadsontwerp is nooit als een bewust middel a priori ingezet voor een sociaal of etnisch beleid, noch was het expliciet onderdeel van een koloniale ideologie, zoals bij de Spanjaarden het geval was. Desondanks speelde de vorm van de stad een sterke rol in de formulering van het sociaal-etnische beleid en had de morfologie onmiskenbaar politieke connotaties.

Aanvankelijk was de stad Batavia bedoeld als nederzetting voor zowel Europese kolonisten als Aziatische groeperingen. Ook in Colombo werd het van het fort afgescheiden stadsdeel aanvankelijk bestemd als 'voorstad ... waerbinnen men de meeste swarte ingesetenen soude laten wonen'.³⁷ In die steden die ommuurd waren, dienden de stadsmuren niet alleen tot bescherming van de bevolking, maar tevens tot instrument van beheersing. In veel gevallen waren de

stadsbolwerken zo geplaatst dat zij de straten bestreken. Dit was, in tegenstelling tot wat wel is beweerd, geen uniek Bataviaas verschijnsel, maar hield rechtstreeks verband met de rechte verkaveling van de huizenblokken en had mede ten doel, zoals bij de verbouwing van Colombo werd geformuleerd, dat 'de straten van stadspunten als van 's Casteels Gordijn muyr gedefendeert ende bestreeken werden'.³⁸ Bovendien greep het rechtstreeks terug op Europese theorieën van stadsplanning en vestingbouw.³⁹

Door de groei en de toenemende diversiteit van de Aziatische stadsbevolking ontstond geleidelijk ook behoefte aan een systeem van etnische segregatie en spreiding over de stedelijke ruimte. Twee vormen van etnische scheiding werden door de autoriteiten toegepast: tussen de bevolking binnen de muren en die in de ommelanden; en tussen de Aziatische groepen onderling. Gedeeltelijk was dit systeem het resultaat van 'zelf-segregatie', de neiging of behoefte van bevolkingsgroepen om onder elkaar te wonen. Doch het werd door de koloniale autoriteiten geformaliseerd en afgedwongen.

Door het aanstellen van eigen hoofden over de verschillende Aziatische bevolkingsgroepen, die in de Nederlandse hiërarchie dikwijls militaire rangen kregen toebedeeld, werd het bestuur en de rechtspraak uit handen gegeven. De Compagniesoverheden toonden hiermee hun terughoudendheid om intensief in de leefwijze en het gewoonterecht van de niet-christelijke Aziatische bevolkingsgroepen in te grijpen. De verdeel-en-heers-politiek verschaftte bovendien een gevoel van veiligheid en vergemakkelijkte de recrutering van arbeidskrachten en militaire hulptroepen. In bestuurlijk opzicht greep de Compagnie daarmee terug op gebruiken die in de cosmopolitische pre- of niet-Europese handelscentra als Banten, Malakka en Ayutthaya werden aangetroffen. De verschillende etnische bevolkingsgroepen leefden ook daar, al dan niet gescheiden in eigen *kampungs* of *bans*, onder gezag van eigen hoofden.⁴⁰ Dit zien we in verschillende gradaties terug in de Nederlandse koloniale steden.

De volgende, formele structuur was het resultaat: de kern in de Nederlandse steden werd gevormd door het fort. Aan dit fort werd een stad verbonden, Europees in vorm en bewoond door loyale, belastingbetalende bevolkingsgroepen, die voldeden aan een of meer van drie voorwaarden: zij waren van (gedeeltelijk) Europese afkomst, zij waren christenen, of konden bogen op privileges vanwege hun economische onmisbaarheid, zoals in het geval van de Bataviase Chinezen. Daarbuiten resideerden de groepen die niet konden of wilden voldoen aan de dure bouwweisen van de binnenstad of die niet in de binnenstad werden toegelaten.

Op deze formele indeling waren vele individuele uitzonderingen, doch grosso modo was dit de formele morfologisch-etnische structuur van de Nederlandse koloniale steden. Zij was grotendeels gebaseerd op het classificatiesysteem van de

koloniale overheid, waarin een centrale plaats was ingeruimd voor de instituties die de Europese identiteit versterkten zoals het fort, de kerk, het stadhuis. Het behoeft geen betoog dat voor de Aziatische inwoners de stad een verschillende 'mentale structuur' had, die werd bepaald door de plaatsing van moskeeën en tempels (altijd buiten de stad), de locatie van pasars, de familiebanden, en door de verschillende politieke loyaliteiten.

Nooit kwam het Europees vormgegeven gedeelte van de stad overeen met de etnische herkomst van de bevolking. Zij 'slobberde' als het ware. Evenmin was er een volmaakte separatie in vorm en bewoning van een 'black town' en 'white town', zoals in het Engelse Madras het geval was; nooit was de etnische segregatie compleet.⁴¹ Dit maakt de nadruk op planning en de Nederlands georiënteerde vormgeving tot een uniek verschijnsel.

Slotopmerkingen

Het stedelijke concept paste zeer wel in de doeleinden van de VOC. De steden, waar de interregionale en intercontinentale handel werd geconcentreerd, stonden aan de basis van het succes van de Compagnie. De steden gaven onderdak aan een groeiende gemeenschap van Compagniesdienaren, Europese burgers, Aziatische handelaren en andere bevolkingsgroepen die op verschillende manieren dienstbaar werden gemaakt aan de Compagniesbelangen, met een minimum aan bemoeienis van de Compagnie.

De hoge mate van koloniale stadsplanning was het gevolg van een behoefte en van een traditie: de behoefte om de stadsruimte rationeel te gebruiken en te beheersen; en de nog jonge maar krachtige stedenbouwkundige traditie van mathematisch gefundeerde stedenbouw in de metropool. In tegenstelling tot in de Republiek bestond in de koloniën de gelegenheid de steden geheel volgens een 'ideaal' plan op te zetten: zij konden in veel gevallen op maagdelijke grond worden uitgelegd en werden niet gehinderd door bestaande bebouwing. Een model voor de koloniale stad werd echter niet ontwikkeld. De onderschikking van de civiele belangen aan de Compagnie, de algehele terughoudendheid van de Compagnie om in de koloniale samenleving te investeren, en het ontbreken van een koloniale 'ideologie' waarvoor een universeel stadsmodel als instrument kon dienen, maakten een dergelijk model overbodig. De combinatie van ver doorgevoerde stadsplanning en pragmatisme in de toepassing van rationele vormprincipes zijn kenmerkend voor nagenoeg alle Nederlandse overzeese steden die in de zeventiende eeuw zijn opgetrokken.

Het eind van de achttiende eeuw zag de teloorgang van wat ik gemakshalve maar de Nederlandse vroeg-moderne koloniale stadsstructuur noem. De eisen van

de Europeanen aan hun leefomgeving en het karakter van het kolonialisme veranderden, hetgeen andere voorwaarden stelde aan de inrichting van de steden. De maatregelen van gouverneur-generaal H.W. Daendels (1808-1811) en van de Engelse bezetters onder Th. S. Raffles (1811-1816) betekenden het hoogtepunt van een ontwikkeling die al eerder was ingezet. De ongezondheid van het laaggelegen Batavia, zijn slechte defensie, en de toenemende bemoeienis met de Javaanse samenleving deden de Europeanen uitwijken naar het enige kilometers landinwaarts gelegen Weltevreden, waar geleidelijk een nieuwe stad ontstond, op geheel nieuwe basis en andere vormbeginselen.

In Colombo, veel gezonder dan Batavia, liepen de zaken na de Engelse verovering in 1796 minder voortvarend, maar de tendens en het resultaat zijn vergelijkbaar. Handel en bestuur werden gescheiden. Colombo werd een Anglo-Singalese stad, de hoofdstad van een Engelse kolonie waar de autoriteiten steeds intensiever in de inheemse structuren ingrepen.⁴² Het bestuur 'went native', zogezegd, terwijl in het dagelijkse leven de sociale afstand tussen Europeanen en Aziaten alleen maar groter werd. Deze schaarbeweging van het kolonialisme stelde geheel andere eisen aan de steden. De periode was voorbij dat de koloniale autoriteiten zich achter hun kasteelmuren verschansten. Het dwangburchstelsel had afgedaan.

Noten

1. John Barrow, *A voyage to Cochinchina [in the years 1792 and 1793]* (London 1806; herdruk Kuala Lumpur etc. 1975) 171.
2. Over de structuur en architectuur van Nederlandse koloniale steden: C.L. Temminck Groll, 'Nieuw-Amsterdam in Noord-Amerika, vergeleken met andere Nederlandse 17de eeuwse stedestichtingen' in: *Bouwen in Nederland. Vijftiengestig opstellen over Nederlandse architectuur opgedragen aan Prof. Ir. J.J. Terwen*. Leids Kunsthistorisch Jaarboek 1984 (Delft 1985) 457-465; en het teleurstellende boek van Doreen Greig, *The reluctant colonists. Netherlanders abroad in the 17th and 18th centuries* (Assen en Maastricht 1987). Voor individuele steden: Zeelandia: J.L. Oosterhoff, 'Zeelandia, a Dutch colonial city on Formosa (1624-1662)' in: Robert J. Ross en Gerard J. Telkamp ed., *Colonial cities. Comparative Studies in Overseas History 5* (Dordrecht etc. 1985) 51-63; Hannedeia van Nederveen Meerkerk, *Recife. The rise of a 17th-century trade city from a cultural-historical perspective* (Assen en Maastricht 1989); *The birth of New York. Nieuw Amsterdam 1624-1664*. Tentoonstellingscatalogus (Amsterdam 1982); I.N. Phelps Stokes, *The iconography of Manhattan Island 1498-1909 I* (New York 1915); M.D. Ozinga, *De monumenten van Curaçao in woord en beeld* ('s-Gravenhage 1959); G.E. Pearse, *The Cape of Good Hope 1652-1833. An account of its buildings and the life of its people* (Pretoria 1956).

3. Temminck Groll, 'Nieuw-Amsterdam', 458; dit wordt bevestigd door de informatie over Batavia en Colombo.
4. Z. Nuttal, 'Royal ordinances concerning the laying out of new towns', *The Hispanic American historical review* 4 (1921) 743-753. Over de oorsprong van het Spaanse stadsmodel is nog steeds veel te doen, zie: George Kuebler, 'Open-grid town plans in Europe and America' in: Richard P. Schaedel, Jorge E. Hardoy en Nora Scott Kinzer ed., *Urbanization in the Americas from its beginnings to the present* (Den Haag en Parijs 1978) 327-341; Dan Stanislawski, 'Early Spanish town planning in the New World', *Geographical review* 37 (1947) afl. 1, 94-105.
5. Adriaan C. van Oss, 'Central America's autarkic colonial cities (1600-1800)' in: Ross en Telkamp ed., *Colonial cities*, 33-49. Er waren natuurlijk ook uitzonderingen, zoals de steden in de mijngebieden van Zuid-Amerika; zie Lyle N. McAlister, *Spain and Portugal in the New World 1492-1700* (Minneapolis 1984) 150. Met dank aan Wim Klooster.
6. Robert R. Reed, *Colonial Manila. The context of Hispanic urbanism and process of morphogenesis*. University of California publications in geography 22 (Berkeley etc. 1978). Zie ook John Villiers, 'Portuguese Malacca and Spanish Manila: two concepts of empire' in: Roderich Ptak ed., *Portuguese Asia: aspects in history and economic history, 16th and 17th centuries*. Beiträge zur Südasiensforschung, Südasiens-Institut, Universität Heidelberg 117 (Stuttgart 1987) 37-57.
7. Remco Raben, 'Facing the crowd: the urban ethnic policy of the Dutch East India Company 1600-1800' in: K.S. Mathew ed., *Studies in maritime history* (te verschijnen; Pondicherry 1992/3).
8. Jorge E. Hardoy, 'European urban forms in the fifteenth to seventeenth centuries and their utilization in Latin America' in: Schaedel e.a. ed., *Urbanization in the Americas*, 215-248.
9. P.J.A.N. Rietbergen, *De eerste landvoogd Pieter Both (1568-1615), gouverneur-generaal van Nederlands-Indië (1609-1614)*. Werken uitgegeven door de Linschoten Vereniging 86 en 87 (2 delen; Zutphen 1987) I, 39-44.
10. H.T. Colenbrander en W.Ph. Coolhaas ed., *Jan Pietersz. Coen. Bescheiden omtrent zijn bedrijf in Indië* (8 delen; 's-Gravenhage 1919-1953) I, 165, missive van Coen aan bewindhebbers, 5 jan. 1616.
11. Leonard Blussé, *Strange company. Chinese settlers, mestizo women and the Dutch in VOC Batavia*. Verhandelingen van het Koninklijk Instituut voor Taal-, Land- en Volkenkunde 122 (Dordrecht en Riverton 1986) 79.
12. Recentelijk door Bea Brommer, 'Oud Batavia gecarteerd. De eerste grote stadsplattegronden in de 17de eeuw' in: Herma M. van den Berg ed., *De stenen droom. Opstellen over bouwkunst en monumentenzorg opgedragen aan Coenraad Liebrecht Temminck Groll* (Zutphen 1988) 86-93, aldaar 86 en noot 1; en Bea Brommer en Dirk de Vries, *Batavia. Historische plattegronden van Nederlandse steden 4* (Alphen aan den Rijn 1992) 7. Brommer refereert aan een ontwerp van Stevin voor een 'ideale stad'; door te wijzen op de (overigens nogal oppervlakkige) gelijkenis tussen dit ontwerp en de uiteindelijke vorm van Batavia, impliceert zij dat Stevins werkelijke

- ontwerp voor Batavia bij de aanleg is gevolgd. Zie ook J. van Leur-de Loos, 'Het ontwerp van het kasteel te Batavia', *Tijdschrift voor Indische taal-, land- en volkenkunde* 83 (1949) 194-200.
13. De citadel van Gulik was niet door Stevin ontworpen. Dit fort, in 1551 voltooid, was bekend geworden door de publikatie van zijn plattegrond in het theoretische werk van Daniel Speckle, *Architectura von Vestungen wie die zu unsern Zeiten erbawen werden...* (1589); zie Van Leur-de Loos, 'Ontwerp van het kasteel te Batavia', 196-197.
 14. Colenbrander en Coolhaas ed., *Coen IV*, 396-398, 402-403, missive van de kamer Amsterdam aan Coen, 10 april 1618.
 15. *Ibidem* III, 528, 529-530, resoluties van Coen en raden, 18 juli en 14 augustus 1619.
 16. Algemeen Rijksarchief Den Haag (hierna: ARA), Archieven van de Verenigde Oostindische Compagnie (hierna: VOC), inv.nr. 1070, f. 149, missive van F. Houtman aan de kamer Amsterdam, 7 okt. 1619.
 17. Zie noot 12.
 18. VOC 1078, ongef. [f. 73-83v] boek van lenen, 1 mei 1620 - 29 jan. 1623.
 19. VOC 1073, ongef. [f. 323-323v], lijst van Compagniespersoneel in Batavia, 20 aug. 1621.
 20. J.A. van der Chijs ed., *Nederlandsch-Indisch Plakaatboek, 1602-1811* (17 delen; Batavia en Den Haag 1885-1900) I, 217 (30 april 1627); Brommer, *Batavia*, 14-15.
 21. Uitgebreider: Remco Raben, 'Colombo: Mirror of the Colonial Mind', *Mare liberum* (te verschijnen 1993).
 22. ARA, Collectie Aanwinsten Eerste Afdeling, inv.nr. 1901 XLIV, reisverslag van ziekentrooster J. Lambair, 1671-1677, f. 164.
 23. Zie over Colombo in het algemeen: R.L. Brohier, *Changing face of Colombo (1505-1972. Covering the Portuguese, Dutch and British periods)* (Colombo 1984).
 24. Christopher Schweitzer, 'Christopher Schweitzer's journal and diary of his six years' East-Indian journey' in: R. Raven-Hart ed., *Germans in Dutch Ceylon*. The National Museums of Ceylon translation series 1 (Colombo z.d.) 77.
 25. Helaas is te weinig bekend over de ontwerper(s) van het Nederlandse stadsplan voor Colombo. Een van de ontwerpen, uit 1659, is van de hand van Adriaan de Leeuw, met vele eigenhandige aantekeningen van gouverneur Adriaan van der Meijden en admiraal Rijklof van Goens; ARA, Afdeling Kaarten en Tekeningen, Collectie VEL, inv.nr. 943.
 26. Ik zal hier niet ingaan op de typologische problemen van het begrip 'koloniale stad'. Zie A.D. King, 'Colonial cities: global pivots of change' in: Ross en Telkamp ed., *Colonial Cities*, 7-32.
 27. Ed Taverne, *In 't land van belofte: in de nieuwe stad. Ideaal en werkelijkheid van de stadsuitleg in de Republiek 1580-1680* (Maarssen 1978) 35-48 (citaat Stevin op 39), 51; P.J. van Winter, *Hoger beroepsonderwijs avant-la-lettre. Bemoeiingen met de vorming van landmeters en ingenieurs bij de Nederlandse universiteiten van de 17e en 18e eeuw* (Amsterdam etc. 1988) 14-17.

28. Taverne, *In 't land van belofte*, met name 544-549. Zie ook K.A. Ottenheim, 'Mathematische uitgangspunten van de Hollandse bouwkunst in de 17de eeuw', *De zeventiende eeuw* 7 (1991) afl. 1, 17-35.
29. Zie bijvoorbeeld de Amsterdamse Jordaan, in Taverne, *In 't land van belofte*, 168-172. Temminck Groll, 'Nieuw-Amsterdam'; Hardoy, 'European Urban Forms'.
30. Barbara Watson Andaya, 'Melaka under the Dutch, 1641-1795' in: Kernial Singh Sandhu en Paul Wheatley ed., *Melaka. The transformation of a Malay capital c. 1400-1980* I (Kuala Lumpur etc. 1983) 195-241, aldaar 197.
31. A.D. King, *Colonial urban development. Culture, social power and environment* (London etc. 1976) 3-6.
32. L. de Bougainville, *Voyage autour du monde, par la frégate du roi La Boudeuse et la flûte L'Etoile; en 1766, 1767, 1768 & 1769* (Paris 1771) 356.
33. J. Nieuhof, *Zee en lant-reize, door verscheide gewesten van Oostindien in: Gedenkwaardige Brasiliaense zee- en lant-reize ... (1640-1649)* (Amsterdam 1682) 199; Barrow, *Voyage to Cochinchina*, 174-175.
34. François Valentijn, *Oud en nieuw Oost-Indien ...* (3 delen; 's-Gravenhage 1856-1858) III, 516.
35. H.A. Breuning, *Het voormalige Batavia. Een Hollandse stedestichting in de tropen. Anno 1619* (1954; herdruk Utrecht 1981) 36-43, 63-68; L. Vis, 'Nederlandse woonhuizen binnen het voormalige kasteel van Malacca' in: Van den Berg ed., *Stenen droom*, 113-121.
36. Raben, 'Facing the crowd'. Ook het garnizoen is hier buiten beschouwing gelaten. De slaven maakten meer dan de helft van de totale bevolking uit.
37. VOC 1227, f. 254, missive van gouverneur A.v.d. Meijden en raad aan gouverneur-generaal en raden, 1658 april 30.
38. Sri Lanka National Archives, Dutch Records (Lot 1), inv.nr. 9 I, f. 145, resolutie 18 juli 1659.
39. P. Bakker Schut, 'Stedebouwkundige idealen van het einde der 15e tot het begin der 17e eeuw', *Tijdschrift voor volkshuisvesting en stedebouw* 23 (1942) 53-61 en 75-80, aldaar 57 en 76.
40. Anthony Reid, 'The structure of cities in Southeast Asia, fifteenth to seventeenth centuries', *Journal of Southeast Asian studies* 11 (1980) afl. 2 (sept.) 235-250, aldaar 242 en 247.
41. Patrick A. Roche, 'Caste and the British merchant government in Madras, 1639-1749', *The Indian economic and social history review* 12 (1975) 381-407, aldaar 386.
42. Michael Roberts, 'The two faces of the port city: Colombo in modern times' in: Frank Broeze ed., *Brides of the sea. Port cities of Asia from the 16th-20th centuries* (Kensington 1989) 173-187.