

24257

TECHNISCHE MEDEDEELING

VEREENIGING VOOR LOCALE BELANGEN

No. 10

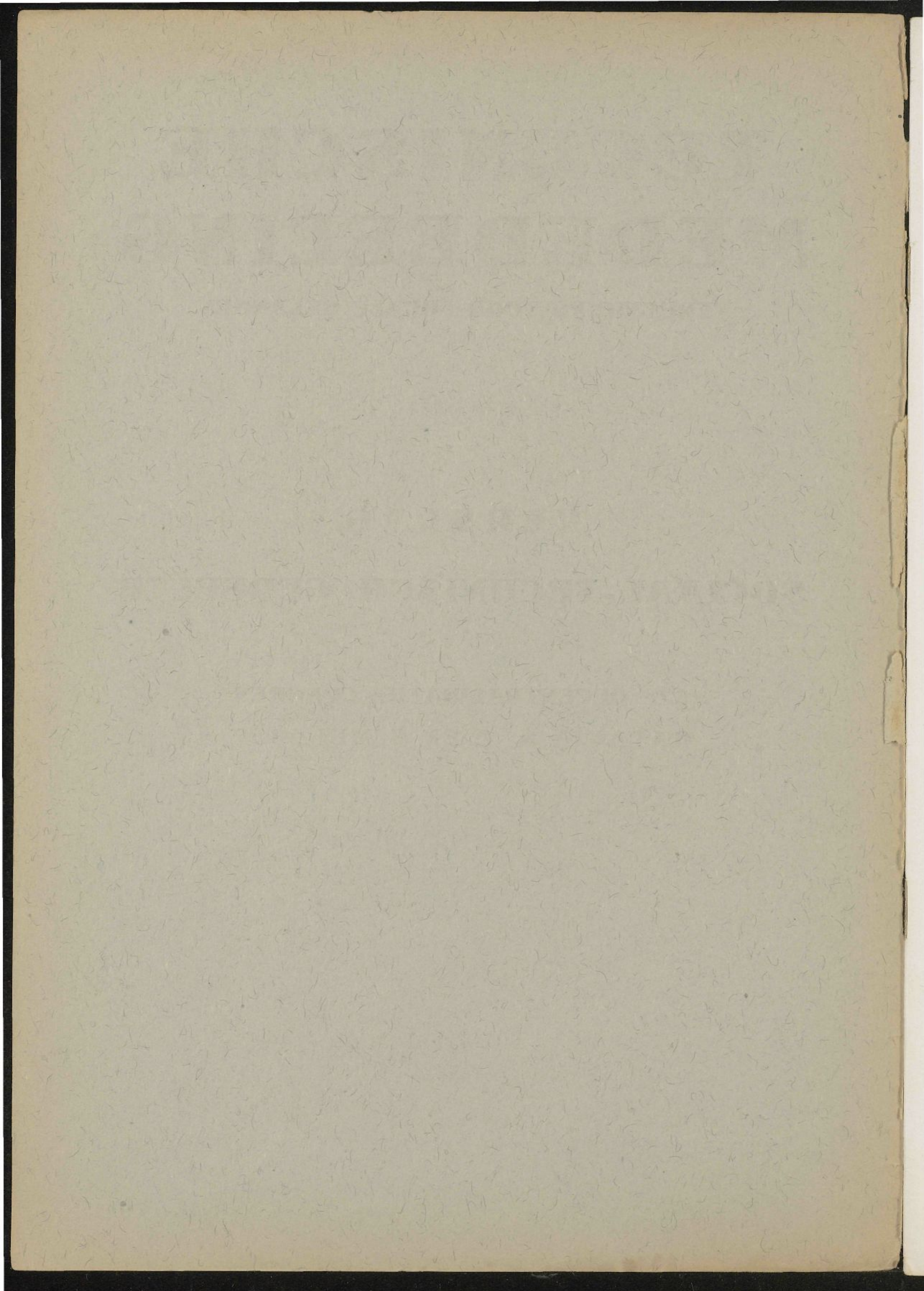
VERSLAG SOCIAAL-TECHNISCH GEDEELTE

**27e DECENTRALISATIE - CONGRES
BATAVIA 6, 7 EN 8 MEI 1937**



UITGAVE DER STICHTING „TECHNISCH TIJDSCHRIFT”

Druk van G. C. T. van Dorp en Co., Bandoeng



VERSLAG
VAN HET
SOCIAAL-TECHNISCHE GEDEELTE

VAN HET
27e DECENTRALISATIE-CONGRES
DER VEREENIGING VOOR LOCALE BELANGEN
EN DER VEREENIGING VAN REGENTSCHAPPEN
GEHOUDEN TE BATAVIA
OP 6, 7 en 8 MEI 1937

I N H O U D

	Blz.
Congres-Programma	3
Het Dwarsprofiel van Stadswegen (behandeling van het prae-advies) .	4
ir. A. L. H. R. Gerla	5,18
ir. J. P. Thijsse	3,12
ir. R. Heida	13
H. A. van Dam	15
J. M. H. Timmermans	15
ir. H. Westbroek	16
jhr. ir. C. Ortt	16
G. van Galen Last	16
ir. J. H. Schijfsma	16
ing. D. W. Sparnaay	17
ir. Thomas Karsten	17
Het Stadsbeeld voorheen en thans (voordracht door ir. Thomas Karsten)	21

VERSLAG

VAN HET

SOCIAAL-TECHNISCHE GEDEELTE

VAN HET

27e DECENTRALISATIE-CONGRES
DER VEREENIGING VOOR LOCALE BELANGEN
EN DER VEREENIGING VAN REGENTSCHAPPEN
GEHOUDEN TE BATAVIA
OP 6, 7 en 8 MEI 1937

CONGRES-PROGRAMMA

Donderdag 6 Mei.

9 uur voormiddag :

Jaarvergadering van de Vereeniging van Regentschappen in de receptiezaal van de N. V. Trianon (Noordwijk 2).

9.15 uur namiddag :

Officieele ontvangst van de congressisten door den Stadsgemeenteraad van Batavia en de Regentschapsraden van Batavia en Meester Cornelis in de Sociëteit „Concordia”.

9.45 uur namiddag :

Receptie door het Bestuur der Vereeniging voor Locale Belangen in verband met het 25-jarig bestaan der Vereeniging in de Sociëteit „Concordia”.

Vrijdag 7 Mei.

25e Ledenvergadering van de Vereeniging voor Locale Belangen in de Sociëteit „Concordia”.

Agenda :

8 uur voormiddag :

1. Opening.
2. Jaarverslag van den Secretaris.
3. „ „ „ Penningmeester.
4. „ „ „ de Sociaal-Technische Commissie.
5. Verslag van de Verificatiecommissie.
6. Voorstel tot vaststelling van een nieuw reglement op het examen Locale Administratie en afschaffing van het Voorbereidend Examen Locale Administratie.
7. Voorstel tot wijziging der statuten.
8. Uitbouw van de Vereeniging.
9. Bestuursverkiezing.
10. Benoeming van de Commissie van Redactie.
11. Vaststelling van de jaarlijksche contributie.
12. Vaststelling van de plaats waar het e.v. Decentralisatie-congres zal worden gehouden.
13. Rondvraag.

9.30 uur voormiddag :

1ste Congresvergadering in de Sociëteit „Concordia”.

a. Openingsrede van den Voorzitter.

b. Behandeling van het prae-advies over „Eenige opmerkingen over de Decentralisatie in de practijk” uitgebracht door den Heer *Mr. H. J. Boelen*, advocaat en procureur, lid van den Provincialen Raad van Midden-Java en van den Stadsgemeenteraad van Semarang.

4.30 uur namiddag.

Excursie naar het nieuwe slachthuis te Batavia.

6.30 uur namiddag :

Lezing met lichtbeelden door *Ir. Thomas Karsten* over „Het Stadsbeeld voorheen en thans” (aansluitend bij de desbetreffende tentoonstelling).

9.15 uur namiddag :

Gezellig samenzijn in de receptiezaal van de N. V. Trianon (Noordwijk 2) aangeboden door de Vereeniging van Regentschappen en den Regentenbond.

Zaterdag 8 Mei.

2de Congresvergadering in de Sociëteit „Concordia”.

Sociaal-Economische Sectie.

8.30 uur voormiddag :

Behandeling van het prae-advies over „Reserveering bij autonome ressorten” uitgebracht door den Heer *C. H. Hazevoet*, Inspecteur van Gemeentefinanciën te Batavia.

10 uur voormiddag :

Schorsing der vergadering voor een bezoek aan de Decentralisatie-tentoonstelling.

10.45 uur voormiddag :

Voortzetting van de behandeling van het prae-advies van den Heer Hazevoet.

Inleiding door den Heer *A. H. B. Agerbeek*, Secretaris der Vereeniging van Regentschappen over „De overdracht van onderwijs- en gezondheidszorg in de practijk”.

Sociaal Technische Sectie.

8 uur voormiddag :

Excursie naar de stadswegen in Batavia in verband met het onderwerp. „Het dwarsprofiel van stadswegen” onder leiding van den Heer *J. M. H. Timmermans*, Directeur van Gemeentewerken van Batavia.

10 uur voormiddag :

Bezoek aan de tentoonstelling, betreffende „Het dwarsprofiel van stadswegen” onder leiding van den Heer *J. M. H. Timmermans*.

10.45 uur voormiddag :

Behandeling van het onderwerp „Het dwarsprofiel van stadswegen”.

- a. Verslag van de betreffende dit onderwerp gehouden enquête door *Ir. J. P. Thijssse Jr.* ingenieur van de Stadsgemeente Bandoeng ;
- b. Toelichting van *Ir. A. L. H. R. Gerla*, ingenieur van de Stadsgemeente Batavia, op het door hem uitgebrachte prae-advies ;
- c. Debat.

Tentoonstellingen.

Tijdens het congres worden in de Sociëteit „Concordia” tentoonstellingen gehouden betreffende :

- a. De sociale functies van de Locale Ressorten voorheen en thans ;
- b. Het stadsbeeld voorheen en thans ;
- c. Het dwarsprofiel van stadswegen (met medewerking van de Stadsgemeente Batavia en de Ned. Ind. Wegenvereniging).

HET DWARSPROFIEL VAN STADSWEGEN.

Behandeling van het prae-advies¹⁾ uitgebracht door *Ir. A. L. H. R. GERLA*, Ingenieur van de Stadsgemeente Batavia.

Aanwezig zijn :

De Sociaal Technische Commissie :

Ir. Thomas Karsten, Voorzitter ;
Jhr. Ir. C. Ortt, Ondervoorzitter ;
Ir. Jac. P. Thijssse, Secretaris ;
Ir. E. A. Voorneman, Lid ;
G. van Galen Last, Lid ;
Ir. H. Westbroek, Lid ;
Ir. R. Heida, Lid ;
J. M. H. Timmermans, Lid.

Voorts vele leden der Vereeniging voor Locale Belangen en belangstellenden.

De tijd voor de behandeling van dit Congres-onderwerp bleek te beperkt, waardoor vele sprekers niet in staat waren om alle punten, die zij ter sprake wilden brengen, te behandelen.

Teneinde dit verslag zooveel mogelijk effect te doen hebben, werd het wenschelijk geacht ook de inzichten betreffende enkele onbesproken punten, hierbij op te nemen.

De **Voorzitter** opent de vergadering en geeft het woord aan den heer *Thijssse*, die enkele mededeelingen zal doen omtrent de inzendingen op de ingestelde enquête betreffende „Het dwarsprofiel van Stadswegen”.

De heer ***Ir. J. P. Thijssse*** zal in verband met den beschikbaren *tijd* zijn mededeelingen over de enquête-antwoorden zoo kort mogelijk maken. Dit kan zonder vrees geschieden, omdat het schriftelijk verslag over dit onderwerp in Technische Mededeeling no. 9 is opgenomen en deze Technische Mededeeling reeds bijna 2 weken geleden is rondgezonden. Er mag dus worden verwacht, dat het daarin vermelde bij de vergadering bekend is.

Uit de beantwoording der vragen bleek duidelijk, hoe noodzakelijk het is, dit onderwerp grondig te behandelen.

1. Groote *tegenstelling* bleken vooral te bestaan in de algemeene eischen voor de wegbeplanting en die der Electriciteits Maatschappijen.

Ter wille van de beplanting wil men van overheidszijde liefst de bovengrondsche leidingen laten verdwijnen.

De Electriciteits Mijnen willen de boomen doen sneven of tenminste op grooten afstand van de leidingen houden.

Voorts wenschen de Electriciteits-Maatschappijen de leidingen aan de wegzijde van de boombeplanting, wat dikwijls het effect van schaduwboom beneemt en uit aesthetische overwegingen zeer aanvechtbaar is.

De Directeur van 's Lands Plantentuin en vele anderen bepleiten het ondergronds brengen van de leidingen, welk principe door de telefoon ook voor de distributie-leidingen al wordt aanvaard. De Electriciteits-Maatschappijen vinden dit onaanvaardbaar, doch hebben de tendenz ertoe over te gaan, om zelfs de hoogspanningsleidingen, die thans in bebouwde kommen ondergronds zijn, bovengronds te maken in navolging van Japan en Amerika. Behalve dat dit uit een veiligheids-oogpunt bedenkelijk geacht moet worden (bij draadbreek) brengt dit tevens de consequenties met zich mee, dat men op meerdere plaatsen een paaltransformator zal moeten toestaan, wat om aesthetische redenen minder gewenscht is.

Nu heeft, zooals de afdeling *Electriciteitswezen* van Verkeer en Waterstaat mededeelde, het bovengronds brengen van de hoogspanningsleidingen, bij het handhaven der daarop betrekking hebbende provinciale verordeningen, tot gevolg, dat men in niet zeer ruime wegprofielen zou moeten overgaan tot het kappen van de boombeplanting en zelfs zou moeten overgaan tot het sloopen van

¹⁾ Opgenomen in Technische Mededeeling No. 9 der Ver. v. Loc. Bel.

woningen. Zonder meer zal er dus voorloopig wel niets in dien geest geschieden, al zou de oplossing voor de electriciteitsbedrijven een enorme besparing kunnen geven.¹⁾

Hiertegenover staat, dat het ondergronds brengen ook van de distributie-leidingen wel zeer hoge kosten met zich meebrengt, wat voor een bedrijf, dat aan bepaalde concessie-voorwaarden gebonden is, waarschijnlijk wel onaanvaardbaar zal zijn. Wellicht ware een oplossing te vinden door in stadsdeelen, waar prijs gesteld wordt op een bijzondere aesthetische verzorging de distributieleidingen ondergronds te brengen en dat de meerdere kosten daarvoor verhaald worden op de perceelen, die hierdoor bijzonder gebaat zijn. Maar in normale gevallen zal men de bovengrondsche lichtleidingen wel moeten accepteren en het gaat er dus om, daarbij een oplossing te vinden, waarbij alle belangen zooveel mogelijk worden ontzien.

2. Dit vraagstuk is niet eenvoudig op te lossen, evenmin als de moeilijkheden, die men ondervindt door vroeger te *nauw ontworpen* wegprofielen. Hiermee heeft men welhaast in *elke* stad te kampen. De oplossing van dit vraagstuk moet gevonden worden of in het verleggen der afsluitrooijlijnen of door het opofferen van enkele elementen in het dwarsprofiel (bijv. de beplanting). De moeilijkheden, die men hiervan ondervindt, mogen er toe leiden, dat in de toekomst de nieuwe wegen in de steden voldoende ruim worden ontworpen, gebaseerd op de noodige plaats voor de verschillende elementen in het dwarsprofiel. Uiteraard moet hier tegen overdrijving worden gewaakt, waarbij dan verwezen kan worden naar de leidraad bij het opmaken van plannen voor wegenverbetering in kampongs, behorende bij Rondschrijven van 22 Februari 1929 van den 1sten Gouvernements-secretaris. Deze leidraad, als bedoeling gericht tegen te luxueus opgezette projecten, leidt tot afmetingen, die n.d.z.m. thans als te ruim moeten worden beschouwd.

3. De antwoorden van de verschillende steden op de enquête-vragen zijn vrij volledig in het gepubliceerde rapport weergegeven. *Enkele punten* vereischen nog een nadere bespreking. In de eerste plaats dient er op te worden gewezen, dat de keuze van een afschrikwekkend voorbeeld uit een willekeurige stad en van een goed voorbeeld uit een andere stad voor het tentoonstellingsmateriaal even goed andersom had kunnen geschieden. Alle steden hebben hun goede en hun slechte voorbeelden. De meest typeerende voorbeelden werden gekozen; men voelde zich daarom niet te kort gedaan, wanneer niets, slechts weinig of afschrikwekkende voorbeelden van zijn eigen Gemeente voor de expositie en publicatie werden gekozen.

4. Bij het ontwerpen van nieuwe wegen en de verbetering van bestaande gebruikt men bijna algemeen *situaties* van 1 : 1000; een drietal gemeenten neemt een iets grootere schaal van 1 : 500. Voor nieuw te ontwerpen wegen lijkt de schaal van 1 : 1000 zeker voldoende; voor verbeteringen

zou spreker de voorkeur geven aan de grootere schaal van 1 : 200, die men te Bandoeng wel gebruikt. Deze kaarten zijn tevens zeer bruikbaar als revisie-teekening voor de plaatsing der leidingen enz.

5. Verder meent spreker nog eens extra de aandacht te moeten vestigen op de te Bandoeng gevolgde methode bij den aanleg van nieuwe wegen, waarbij men uitgaat van de te voren geprojecteerde *verkaveling*. Hierdoor liggen de *twee aan twee te koppelen erfingangen* vast, waartusschen men wederom de boomen heeft verdeeld; hieruit volgt weer de plaatsing der lichtpunten en der leidingmasten. Alles ligt dus van te voren *vast* aan de als basis aangenomen verkaveling.

6. De *aanleg van trottoirs* wordt door alle steden noodzakelijk geacht. Het is alleen de vraag of deze trottoirs langs alle wegen noodig zijn en zoo niet, langs welke dan wel.

7. Het karakter van de *boombeplanting* is afhankelijk van de klimatologische gesteldheid der steden. In de kuststeden is de primaire functie: het geven van schaduw; men wenscht daar dus een overwelling. In de koelere klimaten heeft men hieraan minder behoefte en men vindt zelfs een dichte beschaduwung van de wegverharding uit technische overwegingen minder geschikt. Men wenscht daar de wegbeplanting dikwijls uitsluitend als een aaneensluitende groene haag aan de zijden van dien weg. Uitgaande van dezen opzet zou men dus even goed kunnen volstaan met een doorlopende boombeplanting op de woonerven.

Voorts is het opvallend, dat men in *Soerabaja* een boomafstand toepast, die aanmerkelijk grooter is dan in de andere steden; de vraag doet zich voor, wat hiervan de reden kan zijn.

8. *Wat de ontsiering van het stadsbeeld* door verschillende wegelementen betreft, doet zich de merkwaardigheid voor, dat sommige steden ten volle overtuigd zijn van het feit, dat er op dit gebied nog wel heel veel wenschen zijn, terwijl andere, dit vraagstuk in het geheel niet blijken te kennen.

Sommige steden komen met heele lijsten klachten en desiderata, terwijl andere steden, die werkelijk niet in een fraaier kleed steken, het vraagstuk niet actueel vinden. Moge deze laatste groep zich aan de eerste spiegelen. Mogelijk dat, voor zoover het de kleinere steden betreft, in een later stadium van ontwikkeling veel moeilijkheden hierdoor kunnen worden voorkomen.

Het hoeft geen betoog, dat men het *karakter* van een stad bij de bestrijding der ontsieringen geen geweld moet aandoen. Te Bandoeng vervangt men de hoge voorerfafscheidingen zoo mogelijk door zeer lage *erfmuurtjes* (15 cm hoog); het spreekt van zelf, dat men met een dergelijke oplossing in *Djocja* — buiten beschouwing latende of zulks uit adat-overwegingen mogelijk zou zijn — het geheele karakter van Oostersche beslotenheid voor goed zou verliezen.

Na den heer Thijssse krijgt de heer **Ir. A.L.H.R. Gerla** het woord om mondeling zijn prae-advies betreffende „De dwarsprofielen van Stadswegen” toe te lichten.

¹⁾ De eenige bovengrondsche hoogspanningsleiding in de steden kan men zien te Batavia (Kwitang).

De heer Gerla vangt aan met eenige drukfouten in het praeadvies te herstellen,
ten eerste : blz. 16, kolom rechts, 8e regel van
van boven leze men : „voetverkeer”
insteede van *verkeer* ;

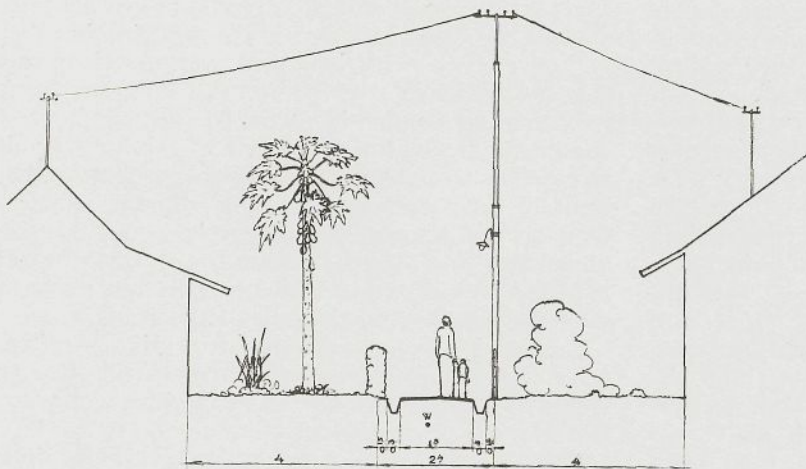
ten tweede : blz. 20, kolom rechts onder III Ver-
deeling der wegen, leze men :

- a. woonpaden
- b. rijwegen
 - A. woonweg
 - B. verkeersweg
 - etc.

insteede van :

- a. woonpaden
 - A. woonweg
 - B. verkeersweg
 - C. zakenweg
- b. rijwegen
etc.

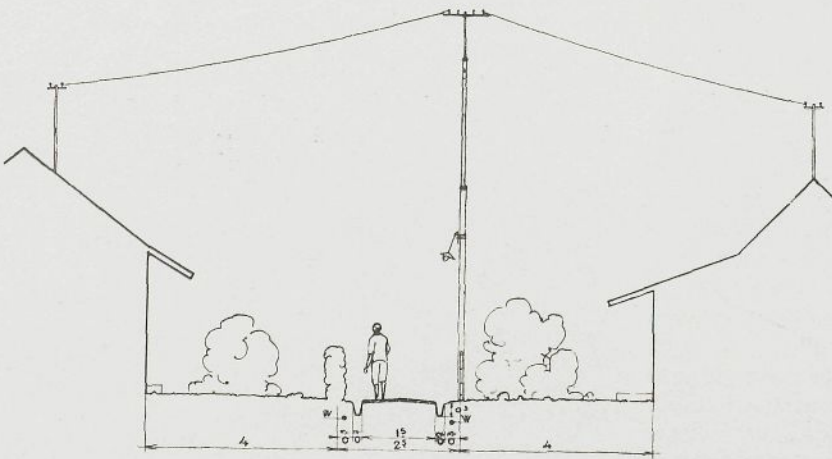
Voorts zijn enkele in het prae-advies gere-
produceerde profielen van verkeerde nummers en
bijschriften voorzien (Ter verduidelijking zijn alle
van de goede nummers voorziene profielen hier-
onder afgedrukt).



a. woonpad.

1.

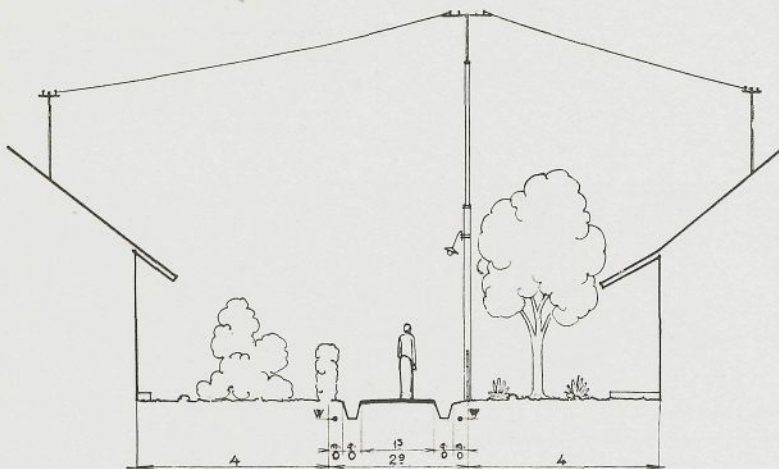
Voorerven aanwezig. Normale
weggoten. Tegelverharding met
daaronder de drinkwaterdistributie.



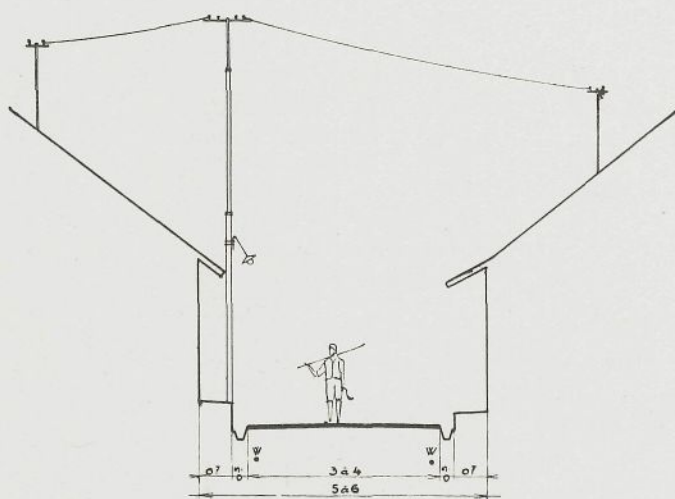
a. woonpad.

2.

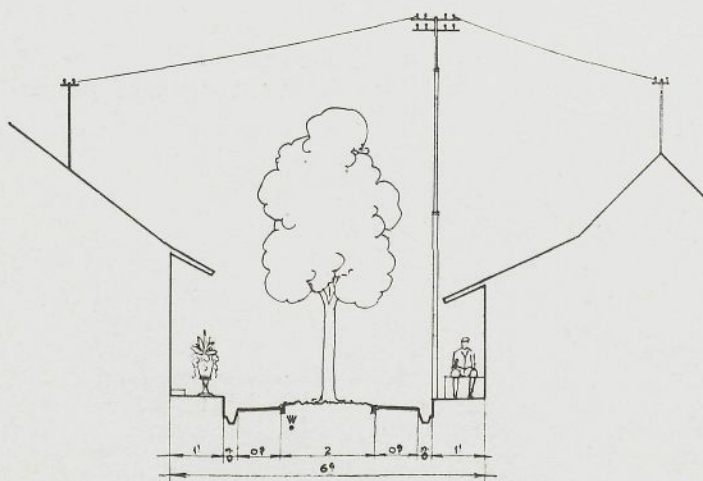
Voorerven aanwezig. Normale
weggoten. Bermen voor de drink-
waterdistributie.



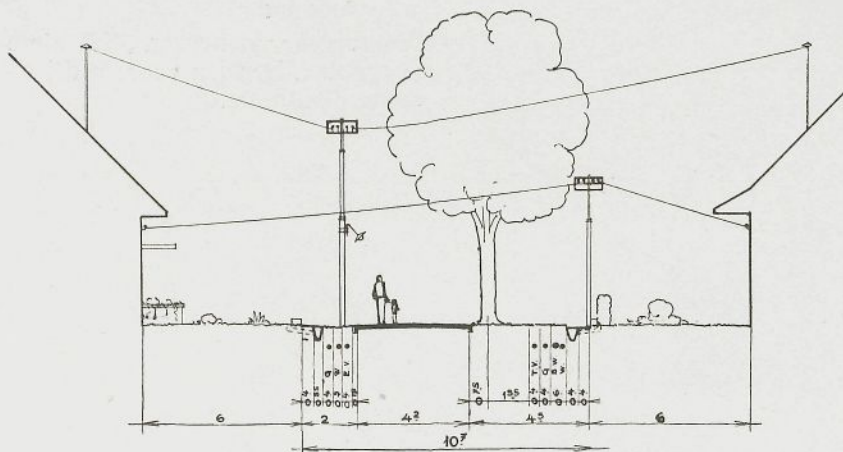
a. woonpad. **3.**
 Voorerven aanwezig. Grootere
 weggoten. Bermen voor de drink-
 waterdistributie.



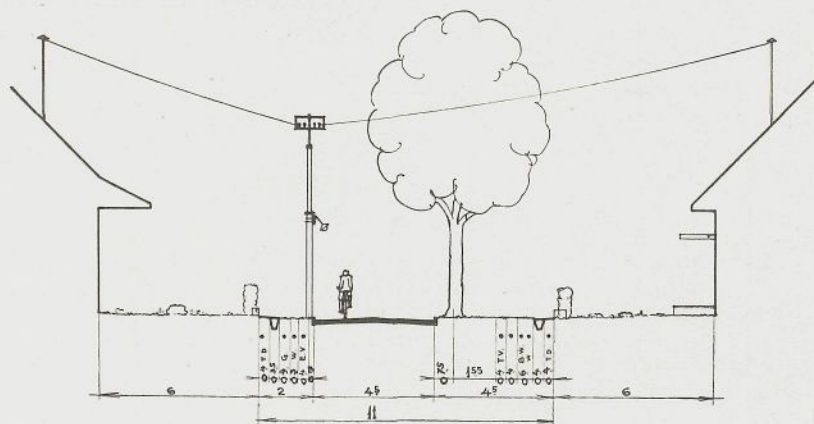
a. woonpad. **4.**
 Geen voorerven aanwezig. Nor-
 male weggoten. Tegels aan de
 zijken voor de drinkwaterdis-
 tributie.



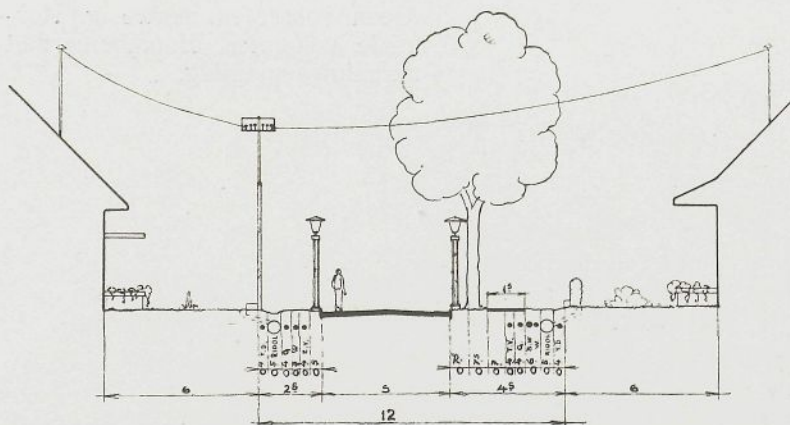
a. woonpad. **5.**
 Geen voorerven aanwezig. Nor-
 male weggoten. Boombarm met
 schaduwbeplanting.



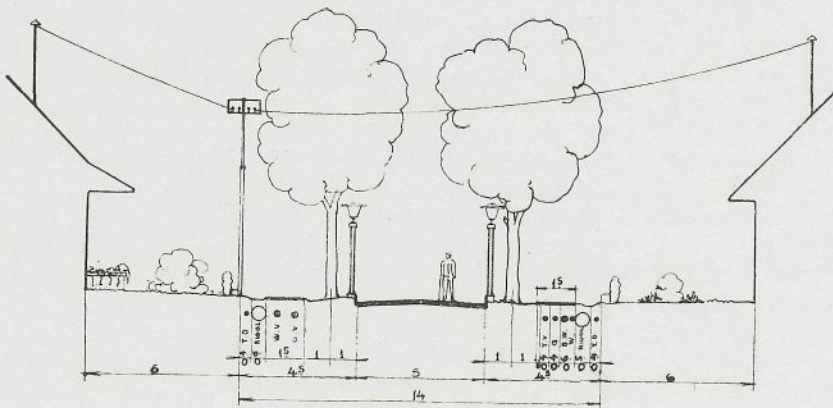
A. woonweg. 6.
Smalste woonweg met lage
bermen.



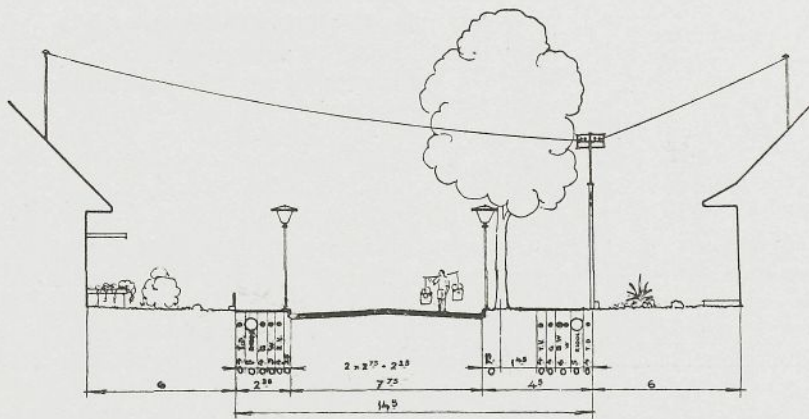
A. woonweg. 7.
Smalste woonweg met ver-
hoogde bermen.



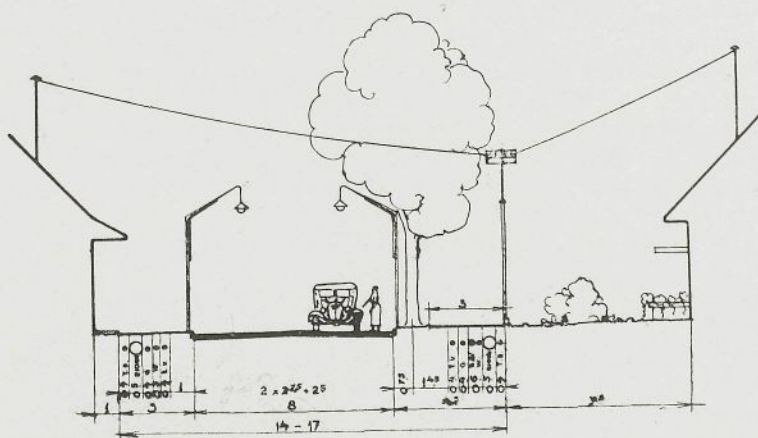
A. woonweg. 8.
Normale woonweg met gasver-
lichting.



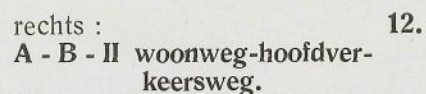
A. woonweg. 9.
Woonweg met aan twee zijden
schaduwbeplanting en voetpa-
den.



A - B - I woonweg-verdeelweg. 10.
Smalste verdeelweg.



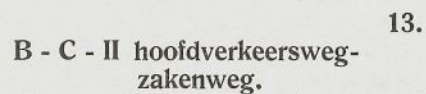
A - B - I woonweg-verdeelweg. 11.
Normale verdeelweg.



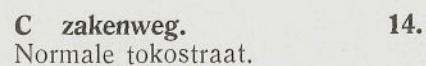
links :

B - C - II hoofdverkeersweg-zakenweg.

Smalste hoofdverkeersweg. Parkeerbanen en rijbanen samenvallende.



Met trambanen en parkeerbanen.



Vervolgens licht spreker toe, hetgeen op blz. 16, kolom rechts, voorlaatste alinea, zonder meer gezegd is, nl., dat „wegen met een totale wegverharding van 2,50 m geen stadswegen zijn”. Immers de smalste wegen in een stad zijn uiteraard woonwegen en dienen geschikt te zijn voor voetgangers en fietsers. Nemen wij aan, dat autolette- en deelemanverkeer 2 à 2,25 m noodig heeft, dan zien wij, dat op wegen met een rijverharding van 2,50 m het voet- en fietsverkeer verdrongen zou worden door het zwaardere verkeer.

Dan wijdt spreker een enkel woord aan het gemeenschappelijk schrijven der Electriciteitsmaatschappijen, dat de Sociaal Technische Commissie eerst bereikte, nadat spreker zijn prae-advies klaar had.

Speciaal vraagt spreker de aandacht voor de zinsnede in dezen brief, welke bij het onderwerp „Het Dwarsprofiel van Stadswegen” „de belangen der *electriciteitsvergunning*, die in haar huidig ontwikkelingsstadium en bij hare te verwachten verdere ontplooiing, een groot *sociaal-economisch belang* vertegenwoordigen” ten nauwste betrokken acht. Ook het overig deel van den brief is zoodanig gesteld, dat maar één conclusie mogelijk is, nl. dat de Electriciteitsmaatschappijen in de behoefte aan elektrische energie der stadsgemeenschappen trachten te voorzien met een minimum aan kapitaal, opdat de winst een maximum zij.

Spreker waarschuwt, dat, indien de voorstellen der Electriciteitsmaatschappijen omtrent de wijze van electriciteitsdistributie langs het wegenet, onbeperkt worden aanvaard, voornoemde distributie geheel plaats zal hebben langs een bovengrondsch net, hetgeen tot afzichtelijke wegbeelden leidt.

Spreker zou er dus voor willen pleiten, dat de Stadsbesturen het betrekkelijk sociaal-economisch belang der Electriciteitsmaatschappijen in studie nemen en in overleg met de Electriciteitsmaatschappijen, doch *ondergeschikt aan het algemeen belang* bepalen, hoe de electriciteitsvoorziening dient te geschieden.

Spreker gaat thans over tot een bespreking der in de „Technische Mededeeling No. 9” afgedrukte profielen.

De profielen 1 en 2 geven aan, dat voor woonpaden als regel met een breedte van 2,50 m tusschen de erfafscheidingen kan worden volstaan ten behoeve van verkeer, afwatering etc. Deze profielen zijn dus uit een technisch oogpunt goed.

Indien het stadsplan er ruimte voor biedt, zou spreker echter een pad van 3 m breedte verkiezen. Spreker acht dit een aesthetischer oplossing. In den regel maakt een pad van 2,50 m breedte bij de meest gangbare voorerf-maten en woningafmetingen een te smallen indruk.

Spreker waarschuwt echter bij de toepassing van een pad van 3 m breedte voor te breede afvoergoten, zooals in profiel 3 is afgebeeld.

Profiel 4 en 5 toonen een aanpassing aan bestaande bebouwing. Het laatste profiel is dat van den Widosariweg te Semarang.

Bij nieuwen aanleg lijkt het spreker gewenscht de boomberm niet kleiner te maken dan 4 m om

de bebouwings- en bevolkingsdichtheid te drukken.

Profiel 6 is een profiel van een weg met slechts weinig verkeer (bescheiden woonweg, niet te drukke kampong-rijweg). Een dergelijk profiel is natuurlijk fraaiër bij toepassing van ondergrondse telefoonleidingen en gasverlichting, waarbij dan de sterkstroomleiding naar rechts verplaatst zou kunnen worden.

Spreker vestigt de aandacht op het feit, dat de 2 m berm aan de linkerzijde volledig benut wordt voor ondergrondse leidingen. De rechterberm biedt plaats aan een voetpad vlak naast de boomenrij.

De noodzakelijkheid bij voetpadaanleg direct een verhard trottoir aan te leggen, doet spreker in een dergelijk geval profiel 7 prefereren. Immers profiel 7 heeft verhoogde bermen, waarop het verharde voetpad zonder meer aangelegd kan worden, terwijl bij profiel 6 het verharde voetpad verhoogd op den lagen berm aangelegd zou moeten worden.

Bij profiel 7 is elektrische wegverlichting ontworpen. Wordt gasverlichting toegepast, dan plaatse men de sterkstroomleiding tusschen boomenrij en erfgrans aan de rechterzijde van den weg.

Profiel 8 is dat van een normalen woonweg. Een fraaiere plaats voor de sterkstroomleiding is op den rechterberm achter de boomenrij. De gaslantaarns zijn ten opzichte van elkaar verspringend gedacht.

Profiel 9 geeft een fraaieren woonweg dan profiel 8. In dit profiel zijn in den linkerberm wel voedingsleidingen voor water en gas geteekend, doch geen distributieleidingen. Kunnen deze voedingsleidingen niet voor huisaansluitingen aangeboord worden, dan zullen nog in dezen berm distributieleidingen voor water en gas een plaats moeten vinden.

Om de strook van 2 m, in de as waarvan de boomen geplant zijn, van voor wortels hinderlijke leidingen vrij te houden, verdient het aanbeveling de voedingsleidingen dieper te leggen en de overeenkomstige distributieleidingen erboven en iets terzijde ervan te leggen.

Bij profiel 9 zijn de boomen niet, doch de gaslantaarns wel ten opzichte van elkaar verspringend gedacht.

Profiel 10 geeft een krappe, doch toelaatbare maat der wegverharding voor een verdeelweg. Fout is in dit profiel de enkele boomenrij. Zooals in het prae-advies reeds is vermeld, heeft een verdeelweg 2 trottoirs noodig. Overdag zal, bij het gegeven profiel, voornamelijk het trottoir onder de boomen gebruikt worden. Staat de boomenrij ongunstig ten opzichte der beschaduwing van het voetpad in de ochtenduren, dan zal het voetverkeer neiging vertoonen de rechterzijde der rijverharding te gebruiken, hetgeen natuurlijk ten zeerste ongewenscht is.

Een goede verdeelweg d.w.z. met een dubbele boomenrij zal dus 16,75 m à 17 m tusschen de wegganten behoeven.

Profiel 11 geeft een verdeelweg met een iets bredere rijverharding dan profiel 10. Van de rechterzijde, nl. de woonzijde is weinig te vertellen.

De linkerzijde, waar toko's gedacht zijn is bepaald fout. Een dergelijke weg behoeft ten minste 2 parkeerbanen en 2 rijstrooken (11,50 à 12 m), ja soms zelfs 2 parkeerbanen en 4 rijstrooken ($2 \times 2 + 2 \times 2,50 + 2 \times 2,75 \text{ m} = 14,50 \text{ m}$).

Bij een dergelijke verhardingsbreedte acht spreker tweezijdige schaduwbeplanting noodzakelijk, waarvoor trottoirs van ten minste 4,50 m enz. breedte benodigd zijn, zoodat men voor een weg van dit soort totaal 21 à 23,50 m. breedte noodig heeft.

Ter verduidelijking geeft spreker profiel 14, nl. een tokostraat zonder doorgaand verkeer, waarvoor minstens noodig zijn 2 parkeerstrooken en 2 rijbanen. Vervult een dergelijke weg nog de functie van verdeelweg, dan zijn voor het doorgaand verkeer nog minstens 2 rijbanen noodig, welke evenwel gedeeltelijk kunnen samenvallen met de 2 rijbanen der tokofunctie.

Naar spreker's meening behoeft een normale tokostraat zeer zeker schaduwbeplanting, waarvoor trottoirs van minstens 5 m breedte noodig zijn.

Bij nieuwen aanleg zal een weg als in profiel 14 gegeven minstens 19 m breed moeten zijn, waarbij de palenrijen tegen de stoepen aan komen te staan.

Spreker licht dan toe waarom hij verschillende onjuiste profielen heeft gegeven.

Ten eerste acht spreker het corrigeeren van foute profielen leerzamer dan het bespreken van uitsluitend goede profielen.

Ten tweede heeft spreker de opmerkzaamheid der lezers willen toetsen en critiek willen uitlokken om des te beter de moeilijkheden, welke het ontwerpen van dwarsprofielen aankleven, naar voren te brengen.

Spreker acht het noodzakelijk, dat dit laatste in de praktijk gebeurt door de samenwerking van 3 specialisten, nl.:

- a. een stedenbouwkundige,
- b. een wegtechnicus en
- c. een plaatselijk-georiënteerd specialist.

Profiel 12 is een „twijfelaar” onder de hoofdverkeerswegen. Hoofdverkeerswegen, begrensd door een zakenbebouwing zullen als regel parkeerbanen dienen te hebben.

Wat de rechterzijde van dit profiel betreft kan nog opgemerkt worden, dat de wegstrook tusschen trottoirband en erfafscheiding fraaier ingedeeld had kunnen worden nl. 1,50 m boomberm — 1 m fietspad — trottoirbandje — 3,75 m voetpad, tezamen 6,25 m.

Tenslotte geeft profiel 13 een stedelijke hoofdverkeersweg met trambaan en begrensd door zakenbebouwing.

Spreker merkt nog op, dat de tramperrons 0,75 m breed dienen te zijn, waarvan 0,60 m buiten het profiel van vrije ruimte uitsteekt. Deze perrons, welke in de rijstrook gelegen zijn, ver-

smallen plaatselijk den weg zoodanig, dat parkeer- en ter plaatse der perrons verboden dient te zijn.

Het laatste acht spreker in het geheel geen bezwaar, daar het de veiligheid van het voetverkeer tusschen trottoir en tramperron ten goede zal komen.

Wat betreft het vraagstuk der schaduwbeplanting zou spreker veel boomen willen aanbevelen, met oordeel geplaatst. Spreker is een voorstander van ruime stadsbeelden met boomerandering op de in het stadsplan daarvoor speciaal geschikte plaatsen.

Spreker eindigt met eenige woorden over het vraagstuk der backlanes of achtergangen.

Spreker acht zichzelf niet competent een goed gefundeerd oordeel over de achtergangen uit te spreken en noodigt de aanwezige hoofden der technische diensten van de grootste stadsgemeenten uit in deze vergadering het een en ander van hun ervaring met backlanes mede te deelen.

Spreker weet, dat achtergangen te Batavia niet ontworpen en aangelegd worden; de Gemeente Semarang heeft bij de enquête een foto ingezonden van een opvallend slechte achtergang; in Soerabaja waren vroeger geheele wijken van backlanes voorzien en spreker is nieuwsgierig of zij in de nieuwere wijken ook toegepast zijn; Bandoeng heeft een uitgebreid stelsel van achtergangen, waarin de faecalrioleering is ondergebracht; kortom spreker hoopt, dat de betreffende diensthoofden aan zijn verzoek om toelichting willen voldoen.

DEBAT ¹⁾

De heer **Ir. J. P. Thijsse** zou, in daarvoor gunstig terrein, kampongpaden met één goot willen aanbevelen. Spreker begrijpt niet het bezwaar van den heer Gerla tegen halfcirkelvormige gootbodems. Uiteraard is de uitvoering van kampongpaden met één goot alleen mogelijk, indien het terrein een algemeene helling dwars op de wegen vertoont.

Te Bandoeng maakt een grasberm langs het verharde kampongpad het mogelijk, dat ook motorspuiten in de kampong kunnen komen. Indien men den zoo juist genoemden berm aan den tegenovergestelden kant van de goot legt, blijft hij wel in stand. Het brandleidingstelsel heeft men te Bandoeng ook in de kampongwegen aangebracht, teneinde het uitleggen van lange slangen te ontgaan.

Voorts bestrijdt spreker uit hygienische overwegingen de juistheid van het systeem om de afwatering lang de wegen mede te gebruiken voor afvoer van het huishoudwater.

Ook het leggen van de wegverharding hooger dan de erven, meent spreker uit aesthetische en hygienische overwegingen te moeten afkeuren. Er is wel degelijk een oplossing mogelijk, welke de wegverharding vrij houdt van overstrooming en waarbij de erven toch hooger liggen dan de weg.

¹⁾ De door de heeren **Irs. Thyse, Heida** en **Schijfsma**, hier onder gepubliceerde opmerkingen werden slechts gedeeltelijk op het Congres uitgesproken.

Spreker is van oordeel, dat de oplossing van een fietspad, waarbij verkeer in twee richtingen is toegelaten aan één zijde van den autoweg sterk afgekeurd moet worden. Dit geeft complicaties bij wegkruisingen en daar, waar het fietspad wordt beëindigd.

Betreffende de klacht van den heer Gerla over onaesthetische gevelteekeningen bij bouwaanvragen, beveelt spreker het Bandoengsche stelsel aan, om den Dienst van Bouw- en Woningtoezicht in te richten op verbetering van dergelijke teekeningen, wat gebeuren kan in samenwerking met het bouwkundig en stedenbouwkundig ontwerp bureau.

Tenslotte breekt spreker een lans voor de achtergangen of backlanes. Dit is de juiste plaats om de faecaalrioleering onder te brengen; en aangezien elke moderne stad met belangrijke bevolkingsdichtheid om hygienische redenen van een faecaalrioleering voorzien moet zijn, is men ook op het systeem der backlanes aangewezen.

Het aangevoerde bezwaar, dat de backlanes moeilijk schoon te houden zijn, is te ondervangen door het aanbrengen van hooge erfafscheidingsmuren.

Gevaar voor inbraak door de backlanes wordt verminderd door deze van de openbare wegen door middel van gesloten hekken te scheiden.

Tegenover het motief, dat de backlanes meer grond kosten, kan worden aangevoerd, dat in het dwarsprofiel der wegen breedte kan worden bespaard, die anders zou moeten worden benut voor distributieleidingen van gas en water. Deze, en eventueel ook licht- en telefoonleidingen kunnen in de backlanes worden aangebracht. Dit brengt tevens met zich mede, dat over het algemeen de aansluitingen van gas en water minder kostbaar zullen zijn.

De heer **Ir. R. Heida**, Directeur van Gemeentewerken van Soerabaja, zegt het volgende :

Voor de Indische steden is het praeadvies wel van zeer groote waarde en wij kunnen den heer Gerla dan ook niet anders dan dankbaar zijn voor het door hem gepresteerde werk, ook al zijn we het wel in vele, maar niet in alle opzichten, met hem eens.

Wat mij b.v. opvalt is, dat de praeadviseur van het kleine naar het groote werk, van de kampongpaden naar de groote verkeerswegen overgaat.

Het is geen aanmerking, alleen maar een opmerking, maar ik geloof, dat de te behandelen stof, die toch al zeer veelzijdig is, aan overzichtelijkheid zou hebben gewonnen, wanneer eerst de groote verkeersaders waren behandeld en successievelijk afgedaald was tot de kampongpaden.

Het wil mij voorkomen, dat door deze indeeling van de stof de verkeersaders, de backbones van elke stad niet die belangstelling van den geachten praeadviseur hebben gekregen, die ze verdienen. We vragen ons na lezing van het praeadvies af hoe breed dient zoo'n voorname verkeersader wel te zijn, 20, 25, 40 m. In Europa maakt men ze tegenwoordig zelfs in de stad van 50 tot 60 m. Is dit verkwisting? We kunnen alleen

wel dit zeggen, dat men met de breedte van deze wegen niet te schriel moet zijn. Een verhardingsbreedte van 11 m, zooals praeadviseur noemt voor de groote wegen, acht ik persoonlijk beslist te gering, reeds nu en zeker in de toekomst en vooral voor een verkeersweg tevens winkelwijk.

Er zijn in Europa waarschuwendende voorbeelden genoeg. Thans kost het miljoenen om dit te verhelpen. Het motorverkeer neemt, als het fietsverkeer, hand over hand toe, de steden groeien, het verkeer groeit derhalve met sprongen, vooral nu de malaise begint te verminderen.

Ook dient men in het oog te houden, dat er juist in het oude stadsgedeelte (city) gewerkt wordt en in de nieuwere en beter aangelegde gedeelten gewoond. Men zal dus steeds een groote verkeersstrooming tusschen woon- en werkcenrum krijgen, waardoor noodgedwongen het laatste door verbetering in de bestaande straatprofielen toegankelijk moet worden gemaakt. In Europeesche steden zijn voor dergelijke doorbraken heele wijken tegen den grond gegaan.

De Gemeente Soerabaja heeft daarom gemeend enkele toekomstige zeer voorname verkeerswegen een breedte te moeten geven van 35 m, terwijl de ten deele reeds aangelegde een breedte krijgen van 25 of 20 m. Het zou me te ver voeren hierop nader in te gaan. Daarvoor is de tijd te kort. Men diene echter niet te vergeten, dat wat men nu ontwerpt en maakt tot in de verre toekomst voldoende moet zijn. Het is daarom niet direct noodig de verharding aan te leggen, deze kan groeien met het verkeer. Men diene alleen wel de noodige breedte te reserveeren.

De praeadviseur wil de kosten van wegen uitsluitend en in zijn geheel laten drukken op de gronden. Is dit in zijn algemeenheid wel juist? Wanneer men door een particulier land een grooten verkeersader legt, die een breedte krijgt welke tweemaal zoo breed is als benodigd zou zijn voor de bebouwing, en de verharding, wordt ook zwaarder en breder dan die van een woonweg, lijkt het billijk deze meerdere kosten uit de algemeene middelen te betalen.

De grondprijzen van deze wegen stijgen lang niet evenredig met de kosten; in de meeste gevallen is het zelfs weinig aanlokkelijk aan zoo'n weg te wonen. En in het algemeen komen langs een aangelegden weg eerst woonhuizen en pas later, wanneer de behoefte er is, kunnen dit toko's of zaken worden. Soms gebeurt dit nimmer.

Op bladzijde 3 van het praeadvies zegt de praeadviseur, dat „de in een stad aanwezige behoefte aan zeer bijzonder aesthetisch effect kan worden overgelaten aan het particuliere initiatief”. Ik meen dit te moeten betwijfelen. Het uitbreidingsplan zelf moet in zijn onderdeelen verzorgd zijn om met de gebouwen een harmonisch geheel te kunnen vormen dat weldadig aandoet. Het is hier de samenwerking tusschen de stedelijke technici en de bouwers, die tot iets goeds kan leiden, maar de kiemen om hiertoe te komen, moeten in eerste instantie in het uitbreidingsplan aanwezig zijn.

De praeadviseur uit den wensch dat alle leidingen binnen niet te langen tijd van de straten mogen verdwijnen en ik help dit wenschen, maar vermoed, dat het voorloopig één van de vele vrome wenschen zal blijven. Wanneer men ziet, dat enkele electriciteitsmaatschappijen er geen been in zien inplaats van de tot dusverre gebruikte zeer dunne leidingen dikke bovengrondsche kabels toe te passen, die veel lager boven den grond hangen, hetgeen een afschuwelijk gezicht is, moet men in dit opzicht niet te optimistisch zijn. Trouwens laten we vaststellen, dat het speciaal in de Indische steden, met zeer weinig afnemers per km weg wel extra duur is en zwaar drukt op den stroomprijs. Het lage getal aan afnemers is niet alleen een gevolg van de tuinsteden, waarin we wonen, maar mede omdat in de kampongs de afname nog verre van algemeen is. Toch zullen de stedelijke technici het ondergrondsche net steeds moeten blijven voorstaan.

Dit zijn de algemeene opmerkingen, die ik wilde maken. Thans nog enkele details.

Praeadviseur zegt op bladzijde 6 dat „voetpaden dienen geeigend te zijn voor het fietsverkeer”. Het is merkwaardig, maar in Soerabaja hebben we precies de tegenovergestelde ervaring. Praktisch alle kampongbewoners zijn er voor, dat de gangen, die meestal vrij smal zijn, worden gesloten voor rijwielverkeer. Dit verzoekt men omdat fietsverkeer gevaarlijk is voor spelende kinderen en argelooze voetgangers. Het duurt niet lang meer of in Soerabaja zullen praktisch alle woonpaden gesloten zijn voor fietsers. Wij doen dit door aan de eindpunten de bekende borden uit de W. V. V. te plaatsen, waarop sanctie staat. De fietsers, met uitsluiting van post- en telegraafbestellers, politie en nog een paar uitzonderingen moeten dus de laatste 100 m met de fiets aan de hand lopen. De kampongbevolking is zoo op dit verbod gesteld, dat ze zelf toeziet of er overtredingen begaan worden.

Het is steeds een vraag geweest of kamponggoten open dan wel afgedekt moeten zijn. Ook praeadviseur stipt dit aan. Ofschoon ik het er mede eens ben, dat in een nieuw opgezette kampong geen erg diepe goten noodig zijn, hebben we meest met bestaande toestanden te maken, die opgeknapt moeten worden en hier is men niet vrij. Hier wordt men meermalen gedwongen in vlak terrein dieper goten aan te leggen dan men zelf verkiest. De na jaren van kampongverbetering opgedane ervaring is thans deze, dat Soerabaja alle kamponggoten in gangen met huizen zonder voorerf dekt met betonplaten, die een paar cm van elkander liggen voor doorlating van regenwater. De redenen waarom we tot deze uitvoering zijn gekomen zijn de volgende :

De goten worden om verschillende redenen, zooals hierboven uiteengezet, dieper dan gewenscht. De huizen staan in de te verbeteren kampongs meest in de hekrooilijn. Er is dus geen voorerf. De straat is derhalve de speelplaats voor de kinderen. De woningen zijn niet breder dan

een meter of zes. Over de goot is naar elke woning toch reeds een afdekking noodig. De bevolking, ook al wordt het vuil huis aan huis opgehaald, gebruikt de goten nog steeds als vuilnisbakken, zoodat ze, open zijnde, dagelijks gereinigd moeten worden, teneinde geen daadwerkelijke vuilnisbakken te worden. Overdekte goten worden daarentegen hoogstens eens per week gereinigd.

Al deze redenen hebben er toe geleid in Soerabaja de beslissing te nemen, dat het oeconomisch verantwoord is en in het belang van de kinderen van de bevolking (ook een hygiënisch belang, opdat ze niet kunnen spelen met het vuile water) de goten af te dekken. Dit geldt dus voor de kampongs waar de huizen geen voorerf hebben.

Op bladzijde 8 zegt praeadviseur dat „de weggoten langs de wegen dienstbaar gemaakt kunnen worden voor afvoer van huishoudwater”. Dit lijkt mij evenals den heer Thijssse principieel onjuist, ook al moet, bij gebrek aan een rioleering, dikwijls hiertoe worden overgegaan. Het lijkt alleen toelaatbaar wanneer voldoende spoelwater voorradig is. In Soerabaja geldt als principe dat, bij afwezigheid van een rioleering, het huishoudwater zoo veel mogelijk op het eigen erf wordt geborgen. Dit is niet ideaal en hygiënisch niet geheel verdedigbaar, maar wordt bij gebrek aan een rioleering toegepast. Het gebruiken van onafgedekte goten voor dit doel geeft naar onze meening hygiënisch niet minder bezwaren, terwijl in den Oostmoesson, waarin het soms in maanden niet regent, bij gebrek aan spoelwater de stankbezwaren van het rottende vocht zeer groot zijn.

Op bladzijde 9 meent praeadviseur dat, indien mogelijk, de weg hooger moet liggen dan de erven der eraan grenzende huizen.

In Soerabaja schrijft de bouwverordening voor, dat *alle erven* 10 cm boven de aangrenzende wegen moeten liggen. Dit lijkt ook veel beter dan het principe van praeadviseur. In de eerste plaats is het gewenscht voor de afwatering der erven naar den weg, in de tweede plaats is het aesthetisch juister, een huis komt beter uit, toont meer, en in de derde plaats lijkt het mij verkiezelijker dat bij zeer zware buien de weg een paar uur onder water staat dan de erven. Voor Soerabaja, met zijn vele stapelputten en draineerbedden voor afvoer van septictank- en afvalwater klemmt dit nog te meer.

Praeadviseur is, wat betreft de breedte van verschillende verkeersbanen nogal ruim in zijn keuze. Er is voor elk wat wils bij. Toch bevoordert dit de eenheid niet. Gezien de op internationale congressen aangenomen breedte van een verkeersbaan voor auto's van 3 m meen ik in overweging te moeten geven ons daaraan te houden. We moeten ons, wat betreft auto's, op het internationale verkeer instellen.

Wanneer we daarbij nemen een verkeersstrook om te parkeeren of voor het langzame verkeer van 2 à 2,5 m, kan men elke gewenschte verhardingsbreedte samenstellen.

Omdat praeadviseur het even aanhaalt meen ik er op te moeten wijzen, dat Soerabaja er van teruggekomen is zijn wegen regelmatig te besproeien. Wanneer men het goed zou willen doen, zou men in den fellen Oostmoesson eens in het kwartier de straten nat moeten maken, tenzij men chemische middelen gebruikt. Het een zoowel als het ander is niet te betalen. Daarbij komt, dit werd me medegedeeld door iemand, die op dit gebied proeven had gedaan, dat stof in den fellen zon na eenigen tijd kiemvrij is.

De plaatsing van benzinepompen eischt, in verband met de concurrentie, van een stadsbestuur zeer veel beleid. Als ik het wel heb, praeadviseur is op dit punt niet duidelijk, is het zijn bedoeling, dat benzinepompen niet op het trottoir of op berm van wegen mogen worden geplaatst, zoodat benzine ladende auto's op de voor doorgaand verkeer bestemde rijstrook moeten staan. Dit principe wordt ook door mij onderschreven. Men krijgt dan dus in het algemeen dat pompen op parkeersplaatsen voorkomen of achter de rooilijn, zoodat de auto, die benzine wil laden, het erf moet oprijden om dit te kunnen doen. Het verkeer heeft er dan geen last van.

Het hebben van een z.g. brandgang (backlane) tusschen de achterkanten der huizenrijen heeft voor- en nadeelen. In Soerabaja worden ze nog vrij veel toegepast, maar alleen daar waar uitsluitend in steen gebouwd wordt of ter afscheiding van steenen met gedekbouw. De veronderstelling van praeadviseur, dat in die strooken steeds goten zouden loopen is, althans voor Soerabaja, niet juist. De brandgangen zijn vrij daarvan en dienen voor leidingen (Aniem, telefoon, hoofdleidingen gas en water en voor een latere rioleering, want hoe men hierover moge denken, op den duur zal elke Indische stad van eenigen omvang, een rioleering moeten hebben).

Dat deze strooken in de kampongs niet gespaard zijn heeft twee oorzaken. In de eerste plaats zouden de gangen daar zeer snel clandestien bij de woningen worden getrokken, wat in verband met de gedekpaggers zeer gemakkelijk is, in de tweede plaats kan een eventuele rioleering in kampongs met sumier verharde paden, zonder veel extra kosten in de gang gelegd worden.

In de in steen opgetrokken wijken lijken de voordeelen van een brandgang „backlane” nog altijd grooter dan de nadeelen; de strooken zijn in Soerabaja alle door behoorlijk afsluitbare hekken gesloten. Extra gevaarlijk zijn ze derhalve niet.

Wat betreft de trambanen zoude ik willen opmerken, dat in Soerabaja de trams in tegenstelling met praeadviseurs veronderstelling, alle links houden, evenals het overige verkeer. De maximum-snelheid is in de straten 30 km op de vrije baan, die in Soerabaja over groote strekkingen voorkomt, 40 km. Zij past ook naar mijn meening nergens dan op het middengedeelte van den weg, vooral nu bij de haltes, waar dit eenigszins mogelijk is, tram-trottoirs zijn aangelegd en het autoverkeer dus, wanneer de tram stopt, door kan rijden.

Gaarne zoude ik nog een opmerking willen maken over de plantafstand van boomen. Het blijkt inderdaad uit het lijstje, dat Soerabaja de grootste afstanden aanhoudt. Vroeger waren deze geringer. We zijn daar echter van teruggekomen om de volgende redenen.

Een boom, en vooral een wegboom, die toch al onder zeer ongunstige omstandigheden groeit, heeft ruimte noodig om een goeden kruin te ontwikkelen. Het is daarom niet juist de afstanden zoo te kiezen, dat bij goed ontwikkelde boomen de kruinen in elkaar groeien, dit schaadt de boomen.

Verder droogt een weg in den regentijd, wanneer de kruinen 1 à 1½ m van elkaar zijn, sneller op en geeft in den Oostmoesson met zijn groote donkere schaduwplekken afgewisseld door kleine zonnige stukjes, een levendig aanzien.

Het is onze ervaring, dat de plantafstand, vermoedelijk om snel schaduw te kunnen krijgen, veelal te gering wordt genomen. Wenscht men snel schaduw, dan plante men boomen op de helft van de afstand en kappe later de helft. Men diene er vooral ook op te letten dat de plantafstand tusschen de boomen, aangehouden voor één kant van den weg, ook wordt bewaard tusschen die aan weerszijden. Bij smalle wegen worden hierbij nog al eens fouten gemaakt, met gevolg dat de kruinen van de boomen aan weerszijden van den weg geplant in elkaar groeien.

De heer **H. A. van Dam**, Directeur van den Dienst van Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting te Batavia, deelt mede, dat het Bataviaasch Gemeentebestuur tot op heden de meening is toegedaan, dat de nadeelen van achtergangen grooter zijn dan de voordeelen. In Batavia heeft men den weg met zijn toebehooren steeds als één geheel gezien. In meerdere gevallen, waar in oudere stadsgedeelten achtergangen bestonden zijn deze in latere jaren opgeheven.

De heer **J. M. H. Timmermans**, Directeur van Gemeentewerken te Batavia, sluit zich aan bij den heer Heida, wat betreft diens oordeel over de in het prae-advies voorgestelde maten. Ook hij vindt ze te krap. Als minimum-maat voor een kampong-pad zou spreker 3,50 m willen aannemen.

Spreker wijdt ook een enkel woord aan rijwielpaden, welke thans in het centrum der publieke belangstelling staan. In de praktijk is het aanbrengen van rijwielpaden slechts bij weinig wegen noodzakelijk en verantwoord. Hoewel spreker een principieel voorstander van rijwielpaden is, meent hij, dat het aanleggen van voetpaden urgenter is. Hierbij kan spreker nog geen algemeen geldende richtlijnen geven. Elk geval dient afzonderlijk bekeken te worden.

Hoewel spreker de bezwaren, welke een open goot aankleven wel wil erkennen, vestigt hij de aandacht der Vergadering erop, dat zij economisch, en eenvoudig schoon te houden zijn. Ook kunnen zij als waterberging dienen. Tenslotte is in Ba-

tavia gebleken, dat riolen broedplaatsen van ongedierte zijn.

De heer **Ir. H. Westbroek**, Directeur van Gemeentewerken te Semarang, deelt mede, dat de ervaringen te Semarang opgedaan met achtergangen zeer verschillend zijn. In het heuvelterrein en in enkele nieuw gebouwde kampongs voldeden zij niet. In het heuvelterrein zijn zij inmiddels bij de perceelen getrokken. Bij de exploitatie van het Land Mlaten hebben zij echter zeer goed voldaan. De waterleiding en de bovengrondse distributieleidingen zijn er in ondergebracht. Daar waar de achtergangen echter niet door de gemeente zijn aangelegd, worden de achtererven ervan afgescheiden door zeer onoogelijke paggers, die alle verschillend zijn. Het geheel maakt een zeer ongunstigen indruk.

Jhr. Ir. C. Ortt, hoofdingenieur der Nederlandsch-Indische Wegenvereeniging, wijst er op, dat de breedte van een rijbaan een der fundamentele gegevens vormt bij het vaststellen van het dwarsprofiel. Bij de steeds grootere rijsnelheden, die worden toegepast zal men op den duur tot een passende, grootere rijbaanbreedte moeten komen. Deskundigen zijn op dit punt nog niet tot een eenstemmig oordeel gekomen, maar in verband met de snelle vooruitgang der techniek mag men het bij beschouwingen van het dwarsprofiel toch niet geheel uit het oog verliezen.

De heer **G. van Galen Last**, Directeur van den Technischen Dienst te Bandoeng, meent, dat het probleem der achtergangen staat of valt met het vraagstuk der faecalrioleering. Acht men de laatste noodzakelijk, dan is de beste plaats om haar te leggen de achtergang.

Zelfs in kampongs acht spreker de achtergangen mogelijk. In Bandoeng is de voor backlanes benoodigde grond in de kampongs niet uitgesplitst, doch met medewerking der bevolking vrijgehouden van bebouwing.

Ir. J. H. Schijfsma, Hoofd van den Technischen Dienst der Stadsgemeente Cheribon heeft reeds in de inleiding van het praeadvies een groote — en wel haast overdreven — angst voor (te) kostbare stadsaanleg ontmoet, resulterende in het aanbevelen van het ontwerp eener vooral goedkoop te bewonen stad, zij het dat het daarin nog wel aangenaam wonen zou mogen zijn.

Men geve den Stedebouwer toch ruimte voor eenige verheffing, houde daartoe het voornamelijk middel (den bodem) goedkoop, maar profiteere dan ook van dit middel.

Behalve in ook door Ir. Heida geconstateerde te krappe maten voor wegprofielen komt deze angst van den inleider voor luxe b.v. mede tot uiting in de stiefmoederlijke behandeling van het gesloten profiel als instrument voor de afwatering.

Toch is dit instrument, speciaal in een Indische stad en dan niet slechts in de Europeesche

wijken bijzonder op zijn plaats, leidt toepassing zelfs dikwijls tot bezuiniging en is zij voor dichtbewoonde buurten onvermijdelijk.

Optredende als riool is het gesloten profiel verder al vast, speciaal ook in de kampongs, zeker niet onverbrekkelijk aan de zoo verafschuwde „back lanes” gebonden, zooals door inleider en door enkele sprekers is verondersteld.

Deze back-lanes lijken spreker (te) vast verbonden aan de gebruikelijke inrichting van het oud-Indische huis.

Nu zooveel electrische-officials op deze vergadering tegenwoordig zijn, ware hun in overweging te geven, dat in samenwerking met de stedenbouwers middelen worden bedacht die geschikt zouden zijn om weg te nemen de bezwaren welke thans in voorkomende gevallen blijken te bestaan tegen het voeren van de electrische leidingen over de voorerven waarbij dan de palen in de grensscheidingen worden geplaatst.

Moeten leiding en boomrij echter in speciale gevallen op te korte onderlinge afstand komen te staan, dan ware nog toepassing van boomsoorten te bestudeeren, of die met de kruinen beneden deze leidingen blijven, of die het kweken van een onvertakte stam toestaan van zoodanige hoogte, dat de geheele kruin zich boven de draden ontwikkelt. Terzake ware overleg met heeren plantkundigen aan te bevelen.

Wat betreft „zonder hiaten doorlopende stoepen”, zou spreker gaarne worden gerustgesteld.

Het is toch immers niet de bedoeling dat deze stoepen de plaats van trottoirs gaan vervullen?

Wat aangaat het punt aesthetische stadsaanleg legt praeadviseur naar spreker's meening al te zeer uitsluitend den nadruk op het utilitair karakter van het stadsplan, zelfs gaat hij daarbij zoover, dat hij op bladzijde 3 van het praeadvies verklaart „een stadsaanleg niet juist te achten wanneer daarin op bepaald kostbare wijze zou zijn gestreefd naar bijzonder aesthetisch effect”, daar nog bijvoegende, dat de in de stad aanwezige behoefte aan zeer bijzonder aesthetisch effect behoort te worden overgelaten aan het particulier initiatief. Naar spreker's meening worden hier al te zeer, hetgeen ook in de gegeven omstandigheden wel verklaarbaar is voor wat betreft het stadsplan, de functies van bouwheer en stedenbouwer met elkaar verward.

Ten rechte komt toch de functie van den bouwheer, die het programma opstelt en bepaalt toe aan het Gemeentebestuur en behoort de stedenbouwkundige den rol te vervullen van den architect die aan dat programma vorm en uitdrukking geeft. Het zal dus naar spreker's meening aan het Gemeentebestuur als opsteller van het programma voorbehouden moeten zijn het meerdere of mindere aan utiliteit ten opzichte van het mindere of meerdere aan weelde in het stadsplan te bepalen en juist deze verhouding tusschen utiliteit- en weelde element is het die vooral het stadskarakter bepaalt.

Bepaald gevaarlijk moet het echter worden geacht, uitwerking der bijzondere aesthetische effecten, waarvan toch zeker geen van onze ook moderne steden gespeend behoort te blijven, uitsluitend over te laten aan het particulier initiatief.

Wat zou er van het speciaal stedenbouwkundige schoon van historische steden zijn terecht gekomen wanneer daar niet in bepaalde gevallen volkomen samenwerking had bestaan tusschen de het programma formuleerende overheid, de het stadsdeel ontwerpende stedenbouwkundige en de op de speciale punten bouwende architecten.

Wat aangaat het kosten-verhaal van stads-aanleg op baathebbende gronden, moge worden in het licht gesteld, dat in Indië ook en vooral het tegendeel is gebeurd van wat de geachte inleider blijkbaar vreest, namelijk de te krappe opzet van het stadsplan als gevolg van het feit dat met de grond-eigenaars moet worden gemarchandeerd en met hun belangen in al te sterke mate moest worden rekening gehouden bij het opstellen van het plan.

Juist het feit dat alles zoo „kaufmännisch” wordt opgezet heeft n.l. tot gevolg een aantal bezwaren tegen het kosten-verhaal in kwestie.

Behalve dat de stadsaanleg te krap wordt opgezet, is daartegen ook in te brengen, dat nu alle kosten voor de plaatselijke opzet zullen worden gedragen in laatste instantie door de bewoners en de huurders alleen van de aangelegen perceelen, zoodat het hierdoor moeilijker en moeilijker wordt de rijkeren voor de armeren te laten betalen, waardoor het gevaar ontstaat dat speciaal aan de armere kwartieren het karakter van te groote armoede wordt of blijft opgelegd.

In de opvattingen van den praeadviseur komt dit dan ook tot uiting aan de overigens onder de Indische stedenbouwkundigen meer en meer gebruikelijke wijze van kampongverbetering, waarbij naar (te) zeer nauwe aansluiting aan de bestaande, uit een hygienisch oogpunt echter dikwijls volkomen te verwerpen kampong toestanden wordt gestreefd, toestanden waarbij in het bijzonder de plaatselijk voorkomende dichtheid van bebouwing veel te groot is.

Ten aanzien van de bovengrondsche sterken en zwakstroombanden ware er wellicht nog op te wijzen, dat het gewenscht is in de bouwverordeningen aan de betrokken diensten de bevoegdheid te verleen te eischen dat deze draden en draadbundels onder alle omstandigheden strakke, het te vormen straatbeeld steunende lijnen vormen, hetzij evenwijdig aan, hetzij loodrecht op weg-assen en dergelijke, zoodat tegen het effect bedervende hinderlijke scheeve kruisingen enz. behoorlijk kan worden opgetreden.

De heer **Ing. D. W. Sparnaay**, Ingenieur-administrateur van het Gebeo te Bandoeng, merkt op, dat de vertegenwoordigers der Electriciteitsmaatschappijen op deze Vergadering slechts als belangstellenden aanwezig zijn en dus niet in discussie

willen treden. De Electriciteitsmaatschappijen, welke slechts te accepteren hebben wat haar wordt opgelegd, zijn echter gaarne tot overleg en medewerking bereid.

Spreker wil echter wijzen op een storende schrijffout, welke in het schrijven dezer maatschappijen aan de Technische Commissie is geslopen. Zij achten n.l. niet de „vergunning” tot electriciteitslevering, doch wel de electriciteitsvoorziening van sociaaleconomisch belang.

De Voorzitter, **Ir. Thomas Karsten**, wil thans eenige woorden als debater spreken.

Spreker wijst er op, dat ook dit praeadvies van Ir. Gerla een *waardevol stuk werk* vormt, en beteekenis zal hebben boven de congresbehandeling uit, onder meer door de belangrijke en omvangrijke *detailinformatie*, die het bevat; daardoor echter zal het ook noodig zijn op enkele detailpunten te wijzen.

Eerst wil spreker echter iets opmerken over een hoofdpunt, dat z.i. onvoldoende aandacht heeft gehad, zoowel van den inleider als vooral in het debat, n.l. het verband tusschen de plannen en hun realisering, anders gezegd: de (*methode van*) *voorbereiding voor wegaanleg en -verbetering*. Spreker meent, dat in onvoldoende voorbereiding voor een groot deel de óorzaak ligt der veelal onbevredigende resultaten, en dat men er dus zonder verbetering der behandelingswijze niet komt.

Terwijl nu de inleider bij die voorbereiding telkens het „stadsplan” noemt, ook waar het om detailvaststellingen gaat (bv. afwateringsprofielen, waterleidingbuizen enz.), acht spreker noodzakelijk een duidelijk onderscheid tusschen „stadsplan” en „detailplannen”. Het eerste geeft een algemeen en globaal beeld der stadsontwikkeling, uiteraard dus op betrekkelijk kleine schaal (bv. 1 : 5000), en houde dien overeenkomstig ook op dit gebied slechts de — nauwkeurige of globale — aanwijzing der hóofdaken in, dus bv. der totale wegbreedten (event. reeds met, globaal, de totale rijverhardingsbreedte), de ligging der hoofdleidingen van allerlei aard, die der transformatorstations enz. Dit moet nu worden uitgewerkt in „detailplannen”, op 1 : 1000 of 1 : 500, van bindend en dus definitief karakter; dit zijn dan tevens de „rooilijn”-plannen, en de gedetailleerde „bestemmings”-plannen.

Op het detailplan moeten nu de elementen van het wegprofiel, en hun plaats daarin, volledig worden vastgesteld, zij het met speling in de detailmaten en in de ligging van enkele minder belangrijke. Op dat oogenblik moeten daarover dus de noodige gegevens — speciaal der diverse leidingssystemen — bekend zijn.

Bij de uitvoering van den aanleg resp. verbetering der wegen volge dan het „uitvoeringsontwerp”, dat een meer wegenbouw-technische uitwerking is van het detailplan.

Het spreekt vanzelf, dat bij e.e.a. een stel normale of typeprofielen van veel nut kan zijn.

Bij elk der voornoemde plannen is nu een bepaald overleg noodig met de betreffende instanties en belanghebbenden, zooals andere gemeentediensten, Telefoondienst, concessionarissen enz. Alleen daardoor kan men er van verzekerd zijn, dat geen onjuiste vaststellingen geschieden, terwijl anderzijds bij de bewerking in stadsplan en detailplan gezorgd moet worden, dat van al die verschillende elementen een behoorlijk stedenbouwkundig geheel wordt gemaakt.

Deze geheele gang van zaken dient in elke plaats behoorlijk georganiseerd te zijn, en naar een vast werkschema te verlopen. Spreker wil niet zeggen dat dit nergens geschiedt, doch meent toch dat in het algemeen de behandeling in dit opzicht veel te wenschen overlaat.

Het spreekt voorts vanzelf, dat deze voorbereiding met een voldoende *stedenbouwkundige deskundigheid* behoort te geschieden, waaraan het maar al te vaak mankeert. De normale technicus beheerscht wel elk der elementen van de stadsaanleg, doch niet hun samenhang, het typische onderwerp van den stedenbouw. Ook bij deze gelegenheid wil spreker er daarom op wijzen, dat dit stedenbouwkundige gezichtspunt in het *technische onderwijs* (T.H. en technische scholen) meer tot zijn recht moet komen, omdat wij op den duur menschen krijgen, wien dit werk gemakkelijk afgaat.

Voorts moet spreker enkele detailopmerkingen maken.

Hij waarschuwt er tegen, n.a. van wat praeadviseur en Ir. Thijsse opmerkten, bij wegen met dubbele boomrijen en twee paalrijen te star vast te houden aan de *plaatsing van de boomen aan de binnenzijde en de palenrijen daarbuiten*, wat dan geschiedt om deze laatsten aan het oog te onttrekken.

Immers blijft aldus de onderlinge afstand der boomrijen betrekkelijk klein, (meestal 10 à 13 meter) en het is deze afstand, die het wegbeeld in hoofdzaak bepaalt; m.a.w. zal bij deze plaatsing bij normale profielen nooit de indruk van een ruimen weg ontstaan. Voor (hoofd)verkeerswegen, die zich duidelijk moeten afteekenen en dus een breed indruk moeten maken, acht spreker een derg. profiel dan ook niet juist, zeker niet voor grootere steden.

De andere oplossing, waarbij de paalrijen binnen de boomrijen staan, en de afstand der boomrijen dus voor hoofdwegen minstens ca. 25 en meestal 18 à 20 m wordt, maakt een veel ruimeren indruk. Spreker acht de ontsiering door het meer in het zicht komen der paalrijen niet zoo overwegend, dat men daarom van dit profiel moet afzien. Immers zijn er maatregelen mogelijk om deze ontsiering te verminderen, bv. door een juiste kleur der palen. Ten tweede verdwijnt zij grootendeels zoodra de boomen groot worden, en palen en draden zich niet meer tegen de lucht afteekenen; tegen een achtergrond van groen zijn zij veel minder zichtbaar. De tentoonstelling van het dwars-

profiel bevat dan ook voorbeelden van dit profiel, die zoowel een breed als een fraaien indruk maken, (bv. de weg van Semarang naar Oengaran); de oude wegen van dit profiel zijn dikwijls zeer mooi (bv. de weg tusschen Pekalongan en Semarang).

Ter zake van den *trottoiraanleg* sluit spreker zich, terzake van hun wenschelijkheid bij verkeerswegen, met nadruk bij den heer Gerla aan.

Wel meent hij echter dat zij bij typische woon- en verdeelwegen, vooral indien deze niet lang noch recht zijn, en de motorvoertuigen er dus niet tot groote snelheid worden verleid, weggelaten mogen worden.

Waar anderzijds de inleider een trottoir van 3 meter in winkelbuurten als norm opgeeft, moet spreker er op wijzen, dat dit tamelijk weinig is en slechts in kleinere steden of langs minder belangrijke straten voldoende.

Hierbij maakt het echter veel verschil, of de winkels onmiddellijk langs het trottoir staan, dan wel *stoepen* hebben. Spreker verwijst naar het artikel daarover in het congres-nummer van Loc. Techniek; doch hij beveelt de stoepen niet slechts aan voor de eenvoudige tokobuurtjes, t.b. der uitstalling buiten, doch ook in de zg. „Europeesche” winkelwijken, t.b. van het plaatsen van fietsen, van kijkers enz. Men zie bv. de behoefte daaraan in de Rijswijkstraat, Bragaweg en elders.

Aangaande *kruisingen tusschen trottoir en erfinrit* meent spreker, dat de openbare weg de voorrang heeft boven den particulieren erfingang. Daarom behoort het trottoir zooveel mogelijk ongestoord, dus zonder hoogteverschillen, door te loopen, al moet bij de inritten een voor rijverkeer geschikte verharding gebruikt worden, met natuurlijk een klein opritje bij kant trottoir.

Overigens verdient het aanbeveling, ook uit overwegingen van verkeersveiligheid en economie, het aantal erfinritten zooveel mogelijk te reduceeren, en elk erf normaal slechts één inrit te geven.¹⁾

Tenslotte wil spreker niet nalaten te vermelden, dat hij de paragraaf over de *woonpaden* in het praeadvies met bijzonder genoegen en vrijwel volledige instemming gelezen heeft. Ook in het debat van dit onderwerp kiest hij de zijde van den praeadviseur.

De heer **Ir. A. L. H. R. Gerla** begint zijn antwoord op de woorden der H. H. debaters met eenige algemeene opmerkingen.

Bij het opstellen van zijn praeadvies is spreker uitgegaan van de veronderstelling, dat het stadsplan, waarvoor de gegeven dwarsprofielen

¹⁾ Een 2de erfinrit ware een geëigend object voor belastingheffing, bv. in den vorm van een toeslag op de Straatbelasting.

moeten dienen, goed is. Het kan dan voorkomen, dat de door spreker gegeven minimum-maten noodgedwongen op bepaalde plaatsen in dit juiste stadsplan toegepast moeten worden. Dat er ook wegen breder dan in de profielen 12 en 13 van het prae-advies in het stadsplan zullen voorkomen, heeft spreker nergens bestreden.

Voorts zijn in principe alle wegen in een stad gelijk.

Dat er weinig woorden in het prae-advies gewijd zijn aan de breedste hoofdverkeerswegen vindt zijn oorzaak in het feit, dat spreker's voornaamste bedoeling geweest is, de afmetingen der profieldeelen, voorzoover zij bepaald worden door leidingen, afwatering, etc. te behandelen.

Het is spreker opgevallen, dat geen der debaters opgemerkt heeft, dat in het prae-advies zoo weinig gezegd is over de wegverlichting. Spreker acht zichzelf op dit gebied niet competent en verzoekt daarom den heer Timmermans om een aanvullende verhandeling over dit onderwerp in een volgend nummer van *Locale Techniek* te willen publiceren.

De heer Thijsse zou spreker willen antwoorden, dat ook te Batavia in daarvoor gunstig terrein kampongpaden met één goot aangelegd worden. Als norm heeft spreker echter een pad met 2 goten willen aannemen.

Spreker acht halfcirkelvormige gootbodemp profielen ondoelmatig, terwijl zij de goten onnoodig breed maken.

Wat betreft het al of niet toelaten van motorspuiten in kampons deelt spreker mede, dat hij deze kwastie uitvoerig besproken heeft met den Brandweercommandant van Batavia, die de in het prae-advies voorgestane regeling meer dan voldoende achtte.

De meening, dat gescheiden afvoer van huishoud- en regenwater dient plaats te hebben, kan spreker niet deelen. De voorzieningen, welke in dat geval getroffen moeten worden voor den afvoer van het huishoudwater zijn zeer kostbaar. Vergelijkbare cijfers op dit gebied ontbreken nog. Spreker betwijfelt de juistheid in de vlakke kuststreken van afvoer van huishoudwater in een sceptictank met grindbed, zooals te Soerabaja geschiedt.

Wat de hoogteligging van de wegruimten ten opzichte van de aangrenzende erven betreft, hebben de woorden der debaters spreker niet van zijn ongelijk kunnen overtuigen. Bedoeld is, dat de wegruimten slechts 5 à 10 cm. hooger zou liggen dan de aangrenzende erven. Bij juist berekende gootafmetingen behoeven de erven niet lang geïnundeerd te zijn, terwijl de weg niet onder water komt te staan.

Spreker dankt den heer Ir. Heida voor zijn waardeerende woorden over het prae-advies en voor de uitvoerige beschouwingen, welke hij der Vergadering heeft voorgelegd.

Alvorens op de bezwaren van den heer Heida op het prae-advies in te gaan, zou spreker hem willen vragen deze te willen publiceren.

Inzake het kostenverhaal is spreker het met den heer Heida eens, dat niet overal de geheele aanlegkosten op den aangrenzenden grond verhaald kan worden. Het was in het prae-advies slechts de bedoeling het principe van kostenverhaal even aan te stippen.

Voorts wijst spreker op het feit, dat hij slechts „wegprofielen” besproken heeft en steeds een goed stadsplan in zijn betoog vooropgesteld heeft. Zoo moet ook de zinsnede omtrent „het overlaten van het vervullen der behoefte aan bijzonder aesthetisch effect” opgevat worden als te zijn „het op kostbare wijze voltooien van een aesthetischen opzet, welke als zoodanig reeds in het stadsplan aanwezig is”.

Omtrent het sluiten der kampongpaden voor fietsers, deelt spreker mede, dat hier kampongpaden met voorerven bedoeld zijn. Bij dergelijke paden hebben kinderen gelegenheid op de voorerven te spelen. Bij gesloten kampongbouw is spreker het met den heer Heida eens, dat ook fietsers van de paden geweerd dienen te worden. Ook bij korte paden waarlangs bebouwing met voorerven, kan aan de wenschen der bewoners in deze worden tegemoetgekomen.

Van de kamponggoten prefereert spreker vaak-gereinigde open goten boven overdekte goten. Gedeeltelijke afdekking der goten is een onvoldoende stankwering.

De internationale maat der rijbaanbreedte van 3 m. geldt niet voor grobaks en karretjes, evenmin voor secundair en tertiair stadsverkeer.

Spreker wil hier dank zeggen aan de H. H. Debaters voor het geven van de door hem gevraagde inlichtingen inzake de achtergangen of backlanes.

Spreker kan het nog niet geheel eens zijn met den heer Timmermans over de juiste breedten van kampongpaden.

Voorts verzoekt spreker den heer Ortt om studies omtrent de kwestie der rijbaanbreedten in de Verhandelingen der N.I. Wegenvereeniging te willen publiceren.

Den heer Schijfsma antwoordt spreker, dat de in het prae-advies genoemde maten minima zijn en dat het geen maten zijn, welke voor een geheele stad onveranderd zouden gelden.

De stoepen van de in het prae-advies gepubliceerde dwarsprofielen worden geacht bij het perceel te behooren. Het op gelijke hoogte doorgaan der stoepen in de lengte van den weg is de voorwaarde voor het verkrijgen van een behoorlijk aanzien.

Wat betreft de kleine boomsoorten staan naar spreker's meening hier nog verschillende mogelijkheden open. Als kleine boomsoorten noemt spre-

ker Tevetia en Kambodja; het gebruik van den laatste als weg-boom zal ongetwijfeld bemoeilijkt worden door de Inlandsche gewoonte de Kambodja op begraafplaatsen te planten.

Spreker acht zich niet den juiste persoon om den heer Sparnaay te antwoorden. Hij zou het onderwerp der samenwerking tusschen Gemeenten en Electriciteitsmaatschappijen hier liever laten rusten en het antwoord op den brief der Electriciteitsmaatschappijen aan de Gemeentebesturen willen overlaten.

In tegenstelling met den heer Karsten meent spreker, dat bij het stadsplan 1 : 1000 wel degelijk met groote leidingen rekening dient te worden gehouden.

Ook met de woorden van den heer Karsten over de onderlinge plaatsing van boomrijen en bovengrondsche distributieleidingen kan spreker het niet eens zijn. Naar spreker's meening ontstaat op de door den heer Karsten voorgestelde methode wel een ruim, doch tevens een zeer onrustig wegbeeld, bv. de Oengaranweg te Semarang.

Met een herhaling der opmerking, dat de door hem gegeven maten steeds als een absoluut minimum beschouwd moeten worden, beëindigt de heer Gerla zijn antwoord.

De **Voorzitter** memoreert vervolgens de belangrijke samenwerking, die bij dit onderwerp heeft plaats gehad met de Gemeente Batavia en de Nederlandsch-Indische Wegenvereeniging, dien hij daarvoor dank brengt; vooral de eerste heeft bij de voorbereiding der congresbehandeling een zeer omvangrijken arbeid gepresteerd.

Wanneer thans de bespreking van dit onderwerp op het congres wordt beëindigd, beteekent dit niet dat de behandeling is afgelopen, integendeel.

Gemeend wordt, dat enquête, praeadvies en excursie nog niet tot voldoende resultaat geleid hebben; de debatten laten zien, dat er op veel belangrijke punten nog tegengestelde meeningen gehuldigd worden.

De Soc. Techn. Commissie acht het onderwerp van zooveel belang, dat zij het, in samenwerking met de N. I. Wegenvereeniging, ook verder in studie zal nemen, waarbij tevens contact gezocht zal worden met groote belanghebbenden.

Wat het resultaat dezer behandeling zal zijn, is nog niet te zeggen. Van een bepaalde „normalisatie" der dwarsprofielen staat men zeker ver af, doch misschien is het mogelijk binnen bekwaamen tijd eenige richtlijnen of regels vast te stellen, welke de practijk ten goede zullen komen.

Spreker somt dan eenige punten op, die nog onderzoek behoeven, of waarover nog geen overeenstemming is verkregen, of waarop nog onvoldoende de aandacht viel :

1. De gang van zaken bij het ontwerpen en het detailleeren der dwarsprofielen c.a.; vermoedelijk zou een vaststelling van de beteekenis van eenige termen aan die van de behandelingswijze vooraf dienen te gaan.

2. De achtergangen (backlanes); wellicht zal blijken, dat deze in bepaalde omstandigheden en onder bepaalde voorwaarden nut hebben.

3. De breedte van rijbanen, met name hoeveel rijbanen een bepaalde rijwegbreedte *in de practijk* oplevert. Het is bv. onzeker of, resp. onder welke omstandigheden, een 10 m breede weg in de werkelijkheid als een 3- of 4-banige werkt.

4. De controverse boomen-bovengrondsche leidingen is nog ver van een oplossing, zelfs voor zoover het alleen de P.T.T. en de sterkstroomleidingen aangaat; doch langs sommige wegen heeft men bovendien nog spoorwegtelegraaflijnen en Irrigatie-telefoonlijnen! Gestreefd zal moeten worden naar een systematische samenwerking op dit gebied.

5. Daarbij ware mede te onderzoeken, door welke maatregelen de onvermijdelijke bovengrondsche leidingen minder ontsierend kunnen worden gemaakt.

6. Ook de wegbeplanting zelve heeft nog hare vraagstukken, o.a. dat der juiste onderlinge afstand der boomen.

7. Voor de practijk ware het van veel belang te kennen goede kleine wegboomen.

8. Tevens dient men te weten, of een veelvuldige boombeplanting hier te lande alleen een eisch van welstand en schoonheid is, dan wel onze klimatologische omstandigheden een grootere beteekenis heeft; wellicht dat het Instituut voor Technische Hygiene te Bandoeng hierover van voorlichting kan dienen.

Spreker heeft hier slechts een greep gedaan; men is verzekerd van een ruim veld van arbeid.

De **Voorzitter** geeft thans het woord aan den heer G. de Raad, Voorzitter der Vereeniging voor Locale Belangen, die het slotwoord zal spreken.

De heer **De Raad** brengt op geestige wijze de Sociaal Technische Commissie hulde voor den gedanen arbeid.

Namens de Vereeniging voor Locale Belangen dankt spreker de Vereeniging van Regentschappen en den Burgemeester van Batavia voor de hartelijke ontvangst in Indië's hoofdstad.

Na eenige woorden gewijd te hebben aan de goede samenwerking der Nederlandsch-Indische Wegenvereeniging met de Vereeniging voor Locale Belangen, en de H. H. Timmermans en Gerla in het bijzonder bedankt te hebben voor de voorbereiding van de technische sectie van het Congres, sluit spreker het 27ste Decentralisatie-Congres der Vereeniging voor Locale Belangen.

HET STADSBEELD VOORHEEN EN THANS.

Voordracht met Lichtbeelden door Ir. THOMAS KARSTEN,
ter Toelichting van de Tentoonstelling.

Toen bij het Bestuur van de V.v.L.B. het denkbeeld naar voren kwam, het 25-jarige jubileum ook te vieren door een tentoonstelling, welke een overzicht zou bieden van de ontwikkeling der ressorten in de laatste decennien, leek het gerechtvaardigd niet slechts een beeld te geven van de door hen verrichte arbeid, doch ook van hun levensvorm, dus door te toonen de ontwikkeling van het stadsbeeld. Wel wist men van te voren, dat, anders dan ter zake van het werk, dit beeld niet in alle opzichten verblijdend zou zijn, doch waar het dat niet was, zou het zeker leerzaam wezen. Om nu uit deze leerzaamheid het volle nut te putten, leek het gewenscht bij de tentoonstelling een toelichting te geven, waartoe dan deze voordracht mede dient.

In de eerste plaats moet daartoe iets gezegd worden over **de beteekenis van het stadsbeeld**.

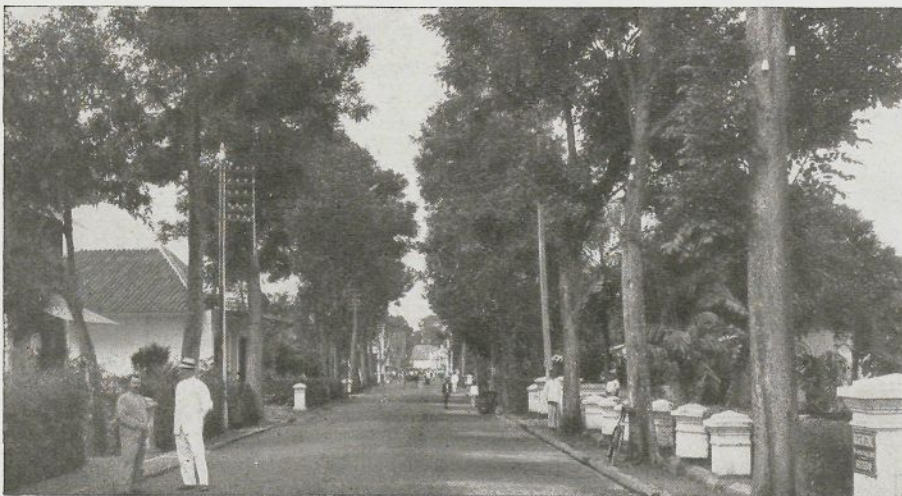
Men moet deze beteekenis immers vooral niet zien als een uitsluitend uiterlijke of aesthetische.

Het stadsbeeld is voor stad en dorp — waar in deze voordracht over het stadsbeeld gesproken wordt, is steeds het dorpsbeeld inbegrepen — wat het gezicht en de houding zijn voor den mensch: het geeft uitdrukking aan het innerlijke leven, en aldus vormt het een sterk en sprekend *getuigenis*.

Deze diepe beteekenis als expressie heeft het stadsbeeld inderdaad in elke geschiedperiode en in elk milieu. Steeds en overal zijn de steden en dorpen geworden tot typische weerspiegelingen van het leven dat er zich afspeelde, — hetzij dat ze min of meer gemáákt zijn van boven af, hetzij dat ze gegroeid zijn van binnen uit, dan wel dat beide werkingen in combinatie plaats hadden.

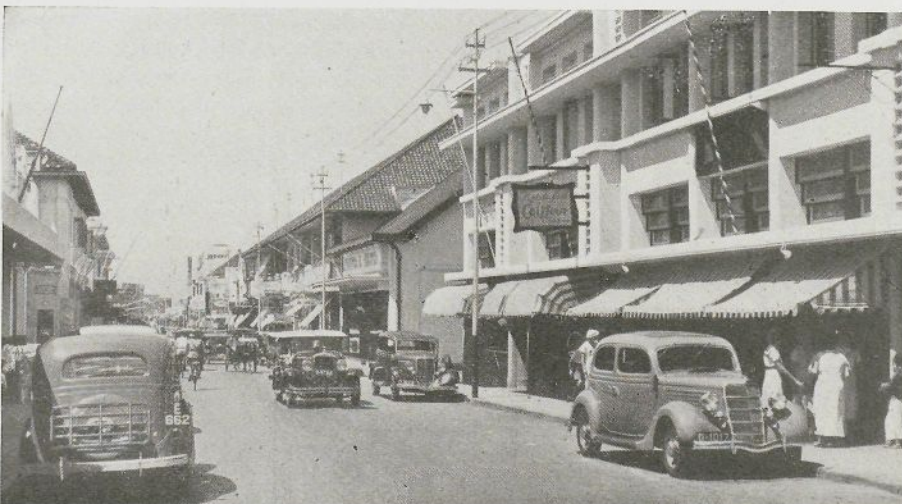
De voorbeelden hiervoor geven Oost en West beide.

Inderdaad is er in Europa geen cultuurmilieu zonder belangrijke en teekenende stads- en dorpsbeelden. De groote cultuurtoppen weerspiegelen



Bandoeng, Bragaweg; 1911 en 1937.

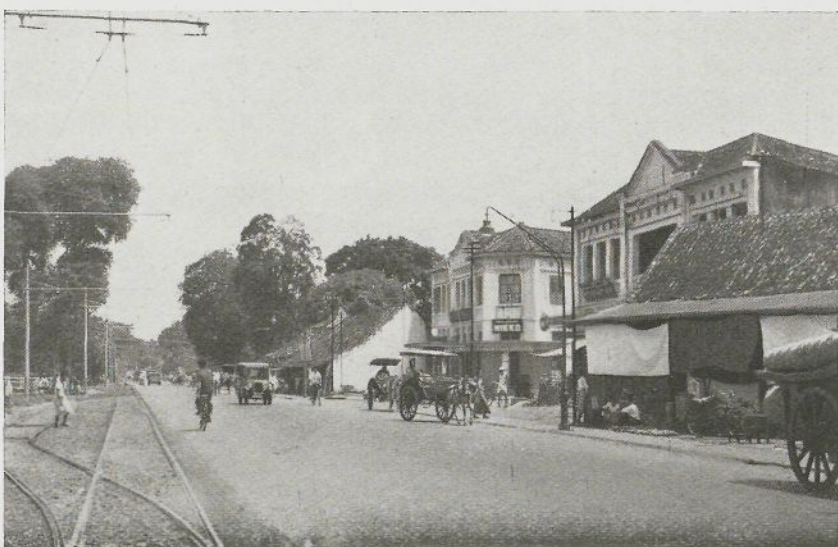
Goed voorbeeld van volledige ontwikkeling van open naar gesloten bebouwing binnen 25 jaar; de hier niet weergegeven tusschenstadia zijn leelijk, de eindtoestand is bevredigend; het huidige straatbeeld vraagt evenwel om het onder den grond leggen der electriche leidingen.





Batavia, Tanah-Abang; 1876 en 1937.

Typische overgangstoestand, die ontstaat bij rooilijnen, welke de bestaande bebouwing sterk aansnijden; het onvermijdelijk gevolg is een slecht stadsbeeld gedurende de lange overgangperiode. De kleine voorspringende bebouwingen dateren deels van vóór 1876.



zich in wereldberoemde steden, doch daarnaast is er een heele reeks van stadsbeelden van middelbare en kleine plaatsen, die de aandacht ten volle waard, en dan ook veelal zeer bekend zijn (o.a. Middel-eeuwsche middelbare steden, het Zuid-Europeesche land- en bergstadje, het Engelsche dorp, enz. enz.). Ook de Hollanders, hoewel van nature allerminst bouwers, hebben in verschillende perioden vele karakteristieke en veelal fraaie dorps- en stadsbeelden weten te scheppen.

Doch van het Oosten geldt hetzelfde. Bijna elke vorst besteedde de grootste zorg aan zijn residentie, terwijl elke cultuur haar stedenbouwkundige tradities had, die tot typische stadsbeelden leidden (o.a. China, Japan, Siam, Britsch-Indië).

Onze Indische steden en dorpen vertoonen ditzelfde beeld. Steden als Solo en Jogja — in de oudere periode zeker ook Modjopahit — zijn met groote bewustheid aangelegd, en speciaal Jogja moet in zijn ouden vorm buitengewoon fraai zijn geweest. Doch ook alle kleinere steden en dorpen hebben of tenminste hadden, een welverzorg-

den en karakteristieke vorm, een sterk-sprekende sfeer.

De bestudeering van het huidige stadsbeeld, en speciaal van de wijzigingen die dat blijkt te vertoonen, is dan ook van bijzonder belang. Zooals men de innerlijke ontwikkeling van een mensch kan aflezen uit de trekken die zich in zijn gezicht gegroefd hebben, en uit de houding en de bewegingen die hij zich heeft aangewend, zoo vormt de ontwikkeling van het stadsbeeld een toetssteen voor de werkelijke waarde van de Indische ontplooiing.

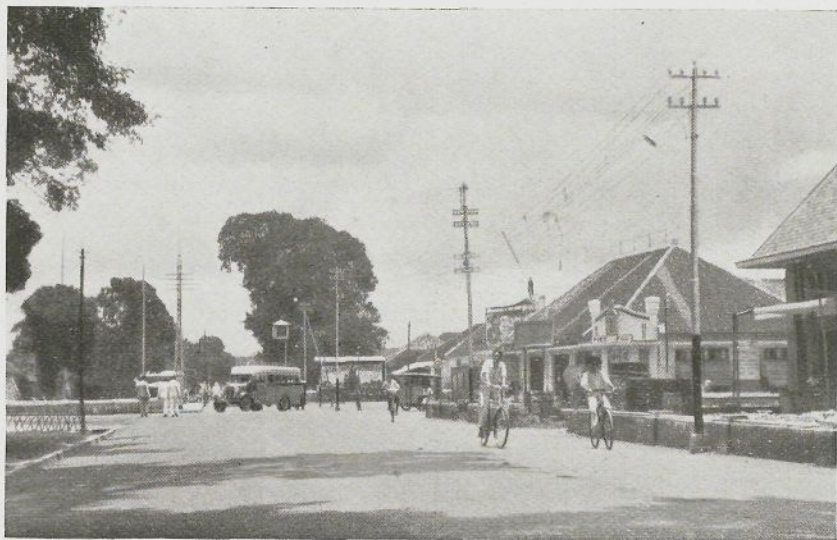
De leering, die de tentoonstelling biedt, ligt niet alleen in haar materiaal, doch was reeds te putten uit eenige ervaringen bij hare **totstandkoming**.¹⁾

¹⁾ De tentoonstelling werd samengesteld uit materiaal, dat door de Sociaal Technische Commissie der Vereniging voor Locale Belangen bij de ressorten werd verzameld.



Malang, viersprong Aloen-aloen-Zuid en Pandhuisstraat; ca. 1915 en 1937.

Het vroegere stadsbeeld was eenvoudig, doch aardig; het heeft plaats gemaakt voor een bijzonder leelijke hutspot van palen, draden en slechte bebouwing.



Typisch was in de eerste plaats dat *het begrip stadsbeeld* velen vreemd bleek te zijn, niettegenstaande het rondschrĳven, waarin het materiaal werd gevraagd, het uitvoerig toelichtte. Het stadsbeeld is wel opgebouwd uit details, uit wegbepantingen, bebouwingen, werken enz., doch moet zelf gezien worden als een eenheid, een samenvatting, dus als het totale beeld van een bepaald milieu. Eerst als zoodanig legt het zijn getuigenis af.

Dit nu was velen vreemd. Meerdere inzendingen bestonden geheel of grootendeels uit „werkjes”, gebouwen, details en dergelijke, die veelal voor het doel niet of slecht bruikbaar waren. Toch is gepoogd waar mogelijk van elk ressort, dat een inzending deed, tenminste een enkel fotostel in de tentoonstelling op te nemen.

In de tweede plaats is er, vooral bij vele kleine ressorten, een neiging geweest vooral „mooi” voor den dag te komen, en dus in het bijzonder verfraaiingen en verbeteringen te laten zien, — die dan juist veelal slechts uit de bvg. werken konden

bestaan, terwijl minder gunstige, doch even typische ontwikkelingen niet werden getoond. Natuurlijk was ook dit onjuist; zooals ook het rondschrĳven vermeldde, bedoelde de tentoonstelling een reëel en volledig beeld te geven. Gelukkig hebben vele, en bovenal de belangrijke ressorten, dit ten volle begrepen.

Een derde punt, dat de aandacht verdient, is de moeite die het blijkbaar heeft gekost om *afbeeldingen van het oude stadsbeeld*, zelfs van betrekkelijk weinige jaren terug, op te sporen. De opzet van de tentoonstelling vereischte natuurlijk het vergelĳken van hetzelfde stadsbeeld in een vroegeren en een huidige vorm. Het was dus noodig uit te gaan van voorhanden oude afbeeldingen, en die te paren aan nieuwe van dezelfde punten genomen foto's, — vandaar dan ook, dat bijna elk nummer bestaat uit een stel van 2 of meer aldus bij elkaar behorende opnamen.

Als gezegd bleek nu het oude materiaal betrekkelijk schaars voorhanden. Niettegenstaande daartoe oproepingen werden geplaatst, werd door



Banjoewangi, Centrum met Pasaringang; 1910 en 1937.

Het vroeger kostelijke dorpsbeeld is volkomen ontluisterd en vernuchterd door het verwijderen van alle geboomte; de aardige oude ingangspilaren staan vreemd tusschen leelijke ijzeren daken.



de S.T.C. van particulieren niets verkregen. Bij den boekhandel en de uitgevers van prentbriefkaarten werd tevergeefs gezocht : alle afbeeldingen van eenige jaren oud bleken volledig opgeruimd, — hoewel men aan prentbriefkaarten voldoende zou hebben gehad, zooals enkele inzendingen bewijzen (Magelang, Banjoewangi, Ambon enz.).

Het is zeker de moeite waard dat hieraan door de ressorten meer aandacht wordt besteed. Kosten brengt dit practisch niet mee, — alleen de kleine moeite om geregeld de afbeeldingen die men in handen krijgt te verzamelen, en van bepaalde punten, vóór men belangrijke verbeteringen en veranderingen aanbrengt, foto's te maken.

Het verdient daarbij de aandacht, dat wat thans voor geheel Indië is geschied, zeker met veel succes ook plaatselijk zou kunnen gebeuren. Waar het congres te Batavia wordt gehouden, moge opgemerkt worden dat dit vooral geldt voor Batavia, met zijn belangrijke geschiedenis ; het ongetwijfeld bij goed zoeken in ruime mate voorhanden blijken- de materiaal zou zeker een ook voor het groote

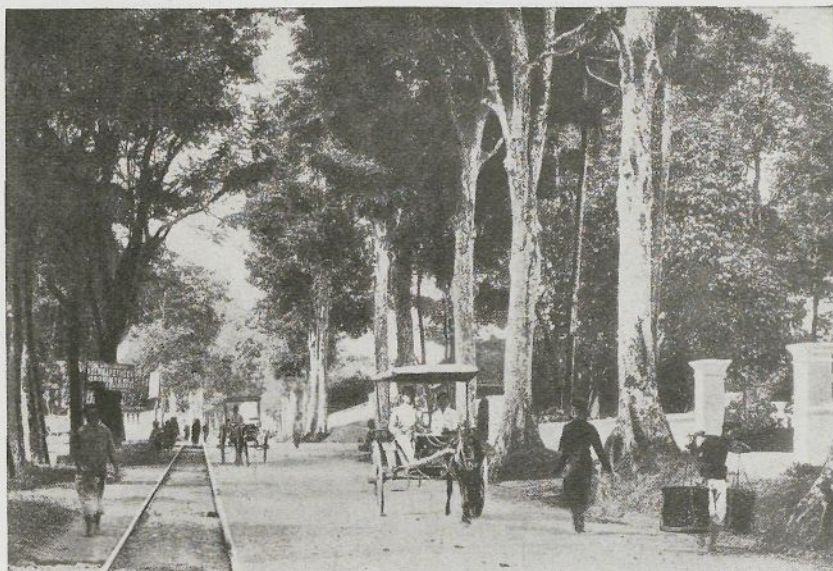
publiek uiterst belangwekkend resultaat opleveren.

Ten slotte moet over de voorbereiding van de tentoonstelling nog medegedeeld worden, dat het *binnengekomen materiaal*, hoewel niet volledig en gelijkmatig, toch veel te omvangrijk was om in zijn geheel te worden gereproduceerd. Veel interessants moest in portefeuille blijven, — en reeds is het aantal bladen vrij groot (75 st.) en werden de beschikbare middelen overschreden.

Bij de behandeling van het stadsbeeld zelve is, alvorens een aantal lichtbeelden vertoond worden, te pogen de ontwikkeling die het te zien geeft eenigszins te analyseeren.

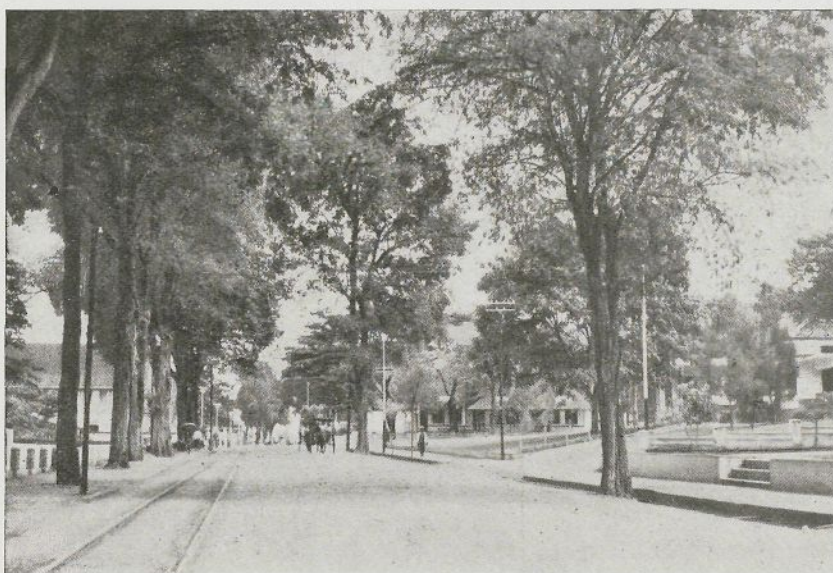
In de eerste plaats is daartoe te wijzen op **4 belangrijke tendenzen** in die ontwikkeling.

1. Bovenal is er een algemeene *versteedsing*; bebouwing en stadsleven worden intensiever, het dorpsche en landelijke, veelal ook het patriarchale, verdwijnt. Zeer typisch is dit o.a. te zien bij



Magelang, Groote Postweg (Pontjol); 1918 en 1937.

De geasfalteerde verharding en de trottoiraanleg maken het wegbeeld strakker, doch door behoud van de meeste boomen is het vriendelijk gebleven; vele boomen staan echter thans uit verkeersoogpunt onjuist (links: midden op het trottoir, rechts: op den rijweg buiten het trottoir).



enkele foto's van Batavia (1876 en thans), o.a. aan de omgeving van de Harmonie (zie blz. 27).

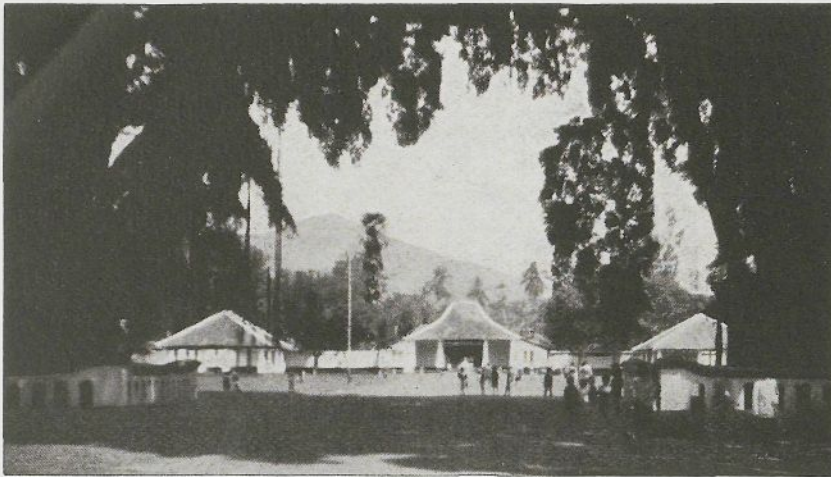
Hoewel dit natuurlijk dikwijls meebrengt het verlies van veel aardigs of van het curieuze, moet deze tendenz in het algemeen toch als volstrekt juist worden beschouwd. Ze behoeft bepaald niet verleelijkend te werken, doch kan oud schoon door nieuw schoon vervangen.

2. Dan brengt onze tijd mee een zeer sterke *techniseering*: de technische uitrusting van het stadsleven gaat in het beeld een voortdurende belangrijker plaats innemen.

Een groote rol speelt daarbij de wegverharding, vooral na de voortschrijdende asfalteering ten bate van het motorverkeer, waarbij de ouderwetsche breede doch ongedifferentieerde weg wordt opgelost in strooken voor verschillende doeleinden (functiesplitsing). Dit maakt het stadsbeeld vaak netter, doch veelal ook onrustiger en harder.

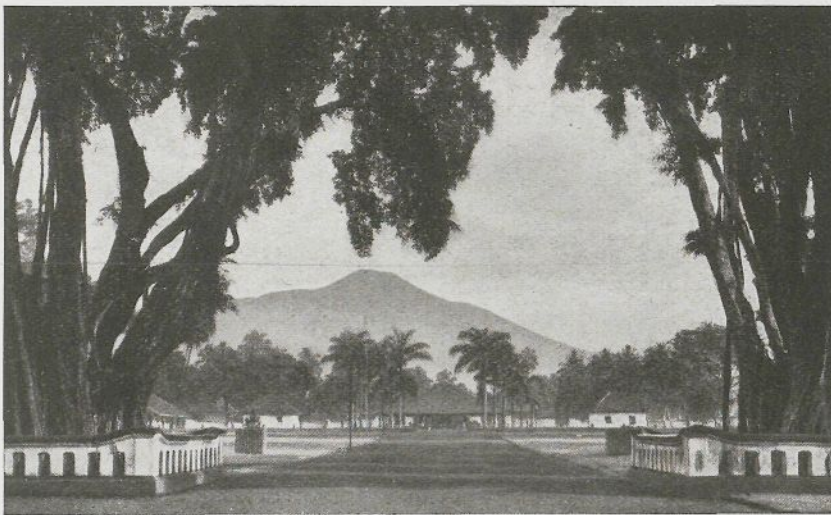
Bovenal echter blijkt de techniseering uit de leidingen, vooral de afvoerleidingen en de bovengrondsche draadleidingen (electrisch licht en telefoon), die een zeer belangrijke plaats in het stadsbeeld gaan innemen, veelal ten koste van de boomen.

3. Naast de beide bovengenoemde tendenzen zijn er twee andere die tegengesteld werken. De eene zou men de middelpuntvliedende kunnen noemen of de *individualiseerende*. Elk belang, particulier of openbaar, poogt bovenal zichzelf te bevredigen, dringt zich op, ziet een zoo groot mogelijke plaats te veroveren. Wie wint, hangt veel van het toeval af, daarna van de politieke of de geldkracht, die er achter elk belang zit, en slechts in zeer geringe mate van de innerlijke of werkelijke sociale waarde ervan. Zoo kan een karakteristieke disharmonie ontstaan, waarbij alles als het ware tegen elkaar in schreeuwt; een bijzonder opvallende rol speelt daarbij natuurlijk de reclame.



Poerwokerto (Banjoemas). Aloen-aloen; ca. 1925 en 1937.

Tusschen de beide traditioneele middenwaringins (waringin koe-roeng) is de Regentswoning te zien; op den achtergrond de Slamet. De verwijdering van de beide pasebans (wachthuisjes, links en rechts) en van de erfmuur met de aardige poort van de Kaboepaten, ontnam aan de Aloen² haar duidelijke vorm en afsluiting, en een deel van haar karakter.



4. Tegenovergesteld werkt een middelpuntzoekende of *ordenende tendenz*. Zij emaneert bovenal van de overheid, die poogt de disharmonie binnen zekere grenzen te houden. Doch ook kan van groot belang zijn een zekere ordening van binnen uit; hetzij door een betrekkelijk uiterlijke gelijksoortigheid van strevingen en middelen, hetzij uit kracht eener positieve traditie, kan dan een bepaalde levensvorm in een stadsbeeld gaan overheerschen.

Deze 4 tendenzen worden nu in hun uitingen beïnvloed door **2 fundamentele omstandigheden**.

I. De eene is natuurlijk dat wij leven *in de tropen*. Dit maakt een betrekkelijk ruime stadsbouw noodzakelijk, en doet een veelvuldige beschaduwing gewenscht zijn. Daardoor behoort het geboomte een groote rol in de Indische stad te spelen, en nu is het een van de meest opvallende verschijnselen, dat juist de boombeplanting overal en algemeen zeer sterk achteruit blijkt te zijn gegaan, zoodanig, dat men haast kan spreken van een *nederlaag der boomen*.

II. De andere omstandigheid is, dat wij leven onder een *koloniale verhouding*. D.w.z.: dat de

samenleving uit zeer verschillende lagen bestaat, in de steden niet slechts 2, doch zelfs 3 lagen, wier economische en technische krachten, levensvormen, bouwwijzen en idealen grondig verschillen, ja veelal bepaaldelijk tegengesteld zijn. Het wil dus zeggen dat de tegenstellingen zeer veel groter zijn en zeer veel dieper wortelen dan in een niet-koloniale samenleving.

Doch het wil bovendien zeggen dat juist de leidende bovenlaag der maatschappij, die de ontwikkeling van de steden voor een groot deel in handen heeft, daarvoor maar een matig interesse heeft, samengesteld als ze voor een groot deel is uit trekkers, dus uit de zulken die nooit eenige werkelijke gebondenheid aan land en stad zullen voelen. Juist bij hen, wier beslissingen van overwegende betekenis zijn voor het stadsbeeld, ontmoet men meer egoïsme en minder belangstelling voor de openbare zaak.

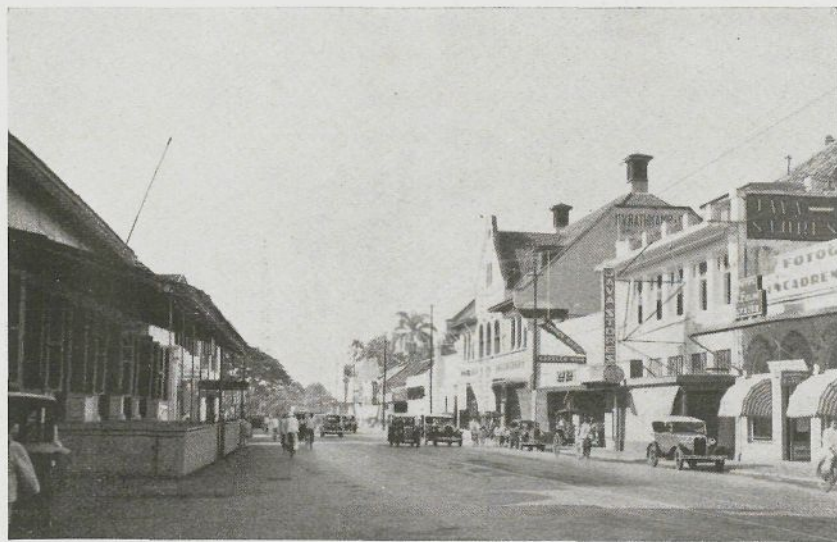
Anderzijds leeft de massa der koloniale bevolking op een niveau, dat economisch niet of nauwelijks een behoorlijke stadsontwikkeling mogelijk maakt.

Het spreekt vanzelf dat deze omstandigheden de disharmonie in het stadsbeeld in hooge mate bevorderen, en met name versterken de bovenge-



Batavia, Rijswijkstraat, gezien naar Tanah-Abang; 1876 en 1937.

Links: Sociëteit de Harmonie, de oude winkelbebouwing vertoonde een sterke overeenkomst in hoogte en stijl, en paste bij de Harmonie; het volkomen gebrek aan eenheid in de huidige bebouwing maakt het stadsbeeld rommelig.



noemde middelpuntvliedende tendenzen, en verzwakken de ordenende.

Wat is nu **het resultaat** van deze tendenzen en omstandigheden, met name zooals het blijkt uit de tentoonstelling?

De *oudere stadsdeelen* geven in het algemeen géén bevredigend beeld.

Het is juist immers in die stadsgedeelten, dat de verschillende koloniale belangen elkaar ontmoeten of kruisen. In de centra en langs de hoofdwegen krijgt het stadsbeeld daardoor veelal het karakter van een *slagveld*, dus van een uiterste rommeligheid en soms van een frappante leelijkheid. Ook de versteedsing en techniseering hebben veel grover, leelijker, stijllooser en harder gemaakt; niet zelden overheerschen bepaalde technische elementen op disharmonieerende wijze. Van een werkelijke veredeling en verfijning in die stadsgedeelten is slechts zeer zelden sprake.

Wel moet hier aan worden toegevoegd, dat op veel plaatsen de voortschrijdende ontwikkeling nog slechts halverwege gevorderd is, zoodat men zich

in een onaantrekkelijken tusschentoestand bevindt. Sommige volledig afgewikkelde omvormingen geven inderdaad een meer bevredigend beeld; doch andere, die ook vrijwel een eindtoestand inhouden, vertoonen mede de bovengenoemde slechte eigenschappen, terwijl bovendien niet zelden de ontwikkeling zoo langzaam gaat, dat men er aan moet twijfelen of het eindpunt ooit bereikt wordt.

Anderzijds maken de *nieuwere stadsdeelen* en sommige *woonbuurten* een beter figuur.

In het bijzonder heeft de heerschende bovenlaag der bevolking vrij goed voor zichzelf gezorgd; op sommige plaatsen woont zij zelfs, naar internationalen maatstaf, buitengewoon luxueus en fraai, met een zoo grootscheepsch gebruik van tuinruimte, als slechts in een koloniale samenleving met goedkoopen, uit den Inheemschen sfeer afkomstigen grond mogelijk is. Hier overheerscht dan de ordenende tendenz, zoowel doordat de overheid deze buurten met bijzondere zorg behandelt, als doordat er een zekere eenheid is in levenswijze.

Gelukkig kan men, hoewel zeer veel beperkter, iets dergelijks zeggen van de *kampoeng*, met name daar waar ze verbeterd is; doch zooals bekend, is nog slechts een klein gedeelte van het geheele kampoenggebied verbeterd. Terwijl men nu eenige jaren geleden moest vreezen, dat de kampoengverbetering te Westersch werd opgezet en de sfeer van de kampoeng zou verbreken, toonen meerdere afbeeldingen dat men in het algemeen op den goeden weg is. Als ordenende factor werkt hier dan sterk de uit traditie voortspruitende eenheid van levensvorm, waaraan de ordening door de overheid zich dus heeft aan te passen.

Ook echter in de goede nieuwe buurten valt er een bepaald tekort op, dat wel typisch Hollandsch is: het onvoldoende gebruik dat van groote openbare gebouwen gemaakt is om daarmee fraaie karakteristieke stadsbeelden te vormen, en aldus hier en daar te zorgen voor een climax. De welverzorgde situeering van belangrijke gebouwen in sámenhang met pleinen, knooppunten en dg. — waarbij vooral axiale plaatsingen dankbaar zijn — wordt veel te weinig toegepast. Bv. had in de nieuwe stadsgedeelten van Batavia en Bandoeng zonder eenige meerkosten, en alléén door zorgvuldiger situeering der tóch gemaakte openbare gebouwen, véél meer stadsschoon kunnen worden geschapen. Onze voorouders zijn daarin veel knapper geweest: een situatie als die van het oude Stadhuis te Batavia, als die van het huidige Departement van Financiën aan het Waterlooplein, als die van de Residentswoning te Bandoeng vindt men in de moderne plannen zelden terug.

Daarna worden eenige **lichtbeelden** vertoond en toegelicht.

Eerst worden geprojecteerd eenige *fraaie oude stadsbeelden* om te laten zien om welke oude waarden het gaat.

Dan volgen eenige beelden uit de *stadscentra*, die den strijd der elementen, de rol der reclame en het „slagveld” weergeven; de Bragaweg in Bandoeng geeft dan een beeld van een meer bevredigende voltrokken ontwikkeling.

Eenige beelden van *Aloen-aloens* verduidelijken hoe fraai deze kunnen zijn (Jogja, Aloen² Zuid), en hoe slecht meerdere zijn geworden.

Vervolgens wordt een analoge cyclus vertoond voor de *betere woonbuurten*, waarbij de

verleelijkende rol van de *bovengrondsche leidingen* in het oog springt, doch ook meerdere bevredigende oude en nieuwe beelden op het doek komen.

Daarna is de *kampoeng* aan de beurt, waarbij eerst goede en minder geslaagde „verbeterde” kampoengs worden vertoond, en vervolgens een zeer slechte moderne kampoeng, waar de onvoldoend verzorgde aanleg en een volstrekte eentoonigheid in de bebouwing bij alle „netheid” toch een zeer troosteloos beeld geven.

Geeindigd wordt met een aantal *bevredigende nieuwe stadsbeelden*, die toonen wat met aandacht en goede wil te bereiken is.

De **conclusie**, die men uit de tentoonstelling zoowel als uit de werkelijkheid kan trekken, moet ongetwijfeld luiden, *dat de achteruitgang grooter is dan de vooruitgang*, zéker in de belangrijkste stadsgedeelten, nl. de centra. En wanneer men zich dan herinnert, dat het stadsbeeld een *getuigenis* vormt van het wezen eener cultuur, kan de vraag, of deze getuigenis alles bij elkaar genomen bevredigend luidt, niet bevestigend worden beantwoord.

Wij schieten in onze cultuurtaak in dit opzicht klaarblijkelijk te kort.

Het schijnt te pessimistisch, te aanvaarden dat dit een noodzakelijk gevolg zou zijn van de gegeven verhoudingen. De overheid, vooral de plaatselijke overheid heeft het in de hand de *ordenende tendenzen*, boven genoemd, krachtig te versterken, en bovendien waar de gelegenheid zich voordoet, met name in de stadsuitbreidingen, te streven naar de schepping van bepaald móóie nieuwe stadsbeelden. Hierbij gaat het niet om afzonderlijke versieringen of verfraaiingen, doch om het bevorderen van de ordelijkheid der bebouwing als geheel, om het beteugelen van te groote disharmonie, en om de zorg voor goede stads- en detailplannen in het algemeen en voor gelukkige situaties van belangrijke gebouwen in het bijzonder.

Het is slechts aldus dat wij kunnen pogen *meer waardigheid* in door de ons geleide steden te brengen.

Het lijkt niet denkbaar, dat men zich daartoe bij voorbaat onwillig of onmachtig zou verklaren, doch dan zette men zich ook tot de daartoe noodige *arbeid, ordening en zelftucht*.

