

Cosman Citroen (1881-1935)

Cosman Citroen (1881-1935)

Architect in 'booming' Soerabaja

JOKO TRIWINARTO SANTOSO

Aan de oevrecatalogus werkten mee:

WOUTER DE ZEEUW (oevrecatalogus) en JULIETTE RODING (vertaling en bewerking)

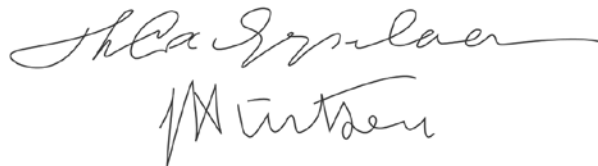
Bibliografieën en Oeuvrelijsten van Nederlandse Architecten en Stedenbouwkundigen

Onder redactie van JEAN-PAUL BAETEN, TJEERD BOERSMA, JOHANNA KLASSENS en JULIETTE RODING



Dit boek verschijnt op initiatief van de Stichting Bibliografieën en Oeuvrelijsten van Nederlandse Architecten en Stedenbouwkundigen. De Stichting BONAS inventariseert sinds 1994 het werk van Nederlandse architecten, interieurarchitecten, stedenbouwkundigen en tuin- en landschapsarchitecten. Aan een aantal van deze ontwerpers worden monografieën gewijd in de BONAS boekenreeks. Daarnaast wordt het door BONAS geïnventariseerde architectonisch erfgoed ook digitaal toegankelijk gemaakt. Op de website www.bonas.nl is de Archiwijzer te vinden, de zoekmachine van BONAS, die zoekmogelijkheden biedt op architect, gebouwtype, locatie en selectieprocedure (o.a. architectuurprijsvragen) en daarnaast een overzicht biedt van wat sinds midden negentiende eeuw in de vaktijdschriften over architecten en hun werk is gepubliceerd.

Dit boek verschijnt met financiële steun van het De Gijsselaar-Hintzenfonds.

The image shows two handwritten signatures in black ink. The top signature is 'Gijsselaar' and the bottom signature is 'Hintzen'. Both are written in a cursive, flowing style.

De Gijsselaar-Hintzenfonds

De volgende personen en instellingen dragen bij aan het werk van de Stichting BONAS: Architecten aan de Maas, M.A.M. Bruins, Diederendirrix architectuur & stedenbouw, EGM Architecten, Geurst & Schulze architecten, Greiner van Goor Huijten architecten B.V., A.W. van Herk, Bond Heemschut, Hilberinkbosch architecten, M.C. Kuipers, B. Laan, O. Macel, Molenaar & Co architecten, Johan van Nieukerken B.V., J.D. Peereboom Volter, Atelier PRO architecten, P. Peeters, H.J.M. Ruijsenaars, Scala-architecten, E. Stades-Vischer, R. Stenvert, TWA architecten, A.J.J. Vos, Walraad Architecten, Architectenbureau Marius van den Wildenberg B.V., M. Willinge.

Afbeelding op het omslag: *voorzijde*, Galerij Darmo ziekenhuis (1919), Surabaya (fotografie Joko Triwinarto Santoso); *achterzijde*, Houten entreegebouw Jaarmarkt (1923-1925), Surabaya, Gemeentehuis Surabaya (1916-1925), Surabaya, Villa Tan Tjwan Bie (1928), Surabaya (fotografie Dorothée Oorthuys).

ISBN 978-90-8704-719-1

© 2018 Joko Triwinarto Santoso, Stichting BONAS & Uitgeverij Verloren

Torenlaan 25, 1211 JA Hilversum

www.verloren.nl

Opmaak: Rombus, Hilversum

Omslagontwerp: Frederike Bouten, Utrecht

Druk: Wilco, Amersfoort

No part of this book may be reproduced in any form without written permission from the publisher.

Inhoudsopgave

7 Inleiding

8 Cosman Citroen, architect in de 'gouden periode' van de Nederlands-Indische architectuur

- 8 Soerabaja/Surabaya
- 9 Eerdere publicaties over het werk van Cosman Citroen
- 10 Cosman Citroen
- 10 Opleiding
- 11 Het begin van Citroens carrière
- 12 Nederlandse architecten in Nederlands-Indië 1900-1942
- 13 Soerabaja aan het begin van de twintigste eeuw tot aan het eind van Citroens carrière

16 Citroens oeuvre in Soerabaja 1915-1935

- 16 De wijk Kupang
- 17 De wijk Ketabang
- 17 Het gemeentehuis van Soerabaja
- 19 De locatie van het gemeentehuis
- 19 Ontwerp
- 23 Woonhuis Edgar
- 24 De Kebondalem brug
- 25 Na de bouw van de brug
- 25 Kantoor Bataafsche Petroleum Maatschappij (BPM)
- 27 Het Darmo ziekenhuis: achtergronden
- 28 De stichting van het Darmo ziekenhuis
- 29 Locatie en ontwerp
- 31 Gubeng brug
- 31 Ontwerp
- 33 De negende Soerabajase Jaarmarkt
- 33 Locatie
- 34 Ontwerp

- 37 Vervolg
- 37 Pasar Besar spoorwegviaduct
- 38 Ontwerp
- 39 Uitbreiding kantoor van het Suikersyndicaat (ASNI)
- 41 De uitbreiding van Citroen
- 41 Kerk van de Britse gemeenschap
- 43 Wonokromo brug
- 43 Ontwerp
- 44 Villa Tan Tjwan Bie
- 45 Gerard Pieter Adolfs
- 45 Ontwerp
- 48 Burgemeesterswoning
- 48 Grafmonument burgemeester Gerrit Jan Dijkerman op de Kembang Kuning begraafplaats
- 50 Kantoor van de Borneo Sumatra Handel Maatschappij (Borsumij)
- 50 Ontwerp
- 53 Projecten in hout in Soerabaja

54 Citroens architectonische stijl

- 54 Kantoorgebouwen
- 55 Woonhuizen
- 56 Overige bouwtypen
- 56 Civiele bouwwerken

58 Werk van Citroen buiten Soerabaja

- 58 Buitenhuis Van Aken in Lawang, Malang
- 58 Interieur van het gemeentehuis van Malang
- 59 Het hospitaal van Jember
- 59 Faroka sigarettenfabriek, Malang

61	Noten
68	Oeuvrecatalogus
93	Samenvatting
95	Summary
96	Literatuur

101	Bijlage
103	Register personen en instellingen
106	Register plaatsen en projecten
107	Eerder verschenen in deze reeks
108	Over de auteur/About the author

Inleiding

Dit boek in de BONAS-reeks is gebaseerd op de dissertatie van Joko Triwinarto Santoso: *A study of architect Cosman Citroen (1881-1935) and his works in Soerabaja*, 2010, die gedurende vier jaar onderzoek kon doen aan het Onderzoekinstituut LUCAS (Leiden University Centre for the Arts in Society) dankzij een fellowship van de Ford Foundation. Promotor was prof. dr. Caroline van Eck (nu: Cambridge), co-promotor dr. Juliette Roding. Santoso heeft onder meer gebruikt gemaakt van het bepaald niet onverdienstelijke typescript van Wouter de Zeeuw, destijds student aan de TU Delft, uit 2001, dat zich op het HNI in Rotterdam bevindt en dat de basis vormt van het materiaal over Citroen in de *Archiwijzer* van de Stichting BONAS (zie: www.bonas.nl).

Onderzoek naar leven en werk van Cosman Citroen is lange tijd bemoeilijkt door het feit dat er geen archief-Citroen bestaat. Informatie kon alleen geput worden uit contemporaine vaktijdschriften. Dankzij het onderzoek van Santoso in de archieven in Surabaya, werden vele lacunes opgevuld en kon ook het bovengenoemde databestand in de *Archiwijzer* worden verbeterd en aangevuld. Santoso kreeg ook belangrijke informatie van Denise Citroen. Behalve van het door Santoso voor zijn dissertatie verzamelde kaart- en fotomateriaal is voor

dit boek dankbaar gebruik gemaakt van de fotocollecties van Dorothée Oorthuys in Amsterdam en Cor Passchier te 's-Hertogenbosch. Ander fotomateriaal kwam uit de collecties van het KITLV in Leiden.

Dit boek volgt in hoofdlijnen de dissertatie van Santoso, die zich concentreert op de werken van Citroen in Surabaya, maar ook het oeuvre van de architect daarbuiten (Semarang, Malang, Jember) aan de orde stelt. Ook zijn nevenfuncties, die veelal zijn interesse voor de cultuur van Oost-Java weerspiegelen, komen aan de orde. Om een goed beeld te krijgen van de carrière van Citroen, is de chronologie zoveel mogelijk aangehouden. Na het doorlopen van Citroens veelzijdige oeuvre: van stedenbouwkundige plannen via gebouwen tot toegepaste kunst, wordt getracht de karakteristieken van zijn werk te definiëren en hem te positioneren binnen de architectenwereld van Soerabaja aan het begin van de twintigste eeuw. Ook wordt bekeken in hoeverre hij bouwstijlen uit Nederland aanpaste aan de vereisten die het bouwen in de tropen aan hem stelden en in hoeverre hij in zijn ontwerpen belangstelling toonde voor de traditionele bouwkunst van Oost-Java.

JULIETTE RODING

Cosman Citroen, architect in de 'gouden periode' van de Nederlands-Indische architectuur

Soerabaja/Surabaya

Soerabaja, nu Surabaya,¹ was de op een na grootste stad in het voormalig Nederlands-Indië. Volgens de historicus G.H. von Faber (1899-1979) ontstonden de eerste nederzettingen op de plaats waar de stad later groeide, al rond 1275.² Soerabaja ontwikkelde zich als een typisch Javaanse stad tot zij in 1625 onder controle kwam van het Koninkrijk Mataram.³ De koningen van Mataram regeerden over de stad tot 1743, het jaar waarin de Verenigde Oostindische Compagnie (VOC) de controle over Soerabaja kreeg.⁴ Vanaf 1808, toen H.W. Daendels (1762-1818) werd benoemd tot gouverneur-generaal van Nederlands-Indië, kwam Soerabaja onder koloniaal bestuur. In de negentiende eeuw vond een snelle expansie van de stad plaats, dankzij de natuurlijke haven van waaruit producten van de grote plantages konden worden verscheept. Door de toepassing van stoommachines in de suikerfabrieken, maar ook door de aanleg van spoorwegen, de bouw van scheepswerven en de opkomst van industrieën, werd Soerabaja een van de grootste havensteden in Azië, naast Calcutta, Rangoon, Singapore, Bangkok, Hongkong en Shanghai.⁵

Door de Decentralisatiewet van 1903, die in 1904 van kracht werd, werd Soerabaja op 1 april 1906 een gemeente.⁶ Vanaf dat moment werd de stad onafhankelijker van het centrale bestuur in Batavia. Soerabaja werd nu de hoofdstad van de provincie Oost-Java en de belangrijkste stad binnen de residentie Soerabaja. Rond 1920 kwam Soerabaja weliswaar wat bevolkingsaantal betreft op de tweede plaats na Batavia, maar was de stad wel het belangrijkste handelscentrum op Java. Zij had haar internationale positie te danken aan de buitengewoon goede infrastructuur op het gebied van transport en communicatie, de vele handelshuizen, consulaten, de kranten die in vele ta-



Cosman Citroen.

len verschenen, de open houding ten opzichte van moderne kunst- en architectuurstromingen en een tamelijk radicale politieke houding.⁷ De meeste werken van architect Cosman Citroen (1881-1935) werden in deze stad gebouwd. Een betoog over de Nederlandse koloniale architectuur in Soerabaja kan niet los gezien worden van Citroens oeuvre. Zoals H.P. Berlage Bandoeng als de stad van C.P. Wolff Schoemaker beschouwde⁸ en Semarang als die van Thomas Karsten,⁹ zo kunnen wij Soerabaja zien als de stad van Cosman Citroen.

Nadat Soerabaja een gemeente was geworden, vonden er grootschalige ontwikkelingen plaats, wat te danken was aan de grote sommen geld die de Nederlandse regering in openbare werken en voorzieningen investeerde. Dit gebeurde vooral in het tweede en derde decennium van de twintigste eeuw. Na de economische crisis van de jaren dertig trad er echter stagnatie op.¹⁰ In deze periode waren juist veel hoog opgeleide Nederlandse architecten beschikbaar. Nadat zij in Nederland of elders hun opleiding hadden voltooid, kwamen zij naar Batavia en andere steden in Nederlands-Indië, waar zij een geheel nieuwe markt voor hun professe vonden. Diverse architectonische stijlen kwamen tot bloei. In deze 'gouden periode' vervulde Citroen een belangrijke rol bij het oplossen van infrastructurele problemen in Soerabaja, zowel in opdracht van de gemeente als van derden. Het werden zulke belangrijke 'landmarks' in Soerabaja dat geen enkel vertoog over de architectuur in Soerabaja vanaf circa 1915 tot circa 1935 om Cosman Citroen heen kan.

Eerdere publicaties over het werk van Cosman Citroen

Dit boek is zeker niet de eerste publicatie over Cosman Citroen. Het is wel de eerste poging om tot een volledig overzicht en nader onderzoek van diens oeuvre in Nederlands-Indië te komen. Al tijdens Citroens leven verschenen er korte artikelen in de bekende architectuurtijdschriften. Sommige waren van de hand van anonieme auteurs (1916 en 1935), een is geschreven door een zekere 'Van H.' (1919), andere door Mieras (1921), Heida (1933), door Citroen zelf (1934 en 1935) en Lemei (1935). Lemeis artikel is een in memoriam. Ook Mieras heeft in datzelfde jaar een in memoriam geschreven.

Vanaf de late jaren tachtig van de twintigste eeuw werd on-

derzoek gedaan naar het oeuvre van Citroen. Twee van deze publicaties, van Kwanda (1991) en Passchier (2006), bevatten overzichten van Citroens werken, met bijbehorende jaartallen. Jessup (1988), Akihary (1990), Sumalyo (1993), Broeshart et al. (1994) en Handinoto (1996) behandelen en analyseren het werk van Citroen in hun boeken en artikelen over Nederlandse koloniale architectuur, terwijl De Zeeuw (2001) een monografie in de vorm van een typescript vervaardigde, dat beschikbaar is op Het Nieuwe Instituut in Rotterdam.

Als belangrijkste bronnen benutten deze auteurs het *Indisch Bouwkundig Tijdschrift (IBT)* en haar opvolger, *Indisch Bouwkundig Tijdschrift Locale Techniek (IBT Locale Techniek)*, waarbij aanvullende informatie wordt gebruikt uit zowel het tijdschrift *Nederlandsch-Indië Oud en Nieuw* als de publicatie van Von Faber.¹¹ De Zeeuw is het meest compleet wat verwijzingen naar deze tijdschriften betreft. Hij benut ook *Bouwkundig Weekblad Architectura*, een album met foto's van sigarettfabriek Faroka (zonder datum), als ook een krantenartikel uit de *Nieuwe Soerabaja Courant* (eveneens zonder datum). Geen enkele auteur behandelt de niet-uitgevoerde werken van Citroen. Ten behoeve van mijn dissertatie heb ik veel nieuwe gegevens kunnen traceren in boeken en tijdschriften, maar ook in andere tekstuele bronnen. Daarnaast heb ik onbekende tekeningen, foto's en blauwdrukken en ander 'nieuw' archiefmateriaal kunnen achterhalen.

Hoewel Cosman Citroen tot de belangrijkste architecten in Nederlands-Indië mag worden gerekend, is er vrijwel geen archiefmateriaal over zijn leven en werk bewaard gebleven, noch in Nederland, noch in Indonesië. In het archief van het HNI in Rotterdam bevinden zich enkele foto's van de Gubeng en Wonokromo bruggen; in het stadsarchief van Soerabaja bevinden zich twee blauwdrukken van de Wonokromo brug. Nieuw materiaal kon gevonden worden in privécollecties, onder meer in die van de familie Citroen, in de literatuur over de Quellinus school in Amsterdam, waar Citroen zijn opleiding volgde, in de notulen en rapporten van *Architectura et Amicitia*, in de periodeliek van deze vereniging: *Architectura*, die destijds wekelijks verscheen, en in de rapporten van de Bond van Nederlandse Architecten (BNA).

Zeer veel gebruik is gemaakt van de *Gemeentebleden van Soerabaja* en de *Notulen van de Openbare Vergadering van den*

Gemeenteraad van Soerabaja. Dit heeft twee redenen. Citroen was adviserend architect van de gemeente Soerabaja. Discussies en besluiten over elk project dat de gemeente initieerde en uitvoerde, werden in deze publicaties opgenomen. Eerdere auteurs hebben deze bronnen niet gebruikt, hoewel ze voor een reconstructie van Citroens oeuvre van groot belang blijken te zijn. Alle ideeën, meningen en voorstellen, als ook het hele proces van besluitvorming betreffende de plannen, ontwerpen en de constructies van Citroens werken vindt men daarin terug. Alle reacties (pro's en contra's) op Citroens projecten tijdens en na de bouw werden genoteerd. Ook kunnen we uit deze bronnen opmaken welke partijen precies bij Citroens projecten betrokken worden, zowel binnen als buiten de gemeente Soerabaja maar ook binnen de gemeenteraad van de stad zelf, die een zeer belangrijke rol speelde in de totstandkoming van Citroens oeuvre. Als aanvulling hierop werden de *Verslagen der Gemeente Soerabaja* geconsulteerd; dit zijn de jaarverslagen van de gemeente Soerabaja. Ook jaarverslagen van de instellingen, organisaties en vennootschappen die betrokken waren bij projecten van Citroen, werden bestudeerd. Gidsen, telefoonboeken en kaarten van Soerabaja uit de periode dat Citroen in de stad werkte, bleken belangrijke informatie te bevatten wat betreft de juiste adressen van de projecten. In 2007-2009 werden de nog bestaande gebouwen door mij bezocht en gefotografeerd. Bij die gelegenheid kon ik nagaan wat de huidige conditie van deze gebouwen is, wat er aan verbouwingen en ingrepen heeft plaats gevonden en wat er over is van de eventuele decoraties en het originele interieur.

Cosman Citroen

Cosman Citroen werd op 26 augustus 1881 in Amsterdam geboren als derde kind van Levie Citroen (1855-1905) en Sara Levie Coltof (1852-1905). Levie Citroen was, net als zijn vader voor hem, diamantwerker. Sara was een dochter van de schilder Levij Coltof.¹² In 1880 woonden zij op de Plantage Badlaan 19. Het echtpaar Citroen kreeg behalve Cosman nog zes kinderen.¹³ Salomon Citroen, die twee jaar na Cosman werd geboren en die in 1944 in Auschwitz zou sterven, werd medicus. Net als Cosman maakte hij carrière in Nederlands-Indië, waar hij twee

jaar na zijn broer Cosman arriveerde, nadat hij eerst als dokter op marineschepen had gewerkt. Als lid van een gezondheidscommissie onder leiding van dr. A. van Dorsten deed hij tussen 1917 en 1927 onderzoek naar de gezondheid van de inheemse bevolking die in de tinmijnen en op de rubberplantages werkte.¹⁴ In de namiddag en avond stond zijn huis open voor Javanen, Madurezen en anderen die medische hulp nodig hadden. In 1927 verhuisde Salomon met zijn gezin naar Australië om in 1931 terug te keren naar Nederland.¹⁵

Opleiding

Zijn opleiding tot architect kreeg Cosman Citroen aan de Kunst-Nijverheid-Tekenschool Quellinus in Amsterdam.¹⁶ Hier moet hij zijn talent voor tekenen met de pen ontwikkeld hebben, waar hij later bekend om stond.¹⁷ De Quellinus school, die op voorspraak van Victor de Stuers was opgericht, bestond in feite al vanaf 15 mei 1876, maar de officiële opening vond pas plaats op 8 september 1879. In een brief van 12 september 1876 had architect P.J.H. Cuypers (1827-1921), die belast was met de bouw van het Rijksmuseum, er in een brief aan de Minister van Binnenlandse Zaken op gewezen dat er in de noordelijke provincies een groot tekort was aan goed opgeleide ambachtslieden en kunstenaars, die belast konden worden met het ontwerpen en uitvoeren van ornamenten en speciaal ook van beelden voor het nieuwe gebouw. Daarom was het nodig om deze mensen uit de zuidelijke provincies te betrekken. In een tweede brief, van 9 april 1877 herhaalde Cuypers deze klacht, waarbij hij voorstelde om de Belgische beeldhouwer E.C. Colinet (1844-1890) aan te stellen om jonge kunstenaars aan te sturen, die belast waren met de decoratie van het toekomstige museum.¹⁸ Goede contacten tussen Cuypers, Colinet en het Departement Amsterdam van de Maatschappij ter Bevordering van Nijverheid droegen in hoge mate bij tot de totstandkoming van de Quellinus school, die genoemd werd naar de beeldhouwer Artus Quellinus (1609-1668), de belangrijkste beeldhouwer van het Stadhuis op de Dam. Aanvankelijk werd de school ondergebracht in het voormalige woonhuis annex atelier van Cuypers aan de Vondelstraat 9. In 1882 verhuisde men naar een nieuw gebouw, aan de Frans Halsstraat 14.

Op de Quellinus school lag de nadruk de eerste jaren vooral op praktisch onderwijs. Na een basisjaar konden studenten zich concentreren op zaken die samenhangen met hun specifieke talenten en interesses. Er werd veel waarde gehecht aan tekenen, boetseren, beeldhouwen en decoratief schilderen ('sierschilderen'). In 1883 werd de duur van de studie teruggebracht van vijf naar drie jaar en in 1886 kreeg de school drie afdelingen: handtekenen, rechthoekig of bouwkundig tekenen en boetseren. Het aantal uren dat onderwijs werd gegeven, werd verhoogd. In juli 1883 trad Colinet als directeur terug en werd zijn taak overgenomen door August van Delden (1847-1905), die het jaar ervoor was aangesteld als leraar architectonisch tekenen, ornament- en perspectieftekeningen. Van Delden was Cuypers' hoofdopziener bij de bouw van het Rijksmuseum. In 1887 werd Van Delden directeur van de Koninklijke Academie van Beeldende Kunsten in Den Haag. Zijn taken aan de Quellinus school werden toen overgenomen door de architecten H.P. Berlage (1864-1937) en J.F. Klinkhamer (1810-1872). In het schooljaar 1888/1889 werd Bart van Hove (1850-1914), die al sinds 1883 boetseren en anatomisch tekenen doceerde, benoemd tot directeur, een taak die hij tot december 1900 zou vervullen. Tijdens het bestuur van Van Hove werd het curriculum inhoudelijk veel beter vorm gegeven en georganiseerd dan in de periode ervoor.

Het is onbekend wanneer Cosman Citroen zijn studie aan de Quellinus school precies begon, maar afgaande op zijn lidmaatschap van Architectura en Amicitia zou hij daar in de periode 1898-1902, van zijn zeventiende tot eenentwintigste op school moeten zijn geweest, waarbij het laatste, vierde, jaar een praktijkjaar was. In deze periode waren als leraren aan de school verbonden: C. Stroo, B. van Hove, L.F. Bourgonjon, J. Visser jr., J.H. de Groot, J.H.L. Hanau, W. Kromhout, C.W. Nijhoff, H. Ellens, T. Tjeerde, H.C. Elzinga, K.P.C. de Bazel en E. van der Ven. Wat Cosman Citroen niet leerde op deze school was de technische kant van het bouwen en constructieeler.

Citroen was van 1902 tot 1907 lid van Architectura et Amicitia (A et A).¹⁹ Hij werd voorgedragen door Jacques Roosing jr. en Maurits Plate,²⁰ vermoedelijk tijdens de 1143ste vergadering van het genootschap op 15 oktober 1902. De voordracht werd goedgekeurd tijdens de 1145ste vergadering op 29 oktober 1902²¹ en de tijdens de 1148ste vergadering op 26 novem-

ber 1902 werden zowel Citroen en buitenlid P. Landré ingehuldigd.²² Citroens wens om lid te worden van A et A kan niet los gezien worden van het feit dat bijna al zijn leraren van de Quellinus school lid van dit genootschap waren. Ook zijn eerste werkgever, B.J. Ouëndag (1861-1932) was lid van het genootschap. Opmerkelijk is dat Citroen lid werd als leraar meetkunde, niet als junior architect of assistent-architect op het bureau van Ouëndag. Helaas is hierover verder niets bekend.

Tijdens de periode dat Cosman Citroen lid van A et A was, waren er ongeveer 120 bijeenkomsten; Citroen nam slechts aan vier daarvan deel: op 10 december 1902, 25 februari 1903, 25 maart 1903 en 22 april 1903.²³ Op deze laatste bijeenkomst stond Nederlands-Indië op het programma met een lezing van J.W. IJzerman over 'Den Hindoetempel van het Djeng Plateau op Java.'²⁴ Dat Citroen niet actiever was in het genootschap heeft er mogelijk mee te maken dat hij overdag op het bureau van Ouëndag werkte en 's avonds meetkunde onderwijs gaf. In april 1903 nam Citroen een abonnement op het geïllustreerde tijdschrift *De Architect*, mogelijk om zijn kennis up-to-date te houden.²⁵ In 1907 verliet Citroen om onbekende redenen A et A. In die periode begon hij echter wel jonge leden van het genootschap op te leiden tot architect.

Het begin van Citroens carrière

Nadat Citroen in 1902 zijn diploma van de Quellinus school had gekregen, werkte hij dertien jaar op het bureau van Ouëndag in Amsterdam.²⁶ Hij kreeg de kans om zijn werkgever en Jacob Klinkhamer van de Technische Hogeschool te Delft te assisteren bij het ontwerp van het kantoor van de Nederlands Indische Spoorweg Maatschappij (NIS) in Semarang.²⁷ Een eerste ontwerp voor dit kantoor was al in 1901 gemaakt.²⁸ Door dit project leerde Citroen veel over bouwtechnieken in de tropen.²⁹

In 1908 boden Citroen en Maurits Plate, die in 1902 Citroens verzoek tot lidmaatschap van A et A had gesteund, jonge leden van het genootschap de gelegenheid zich te bekwamen in de architectuur en zich voor te bereiden op examens.³⁰ Het curriculum dat zij aanboden omvatte alle cursussen die nodig waren voor een carrière als architect, zoals lijntekeningen, architectonisch tekenen, het berekenen van constructies in

hout, steen en staal, beschrijvende meetkunde en perspectief, landmeetkunde, kennis van bouwmaterialen, het opstellen van specificaties en budgetten en een algemene kennis van architectuurstijlen.³¹ Examentraining werd zowel privé als in groepsverband gegeven voor de volgende examens:

- examens voor opziener en tekenaar van de Maatschappij tot Bevordering van de Bouwkunst;
- toelatingsexamens voor alle (drie) klassen van Afdeling B (constructief en mechanisch tekenen) van de Rijksnormaal School voor Teekenonderwijs in Amsterdam;
- toelatingsexamens voor alle (vier) klassen van de Rijkschool voor Kunstnijverheid, die decoratieve beeldhouwkunst, schilderkunst en architectuur omvatten;
- middelbareschoolexamens, wat betreft lijntekenen en perspectief.³²

Hieruit blijkt dat Citroen in 1908 voldoende kennis moet hebben gehad van bouwtechnieken en constructies. Mogelijk volgde hij daartoe van eind 1904 tot 1908 extra cursussen. Dit kan geen avondonderwijs van het VHBO zijn geweest, aangezien deze opleiding pas in 1908 van start ging. Eerder moet men denken aan de Industrieschool van de Maatschappij voor den Werkenden Stand. Een andere optie is dat hij zich deze kennis in de praktijk eigen maakte op het bureau van Ouëndag.³³ Nadere informatie over andere projecten waar hij bij betrokken was, ontbreekt helaas. Citroens competentie als architect werd ten slotte erkend toen hij in 1921 als lid van de BNA werd geaccepteerd.³⁴ Op dat moment woonde en werkte hij al zes jaar in Nederlands-Indië.

Nederlandse architecten in Nederlands-Indië 1900-1942

Nederlands-Indië trok aan het eind van de negentiende en aan het begin van de twintigste eeuw talrijke professionals aan, onder wie ook vele architecten. Hoewel de Vereeniging van Bouwkundigen in Nederlands-Indië al in 1898 was opgericht, groeide deze pas na de eeuwwisseling uit tot een grote organisatie. De nieuwkomers vestigden zich als onafhankelijk architect, begonnen bureaus, gingen als architect voor gemeenten werken of kregen een baan bij een Dienst Gemeentewerken. Ook werkten sommigen als bouwkundig ingenieur voor Burgerlij-

ke Openbare Werken (BOW), of voor andere, soortgelijke overheidsinstellingen. Sommigen gaven onderwijs aan de Technische Hogeschool van Bandoeng. Rond de Eerste Wereldoorlog kregen veel van deze architectenbureaus, die tegelijk vaak als bouwtechnische firma optraden, naamsbekendheid.³⁵

Meer dan 140 architecten toonden in Nederlands-Indië hun bekwaamheden.³⁶ Sommigen bleven er tot hun overlijden; anderen bleven er tot het begin van de Japanse bezetting. Sommigen keerden voor een kort bezoek enige tijd terug naar Nederland. Van de 140 architecten waren er, tussen 1900 en 1942, veertien lid van A et A. Het betrof hier in de meeste gevallen externe leden.

In de periode 1900-1942 waren veel meer Nederlandse architecten en architectenbureaus in Soerabaja actief dan eerdere auteurs, Akihary (1990), Handinoto (1996) en Passchier (2006), vermeldden.³⁷ Zij kwamen samen uit op de volgende namen, die in de *Gids voor Soerabaja*, nr. 119, staan: G.J.P.M. Bolsius, H.A. Breuning, W.B. Carmiggelt, C. Citroen, A. van Doorn, D.A. Emanuel, J. Gerber, C. de Graaff, W. Lemei, Th.N. Muller, J.J. de Ruiter, H. Maclaine Pont, C.P. Wolff Schoemaker, H. Smeets, M.B. Tideman, M.H. Voets, F.H. Warnars, W. Westmaas, A. Zimmerman, architecten- en ingenieursbureau Job & Sprey, Algemeen Ingenieurs- en Architecten bureau (AIA), architecten-ingenieursbureau Hulswit en Fermont te Weltevreden en Ed. Cuypers te Amsterdam, architectenbureau Rijksen en Estourgie. Echter, in dezelfde gids vinden we ook nog de volgende namen: J.L. Bliemer, J.J. van Dongen, L. Geldens, H. de Gids, Sj. Hijlkema, J. Kat, J.Th. Kienecker, H.B. Kolling, A.M. de Kruijff, J.C.F. v.d. Merendonk, L.A. Molijn, F.E. Sommerecker, W.F. Soute, G.T. Ubink, P.A. Westerbeek, C. Wielenga, J.W.J. Zernike, W.J.G. Zweedijk en Architecten Bureau Korvit.

Als we naar de periode voor de aankomst in Nederlands-Indië van Cosman Citroen in 1915 kijken, dan vinden we daar de volgende namen: C. de Graaff, H. Smeets, W. Westmaas, R. Rijksen, Architectenbureau Hulswit en Fermont te Weltevreden en Ed. Cuypers te Amsterdam, Architecten J.J. van Dongen & Co., Architecten en Ingenieursbureau Groedo en Bouwkundig Atelier Vulkaan.³⁸

Hieruit blijkt dat er in 1915 in Soerabaja nog weinig architecten en architectenbureaus werkzaam waren. Sommige gebouwen werden vanuit andere steden ontworpen en gerealiseerd.

Dit geldt bijvoorbeeld voor het gebouw voor de Algemeene Maatschappij van Levensverzekering en Lijfrente van H.P. Berlage uit 1898, met de monumentale ingangspartij van de hand van de beeldhouwer Joseph Mendes da Costa en een tegeltableau daarboven van Jan Toorop. Het bureau van Hulswit en Fermont te Weltevreden en Ed. Cuypers te Amsterdam ontwierpen het gebouw van de Javase Bank aan het Willemsplein (nu: Tarman Yayengrono), tussen 1911-1912.³⁹

Citroen lijkt dus op een goed moment voet aan wal te hebben gezet, toen de snelgroeïende stad dringend meer architecten nodig had. Soerabaja werd een belangrijke markt voor architectuur en vele bureaus, ook uit andere landen dan Nederland, wilden daar graag van profiteren.

Soerabaja aan het begin van de twintigste eeuw tot aan het eind van Citroens carrière

In het eerste decennium van de twintigste eeuw groeide Soerabaja uit tot een moderne stad. Vanaf 1 april 1906 had de op een na grootste stad van Nederlands-Indië de status van gemeente. Pas op 21 augustus 1916 kreeg Soerabaja echter haar eerste burgemeester, A. Meyroos, een positie die in 1920 werd overgenomen door G.J. Dijkerman. In de eerste tien jaar leidde L.J. Schippers, assistent-resident, de gemeenteraad. Deze telde 23 leden, van wie 15 Europeanen of de aan hun 'gelijkgestelden'. Er waren 5 inheemse - Javaanse en Madurese - leden en 3 Aziaten. In 1918 werd het aantal leden uitgebreid tot 27, met opnieuw 15 Europeanen en gelijkgestelden, 8 inheemse en 4 Aziatische leden.⁴⁰ Vanwege de status als gemeente, had Soerabaja de mogelijkheid om tamelijk zelfstandig te opereren. De gemeenteraad was daarbij zeer belangrijk, al was er aanvankelijk het probleem dat een deel van de gemeentebambtenaren 'te leen' waren van het kantoor van de assistent-resident.

Toen Soerabaja in 1906 een gemeente werd, bestond het grondgebied uit 4275 hectare en had het een bevolking van 150.188 zielen: 8.063 Europeanen, 124.730 inheemsen, 14.843 Chinezen, 2482 Arabieren en 327 'vreemde oosterlingen'.⁴¹ In 1930, toen het contract tussen Citroen en de gemeente werd beëindigd, had Soerabaja maar liefst 331.509 inwoners: 26.376 Europeanen, 260.537 inheemsen, 38.928 Chinezen en 5668

Aziaten.⁴² De bevolking was dus in kwart eeuw meer dan verdubbeld, waarbij het aantal Europeanen zelfs verdriedubbeld was. Het was dus een interessante stad voor immigranten om te leven en te werken. Vanwege de bevolkingsgroei, moest de gemeente Soerabaja, met het Bureau Stadsuitbreiding en de Uitbreidingscommissie, nauw toezien op de ontwikkeling van de stad. Als het personeel van het Bureau Stadsuitbreiding geen kans zag om een project tot een goed einde te brengen, werd een architect of een architectenbureau ingehuurd om het probleem op te lossen. Zo kreeg Citroen de stedenbouwkundige plannen en bebouwingsplannen voor de wijken Kupang en Ketabang toegewezen.

De uitbreiding van de stad werd aan de zuidzijde van de bestaande bebouwing geprojecteerd, rond de Jembatan Merah (Rode Brug), dit vanwege de goede geografische situatie daar. Het betrof Sawahan, Tegalsari, Gubeng, Ketabang, Kupang, Darmo⁴³ en Ngagel.⁴⁴ Bijna steeds had zo'n gebied een specifieke functie. Gubeng was bedoeld als de nieuwe Europese wijk, Ketabang als nieuw gemeentelijk bestuurscentrum, Kupang was bestemd voor de lage inkomens en Ngagel als nieuw industriegebied. De uitvoering vond gefaseerd plaats.

Om de oude stad in het noorden met de nieuwe wijken in het zuiden te verbinden bouwde de gemeente Soerabaja, met hulp van particuliere ondernemingen en centrale overheidsdiensten, nieuwe wegen, bruggen, viaducten, tramrails en spoorbanen. Deze ontwikkelingen gingen gepaard met een verbetering van de infrastructuur ter plaatse: de grond werd opgehoogd en het afvoersysteem verbeterd om zo overstromingen tijdens het regenseizoen te voorkomen.

De gemeente richtte haar aandacht ook op de verbetering van de bestaande 'kampung'.⁴⁵ Hier woonden inheemsen met veelal een laag inkomen. Zij waren zelf niet in staat om een gezonde leefomgeving te creëren, wat hen kwetsbaar maakte voor ziekten. De inheemse leden van de gemeenteraad wisten hun collega's te overtuigen dat de gemeente hier actie diende te ondernemen. De discussies rond dit probleem werden gevoerd op het moment dat de gemeenteraad plannen had om een nieuw gemeentehuis te bouwen.

Het centraal bestuur vervulde een belangrijke rol bij de ontwikkeling van Soerabaja tot een grote moderne stad, wat vooral tot uiting kwam in de transportsector. In 1903 riep het

centraal bestuur de Havencommissie in het leven om een moderne zeehaven voor de stad aan te leggen in Tanjung Perak. Dit was een goede en niet te dure oplossing voor het vervoer van suiker, het belangrijkste product van de plantages op Oost-Java, en andere landbouwproducten van de pakhuizen van de verschillende maatschappijen langs het havenkanaal van de Masrivier. De moderne haven kon in 1920 in bedrijf worden genomen. Ze diende niet alleen voor de export en import van goederen, maar ook als passagiersterminal. De haven lag tegenover het Marine-Etablissement, dat al eerder was gebouwd en bedoeld was om van Soerabaja de belangrijkste koloniale marinebasis te maken. Het ging terug op een besluit van gouverneur-generaal H.W. Daendels uit 1808. Onder diens leiding kwam in de stad ook de zogenaamde Constructie-Winkel tot stand, die oorspronkelijk zowel het leger als de marine op Oost-Java bediende. Na een lang proces werden de plannen voor het Marine-Etablissement pas kort voor de eeuwwisseling gerealiseerd. Verschillende uitbreidingen vonden plaats tussen 1901 en 1922 en net voor het einde van 1928 was het project gereed.⁴⁶

In de eerste decennia van de twintigste eeuw namen de gemeente, plaatselijke en centrale overheidsdiensten, particuliere maatschappijen en sociale instellingen het initiatief tot vele belangrijke gebouwen en voorzieningen. De belangrijkste daarvan waren:

- regeringsgebouwen: gemeentehuis (C. Citroen, 1916 e.v.), gouvernementkantoor (W. Lemei, H.A. Breuning en W.B. Carmiggelt, voor de Landsgebouwendienst, 1929-1931);
- gezondheidswezen: Darmo hospitaal (C. Citroen, 1919), Rooms-Katholiek ziekenhuis St. Vincentius (Hulswit, Fermont en Ed. Cuypers, 1931), Ooghospitaal in Undaan (AIA, 1935);
- scholen: Nederlands-Indische Artsen School of NIAS (F.L. Wiemans/BOW, 1920-1921), Middelbaar Technische School (BOW, 1919), Hogere Burgerschool (HBS) van de Zusters Ursulinnen (M.H. Voets, 1921-1924), Hogere Burgerschool (J. Gerber/Dienst Gebouwen, 1923), Christelijke School voor Meer Uitgebreid Lager Onderwijs (MULO) (B.N. de Vistarini, 1928);
- religieuze gebouwen: Rooms-Katholieke kerk aan de Tempelstraat (W. Westmaas, 1900), Protestantse kerk in Bubutan

(A. Zimmerman, 1920), Gereformeerde kerk (R. Rijkssen en H.L.J.M. Estourgie, 1921), Rooms-Katholieke kerk aan de Anita-boulevard (Hulswit, Fermont en Ed. Cuypers, 1926), Armeense kerk St. George (Hulswit, Fermont en Ed. Cuypers, 1927);

- kantoren: kantoor voor de Algemene Maatschappij voor Levensverzekering en Lijfrente (H.P. Berlage, 1900), Lindeteves Stokvis (Hulswit Fermont en Ed. Cuypers, 1911), Javase Bank (Hulswit, Fermont en Ed. Cuypers, 1911-12), Telefoonkantoor (F.J.L. Ghijsels/BOW, 1913), Handelsvereniging Amsterdam (HVA) (Hulswit, Fermont en Ed. Cuypers, 1920-1925), Postkantoor (G.J.P.M. Bolsius/Landsgebouwendienst, 1926), Koloniale Bank (C.P. Wolff Schoemaker, 1927), Internationale Credit en Handelsvereniging Rotterdam (Internatio-gebouw) (AIA, 1929), Algemeene Nederlands Indische Electriciteits Maatschappij (ANIEM-gebouw) in Embo Wungu, (AIA, 1930);
- winkels: winkelcomplex in Tunjungan (J.Th. van Oyen, 1932), winkel Vriendschap (AIA, 1935);
- industriegebouwen: Nederlands Indische Bierbrouwerij (J.F.L. Blankenberg, 1930);
- hotel: renovatie Hotel Oranje (onbekend, 1925);
- ontspanning: Simpangse Societeit (W. Westmaas, 1907);
- woningbouw: Kupang (Citroen, 1915 e.v.), Sidodadi (B.N. de Vistarini/N.v. Volkshuisvesting, 1928), Oost Ketabang (B.N. de Vistarini/N.v. Volkshuisvesting, 1928);
- bruggen en viaducten: Gubeng brug (C. Citroen, 1921-1922), Kalindo spoorwegviaduct (onbekend, voor 1921), Pasar Besar spoorwegviaduct (C. Citroen, 1923), Wonokromo brug (C. Citroen, 1928);
- begraafplaatsen: Kembang Kuning begraafplaats (onbekend, 1916).

Om tegemoet te komen aan de vraag om woningen, die steeds nijpender werd, huurde de gemeente Soerabaja Cosman Citroen in 1915 in om het stedenbouwkundig plan en de woningen van Kupang te ontwerpen, een wijk die bedoeld was voor de lagere inkomens. De druk op de woningmarkt werd zo groot dat de gemeente op 8 januari 1927 de N.V. Volkshuisvesting te Soerabaja in het leven riep.⁴⁷ Dit bedrijf nam het op zich om in passende woningbouw te creëren voor mensen met een bepaald inkomen. Tot 1942 lukte het dit bedrijf echter niet om meer dan