



HET PALEIS AAN DE MAAS

GIUDICI'S NIEUWE ZEEMAGAZIJN VAN DE
ROTTERDAMSE ADMIRALITEIT (1785-1788)

1. Het terrein 's Landswerf met links het magazijn.
Schilderij van Gerrit Groenewegen, ca. 1805-1815
(Stadsarchief Rotterdam)



Begin juli 1814 bezocht tsaar Alexander I van Rusland (1777-1825) 's Landsmagazijn te Rotterdam (afb. 1).¹ Hij deed de Maasstad aan als onderdeel van zijn zegetocht na de overwinning op Napoleon en het sluiten van het Verdrag van Parijs op 30 mei van dat jaar. De tsaar dineerde in het zeemagazijn van de marine samen met de toekomstige koning Willem I (1772-1843), waarna

hij deelnam aan een groots bal.² Een feestelijke ontvangst van een buitenlandse vorst in een gebouw dat primair was bedoeld voor de opslag van wapentuig en ander scheepsmateriaal kan op het eerste gezicht verbazing wekken. Dit kolossale pakhuis, dat tussen 1785 en 1788 tot stand kwam in opdracht van de Admiraliteit op de Maze (een van de vijf organisaties



2. Detail van 'Nieuwe platte grond der stad Rotterdam, gelegen aan de rivieren de Maas en de Rotte, met al de publieke en kerkelijke gebouwen binnen dezelve staande'. Nummer 1 geeft de plek aan van Guidici's arsenaal uit 1782-1783 en nummer 2 het nieuwe zeemagazijn op het Reuzeneiland. Gravure door Andrew Munro en Cornelis van Baarsel, 1800 (Universiteitsbibliotheek Utrecht)

verantwoordelijk voor de oorlogsvloot van de Republiek der Nederlanden), lag ten oosten van de stad op de Admiraliteitswerf.³ Met een lengte van circa 130 meter was het een van de grootste wereldlijke gebouwen van de Republiek.⁴ Het was een multifunctioneel complex dat behalve voor opslag en werkplaatsen dus ook kon worden gebruikt voor representatieve aangelegenheden. Het bouwwerk kreeg in de volksmond, niet geheel verwonderlijk, de bijnaam het 'Paleis'.⁵

De bouw van het zeemagazijn op het Reuzeneiland volgde enkele jaren na de voltooiing van het arsenaal aan het Oostplein (afb. 2). De Rotterdamse architect Giovanni (Jan) Giudici (1746-1819) leverde voor beide gebouwen het ontwerp. In 1786 werd hij – tijdens de bouw van het nieuwe zeemagazijn – formeel aangesteld als 'Architect en Inspecteur Generaal' van de Admiraliteit op de Maze.⁶ De opzet, met een lange gevel en midden- en zijpaviljoens, lijkt op het verloren gegane Oost-Indisch Zeemagazijn (1661-1663) van de Verenigde Oostindische Compagnie (VOC) in Amsterdam, het grootste zeemagazijn van de Republiek (afb. 3).⁷

Maar waar de vormgeving van het VOC-magazijn en 's Lands Zeemagazijn (1655-1656) van de Amsterdamse Admiraliteit (het huidige Scheepvaartmuseum) (afb. 4) – beide ontworpen door de Amsterdamse stadsbouwmeester Daniël Stalpaert (1615-1676) – utilitaire kenmerken combineerden met meer monumentale elementen, had het Rotterdamse zeemagazijn een haast paleiselijk karakter.⁸ Van het imposante gebouw rest niets meer; het brandde in 1891 af en is daarna geheel afgebroken (afb. 5).⁹

Ondanks de omvang en bijzondere vormgeving heeft de architectuur van het Rotterdamse zeemagazijn nauwelijks aandacht gekregen van architectuurhistorici, zeker in vergelijking met het magazijn van de Amsterdamse Admiraliteit. In zijn historische studie over de Admiraliteit op de Maze uit 2003 beschrijft oud-marinier Jan Willem van Borselen de gebouwen als onderdeel van de geschiedenis van de zeemacht en ook Piet de Ruiter, oud-directeur Economische Zaken van de gemeente Rotterdam, geeft in zijn boek uit 2010 over 's Landswerf in Rotterdam een korte beschrijving



3. De stadszijde van het Oost-Indisch Zeemagazijn op Oostenburg in Amsterdam vóór de instorting in 1822. Detail van gravure, ca. 1790-1820 (Rijksmuseum, Amsterdam)

4. 's Lands Zeemagazijn op Kattenburg in Amsterdam, gezicht vanaf het water. Gravure door Joseph Mulder, ca. 1725 (Rijksmuseum, Amsterdam)



5. Het zeemagazijn in Rotterdam, op dat moment het Rijksentrepôt, na de brand in 1891 (foto Stadsarchief Rotterdam)







6. Gezicht op Rotterdam vanaf de Maas met het 'Paleis' aan de rechterkant. Litho door Johan Conrad Greive, ca. 1860. Oorspronkelijk in twee delen gepubliceerd, hier tot één panorama samengevoegd (Rijksmuseum Amsterdam)

van het nieuwe 'Paleis', maar zonder een uitgebreide analyse van de architectuur.¹⁰ In het recente overzicht van zeemagazijnen in Nederland van de zestiende eeuw tot en met het begin van de negentiende eeuw door maritiem historicus Louis Sicking en ondergetekende Merlijn Hurx wordt kort stilgestaan bij het zeemagazijn en wordt het vergeleken met dat van de Amsterdamse Admiraliteit.¹¹

De studie van het Rotterdamse zeemagazijn wordt bemoeilijkt door het verlies ervan en het gebrek aan geschreven bronnen uit de bouwperiode, maar gelukkig bestaat er wel een set van vijftien originele ontwerptekeningen.¹² Aan de hand van deze tekeningen, die niet eerder in samenhang zijn onderzocht, worden in dit artikel de vormgeving en indeling van het gebouw geanalyseerd. Daarbij wordt de vraag gesteld hoe het ontwerp de politieke en militaire ambities van de Rotterdamse Admiraliteit en mogelijk die van de stad en de Staten-Generaal weerspiegelt.¹³ Voor deze analyse en duiding zal ook gebruik worden gemaakt van een plan voor het Reuzeneiland uit 1800 door Andries (of Andrew) Munro, stadsbouwmeester van Rotterdam, en de beschrijving van historicus Gijsbert van Reyn in zijn geschiedenis van de stad Rotterdam. Dit boek verscheen weliswaar pas in 1869, maar werd geschreven toen het gebouw nog dienstdeed voor de marine.¹⁴ Verder zal een vergelijking worden gemaakt met de Amsterdamse zeemagazijnen en sluit het artikel af met een beknopte analyse van het gebouw in het werk van Giudici en geeft het de aanzet tot een analyse van de stedenbouwkundige betekenis van het zeemagazijn in een internationaal perspectief.

GEBOUWEN VOOR DE OORLOGSVLOOT VAN DE REPUBLIEK De Admiraliteiten, verantwoordelijk voor de bescherming van handel en visserij, stonden vanaf de totstandkoming van de Republiek niet meer onder stedelijk gezag, maar onder leiding van de Staten-Generaal.¹⁵ Deze centralisatie – die bijdroeg aan een 'militaire revolutie' op zee, zoals maritiem historicus Jan Glete haar beschreef – leidde tot snel groeiende organisaties

met een steeds grotere rol in de bouw, reparatie en uitrusting van oorlogsschepen.¹⁶ In de beginperiode na de oprichting in 1597 bouwden de Admiraliteiten nauwelijks nieuwe gebouwen voor de opslag van materieel, maar maakte men gebruik van vrijgekomen kloosters.¹⁷ Echter, het toenemend belang van de oorlogsvloot voor de Republiek kreeg in het midden van de zeventiende eeuw duidelijk invloed op de architectonische vormgeving en schaal van de magazijnen, met die van Amsterdam als belangrijkste voorbeeld.¹⁸ Daar werd aan de noordoostzijde van de stad een indrukwekkend nieuw havencomplex gecreëerd door de aanleg van de drie eilanden Oostenburg, Wittenburg en Kattenburg. Het eerste eiland werd in zijn geheel bestemd voor de VOC, terwijl particuliere werven op het eiland Wittenburg plaats kregen en Kattenburg werd gereserveerd voor de Admiraliteit.¹⁹ Stalpaerts's Lands Zeemagazijn, gelegen direct naast de scheepswerven, was een in baksteen uitgevoerd vierkant gebouw, met vier vleugels om een centrale binnenplaats.²⁰ Drie vleugels waren bedoeld voor opslag, terwijl de vleugel aan de stadskant kantoren en representatieve ruimtes bevatte. De gevels worden door afwisselende vensters en luiken gearticuleerd. Aan de voor- en achterzijde zijn de ingangen geaccentueerd door middenrisalieten die bekroond worden met frontons. Uitzonderlijk zijn de timpanen met monumentaal beeldhouwwerk naar voorbeeld van het Amsterdamse stadhuis. Ze tonen allegorieën die verwijzen naar de macht van de Amsterdamse Admiraliteit en haar beschermende functie op zee.²¹

De Rotterdamse Admiraliteit wedijverde met die van Amsterdam als belangrijkste van de Republiek, maar dat kwam in de zeventiende eeuw niet tot uitdrukking in de architectuur. Ten opzichte van het 's Lands Zeemagazijn in Amsterdam bleven de verschillende arsenalen van de Admiraliteit op de Maze ver achter in schaal en monumentaliteit. Aanvankelijk had de admiraliteit van de Maasstad haar hoofdkwartier in het voormalige Agnietenklooster, waar ook een arsenaal was gevestigd. In 1660 liet de admiraliteit een nieuw



arsenaal bouwen tegenover de scheepswerf bij de Oostpoort, ter vervanging van het magazijn dat daar sinds 1598 had gestaan en inmiddels te klein was geworden.²² Dit nieuwe gebouw werd later het 'eerste arsenaal' genoemd, omdat het na twee jaar werd uitgebreid met een bijgebouw dat bekendstond als het 'tweede arsenaal'.²³ De twee naast elkaar gelegen arsenalen bleven de admiraliteit dienen tot het einde van de achttiende eeuw, toen de Vierde Engels-Nederlandse Oorlog (1780-1784) aanleiding gaf tot uitgebreide bouwactiviteiten. Het eerste arsenaal werd gerenoveerd, terwijl het tweede in 1782-1783 volledig werd vervangen door Giudici met als doel de twee arsenalen samen te voegen tot één geheel.²⁴ Hoewel dit complex een stuk groter en monumentaler was dan de zeventiende-eeuwse arsenalen, beschikte de Admiraliteit op de Maze pas met de bouw van het Rotterdamse zeemagazijn op 's Landswerf over een gebouw dat zich kon meten met de Amsterdamse zeemagazijnen. Alleen al in afmetingen was het nieuwe gebouw op het Reuzeneiland kolossaal: met drie verdiepingen van circa 1600 vierkante meter elk had het interieur een totale oppervlakte van circa 4.600 vierkante meter, bijna een derde groter dan Stalpaerts zeemagazijn dat circa 3.500 vierkante meter groot was.

Typologisch leek het Rotterdamse zeemagazijn meer op het imposante Amsterdamse voc-magazijn uit 1663. Dit gigantische gebouw nam met een lengte van 225 meter en breedte van 25 meter het gehele eiland Oostenburg in beslag. Vergelijkbaar met 's Lands Zeemagazijn had het voc-magazijn boven elkaar geplaatste luikenrijen en kleine vensters en omdat alle verdiepingen voor opslag werden gebruikt, waren die nagenoeg gelijk in hoogte. Alleen het middenpaviljoen van het voc-magazijn kreeg een monumentale vormgeving met zowel aan de werf als aan de landzijde een middenristaliet gedecoreerd met natuursteen, grote frontons (zonder monumentaal beeldhouwwerk) en een bekroning met een klokkentoren.

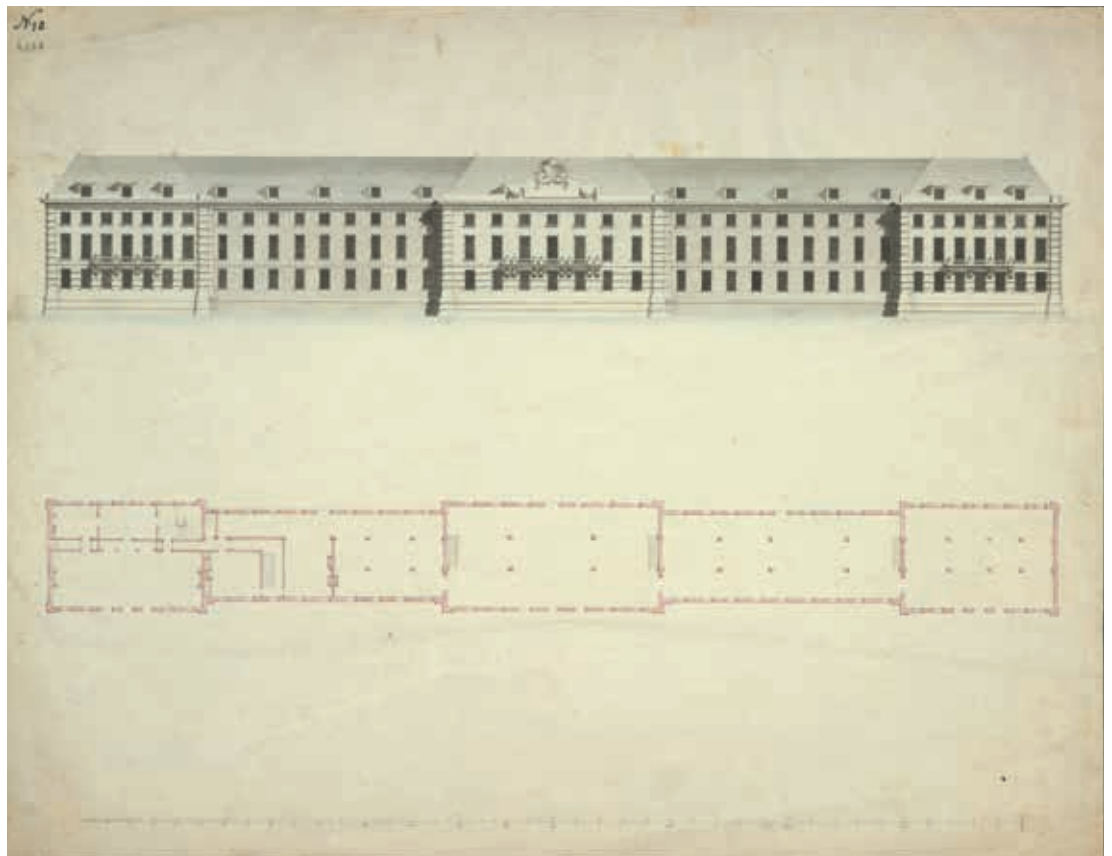
EEN SCHEEPSPALEIS AAN DE MAAS

Niet alleen koning Willem I en tsaar Alexander I, maar al eerder was stadhouder Willem V (1748-1806) meerdere keren te gast in het nieuwe Rotterdamse zeemagazijn. Kort na de oplevering bezocht hij met zijn gezin tweemaal het magazijn om tewaterlatingen van oorlogsschepen op de werf bij te wonen.²⁵ Naast de opperbevelhebbers van de Admiraliteit en hoge functionarissen die in functie kwamen om toezicht te houden op de staat van de maritieme verdediging, werden ook geëerde gasten die de Maasstad aandeden regelmatig eerst in het zeemagazijn ontvangen voordat hun reis verder ging richting de stad.²⁶

Het 'Paleis' deed zijn naam eer aan en behield zijn allure, ook lang nadat de Admiraliteit in 1795 was opgeheven. Dat blijkt ook uit het feit dat koning Willem I na zijn overlijden in 1843 in een zaal van het gebouw werd opgebaard, voordat hij naar Delft werd gebracht voor zijn laatste rustplaats. Koning Willem II (1792-1849), koningin Anna Paulowna (1795-1865) en de gehele koninklijke familie bezochten het speciaal voor deze gelegenheid ingerichte magazijn om afscheid te nemen.²⁷

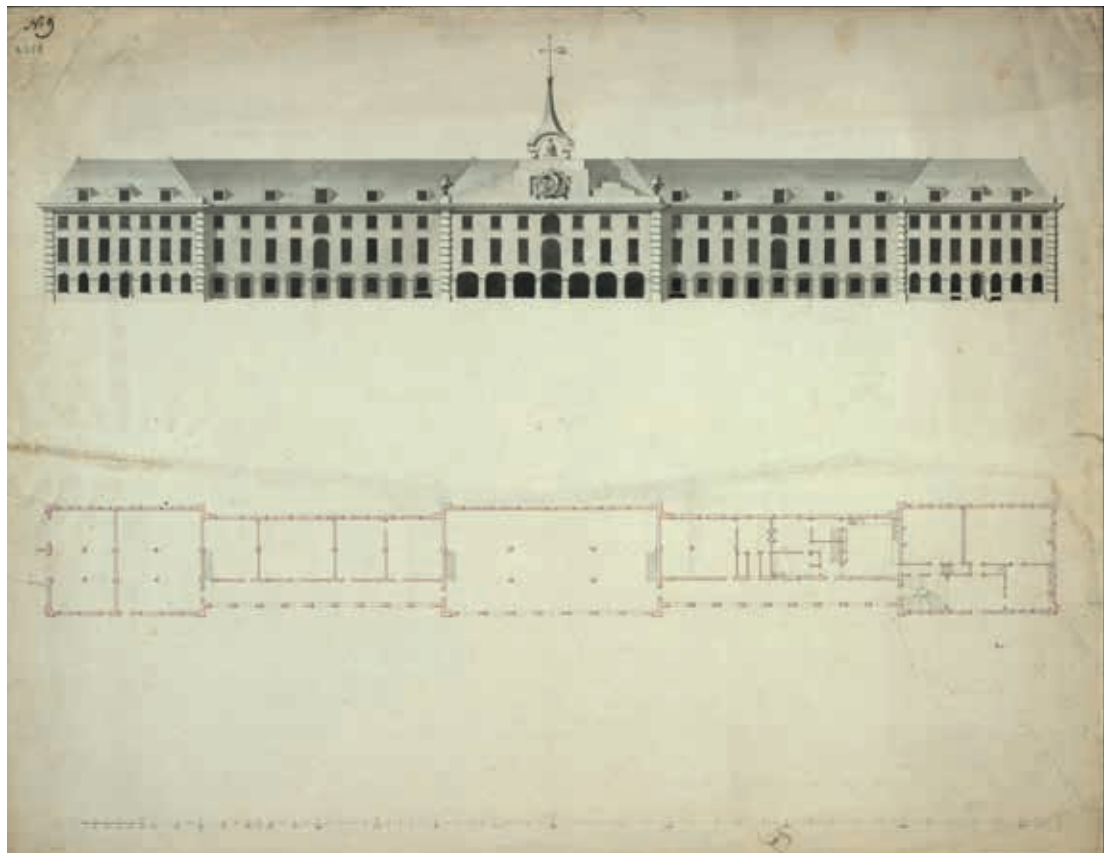
Met de locatie aan het water, in de bocht van de Maas, bleef het zeemagazijn tot ver in de negentiende eeuw een dominant element in het Rotterdamse stadsbeeld en bood het een indrukwekkende entree voor bezoekers. Het grote verschil in schaal met de omringende bebouwing aan de rivieroever is goed te zien op het panorama van Rotterdam, gezien vanaf de Maas, van Johan Conrad Greive uit omstreeks 1860 (afb. 6). Het gebouw diende destijds niet meer als opslag voor de marine, omdat het sinds 1855 als Rijksentrepôt in gebruik was bij de Nationale Spoorwegmaatschappij.

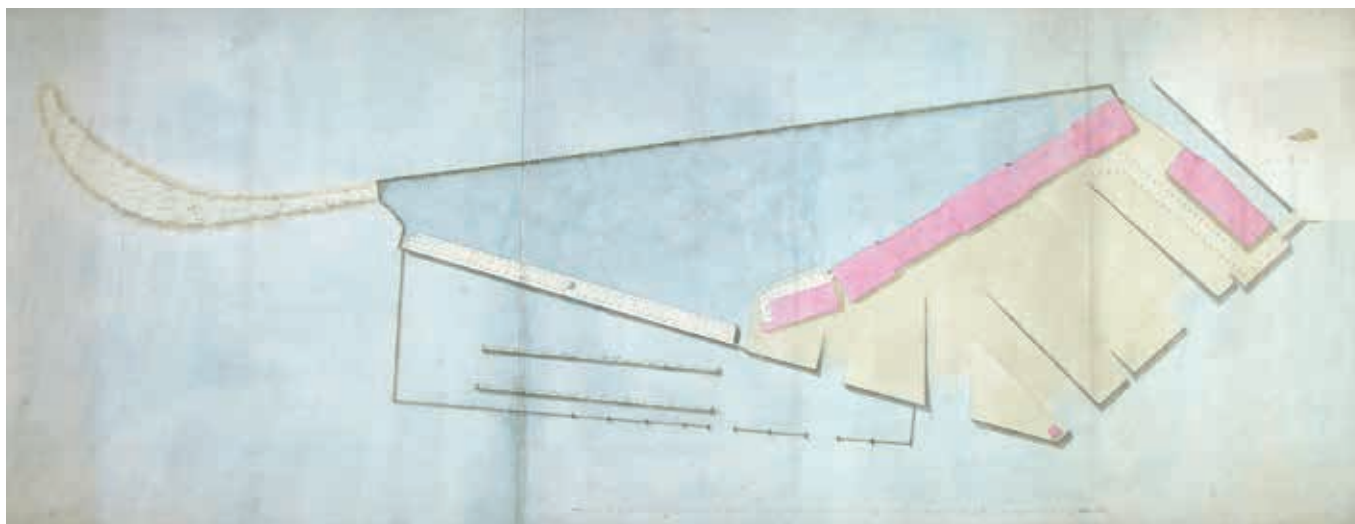
Het bouwwerk kon op bewondering rekenen van tijdgenoten. In zijn stadsgeschiedenis uit 1832 prees Van Reyn het nieuwe zeemagazijn als 'Een der hoofdsieraden onzer stad'.²⁸ Ook buitenlandse schrijvers toonden hun waardering. De Engelse romanschrijfster Ann Radcliffe (1764-1823) schreef in 1795, zeven jaar na voltooiing van het gebouw, in haar dagboek: 'The view further



7. Presentatietekening (N10) met de façade aan de Maaszijde en plattegrond van de eerste verdieping door Giovanni Giudici, ca. 1783-1785 (Stadsarchief Rotterdam)

8. Presentatietekening (N9) met de façade aan de werfzijde en plattegrond van de begane grond door Giovanni Giudici, ca. 1783-1785 (Stadsarchief Rotterdam)





9. Situatietekening met het nieuwe zeemagazijn in roze weergegeven door Giovanni Giudici, ca. 1783-1785 (Stadsarchief Rotterdam)

up the Maese detains attention to the bank of this noble river. A vast building, erected for the Admiralty, is made, by a bend of the Maese, almost to face you.²⁹

Het is opmerkelijk dat de gevel aan de Maas geen enkel kenmerk van een utilitaire functie verraadt. Een van de gewassen ontwerptekeningen van Giudici toont de gehele façade in combinatie met de plattegrond van de eerste verdieping (afb. 7). De opstand bestaat uit drie bouwlagen op een plint voorzien van horizontale banden, ofwel gladde bossage. Door de hoge vensters en drie fraaie balkons heeft de eerste verdieping duidelijk het karakter van een bel-etage. Geblokte pilasters markeren de hoeken van zowel het midden- als de twee zijpaviljoens. Het middenpaviljoen wordt bekroond door een attiekblok met daarop een enorm sculptuur met het wapen van de Admiraliteit met de gekruiste ankers.

De bijbehorende gewassen ontwerptekening van Giudici voor de gevel aan de werfzijde en het plan voor de begane grond (afb. 8) laat de façade met de hoofdingangen en toegangen tot de magazijnen zien. Alleen de boven elkaar geplaatste laaddeuren op de midden-as en halverwege de vleugels verraden dat het een gebouw was voor opslag. De vleugels op de begane grond zijn voorzien van een galerij met ellipsbogen. Net als aan de Maaszijde staat op het middenpaviljoen een getrapte attiekblok met tussen twee pijnappels een reliëf met het wapen van de Admiraliteit. Daarboven staat een klokkentoren met een sierlijke getailleerde spits die rust op staanders met decoratieve bollen – mogelijk kanonskogels – met een open klokkenstoel omlijst door een segmentboog.

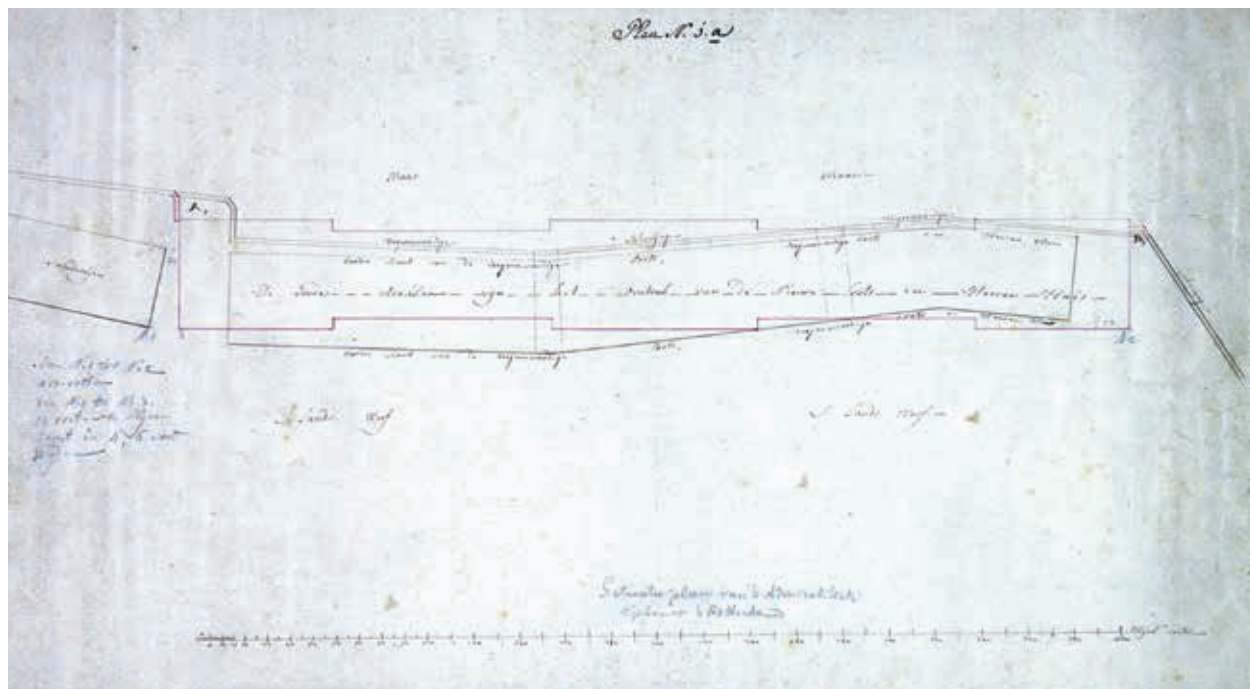
PLANNEN VAN FORMAAT

De genoemde twee ontwerptekeningen maken deel uit van een reeks: in totaal vervaardigde Giudici ten minste vijftien tekeningen voor het zeemagazijn, variërend in schaal van het hele terrein tot een detailtekening.³⁰

Negen van de tekeningen voor het zeemagazijn worden nog bewaard in het stadsarchief van Rotterdam. De overige zes tekeningen zijn bekend van foto's uit 1961 die werden gemaakt door Flip Delemarre, de fotograaf van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg.³¹ Daarna ontbreekt helaas elk spoor.

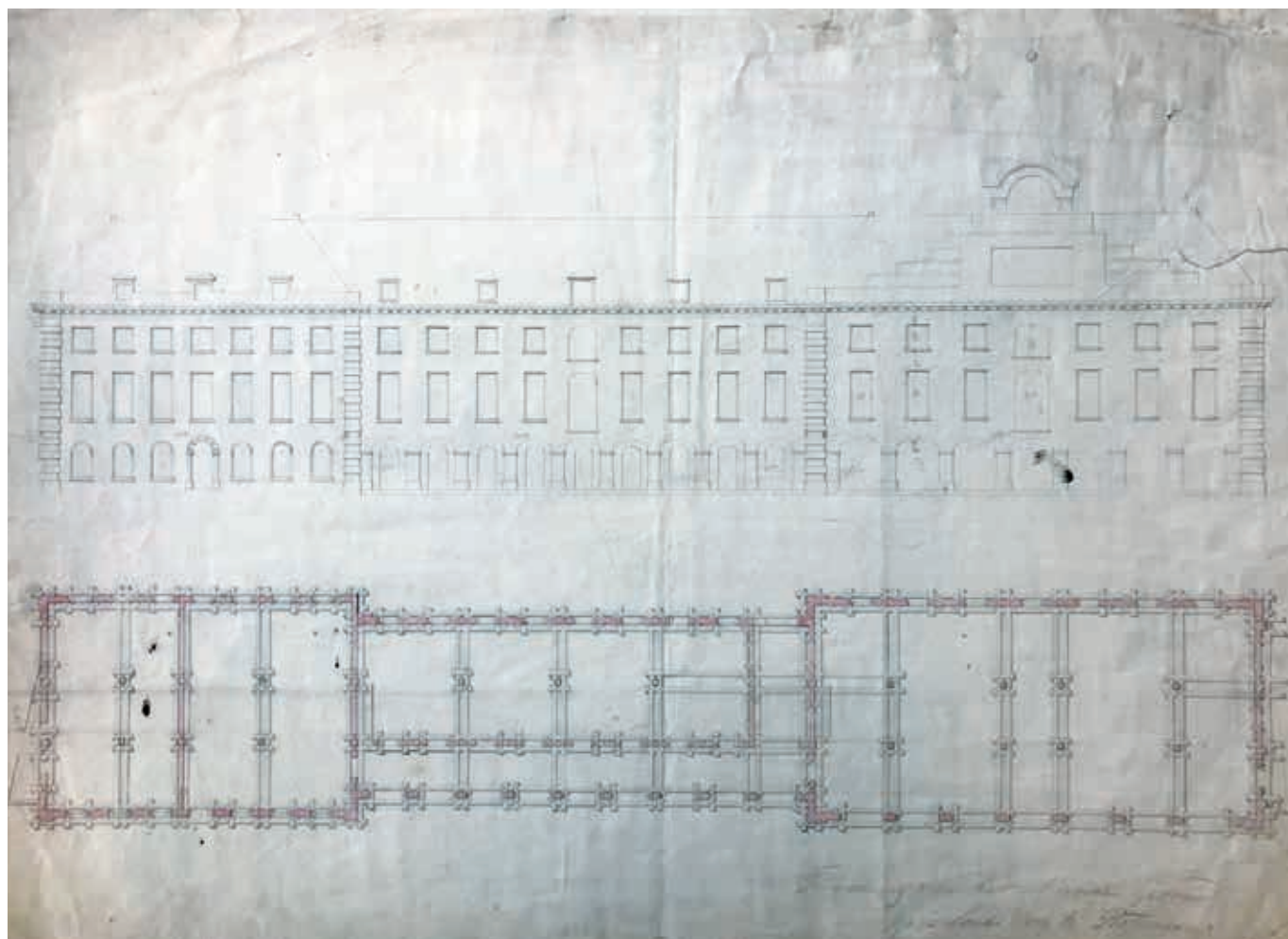
De plannen werden op groot formaat uitgetekend; met enkele uitzonderingen zijn ze een meter of meer breed. Het overgrote deel is uitgevoerd in bruine en zwarte inkt met kleurwassing. Op één tekening na zijn ze voorzien van een donker kader. Ook is, met uitzondering van twee opstanden, een schaalbalk in Rijlandse voeten aanwezig, zijn enkele tekeningen van 'N'-nummers voorzien en is voor meerdere tekeningen de projectie aangeduid. Verder zijn in enkele tekeningen met hoofdletters verschillende ruimtes en elementen aangegeven, maar helaas zijn daarvan geen legenda's gevonden en zijn ze mogelijk verloren gegaan. Dergelijke aanduidingen waren niet ongebruikelijk in de achttiende eeuw, maar overeenkomsten in tekenwijze en handschrift suggereren dat de hele set van dezelfde hand is. Geen enkele tekening is gesigneerd, maar als architect van de Admiraliteit was Giudici verantwoordelijk voor het ontwerp. De teken- en schrijfwijze van de kapitalen tonen ook gelijkenissen met andere tekeningen van Giudici, zoals die voor het nieuwe arsenaal van de Rotterdamse Admiraliteit aan het Oostplein uit 1782 en zijn ontwerpen voor het academiegebouw van de universiteit Leiden uit 1807.

De grootste tekening van de set (63 × 162 cm) is een gewassen tekening in kleur met de massa van de gebouwen in roze die de positie weergeeft van het zeemagazijn op de werf met haar bouwhellingen voor de schepen (afb. 9). Een tweede kleinere situatietekening (afb. 10) betreft een studie voor de exacte positionering van het zeemagazijn: in rood is de omtrek van het nieuwe gebouw over de contouren van het bestaande 'loots en Heeren Huis' getekend. De bestaande bebouwing



10. Situatiekening (N1a) met omtrekken van de 'tegenwoordige loots' en 'Nieuwe Loots en Heeren-Huis' door Giovanni Giudici, ca. 1783-1785 (Stadsarchief Rotterdam)

11. Constructietekening van de oostelijke helft van de façade aan de werfzijde met plan voor de fundering, Giovanni Giudici, ca. 1783-1785 (Stadsarchief Rotterdam)



bestond uit een aaneengesloten volume, verdeeld in drie interne secties, gemarkeerd door stippellijnen, die mogelijk de interne scheidingen of doorgangen aanduiden. Aan de linkerszijde zou nog een gebouw, met de 'Smederijen', hebben gestaan.

Aan de twee eerder besproken gewassen pentekeningen, die opstand met plattegrond combineerden (afb. 7 en 8), was veel zorg besteed. De sterke schaduwwerking geeft de façades veel reliëf; ze waren duidelijk bedoeld als presentatietekening om de opdrachtgever, de bestuurders van de Admiraliteit op de Maze, te bekoren en de plannen voor het nieuwe zeemagazijn inzichtelijk te maken. Er bestaat ook een lijntekening waarop beide aanzichten worden gecombineerd, namelijk de oostelijke helft van de façade aan de werfzijde met een plan van de funderingen (afb. 11). Deze tekening werd waarschijnlijk in een volgend stadium gemaakt waarin constructieve details verder werden uitgewerkt.

Voor de façades zijn er alternatieve ontwerpen die nog bewaard zijn gebleven: voor beide langsgevels zijn er naast de twee presentatietekeningen namelijk ook twee gewassen pentekeningen (afb. 12 en 13) en een lijntekening voor beide zijden van het middenpaviljoen (afb. 14). Deze drie tekeningen zijn minder mooi afge-

werkt, mogelijk omdat ze bedoeld waren om aanpassingen te bespreken. Deze tekeningen volgen grotendeels het eerste ontwerp, maar wijken af in specifieke details. Zo heeft de gevel van de werfzijde een kleinere klok en is het klokkentorentje vereenvoudigd: de spits staat op eenvoudige staanders zonder de bollen. Ook is het wapen met scheepsankers vervangen door een wijzerplaat, omhuld door guirlandes. De portalen van de zijpaviljoens zijn vereenvoudigd door het weglaten van natuurstenen omlijsting met geprononceerde blokken.³² Schilderijen en foto's van de gevel aan de werfzijde laten zien dat dit alternatieve, soberder ontwerp uiteindelijk is uitgevoerd (afb. 1).

Ook het ontwerp voor de gevel aan de Maaszijde werd aangepast, maar hier ging het niet alleen om versoberingen. Het meest in het oog springende verschil is de vervuiling van het grote wapen van de Admiraliteit op het middenpaviljoen voor de Generaliteitsleeuw, wat het belang van de Admiraliteit als generaliteitsorgaan benadrukte. In het nieuwe gevelontwerp verdwenen de bossages van het basement van de paviljoens, terwijl aan weerszijden van het middenpaviljoen grote portalen verschenen die door een gang verbonden waren met de galerij aan de werfzijde. De balkons werden aangepast aan de laatste Franse mode; in plaats van



12. Ontwerptekening van de façade aan de werfzijde door Giovanni Giudici, ca. 1783-1785 (Stadsarchief Rotterdam)

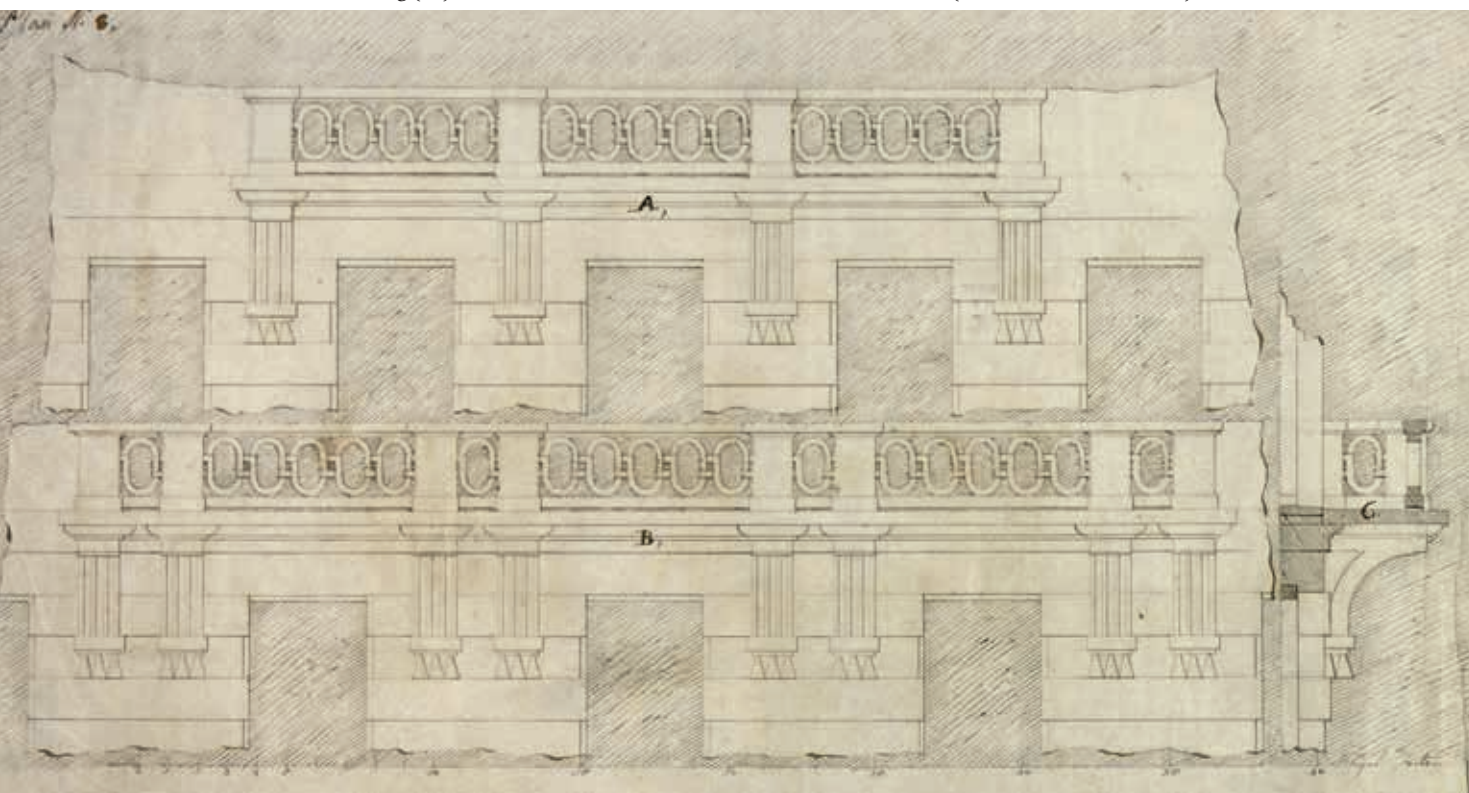
13. Ontwerptekening van de façade aan de Maaskant door Giovanni Giudici, ca. 1783-1785 (Stadsarchief Rotterdam)





14. Tekening (N6) met het middenpaviljoen aan Maas- en werfzijde door Giovanni Giudici, ca. 1783-1785 (Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, foto G.Th. Delemarre)

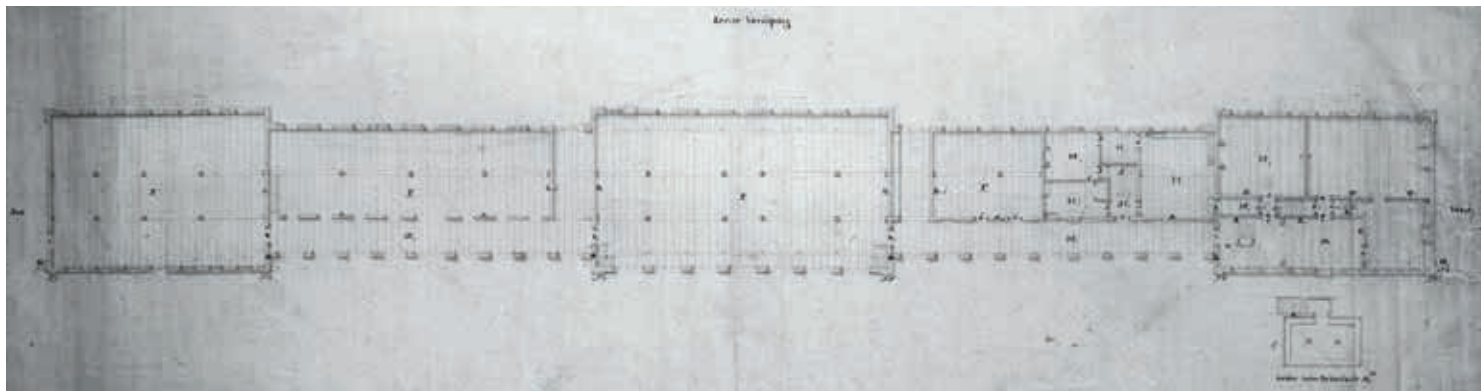
15. Detailtekening (N8) van de balkons door Giovanni Giudici, ca. 1783-1785 (Stadsarchief Rotterdam)



reguliere balusters kregen de balustrades een guilloche schakelmotief. Een bewaarde detailtekening laat precies zien hoe de balkons van het middenpaviljoen, aangeduid met 'B', en de zijpaviljoens, aangegeven met 'A', eruit kwamen te zien (afb. 15). De tekening van het middenpaviljoen (afb. 14) volgt het alternatieve ontwerp, maar heeft nog wel bollen op de balustrade zoals in de presentatietekening.

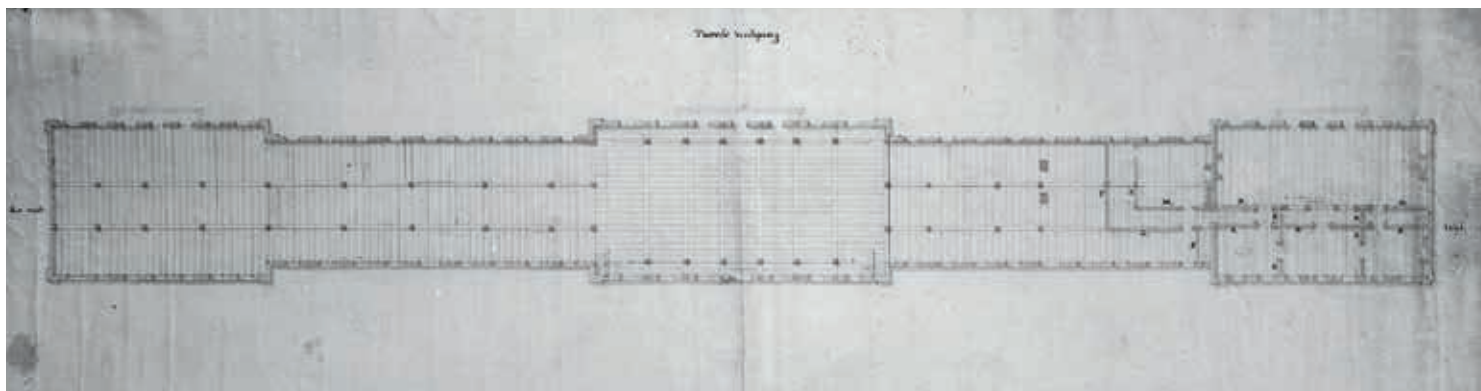
Ook de plattegronden werden verder uitgewerkt in twee aparte tekeningen die ook de balkstructuur van de plafonds laten zien (afb. 16 en 17).³³ De meest opvallende wijziging voor de oostelijke vleugel is dat deze geen onderverdeling in verschillende ruimtes meer heeft. In het middenpaviljoen zijn de rechte steektrappen verplaatst naar de hoek en is het aantal vrijstaan-

de houten kolommen verdubbeld van vier naar acht. Verder laat deze plattegrond zien dat er in het westelijke zijpaviljoen onder de vestibule op de begane grond (aangeduid met 'M') een overwelfde kelder voor de opslag van kolen kwam. Op de eerste verdieping waren er alleen nog in de westelijke vleugel muren aanwezig; de indeling daarvan bleef grotendeels ongewijzigd. Echter, de dwarsmuren die de verschillende gebouwdelen van elkaar scheidden, maakten plaats voor houten kolommen, waardoor één enorme, langgerekte open ruimte ontstond. In het middenpaviljoen werden de oorspronkelijke acht kolommen vervangen door twaalf kolommen die verder richting de buitenmuren werden verplaatst. Dit creëerde een open ruimte met een vrije overspanning van bijna elf



16. Plattegrond (N3) van de 'Eerste Verdieping' met balkstructuur van het plafond door Giovanni Giudici, ca. 1783-1785 (Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, foto G.Th. Delemarre)

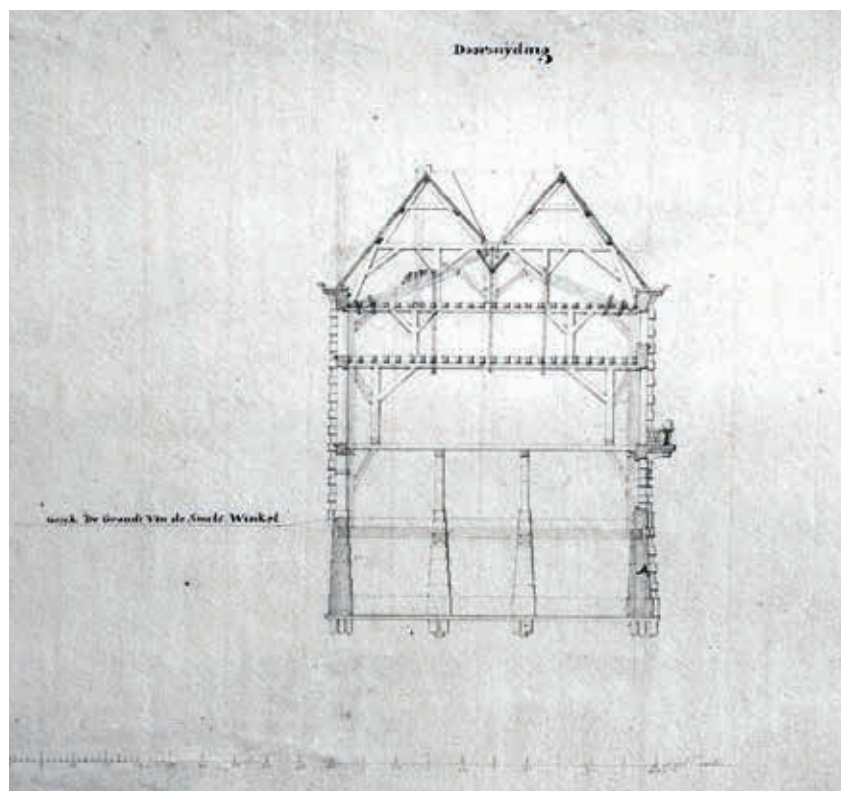
17. Plattegrond (N4) van de 'Tweede Verdieping' met balkstructuur van het plafond door Giovanni Giudici, ca. 1783-1785 (Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, foto G.Th. Delemarre)



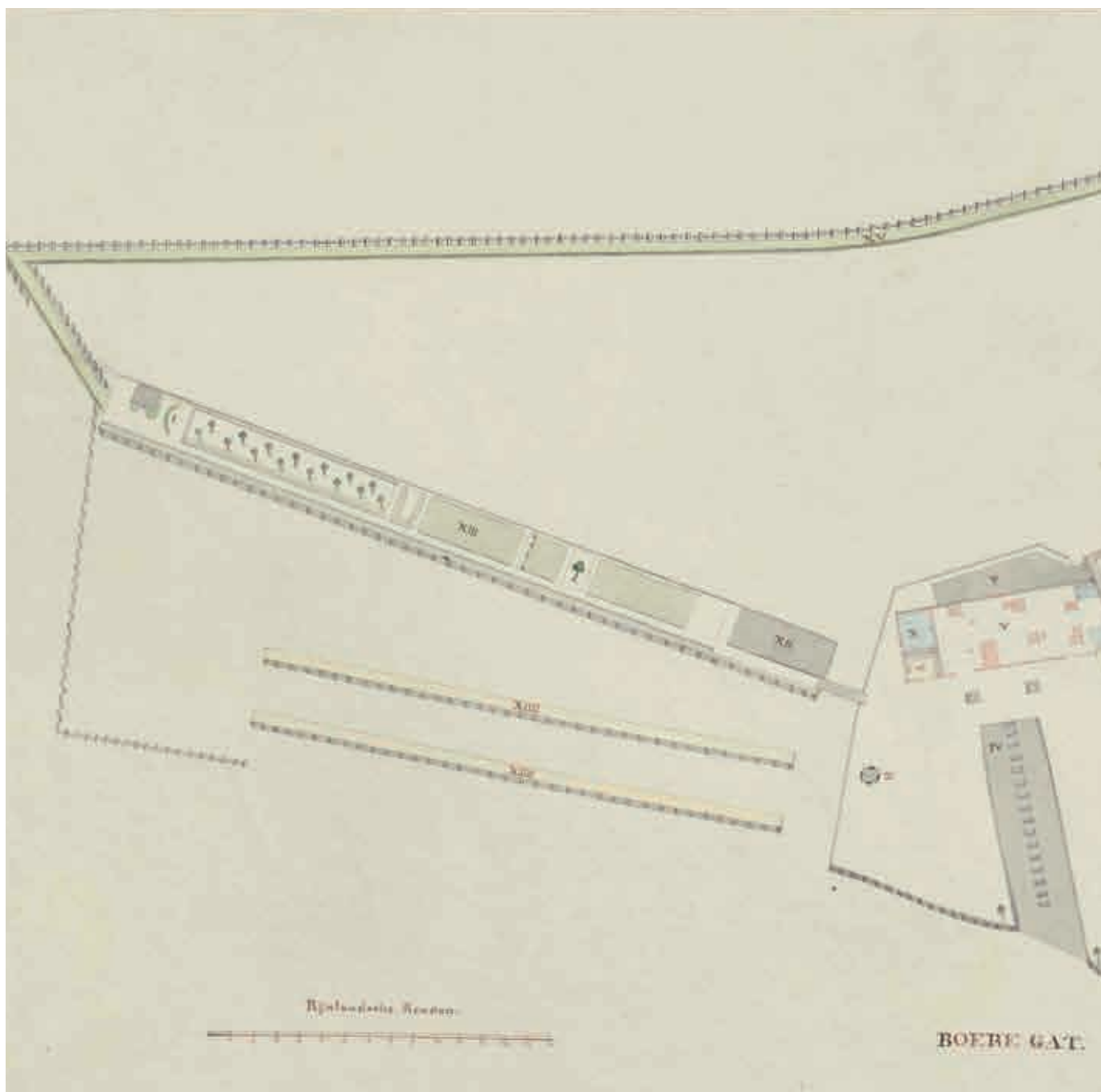
meter – een opmerkelijke keuze voor een gebouw dat primair was bedoeld voor opslag.

EEN UITDAGENDE CONSTRUCTIE

Om een dergelijke grote vrije overspanning te kunnen realiseren, bedacht Giudici een innovatieve hulpconstructie. Een bewaarde doorsnedetekening toont het middenpaviljoen over de gehele hoogte met helemaal onderaan de koppen van de paalfundering en boven een hoge dubbele kap met twee dakpunten (afb. 18). Deze kap komt overeen met die van het bovenaanzicht van het gebouw (afb. 20). Onder de dubbele kap is een gordingsspannt voorzien die de gehele breedte van het gebouw overbrugt. De balken van het spannt werden ondersteund door een hangmakelaar met bovenaan een versteviging van smeedijzeren verbindingen. In tegenstelling tot de kapconstructie is dit spannt gearceerd, wat erop kan duiden dat het een verkennende studie betreft en de constructie mogelijk niet precies zo is uitgevoerd. Aan het spannt zijn drie stijlen opgehangen die moeten voorkomen dat de moerbalken, die de vloer van de tweede verdieping dragen, gaan doorhangen. De hulpconstructie werd verstevigd met staanders die in de muren verankerd zouden worden. Deze zijn, net als de korbelen die de stabiliteit van de constructie moesten waarborgen, gearceerd weergegeven.³⁴



18. Doorsnedetekening (N7) van het middenpaviljoen door Giovanni Giudici, ca. 1783-1785 (Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, foto G.Th. Delemarre)



19. 'Kaart van de 's Landswerf benevens al de daar op zijnde woningen, lootsen en hellingen && zoo als zich het vertoonde in de maand September 1800'. Tekening door Andrew Munro, 1800 (Universiteitsbibliotheek Utrecht)

Legenda voor het zeemagazijn:

A = Het huis van den Commissaris Directeur

H = De Turfloos

I = Het Brantspuijt huisje

K = De Modelloos

L = Het Comptoir

M = De Gereedschap loos

N = De Chalouloos

O = Het Spykerhuis

P = Het Kooperhuis

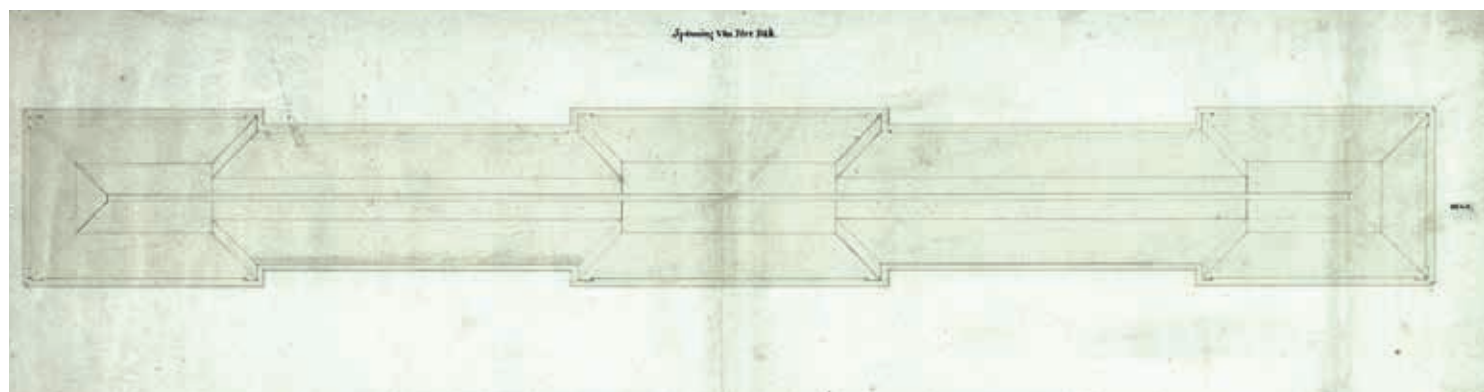
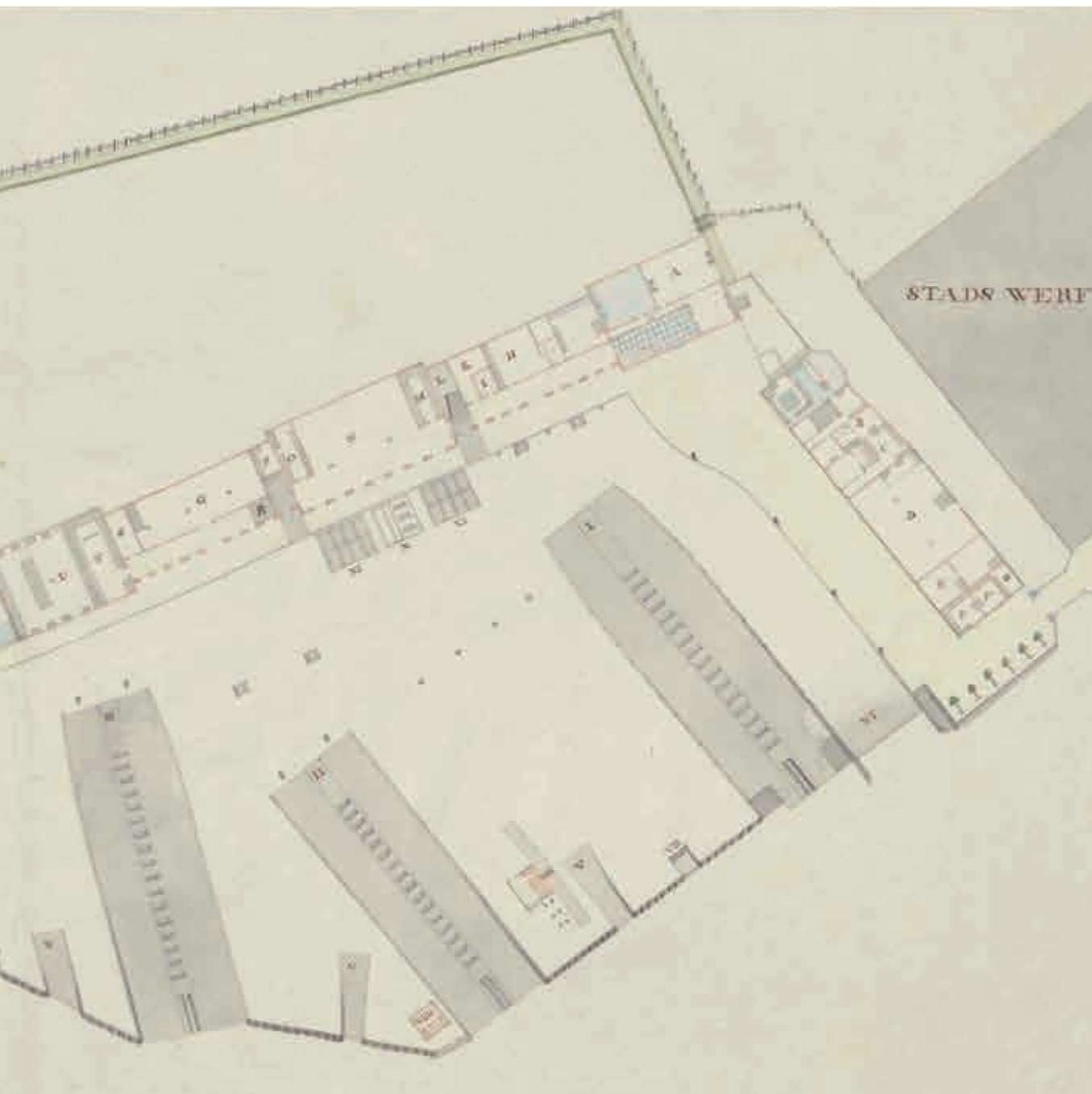
Q = De Timmerwinkel

R = Het Comptoir van de javanen

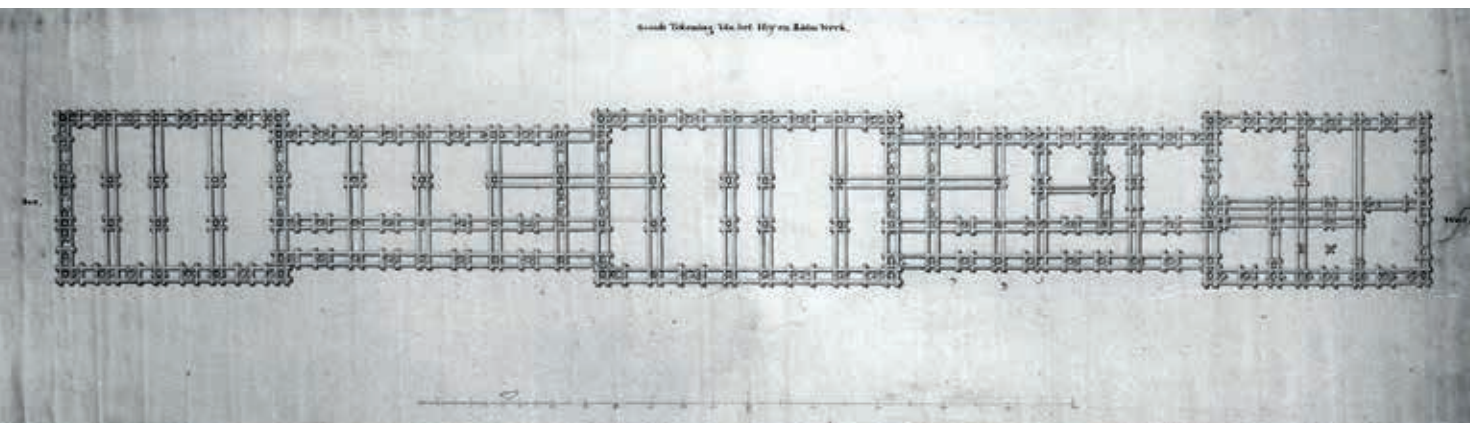
S = De loos van het Smeergoed

T = De Bootsman loos

U = Het Yzerhuis

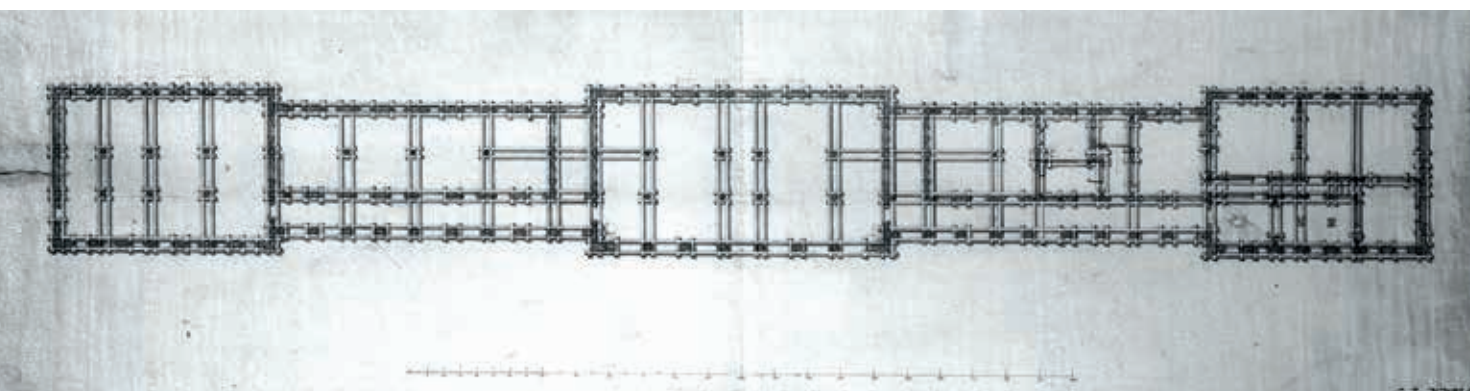


20. Tekening (N5) van de kapspanning door Giovanni Giudici, ca. 1783-1785 (Stadsarchief Rotterdam)



21. Tekening (N2) met funderingsplannen 'Hey en Raamwerk' door Giovanni Giudici, ca. 1783-1785 (Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, foto G.Th. Delemarre)

22. Tekening (N2a) met funderingsplannen door Giovanni Giudici, ca. 1783-1785 (Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, foto G.Th. Delemarre)



Een ander belangrijk constructief aspect dat ruim aandacht kreeg van Giudici was de fundering. Drie plannen hiervoor zijn bewaard gebleven (afb. 21 en 22), waarvan één is gecombineerd met de opstand (afb. 11). Ze laten een funderingsrooster zien waarvan de muurdammen en de kolommen zijn onderheid met palen. De tekeningen zijn nagenoeg identiek, alleen bij afbeelding 11 en 22 is de voet van het muurwerk aangegeven. De vrijstaande houten kolommen waarop flink wat gewicht rustte, zijn door het rooster verbonden met het muurwerk om verzakkingen te voorkomen. Giudici's ontwerp wijkt af van de traditionele Amsterdamse en Rotterdamse funderingsmethoden. De Amsterdamse methode had een dubbele rij palen verbonden door kespen ter ondersteuning van het langshout waarop het metselwerk rust, terwijl de Rotterdamse funderingsmethode een enkele rij palen had waarop direct het langshout werd gelegd. Deze methoden volstonden voor huizen, maar niet voor zware constructies. Interessant aan Giudici's ontwerp is dat de vakken van het rooster niet zijn volgeheid met palen, zoals in de zestiende en zeventiende eeuw voor zware constructies gebruikelijk was. Een bekend voorbeeld is de fundering van de toren van de Nieuwe Kerk in Amsterdam, waarvoor 6.363 palen werden geheid zoals de gravure voor de eerstesteenlegging uit 1647 vermeldt.³⁵

Voor het zeemagazijn in de Maasstad werd echter het rooster op de palen geplaatst, zoals blijkt uit de positie van de palen die overlappen met de balken.

De resoluties van de Rotterdamse Admiraliteit laten zien dat zich tijdens de bouw nog een andere constructieve uitdaging voordeed. In de zomer van 1787 stortte het gewelf van de kolenkelder onder de vestibule in. De calamiteit was aanleiding voor een onderzoek waaruit bleek dat zowel de architect als de aannemers te goeder trouw waren geweest, maar Giudici werd wel berispt omdat hij onvoldoende toezicht op de bouw had gehouden.³⁶ Hij kreeg de opdracht om nieuwe technische tekeningen – die helaas niet zijn bewaard – te maken voor benodigde constructieve aanpassingen.

DE INDELING VAN HET ZEEMAGAZIJN

Het zeemagazijn bestond voor het grootste gedeelte uit opslagruimte, maar had ook comfortabele vertrekken in het westelijk zijpaviljoen. De legenda van Giudici's tweede versie van de plattegronden (afb. 16 en 17) is helaas verloren gegaan. Maar de plattegrond van de begane grond van Munro uit 1800 (afb. 19) en de beschrijving van de indeling van het interieur in Van Reyns geschiedenis en het feest ter ere van tsaar Alexander in 1814 laten wel een globale reconstructie toe.³⁷ Alle drie de bronnen zijn gemaakt nadat het ge-

bouw was overgegaan van de Admiraliteit op de marine. Een vergelijking tussen de plattegronden van Giudici en die van Munro toont dat in 1800 de plattegrond in grote lijnen gelijk was, maar wel was opgedeeld in kleinere ruimtes. Ook is er in de galerij van de oostvleugel een ruimte ingebouwd aangeduid met 'R'.

Op de begane grond boden de entrees aan de werfzijde voor het oostelijke paviljoen en het middenpaviljoen toegang tot grote open ruimtes voor opslag (aangeduid in Giudici's plan met de letter 'F', afb. 16). Die werden alleen onderbroken door houten kolommen die de vloer van de eerste verdieping ondersteunden. Van Reyn schreef dat er op de begane grond werkplaatsen waren voor 'zeilmakers en takelaars'.³⁸ Deze ruimtes waren ook direct toegankelijk vanuit de galerijen. De legenda van de tekening van Munro laat toe om een preciezer beeld te verkrijgen van het gebruik door de marine. De ruimte H was voor de opslag van turf en in de aanpalende ruimte I stond de brandspuit. Vervolgens was er een kleine L-vormige ruimte aangeduid als 'Modelloos' (K), waar mogelijk scheepsmodellen werden opgeslagen met daarnaast een klein kantoor (L). In het middenpaviljoen waren er aan weerszijden opslagruimtes voor gereedschap (M) en spijkers (N), maar het grootste en centrale deel (O) was voorbehouden voor sloepen ('Chaloupe'). Buiten vóór het middenpaviljoen stonden tijdelijke loodsjes, waarschijnlijk van hout, met het bierhuis en slijpstellingen (X) en opslag voor gereedschap (XI). De oostvleugel bevatte ruimtes voor de opslag van verschillende materialen: een kleine ruimte voor koper (P), een ruimte voor smeermiddel (T) en grote ruimte voor ijzer (U). Daarnaast was er een werkplaats voor timmerlieden (Q) en een loods voor de bootman die verantwoordelijk was voor tuigage van de schepen. De kleine ruimte 'R' werd het 'Het Comptoir van de javanen' genoemd en was bedoeld voor de ploegbazen, die gewoonlijk werden aangeduid als 'javanen', misschien een verwijzing naar de strenge arbeidsregimes die door de Nederlanders in Azië werden gehanteerd.³⁹

Ook op de eerste en tweede verdieping was er ruimte voor opslag. Mogelijk had het gebouw een vergelijkbare logica als die van het 's Lands Zeemagazijn in Amsterdam, waar de materialen werden geordend naar gewicht: kanonskogels en zware munitie werden in het basement en op de binnenplaats opgeslagen, de begane grond was voor dikke touwen en kabels en de eerste verdieping voor zeilen en lichtere touwen, terwijl de tweede verdieping was gereserveerd voor wapenkamers met materieel en navigatie-instrumenten. Dankzij de slimme inrichting met laaddeuren en katrolinstallaties konden goederen eenvoudig tussen de verdiepingen worden verplaatst, wat het laden en lossen aanzienlijk vergemakkelijkte.

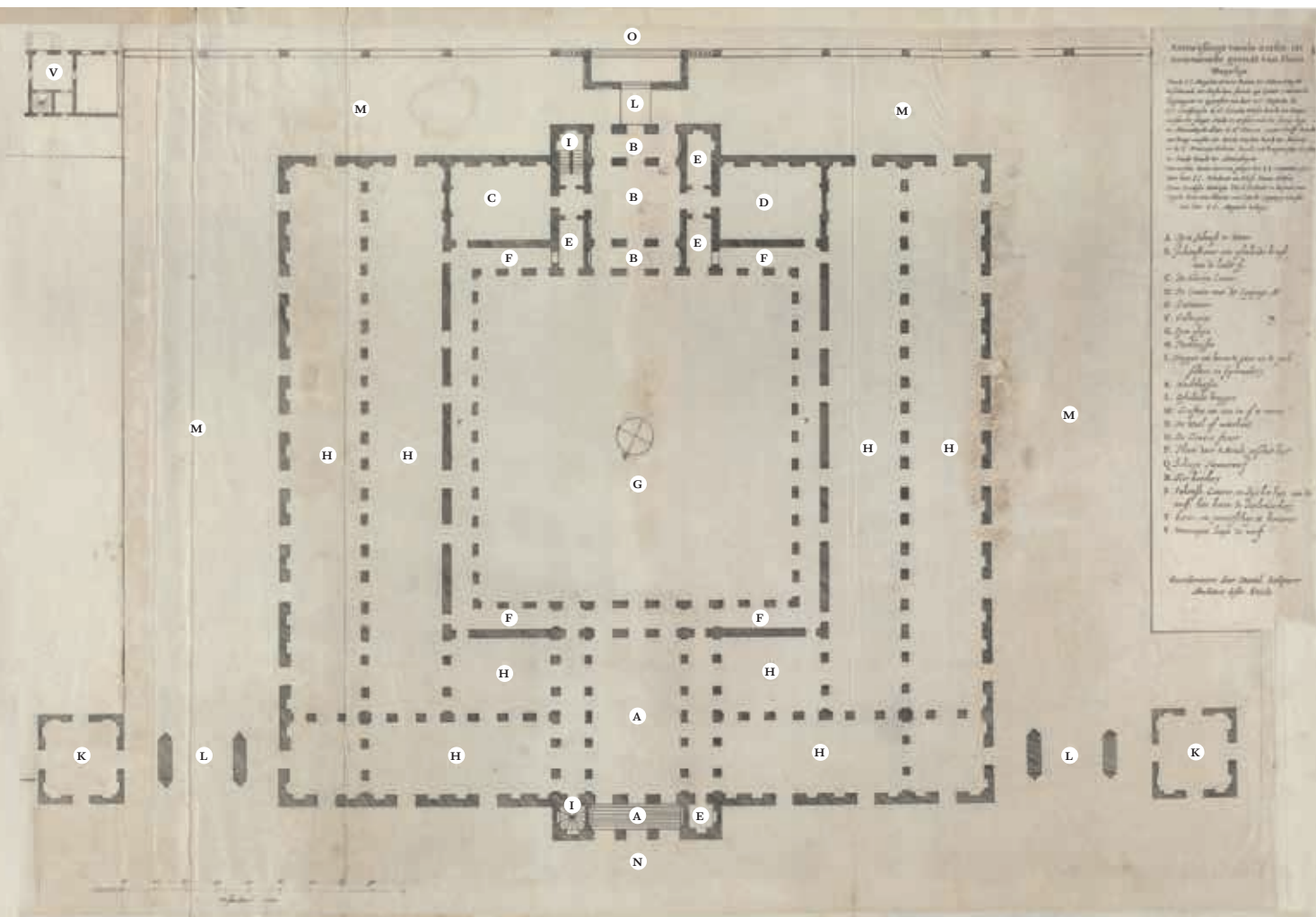
In Amsterdam had de vleugel van het zeemagazijn aan de stadskant een andere functie dan louter opslag.

Hier bevond zich naast de inkom het kantoor van de equipagemeester en daartegenover de 'Heerenkamer', de vergaderzaal van de Admiraliteitsheren. Deze kamer was de meest representatieve van het gebouw en diende niet alleen als vergaderplek, maar ook als ontvangstruimte voor prominente gasten. In dezelfde vleugel zaten ook nog twee 'Cantooeren', maar de verdere ruimtes op de begane grond waren ingericht als functionele vertrekken zoals 'packhuysen' (afb. 23). De trap leidde naar de werkruimtes voor de 'zuylemakers'.

Niet alleen werklieden van de werf gebruikten deze trappen, ook toeristen bezochten met toestemming van de Admiraliteit het magazijn.⁴⁰ Hoewel het gebouw voornamelijk voor functionele doeleinden was ingericht, was het namelijk ook een bezienswaardigheid. Het toont hoe de Admiraliteit van Amsterdam niet alleen praktische doelen nastreefde, maar ook haar macht en prestige via het gebouw en de werf etaleerde.

Waar in Amsterdam enkel de Heerenkamer diende voor ontvangst en vergadering, ontwierp Giudici meerdere representatieve zalen en kamers. Het westelijk paviljoen bevatte een ruime vestibule (aangeduid in de tekening van Giudici met 'M') (afb. 16), waarvan de vloer grote witte marmeren tegels had die werden afgewisseld met donkere tegels, waarschijnlijk van blauwe hardsteen, zoals te zien op het plan van Munro. Aansluitend waren er drie vertrekken met een schouw, een gang en een closet. De exacte indeling is niet duidelijk, maar hier bevond zich in ieder geval de woonruimte voor de werfdirecteur (aangeduid in het plan van Munro met 'A'). Oorspronkelijk stond op deze plek een apart 'Heerenhuis', zoals aangegeven op de situatiekening (afb. 10).⁴¹ Verder waren er enkele verwarmde ruimtes in de zijvleugel en een keuken, te herkennen aan het fornuis met kookgaten en de spoelbakken. De keuken was toegerust voor grote eetfestijnen: het fornuis telde maar liefst twaalf kookgaten, terwijl achttiende-eeuwse keukens voor grote grachtenpanden, zoals die van het huis Van Brien in Amsterdam, er slechts vier tot zes hadden.

Via de vestibule had men toegang tot 'den sierlijken hoofdtrap', een grote, modieuze open wenteltrap zonder spil. Boven aan deze trap bevond zich, volgens Van Reyn, een 'fraaije vestibule, op Iönische kolommen en pilasters rustende' die als doorgang diende naar de mooiste vertrekken met balkon.⁴² De verdere exacte indeling van de ruimtes op de eerste en tweede verdieping wordt niet helemaal duidelijk uit de bronnen. Van Reyn vermeldt specifiek een kamer met 'monsters en modellen', die volgens hem het vermelden waard was omdat ze zo 'fraai' was wegens 'hare volledigheid en keurige inrichting'.⁴³ Deze functie was oorspronkelijk, aangezien de toegang een deurstuk had met beeldhouwwerk met 'scheepsmodellen en zeevaartkundige werktuigen'.⁴⁴ Aan de andere kant van de vestibule be-



23. De plattegrond van de begane grond van het 's Lands Zeemagazijn in Amsterdam. Detail van ontwerptekening door Daniël Stalpaert, 1656 (Stadsarchief Amsterdam)

- | | |
|----------------------------|---------------------------------------|
| A = Entree vanaf het water | F = Galerij |
| B = Entree landzijde | G = Binnenplaats |
| C = Heeren Camer | H = Ruimte voor opslag ('Packhuysen') |
| D = Camer voor de Equipage | I = Trappen |
| E = Cantooren | |

vond zich een wapenkamer, zoals blijkt uit de beschrijving van het reliëf met het Rijkswapen omringd door 'allerlei krijgstuig'.⁴⁵ Mogelijk was er nog een ruimte, want in de beschrijving van het feest voor de tsaar in 1814 wordt ook een 'Bibliotheekkamer' genoemd.⁴⁶

Meer duidelijkheid is er wel over het grootste vertrek in het westelijke paviljoen, gelegen aan de Maaszijde. Dit was een langwerpige feestzaal van circa 20 bij 7 meter met aan elke korte zijde een schouw. Deze zaal, die door Moquette in zijn beschrijving van het bezoek van de tsaar de 'Maaskamer' werd genoemd, diende tijdens de feestelijkheden als eetzaal voor de belangrijkste gasten.⁴⁷ De zaal had een balkon dat een indrukwekkend uitzicht bood met zichtlijnen die ver over de rivier reikten. De toegang tot deze grote zaal vanuit de vestibule (ook 'Voorkamer' genoemd) is opmerkelijk, want deze liep via een ondiepe ruimte die door vier zuilen was afgescheiden van het grote volume van de zaal

(deze ruimte komt overeen met de 'fraaije vestibule' van Van Reyn). Dit scherm van zuilen zorgde voor een verrassingseffect dat wel doet denken aan het werk van de Engelse architect Robert Adam, zoals de toegang tot de eetzaal van Syon House en Shelburne House (Londen) uit de jaren zestig van de achttiende eeuw.

Net als in Amsterdam lagen de representatieve vertrekken dicht bij elkaar, maar in tegenstelling tot de Amsterdamse Admiraliteit was er in Rotterdam een hele reeks van vertrekken en koos men ervoor om deze niet alleen op de begane grond, maar ook op de eerste, en mogelijk tweede verdieping te situeren.

DE FEESTZAAL VAN ROTTERDAM

De ruimte voor opslag op de eerste verdieping van het zeemagazijn werd alleen onderbroken door de houten kolommen en bood daardoor een zee aan ruimte. Bij gelegenheid kon ze worden omgetoverd tot een feest-

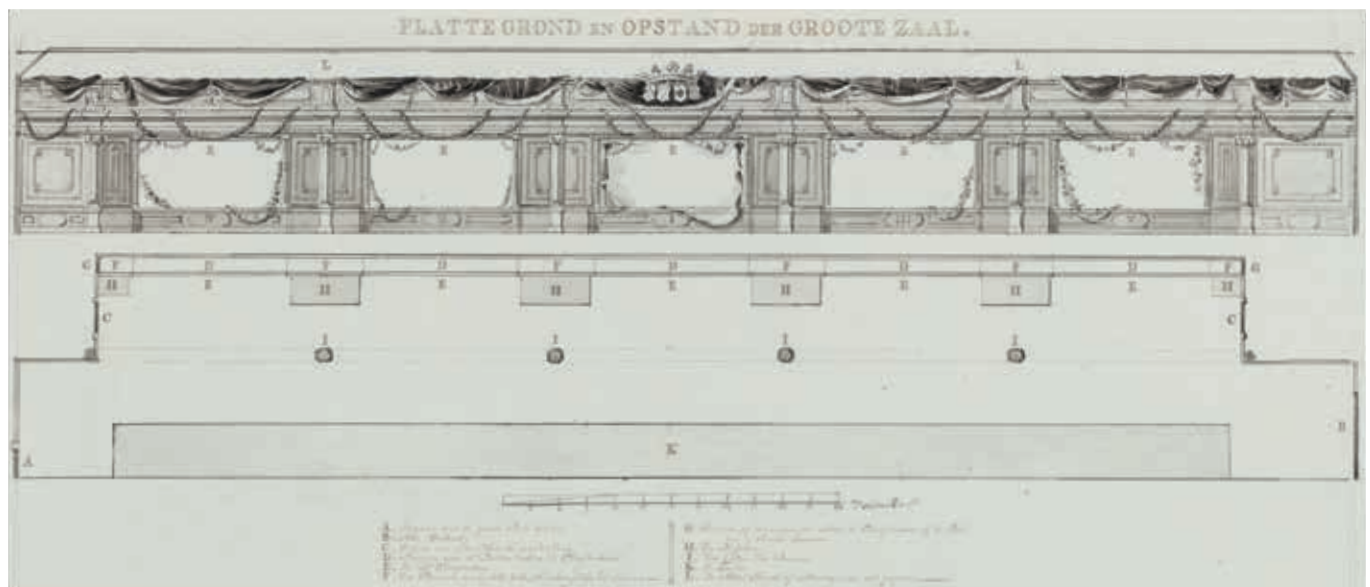
complex, waarbij de open ruimte de flexibiliteit bood om met schotten de indeling aan te passen. Volgens de bronnen van Moquette was het zeemagazijn tijdens het bezoek van de tsaar in 1814 'in dans- en eetzaal' herschapen voor meer dan 120 gasten. Bij aankomst werden de getrouwde vrouwen direct naar de balzaal geleid en de ongetrouwde vrouwen naar de twee voorzalen. Aangezien de 'Voorkamer', Bibliotheekkamer' en 'Maaskamer' op de eerste verdieping van het westelijk paviljoen reeds als eetzaal dienden, moeten de dans- en voorzalen zich elders hebben bevonden.⁴⁸ De enige ruimte met voldoende capaciteit voor zo'n groot gezelschap was het middenpaviljoen: door aanpassing in het tweede ontwerp, waarbij de kolommen richting de buitenmuren waren verplaatst, was er een grote open ruimte van 27 meter lang bij 11 meter breed en bijna vier meter hoog ontstaan. Deze constructief complexe en dure ingreep voor het maken van een vrije overspanning hield op geen enkele manier verband met de functie als magazijn. Ook de verplaatsing van de steektrappen die zich in het eerste ontwerp midden in de ruimte bevonden naar de hoeken van het middenpaviljoen laat zien dat men een ononderbroken zaal wilde creëren. Door de twee rijen kolommen, die bij gelegenheid konden worden omkleed en voorzien van decoratie, ontstond aan weerszijden van de zaal een galerij waar eventueel buffetten in konden worden opgesteld.

Giudici had ervaring met dergelijke efemere feestzalen. Voor de viering van het Alliantiefeest ter ere van de vrede die in 1785, dankzij Franse bemiddeling, werd gesloten tussen de Republiek en Oostenrijk, werd naar zijn ontwerp een tijdelijk feestgebouw opgetrokken op het terrein van de Sint-Jorisdoelen. Kennelijk was er in de Maasstad geen zaal die groot en representatief ge-

noeg was voor de maaltijd met de Franse ambassadeur op 24 april 1786. Voor de 132 gasten werd een bouwwerk van 68 meter lang opgericht met twee voorzalen die leidden naar een kolossale zaal van 45 meter lang bij 12 meter breed, waarin in het midden een lange eettafel stond. Er bestaat nog een gewassen pentekening die de helft van de plattegrond en opstand over de lengte van de zaal laat zien (afb. 24).⁴⁹ De wanden waren rijk gedecoreerd door de Rotterdamse schilder Nicolaas Muys (1740-1808). Een bijzonderheid waren de tien raamwerken, 'chasinetten', met verschillende scènes (aangeduid met 'E') en geschilderd op doorschijnend papier die als een spectaculaire lichtbak van achteren werden aangelicht.⁵⁰ De twee bomenrijen op het terrein werden geïntegreerd in het ontwerp en scheidden de zaal van twee galerijen waarin de buffetten werden opgesteld. Ze waren voorzien van houten betimmering, zodat ze net leken op zuilen die de constructie droegen. De Alliantiezaal toont de potentie van het middenpaviljoen van het zeemagazijn. Met relatief eenvoudig aan te brengen, efemere architectuur en geschilderde decoraties kon die worden omgevormd tot een feestzaal van formaat.

Het kan geen toeval zijn dat de vroege aanpassing van het ontwerp van het zeemagazijn precies samenvalt met de periode waarin de Alliantiezaal werd opgericht. Het Alliantiefeest heeft mogelijk het inzicht versterkt dat Rotterdam behoefte had aan een representatieve ruimte voor uitzonderlijke gelegenheden. In dat licht is het niet ondenkbaar dat bij de aanpassing van het ontwerp ook stedelijke of landelijke belangen meespeelden. Beide zalen waren in breedte vergelijkbaar en bestonden uit een midden- en zijbeuk, afgescheiden door de als zuilen vermomde bomenrijen en in het zeemagazijn door de twaalf kolommen. De

24. 'Plattegrond en Opstand der Groote Zaal'. Tekening van de feestzaal voor het Alliantiefeest in 1786 door Nicolaas Muys, ca. 1785-1786 (Stadsarchief Rotterdam)



doorgangen aan de twee zijden waren in het zeemagazijn weliswaar veel smaller en ze zullen wellicht alleen door de bediening zijn gebruikt. Misschien heeft men nog overwogen om de kolommen geheel weg te laten, maar dat was constructief waarschijnlijk geen optie; een vrije overspanning van elf meter was uitdagend genoeg, aangezien de balken goederen op de tweede verdieping moesten kunnen dragen. De betimmering van de bomen liet Giudici en zijn opdrachtgevers zien dat een tijdelijke verhulling een bevredigende oplossing kon bieden.

DE ARCHITECT GIUDICI

De uit Noord-Italië afkomstige Giovanni Giudici vestigde zich in 1770 in Rotterdam en wist al snel belangrijke contacten te leggen binnen het Rotterdamse bouwwezen, waaronder met George Elgin, een Schotse steenhandelaar die zich in Rotterdam had gevestigd en actief was als meestersteenhouwer voor de stad.⁵¹ Hoewel Rotterdam doorgaans eigen stadsbouwmeesters inschakelde, groeide de behoefte aan externe architecten vanwege vermeende tekortkomingen in ontwerpqualiteiten van de eigen meesters.⁵² In een periode van discussie over die afhankelijkheid wist Giudici zich, door zijn netwerk en ontwerpkunde – waarvan onduidelijk is waar hij deze precies heeft verworven – een positie binnen het Rotterdamse bouw-milieu te bemachtigen. Zijn carrière nam een hogere vlucht door zijn deelname aan de prijsvraag voor het stadhuis in Groningen in 1774.⁵³ Hoewel hij deze niet

won, bleek de competitie een springplank naar verschillende opdrachten en trok hij de aandacht van verschillende steden zoals Rotterdam, Schiedam, Zoetermeer en Leiden, waar zijn katholieke achtergrond geen belemmering bleek.⁵⁴ Zijn goede relatie met de rijke familie Osy, geloofsgenoten, leverde hem verschillende opdrachten op, zoals het ontwerp van de katholieke Sint-Rosaliakerk in 1777 en van de Hervormde kerk in Zegswaard in 1786.⁵⁵ Enkele van zijn nog bestaande werken, zoals het Sint Jacobs Gasthuis (1787) en de Korenbeurs (1792) in Schiedam, vertegenwoordigen slechts een fractie van de omvang van zijn oeuvre.

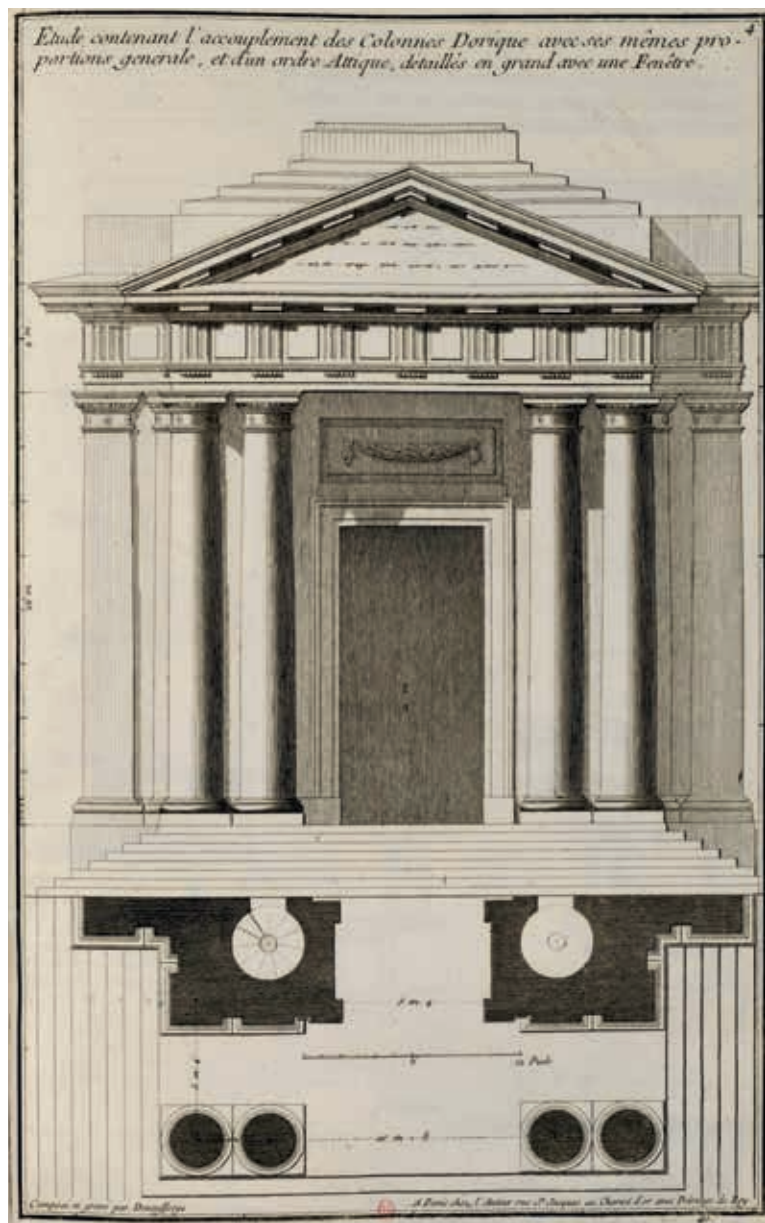
Giudici's werk kwam ook in het vizier van de Admiraliteit op de Maze, en de waardering hiervoor bleek niet alleen uit de twee grote opdrachten die hij kort achter elkaar kreeg, maar ook uit zijn benoeming tot 'Architect en Inspecteur-Generaal van Gebouwen, Lootsen en Huizingen' in 1786, waarmee hij verantwoordelijk werd voor het toezicht en de uitvoering van alle tekeningen en bestekken voor de Rotterdamse zeemacht.⁵⁶ De aanstelling van Giudici was bijzonder aangezien een katholiek tot 1795 officieel niet voor een overheidsambt in aanmerking kwam.⁵⁷ De kwaliteit van zijn ontwerpen was duidelijk doorslaggevender dan zijn religieuze gezindheid.

Er zijn geen aanwijzingen of documenten bekend van de Admiraliteit die erop wijzen dat Giudici werd gevraagd specifieke architectonische voorbeelden voor het zeemagazijn te volgen, maar er zijn wel interessante stilistische overeenkomsten met eigentijdse gebouwen.⁵⁸ Het lijkt er niet op dat Giudici exacte voorbeelden navolgde, maar het is opvallend dat de keuze om een gebouw met een overwegend utilitaire functie van een paleiselijke vormgeving te voorzien parallel kent in Frankrijk. Een voorbeeld is de kazerne Thiry in Nancy (1765), gebouwd naar de plannen van architect Richard Mique (1728-1794) (afb. 25). Vooral in de opzet met een langgerekte gevel, onderbroken door een centraal paviljoen met een wapenreliëf, zijn duidelijke overeenkomsten te zien. De combinatie van drie bouwlagen, fronton, gelijkmatige vensterplaatsing en vensters met een sierlijke omkadering verhult de functie. Ook de kazerne van de Zwitserse Garde (1756), Rueil-Malmaison, van Charles-Axel Guillaumot (1730-1807) past in deze ontwikkeling. Een belangrijk verschil met deze twee utilitaire bouwwerken is dat in Rotterdam het paleiselijke karakter sterker naar voren komt door de aanwezigheid van een 'bel-etage'.

Het guilloche-motief van de borstwering van de balkons van het zeemagazijn heeft Giudici direct aan Franse voorbeelden ontleend, zo komt het voor in de borstwering van het Petit Trianon (1762) in de tuinen van Versailles. Giudici was goed op de hoogte van de architectonische ontwikkelingen van zijn tijd. Hoewel er geen aanwijzingen zijn dat hij na zijn aankomst



25. 'Casernes royales de Nancy'. Ets door Yves-Dominique Collin van de Kazerne Thiry (1765), 1769 (Bibliothèque de Nancy)



26. Plaat 43 met attiekblok uit *Recueil élémentaire d'architecture* van Jean François de Neufforge, 1757-1758 (Institut national d'histoire de l'art, Parijs)

in Holland nog naar Frankrijk reisde, blijkt uit zijn werk dat hij bekend was met contemporaine tendensen – mogelijk door eerder opgedane kennis, of door het raadplegen van traktaten die in de Republiek beschikbaar waren.⁵⁹ De beschikbaarheid van werken zoals die van Jean François de Neufforge, *Recueil élémentaire d'architecture* (1757-1758), waarin vergelijkbare patronen voor het balkon (plaat 25) staan en ook een attiekvorm met traptreden is opgenomen (plaat 43), zal wellicht hebben bijgedragen aan Giudici's ontwerpkeuzes voor het zeemagazijn (afb. 26).⁶⁰

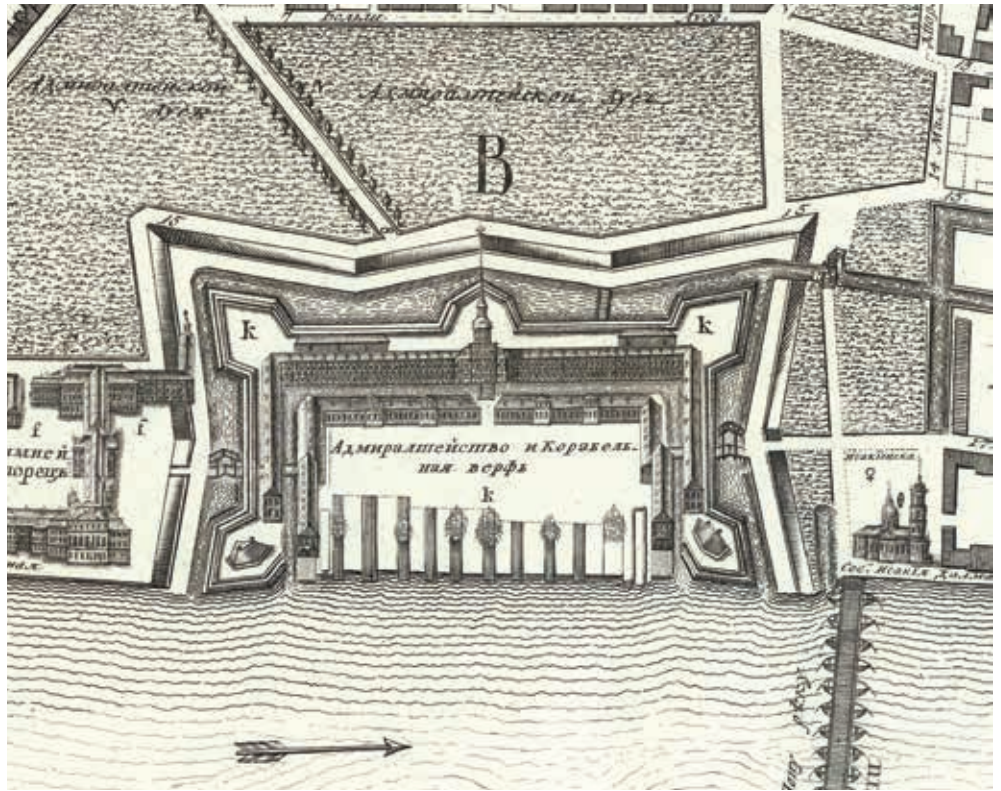
Giudici's architectuur is echter meer dan een verzameling stilistische invloeden; zoals verschillende auteurs al hebben beargumenteerd, heeft zijn werk een eigen ontwerphandschrift.⁶¹ Symmetrische composities, driedelige gevelopbouw, monumentale middenpartijen en vensters met gebogen of segmentvormige lijsten zijn vaak kenmerkend, evenals ornamentiek

zoals reliëfs in attiekblokken. Deze elementen komen niet alleen voor in het zeemagazijn, maar ook in zijn ontwerpen voor woonhuizen en voor publieke gebouwen in Rotterdam en Schiedam. Een diepere analyse van zijn werk blijft echter noodzakelijk om de betekenis en plaats van het zeemagazijn binnen zijn carrière beter te duiden.

ENSCENERING VAN HET HAVENFRONT

Met zijn brede façade en prominente ligging aan het water in een bocht van de Maas maakte Giudici's ontwerp gebruik van de stedenbouwkundige potentie van de plek. Zijn 'zeepaleis' sloot aan bij de ontwikkeling in de late zeventiende en achttiende eeuw waarin Europese mogendheden hun maritieme ambities uitdrukten door de bouw van steeds grotere en monumentale gebouwen voor de marine. Er groeide een nieuwe gevoeligheid voor de inscenering en de visuele

27. Detail van kaart van Sint-Petersburg met het Admiraliteitscomplex. Gravure door Ivan (John) Truscott, 1753 (The David Rumsey Map Collection)



uitstraling van de havenfronten. In Amsterdam waren de zeventiende-eeuwse magazijnen van de VOC en de Admiraliteit prominent aanwezig in het stadsbeeld vanaf het IJ, maar waren de gevels aan de stads- en IJ-zijde nagenoeg gelijk. In Rotterdam werd nadrukkelijk gekozen voor twee gevels met een verschillende uitstraling: een paleisgevel aan de Maas en een meer utilitaire gevel met luiken uitkijkend op de scheepshellingen aan de Nieuwe Haven. Het is opvallend dat de scheepswerven niet zoals in Amsterdam vanaf het water te zien waren, maar weggestopt zaten achter het gebouw. Zo bleef het zicht op de gevel aan de Maaszijde onbelemmerd door de schepen in aanbouw. Om de visuele impact van deze gevel te versterken, werd de bestaande kade rechtgetrokken en kwam het gebouw met zijn voet in het water te staan, waardoor de gevel mooi werd weerspiegeld in de rivier. Het zeemagazijn vormde zo een focuspunt voor reizigers die de Maasstad over water naderden, precies zoals Radcliffe in haar reisbeschrijving opmerkte.

Internationale voorbeelden van marine-architectuur met een vergelijkbare sterke visuele impact op de havenfronten, waren de nieuwe arsenalen van Lodewijk XIV voor zijn oorlogsvloot in Brest, Rochefort en Toulon.⁶² Maar misschien wel het belangrijkste voorbeeld was de scheepswerf van de Admiraliteit in Sint-Petersburg. Dit complex uit 1731-1738 werd ontworpen door ingenieur van de militaire academie voor de marine in Sint-Petersburg, Ivan Koborov, en lag midden in de stad aan de rivier de Neva (afb. 27). Samen met de Sint-Petrus-en-Paulusvesting aan de overzijde van de

rivier vormde de Admiraliteit de spil van de Sint-Petersburg, waaromheen de stad zich verder zou uitbreiden.⁶³ Het nieuwe gebouw verving het grotendeels houten complex dat begin achttiende eeuw onder Peter de Grote tot stand was gekomen. Op zijn beurt werd het tussen 1806 en 1823 vervangen door het huidige Admiraliteitsgebouw van Andreyan Zacharov. Het complex van Korobov had een U-vormige opzet, die bestond uit een centraal eiland aan drie zijden omringd door aaneengesloten bebouwing. De vierde zijde was open en gericht op de rivier. Hier bevonden zich de scheepswerven met hun kenmerkende scheepshellingen, die in tegenstelling tot Rotterdam wel prominent in beeld waren vanaf de rivier. Deze kern met magazijnen en ateliers werd door een gracht afgescheiden van een tweede ring van hogere en rijker vormgegeven gebouwen die omgeven waren door bastions. Op de middenas lag een hoog paviljoen dat werd bekroond door een toren met een naaldachtige spits, die net als de sterk gelijkende spits van de Petrus-en-Pauluskathedraal in de wijde omgeving te zien was.

CONCLUSIE

Het Rotterdamse zeemagazijn, ook bekend als het 'Paleis' aan de Maas, was een van de grootste wereldlijke bouwwerken in de Republiek. Het gebouw van de Admiraliteit op de Maze, dat tussen 1785 en 1788 tot stand kwam, was primair bedoeld voor de opslag van wapentuig en scheepsmateriaal. Het was ook voorzien van werkplaatsen op de begane grond en kantoren en representatieve vertrekken in het westelijk zijpavil-

joen, waaronder een charter- en modelkamer, bibliotheek, wapenkamer en een grote Maaszaal. Opvallend voor een magazijn is de aanwezigheid van een forse keuken die was toegerust voor grote eetfestijnen. De bewaarde ontwerptekeningen zijn cruciaal voor het begrijpen van de vormgeving, het ontwerpproces en functionaliteit van het gebouw. Een opmerkelijke aanpassing van het eerste ontwerp was het creëren van een grotendeels open plattegrond op de eerste verdieping. Deze werd alleen onderbroken door houten kolommen, maar in het middenpaviljoen waren ze bewust richting de wanden geplaatst voor een vrije overspanning van elf meter. Dit vergde een zware hulpconstructie, waaraan de vloerbalken van de tweede verdieping werden opgehangen om doorbuigen van de balken te voorkomen. De ingreep kwam voort uit de wens om in Rotterdam een zaal van voldoende formaat te hebben die incidenteel voor grootse feestelijkheden kon worden gebruikt. De aanleiding hiervoor was waarschijnlijk het Alliantiefeest in 1786, waarvoor geen geschikte locatie bestond, zodat een tijdelijk feestpaviljoen moest worden opgericht op het terrein van de Sint-Jorisdoelen naar ontwerp van Giudici.

De hybride functie van het zeemagazijn, deels pakhuis, deels kantoor en deels 'evenementenhal', had een duidelijke weerslag op de vormgeving. Giudici's ontwerp week af van Stalpaerts zeventiende-eeuwse pakhuizen van de VOC en Amsterdamse Admiraliteit, die weliswaar ook een monumentale vormgeving hadden, maar waarvan de functie als pakhuis zichtbaar tot uitdrukking kwam in het exterieur. Het Rotterdamse gebouw had aan de werfzijde enkele luiken, maar de gevel aan de Maas verried geen utilitaire functie. Het had een paleisachtige grandeur, met elegante gevels en prominente balkons aan de Maaszijde. Het ontwerp van het Rotterdamse zeemagazijn vertoont interessante gelijkenissen met contemporaine Franse architectuur. In opzet en de toepassing van vereenvoudigde paleis-architectuur leek het gebouw op eigentijdse kazernes, maar door toevoeging van decoratieve elementen als balkons met guilloche-motief en getrapte attiekblokken bekroond met grote gebeeldhouwde wapens, kreeg het ontwerp vorstelijke allure.

Giudici's ontwerp toont een duidelijk bewustzijn van de stedenbouwkundige positie van het zeemagazijn. Met zijn forse afmetingen, de prominente positie in een bocht van de rivier en het onbelemmerde zicht op de Maaszijde, zou het gebouw het stadsbeeld van Rotterdam vanaf het water domineren. Door de ligging op 's Landswerf aan de rand van de stad vormde het gebouw – tot het in 1891 werd afgebroken – een feestelijke 'toegangspoort' tot de stad.

De Admiraliteit van Rotterdam benadrukte via architectuur haar politieke en militaire status, mogelijk mede ondersteund door stedelijke of statelijke belangen die een rol kunnen hebben gespeeld in de totstandkoming van het gebouw. Het ontwerp past binnen een bredere maritieme traditie waarin de Admiraliteiten van de Republiek functioneerden als zelfstandige entiteiten, met eigen werven en magazijnen die hun regionale macht en prestige uitstraalden. Mogelijk bood het Rotterdamse zeemagazijn een direct voorbeeld voor de Landswerf uit 1798 in Medemblik van de in 1795 gestichte Bataafse Marine, die een vergelijkbare typologie heeft. Internationaal past Giudici's 'zeepaleis' in de 'wedloop' tussen Europese zee-grootmachten in de achttiende eeuw die door de bouw van steeds grotere, monumentale marinegebouwen hun maritieme ambities uitdrukten en daarmee de havenfronten van de snelgroeiende havens domineerden.

Merlijn Hurx en Agnes Kooijman voerden gezamenlijk het onderzoek uit voor dit artikel en droegen in gelijke mate bij aan het schrijven ervan. Met dank aan Benjamin Ringot, Koen Ottenheym, Carolijn Crombag, Mark van der Lee en de anonieme peer reviewers.

The research for this paper is funded by the European Union. Views and opinions expressed are however those of the authors only and do not necessarily reflect those of the European Union or the European Research Council Executive Agency. Neither the European Union nor the granting authority can be held responsible for them. Dit onderzoek is ondersteund door de ERC grant URBAN-DELTA DOI: doi.org/10.3030/ 101124701.

NOTEN

- 1 P. de Ruiter, 's Lands werf. De bloemrijke historie van een bijzondere plek in Rotterdam, Rotterdam 2010, 64. In de achttiende eeuw werd het gehele terrein op Reuzeneiland, dat door de Admiraliteit werd gebruikt, voornamelijk aangeduid als 's Landswerf. Als men sprak over de gebouwen waar scheepvaartbenodigdheden zoals zeilen, touwen en andere essentiële materialen voor de vloot werden geproduceerd, opgeslagen en gerepa-

reerd, werd in de zeventiende en achttiende eeuw de aanduiding Admiraliteitsmagazijn of 's Lands Zeemagazijnen gebruikt. In dit artikel wordt 'zeemagazijn' gebruikt om het gebouw op het terrein aan te duiden, omdat het zowel de functie als het historische maritieme taalgebruik in steden als Amsterdam en Rotterdam nauwkeurig weergeeft. Voor gebruik van de termen: Jacobus Kok, *Amsterdamse jaarboeken, behelzende de merkwaardigste geschiedenissen*;

welken, zo binnen de stad als daarom-trent, zijn voorgevallen, Amsterdam 1781, 349.

- 2 H.C.H. Moquette, 'Een keizerlijk bezoek in 1814', *Rotterdamsch Jaarboekje* 1910, 117-131.
- 3 'Admiraliteit op de Maze' en 'Admiraliteit van de Maze' (Maese, Maeze en andere) worden door elkaar gebruikt in de literatuur. Hier wordt de meest gangbare variant 'Admiraliteit op de Maze' gehanteerd.
- 4 De exacte lengte is moeilijk te achter-

- halen, aangezien de bewaarde tekeningen verschillende maten geven, variërend van 127 tot 135 meter. De situatietekening 'N1a' (afb. 10) met het nieuwe magazijn meet 406 Rhijnlandse voeten breed (127,45 meter). Geveltekeningen 'N9' (afb. 8) en 'N10' (afb. 7) meten ca. 430 Rhijnlandse voeten (134,99 meter) ofwel afgerond 135 meter. Tekeningen komen uit: Stadsarchief Rotterdam (SA), B en O 5, Overige Militaire en Politie gebouwen, inv.nr. 433-2 (kast).
- 5 J.W. van Borselen, *De Marinierskazerne van Rotterdam. Van Arsenaal der Admiraliteit tot Bakermat van Zeesoldaten*, Rotterdam 2003, 41.
 - 6 Gemeentearchief Schiedam, Admiraliteitsarchief, inv.nr. W900061724. Zie ook: E. Wiersum, 'De architect Jan Giudici, 1746-1819', *Rotterdamsch Jaarboekje* 11 (1934) 4, 30; J. Verheul Dzn, *De architect Jan Giudici 1746-1819*, Rotterdam 1938, 17.
 - 7 L. Sicking en M. Hurx, 'De L'Écluse à Den Helder; via Veere à Amsterdam et Rotterdam. Pour une histoire générale et architecturale des arsenaux navals des Pays-Bas', in: C. Le Mao (red.), *Les arsenaux de marine du xvii^e siècle à nos jours*, Parijs 2021, 485-510.
 - 8 Voor Amsterdam zie: S. de Meer, 's Lands Zeemagazijn, Zutphen 1994. Voor grootschalige reparatiewerken in de achttiende eeuw: G. van Tussenbroek en D. de Roon, 'Amsterdam – Scheepvaartmuseum. Een onorthodoxe reparatie in de achttiende eeuw', *Maandblad Amstelodamum* 94 (2007) 2, 3-13.
 - 9 Het zeemagazijn deed zeven jaar na de voltooiing in 1788 al geen dienst meer als opslag voor de Rotterdamse Admiraliteit, omdat de Hollandse Admiraliteiten in 1795 werden opgeheven. Wel bleef het tot 1849 in gebruik voor de marine. Voor verder geschiedenis van het eiland, zie De Ruiter 2010 (noot 1).
 - 10 Borselen 2003 (noot 5), 40-42; De Ruiter 2010 (noot 1), 55-57. Ruud Meischke deed in 1960 een eerste poging om het zeemagazijn van de Rotterdamse Admiraliteit te onderzoeken vanuit geschreven bronnen en naar ordnantien uit de Admiraliteitsarchieven, maar het zou nooit tot een publicatie komen. Uit overgebleven correspondentie met archivaris A. van der Poest Clement blijkt dat hij meer informatie over Giudici's ontwerpen zocht, maar de archivaris antwoordde Meischke dat hij, los van verwijzingen naar de architect, geen specificaties kon vinden betreffende de opdrachten van het nieuwe magazijn. Het gaat hier om getypte correspondentie uit het Gemeentearchief van Schiedam. De bundel kent enkel één inventarisnummer: GA, inv.nr. W900061724.
 - 11 Sicking en Hurx 2020 (noot 7).
 - 12 Ordinantien over het specifieke ontwerp van 's Lands werf ontbreken, maar er is wel een bundel verschenen met alle archiefstukken van de vijf zeecolleges: J. de Hullu, *De archieven der Admiraliteitscolleges*, 's-Gravenhage 1924. De ontwerp-tekeningen bevinden zich in het Stadsarchief Rotterdam (noot 4).
 - 13 Eerder werden twee van de tekeningen afgebeeld in G. Medema, *Achter de façade van de Hollandse stad. Het stedelijk bouwbedrijf in de achttiende eeuw*, Nijmegen 2011, 172-176.
 - 14 G. van Reyn, *Geschiedkundige beschrijving der stad Rotterdam, en beknopt overzicht van het Hoogheemraadschap van Schieland*, dl. II, Rotterdam 1869, 201-205. De beschrijving dateert waarschijnlijk uit de jaren dertig van de negentiende eeuw, aangezien het eerste deel van Van Reyns stads-geschiedenis verscheen in 1832.
 - 15 A.J. Hoving en A.A. Lemmers, *In tekening gebracht. De achttiende-eeuwse scheepsbouwers en hun ontwerpmethoden*, Amsterdam 2001, 27.
 - 16 Het begrip 'militaire revolutie', dat door Jan Glete wordt gebruikt, is een term die al langer diverse historici bezighoudt. Voor een uiteenzetting: J. Glete, *War and the state in early modern Europe. Spain, the Dutch Republic and Sweden as fiscal-military states*, Londen/New York 2002, 177-178; J. Glete, *Warfare at sea, 1500-1650. Maritime conflicts and the transformation of Europe*, Londen/New York 2000, 9-14.
 - 17 De Admiraliteit in Amsterdam heeft haar functie een tijd uitgevoerd vanuit het Sint-Ceciliaklooster, thans Prinsenhof, en de Admiraliteit op de Maze had haar materieel opgeslagen in het Agnietenklooster in Rotterdam: De Meer 1994 (noot 8), 9-10; De Ruiter 2010 (noot 1), 21.
 - 18 De gebouwen zoals kastelen en kloosters waarin de militaire basis eerder was ondergebracht voldeden niet meer: Sicking en Hurx 2020 (noot 7).
 - 19 Werkgroep VOC-Oostenburg, *Van VOC tot Werkspoor. Het Amsterdamse industrieterrein Oostenburg*, Utrecht 1986.
 - 20 Pas na de brand van 1791 kreeg het gebouw een pleisterlaag waardoor het leek alsof de muren uit zandsteen waren opgetrokken: De Meer 1994 (noot 8), 50.
 - 21 Op de zuidfaçade, die naar het land is gericht, bevindt zich een vrouwenfiguur omringd door bemanning en uitrusting die de Republiek als heerser van de zeeën verbeeld, terwijl aan de zeekant Neptunus en de stadsmagd van Amsterdam zijn afgebeeld.
 - 22 Borselen 2003 (noot 5), 16-17.
 - 23 Borselen 2003 (noot 5), 32-38.
 - 24 Borselen 2003 (noot 5), 32-38.
 - 25 De Ruiter 2010 (noot 1), 51.
 - 26 'Gewoongetrouw begaf men zich eerst naar de werf'. Voor de uitspraak en andere voornamelijk bezoeken van de Oranjes, prins Hendrik van Pruisen en aartshertog Maximiliaan Frans van Oostenrijk: F.H. Nitzsche, 'Oranje en Rotterdam', *Rotterdams Jaarboekje* 1960, 284; J.G. Sleeswijk, 'Het bezoek van Prins Willem v en zijn gemalin met Prins Hendrik van Pruisen aan Rotterdam', *Rotterdams Jaarboekje* 1924, 129-139.
 - 27 De Ruiter 2010 (noot 1), 21.
 - 28 G. van Reyn, *Geschiedkundige beschrijving der stad Rotterdam, en beknopt overzicht van het Hoogheemraadschap van Schieland*, dl. 1, Rotterdam 1832, 183.
 - 29 A. Radcliff, *A journey made in the summer of 1794, through Holland and the western frontier of Germany: with a return down the Rhine: to which are added observations during a tour to the lakes of Lancashire, Westmoreland, and Cumberland*, dl. 1, Dublin 1795, 9-10.
 - 30 De gedrukte inventaris van het archief in Rotterdam uit 1874 spreekt van twaalf tekeningen die aangeduid werden met de letter 'N'. De drie opstanden (afb. 11-13) werden kennelijk apart bewaard; deze tekeningen zijn niet gemarkeerd met de letter 'N'. In latere potloodnotities in het exemplaar van de inventaris werd toegevoegd dat niet alle werken meer in de collectie aanwezig waren, zie *Roterodamum Illustratum, Beredeneerde beschrijving van den geschiedkundigen atlas in het archief der Gemeente Rotterdam aanwezig: Betrekkelijk het Hoogheemraadschap Schieland en de stad Rotterdam, derde gedeelte*, Rotterdam 1874, 52-53.
 - 31 Het betreft de tekeningen met de 'N'-nummers: 2, 2a, 3, 4, 6 en 7; *Roterodamum Illustratum* (noot 30), 53.
 - 32 Een wijziging die nauwelijks opvalt, maar die in de nieuwe plattegrond wel goed is te zien (afb. 16), is de bredere overspanning van de middelste ellipsboog van de galerij van de zijvleugels (onder het luik); op de presentatietekening (afb. 8) zijn de afstanden tussen de pijlers nog gelijk.
 - 33 Op deze bouwtekeningen worden de termen 'eerste verdieping' en 'tweede verdieping' gebruikt, maar gezien de aanwezigheid van deuren naar buiten en balkons, evenals de indeling van de ruimtes, lijkt dit te verwijzen naar wat wij zouden aanduiden als respectievelijk de begane grond en de eerste verdieping. De tekeningen volgen dus een nummeringsconventie waarin de begane grond als eerste verdieping wordt geteld.
 - 34 Dergelijke hulpconstructies kwamen in de achttiende eeuw vaker voor en de oplossing van Giudici doet denken aan die van de Lutherse kerk in Den Haag uit 1760, zie: D. de Vries, 'Kapconstructies uit de 18de eeuw. Stilstand of vernieuwing', *Bulletin KNOB* 107 (2008) 5/6, 224-232.
 - 35 Stadsarchief Amsterdam, 10001, Collectie Atlas Splitgerber, T' Slotthout van de Nieuwe Kerck, 1001000625 (1647). Voor de fundering van de

- Nieuwe Kerk zie: G. van Tussenbroek, 'The foundations of the Nieuwe Kerk Tower in Amsterdam (1645-52)', in: I. Wouters e.a., *Building knowledge, constructing histories*, dl. 2, Londen 2018, 1313-1320. Voor funderingsroosters, zie: M. Hurx, "Building on Hollow Land". Skill and expertise in foundation-laying practices in the Low Countries in the fifteenth to seventeenth centuries', in: E. Merrill (red.), *Creating place in early modern European architecture*, Amsterdam 2022, 269-304.
- 36 '[...] dat deesen Raade ten uitersten is misnoegd wegens het opsigt door hem in dezen genomen, en over zijn gebrek aan nodige oplettendheid, en behoorlijke attentie op een werk van zoo veel aanbelang, en omslag, en hem op het nadrukkelijkst recomandeert meerder attentie, oplettendheid en accurate voor het vervolg', Nationaal Archief, 1.01.47.27, Extract-Resolutiën van de Admiraliteit op de Maze betreffende den nieuwen aanbouw op haar werf te Rotterdam, inv.nr. 442, 24 juli 1787.
- 37 Andrew Munro maakte samen met Jan van Daalen een eerdere opmetings-tekening van het terrein in 1787: 'Platte grond van 's Lands Scheeps Timmerwerf te Rotterdam'. Op de tekening zijn alleen de contouren van het zee-magazijn te zien en het gebouw is aangeduid als 'Nieuwe Gebouw'. Universiteitsbibliotheek Utrecht, KAART: Moll 420 (Dk43-6).
- 38 Van Reyn 1869 (noot 14), 201.
- 39 P. Brandon, *War, capital, and the Dutch state (1588-1795)*, Leiden 2015, 189, doi-org.kuleuven.e-bronnen. be/10.1163/9789004302518.
- 40 De Meer 1994 (noot 8), 28.
- 41 De woonruimte is ook na het opheffen van de Admiraliteit behouden voor de toenmalige directeur-commandant van de marine. Vanaf 1795 werd er wel gesproken van 'Directeur-Commandant' in plaats van 'Werfdirecteur': Van Reyn 1869 (noot 14), 201.
- 42 Van Reyn 1869 (noot 14), 201.
- 43 Van Reyn 1869 (noot 14), 202.
- 44 Van Reyn 1869 (noot 14), 201.
- 45 Van Reyn 1869 (noot 14), 202.
- 46 Moquette 1910 (noot 2), 128.
- 47 Ook de twee andere ruimtes, de 'Voorkamer' (vestibule) en de 'Bibliotheekkamer' waren bij deze gelegenheid ingericht als eetzaal; Moquette 1910 (noot 2), 128.
- 48 Moquette 1910 (noot 2), 128.
- 49 Stadsarchief Rotterdam, 4080, Prenten en tekeningen, Prenten en tekeningen, 1550-2000, inv.nr. RI-1413-13 Plattegrond van de grote zaal van feestgebouw Doele voor het Alliantiefeest tussen Frankrijk (24 april 1786).
- 50 B. ter Molen-den Outer, 'Een alliantiefeest te Rotterdam en de inrichting van de feestzaal volgens de beschrijving van Nicolaas Muys', *Nederlands Kunst-historisch Jaarboek (NKJ)/ Netherlands Yearbook for History of Art* 31 (1980), 423-438.
- 51 R. Meischke en H.J. Zantkuijl, 'De positie van C.G.F. Giudici te Rotterdam en zijn stadhuisplan uit 1781', *Koninklijke Nederlandse Oudheidkundige Bond* 107 (2008) 1, 20-33; G. Medema, "Tot Lijster en sieraad van een vermaarde koopstad". Terugkerende ambities voor een nieuw Rotterdams stadhuis in de achttiende eeuw', *Rotterdams Jaarboekje* 7 (2009), 131-154.
- 52 G.H. Medema, *In zo goede order als in eenige stad in Holland; het stedelijk bouwbedrijf in Holland in de achttiende eeuw*, Utrecht 2008, 67-106, 211-218. Zie verder voor opdrachtgeverschap en besturing ook; T.H. von der Dunk, *Een Hollands heiligdom. De moeizame architectonische eenwording van Nederland*, Amsterdam 2007; F. Schmidt, *Passion and control. Dutch architectural culture of the eighteenth century*, Farnham, Surrey 2016.
- 53 Voor de architectuur van Giudici: Wiersum 1934 (noot 6); Verheul 1938 (noot 6); H. de Jong, 'De "admiraliteit van de Maze" te Rotterdam', *Marineblad* 58 (1948), 232-244; H. Hardenberg, 'Het handelshuis Osy', *Rotterdams Jaarboekje*, 6e reeks II (1954), 154-176; Paula van der Heiden en Krijn van den Ende, *Huis Nolet. Bouwkunst als ambitie*, Bussem 2023. Voor de prijsvraag voor het stadhuis in Groningen, zie: Thomas von der Dunk, *De eerste prijs. Twee eeuwen stadhuis van Groningen. De eerste Nederlandse architectuurprijsvraag en de bouw van het ontwerp van Husly*, Amsterdam 2010, 111-115.
- 54 Architectuurprijsvragen zoals die voor het stadhuis waren een effectieve manier om opkomend ontwerp talent te mobiliseren. Zie: T.H. von der Dunk, 'De Bataafse omwenteling en de bouwkunst. De betekenis van het jaar 1795 voor de Nederlandse architectuur. Een eerste balans', *Bijdragen en mededelingen betreffende de geschiedenis der Nederlanden* 111/3 (1996), 327.
- 55 Medema 2011 (noot 13), 168-169; Wiersum 1934 (noot 6), 38.
- 56 Zie noot 6. Dit besluit kan tevens vanuit praktisch oogpunt zijn gehonoreerd. Op deze manier kon hij zijn ontwerpen en de ontwikkelingen opvolgen.
- 57 Von der Dunk 1996 (noot 54), 327; Medema 2011 (noot 13), 168-169.
- 58 Eerder werd verondersteld dat Giudici's werk kon aansluiten bij Franse voorbeelden, zoals Rijsbergen in 1993 bevestigde. Zie B.A.M. Rijsbergen. 'Giudici's "ontwerp tot vergroting der stad Assen". Een stedenbouwkundig plan uit de tijd van Lodewijk Napoleon', *Bulletin KNOB* 91 (1993) 6, 185-187. Later concludeerden Meischke en Zantkuijl echter dat zijn architectuur ook nauw aansloot op Engelse ontwerpen, mogelijk wegens belangrijke Engelse connecties. Zie: Meischke en Zantkuijl 2008 (noot 51), 20-33.
- 59 In Frankrijk verschenen vanaf het midden van de achttiende eeuw tot in het begin van de negentiende eeuw talrijke publicaties met illustraties en theorieën over architectuur. Sommige van deze werken vonden hun weg naar andere delen van Europa, waaronder de Nederlanden. Voor zover bekend reisde Giudici na zijn aankomst in de Nederlanden in 1770 niet (meer) naar Frankrijk. Zijn toegang tot Franse architectuurtheorieën en -vormgeving verliep dan via de verspreide publicaties, die een mogelijke bron van inspiratie vormden. Zie hiervoor: Rijsbergen 1993 (noot 58).
- 60 J.F. de Neufforge, *Recueil élémentaire d'architecture contenant plusieurs études des ordres d'architecture d'après l'opinion des Anciens et le sentiment des Modernes, différents entrecolon-nements propres à l'ordonnance des façades, divers exemples de décorations extérieures et intérieures à l'usage des monuments sacrés, publics et particuliers, composé par le sieur Neufforge, architecte. 1 volume – II volume*, Parijs 1757-1758.
- 61 Wiersum 1934 (noot 6); Verheul 1938 (noot 6); Meischke en Zantkuijl 2008 (noot 51); Medema 2008 (noot 52); Medema 2009 (noot 51); Von der Dunk 2007 (noot 52).
- 62 Door achttiende-eeuwse schrijvers werden deze Franse arsenalen nog bewonderd als uitdrukking van Lodewijk XIV's macht als heerser over de zeeën. Zie: M. Figeac, 'Les arsenaux français vus au travers des récits de voyage à l'époque des Lumières', in: C. Le Mao (red.), *Les arsenaux de marine du XVIIe siècle à nos jours*, Parijs 2021, 419-433. Een ander voorbeeld is Greenwich Hospital van Christopher Wren en Nicholas Hawksmoor, dat vanaf 1696 werd gebouwd. Dit monumentale complex was strikt genomen niet van de marine, maar bedoeld voor gepensioneerde matrozen. Het lag stroomafwaarts van Londen aan de Thames en was nadrukkelijk gericht op de rivier.
- 63 S.P. McCaffray, 'From Admiralty Meadow to Palace Square. Evolution of the city center in eighteenth-century St. Petersburg', *Canadian-American Slavic Studies* 50 (2016) 2, 142-158, doi. org/10.1163/22102396-05002003.

M. HURX is hoogleraar architectuurgeschiedenis aan de KU Leuven bij het Departement Architectuur. Hij is onder meer specialist in middeleeuwse architectuur in de Lage Landen. Momenteel leidt hij het door de European Research Council gefinancierde project URBAN-DELTA, een onderzoek naar de ontwikkeling van bouwtechnologieën in verstedelijkte delta's in Europa en China tussen 1300 en 1800.

A. KOOIJMAN is kunst- en architectuurhistoricus. Zij doet promotieonderzoek aan de Universiteit Gent naar architectuuralbums in de zestiende en zeventiende eeuw in de Lage Landen, binnen het door de European Research Council gefinancierde project Copying as Common Practice in Early Modern Architecture (CCPEMA), met aanvullende ondersteuning van de Universiteit Utrecht.

HET PALEIS AAN DE MAAS

GIUDICI'S NEW ARSENAL FOR THE ROTTERDAM ADMIRALTY (1785-1788)

MERLIJN HURX AND AGNES KOOIJMAN

The new arsenal for the 'Admiralty of the Meuse', built between 1785 and 1788 on Reuzeneiland on the east side of Rotterdam, was one of the Dutch Republic's largest structures, yet it has been all but forgotten since it burned to the ground in 1891. Fifteen surviving drawings by its architect, the Italian Giovanni Giudici (1746-1819), provide insight into the design phases, technical detailing and the evolving design of the facade and interior. The arsenal's primary function was to store naval weaponry and ship's supplies. However, its architecture belied this utilitarian purpose. The symmetrical, monumental facade with checked pilaster strips, main floor, balconies and sculptures on the crowning attic block lent the building a palatial aura and explains why it was also known as 'the Palace'. Giudici's design differed from Daniël Stalpaert's seventeenth-century warehouses for the Dutch East India Company (VOC) and the Amsterdam Admiralty. Although also of monumental design, their warehouse function was clearly visible in their exteriors.

The palatial design of the Rotterdam arsenal had to do with the building's hybrid nature: part warehouse, part office and part 'banquet hall'. In addition to storage spaces, workshops and offices, a large part of the

building was reserved for ceremonial rooms. The west wing included a grand entrance hall, a library room, an armoury and a salon overlooking the river. Another surprising presence in an arsenal was a huge kitchen equipped for large banquets. The central wing contained a vast multifunctional space with an eleven-metre clear span made possible by a massive auxiliary structure from which the floor joists of the second storey were suspended. This space could be used for storage, but also for large-scale affairs like the visit of Tsar Alexander I in 1814.

Thanks to its location at the bend in the river Maas, with a specially designed water-facing facade, the arsenal occupied a prominent place in Rotterdam's cityscape. As such it was in keeping with wider eighteenth-century trends whereby admiralty buildings, in addition to their function as logistical infrastructure, also gave expression to military and political ambitions. This Rotterdam example demonstrates how utilitarian architecture could be deployed for visual representation on an urban scale and an analysis of its building history contributes to a better understanding of the role of maritime architecture in the late eighteenth-century Republic.