

# Pronken op de ongunstigste locatie van de stad: de Delftse poort te Rotterdam

Geert Medema

In 1765 nam het stadsbestuur van Rotterdam het definitieve besluit de oude Delftse poort (gebouwd in 1542) wegens bouwvalligheid te slopen en te vervangen door een nieuw gebouw. Het nieuwe poortgebouw werd een prestigeobject, de uitdrukking van stedelijke en burgerlijke trots, gepositioneerd aan de belangrijkste land- en waterwegen naar het noorden. De poort werd gebruikt voor de controle van het inkomende en uitgaande verkeer en de invordering van stedelijke heffingen. Het gebouw had geen defensieve waarde meer maar een representatieve: de entree tot de welvarende en soevereine stad Rotterdam. Het stadsbestuur nam voor deze belangrijke opdracht dan ook haar toevlucht tot verschillende, goed gekwalificeerde adviseurs en experts, terwijl particuliere stedelingen zich door het indienen van plannen en projecten in de besluitvorming mengden. Ondanks een zorgvuldige voorbereiding, waarbij verschillende alternatieve projecten waren overwogen en deskundigen geraadpleegd, vertoonde de besluitvorming een grillig verloop, deels door de continue afweging van nieuwe adviezen en projecten maar ook door de praktische mogelijkheden van de gekozen bouwlocatie. Uiteindelijk werd de poort gebouwd naar het ontwerp van de architect Pieter de Swart (1709-1773). In dit artikel staat de bouwgeschiedenis van de Delftse poort centraal, met bijzondere aandacht voor de verschillende bewaard gebleven ontwerpen en projecten. Deze bouwgeschiedenis geeft inzicht in het scala aan bouwkundige specialisten die door overheidsbesturen werden geraadpleegd.<sup>1</sup>

## De poort in 1939: een stedenbouwkundig of schilderachtig ontwerp?

Eind jaren dertig van de twintigste eeuw was er sprake van verplaatsing van de Delftse poort.<sup>2</sup> Het Rotterdamse stadsbestuur had daartoe besloten op advies van de dienst publieke werken. Het gebouw belemmerde de verkeersontwikkeling en zou worden verplaatst in de as van de Delftse vaart. De toenmalige Rijkscommissie voor de Monumentenzorg had al ingestemd, maar de discussie was nog niet ten einde. M.D. Ozinga besteedde in zijn artikel over de architect De Swart aandacht aan de bouw- en ontwerpgeschiedenis van de Delftse poort en aan de ophanden zijnde afbraak en verplaatsing.<sup>3</sup> Hij reageerde daarin op een artikel van stadsingenieur E.J. de

Maar, die verantwoordelijk was voor het verkeersplan, waarvan de verplaatsing van de poort een onderdeel vormde.<sup>4</sup> Beiden baseerden hun argumenten voor en tegen de verplaatsing op de bouwgeschiedenis en op de architectuur van het gebouw. Het mag niet verwonderen dat beiden tot geheel andere conclusies kwamen.

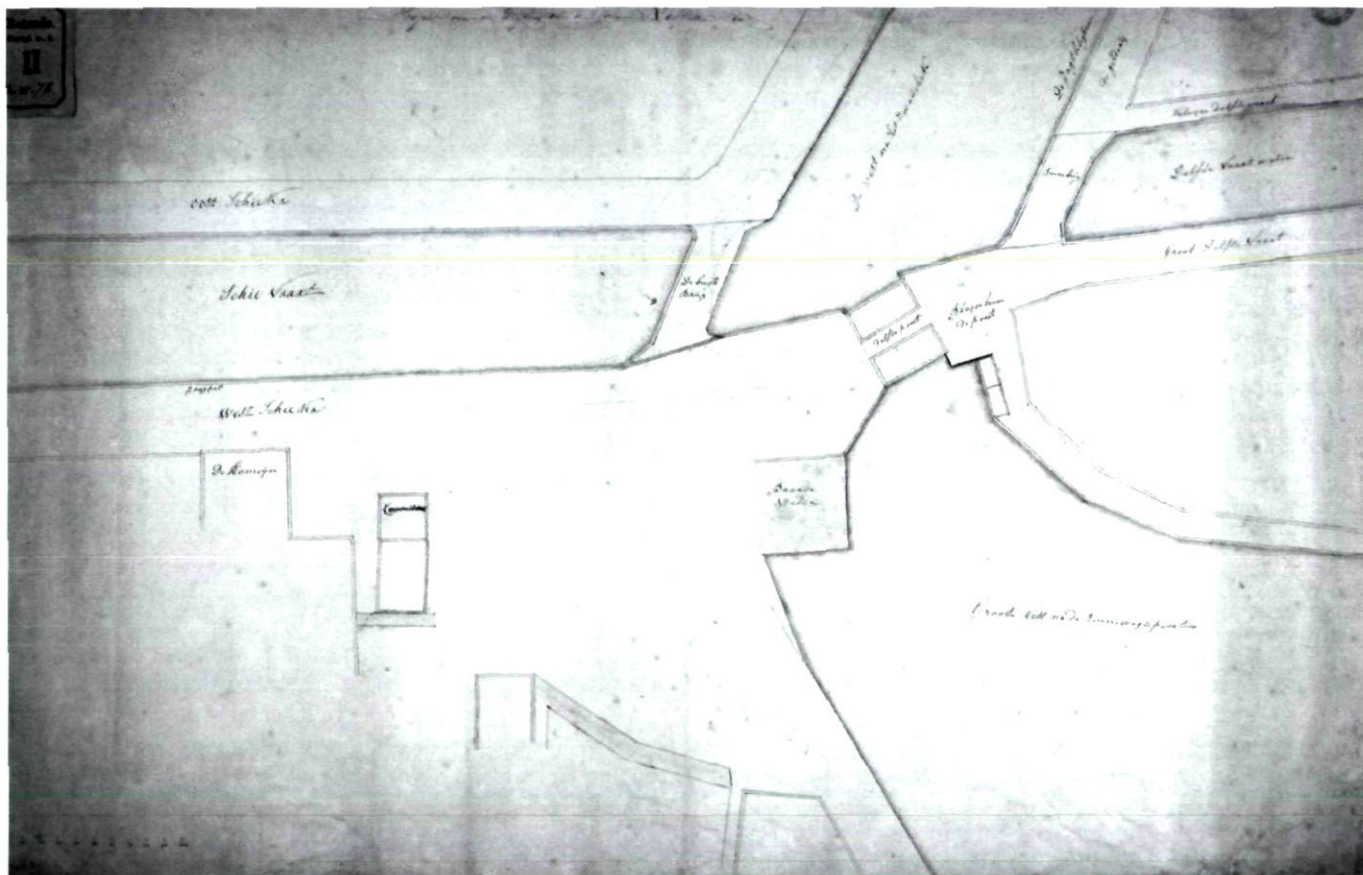
In zijn artikel beargumenteerde De Maar dat het de 'barokke' architectuur van de poort ontbrak aan een juiste stedenbouwkundige omgeving omdat deze niet was gebouwd op een zichtas: "Hierdoor scheen de poort het karakter te krijgen van een monument of juist van een plastiek, geplaatst in een willekeurige ruimte".<sup>5</sup> Hij verwees naar de bouwgeschiedenis waarbij het stadsbestuur had overwogen en uiteindelijk besloten de poort te bouwen in de as van de Schie en de Delftse vaart. Hierdoor zou de poort vanaf deze belangrijke vaarwegen al van verre zichtbaar zijn. Dit plan werd echter in 1767 door omstandigheden waarop hierna wordt ingegaan, verlaten. Ozinga weerlegde de stelling dat de poort niet op de meest geschikte locatie was gebouwd. Hij verwees naar een memorie van architect De Swart, die zich ten stelligste had gekeerd tegen de bouwlocatie in de as van de Schie. De architectuur van De Swart was juist aangepast aan 'een schilderachtige doch voor alles vrije ligging' waarop de poort tot die tijd had gestaan, op een plaats terzijde van de grote vaarwegen die de westelijke kades, de belangrijkste landverkeerswegen ter plaatse, met elkaar verbond.<sup>6</sup> Ozinga kon echter geen invloed meer uitoefenen op de gang van zaken: het besluit tot verplaatsing stond al vast. Het bombardement van Rotterdam in de meidagen van 1940 beschadigde het al gedeeltelijk afgebroken poortgebouw dusdanig, dat tijdens de planvorming rondom de wederopbouw herstel niet werd overwogen. De discussie tussen De Maar en Ozinga vertoont duidelijke parallellen met de soms heftige discussies die vanaf 1762 in het stadsbestuur en daarbuiten werden gevoerd omtrent de bouw van de poort. Juist de te kiezen bouwlocatie speelde een niet te onderschatten rol. Het is niet verwonderlijk dat de achttiende-eeuwse besluitvorming omtrent de poort in de twintigste eeuw argumenten verschafte voor voor- en tegenstanders van een eventuele verplaatsing. Er was sprake van een zekere manipulatie van de visie op de bouwgeschiedenis, waardoor uiteindelijk geen van beide partijen recht deed aan de dynamiek van het bouwproces.

### Een nieuwe poort

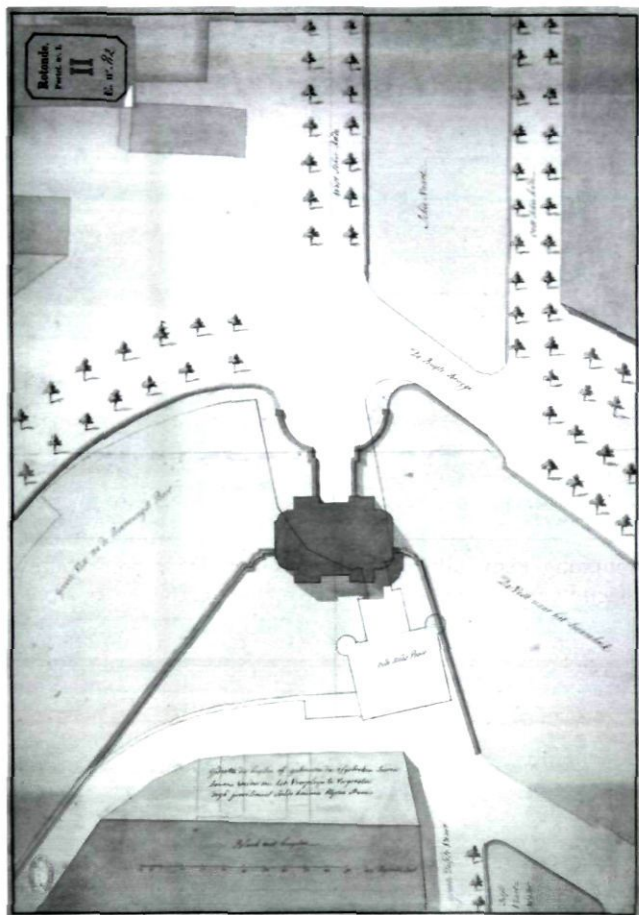
De burgemeesters rapporteerden op 6 december 1762 namens de fabrieksmeesters, de vroedschap, dat de Delftse poort zo bouwvallig was dat nieuwbouw moest worden overwogen.<sup>7</sup> De vroedschap stelde een onderzoekcommissie in, bestaande uit de regerende burgemeesters, de fabrieksmeesters en de rekenmeesters. Deze keuze lag voor de hand: de genoemde ambtsdragers waren bij het dagelijks toezicht over de stedelijke gebouwen en werken en de financiën betrokken. Zij lieten vrijwel direct een plan opstellen door stadsbouwmeester Ary van Aken (ca 1702-1772). De stadsbouwmeester worstelde met de plaatsing van de poort.<sup>8</sup> Het stadsbestuur betrok daarom vrijwel direct de Haagse architect De Swart bij het bouwproject die de plannen van Van Aken verwierp en een eigen voorstel tekende.<sup>9</sup> Op basis van dit ontwerp, met een berekening van kosten en een voorstel voor de bouwlocatie, rapporteerde de commissie al op 29 december 1762 aan de vroedschap.<sup>10</sup> De vroedschapsleden droegen de commissie op de opbouw van de poort verder voor te bereiden.<sup>11</sup> Op 21 mei 1764 werd deze commissieopdracht door de vroedschap herhaald en bevestigd.<sup>12</sup> In de tussentijd werden alternatieve pro-

jecten vervaardigd, waarvan er een op 28 januari 1765 aan de vroedschap werd voorgelegd. De commissie adviseerde de vroedschap dat van al deze projecten, dat van de stadsbouwmeester Van Aken en de architect De Swart zowel voor wat betreft de opbouw als de plaatsing de voorkeur moest krijgen.<sup>13</sup> Feitelijk was het een project van De Swart en had Van Aken vooral een adviserende en assisterende taak. Vanwege zijn prominente positie binnen het Rotterdamse stadsbouwbedrijf – hij was daarbinnen de eerste ambtenaar – was het ondenkbaar hem niet bij de planvorming te betrekken of hem de eer daarvoor te onthouden.

Twee aspecten speelden bij de besluitvorming een rol: allereerst natuurlijk de architectuur van het nieuwe gebouw. Hiervoor dienden diverse ontwerpers een plan in. De poort moest de welvaart en macht van de stad voor de bezoekende vreemdelingen verbeelden. Wellicht belangrijker nog dan de architectuur van het gebouw was de plaatsing in de ruimtelijke structuur. De poort moest optimaal geplaatst worden zodat de doorgang eenvoudig was te passeren. De representatieve functie van de poort vereiste bovendien dat het gebouw vanuit de stad en daarbuiten goed zichtbaar was, zodat de architectuur ervan door de bezoekende vreemdeling genoten kon



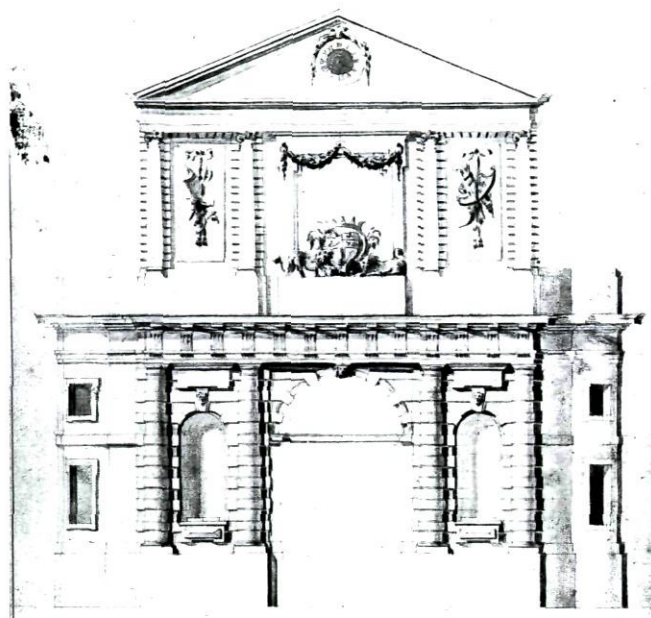
Afb. 1. Ary van Aken (toegeschreven), plattegrond van de Delftse poort en omgeving, ca. 1763. Deze plattegrond toont de situatie bij de Delftse poort. Links de Rotterdamse Schie, die vanuit het noorden naar de stad toestroomt, rechtsonder het water van de stadsgrachten en rechtsboven het water van de Delftse vaart met daarover de zogenaamde Galerijbrug. Dit is waarschijnlijk een van de projecten die aan De Swart werden voorgelegd en door hem verworpen. (Beeldcollectie Gemeentearchief Rotterdam nr. 2002-896-5)



Afb. 2. Pieter de Swart (toegeschreven), plattegrond van de Delftse poort en omgeving, ca. 1764. Deze plattegrond toont de uitbouw van de poort in de stadsgracht, waarbij een groot binnenplein werd gecreëerd. Hiervoor zou volgens de toelichting op de kaart zelfs een gedeelte van de nabijgelegen bebouwing worden gesloopt. Het poortgebouw ligt in de as van de Schiekade (boven). De contouren van het oude poortgebouw zijn ook zichtbaar. (Beeldcollectie Gemeentearchief Rotterdam nr. 2002-900)

worden. De Delftse poort vormde immers de belangrijkste toegang van de landzijde naar de stad. Het oude poortgebouw stond echter op een zeer lastig punt, in de noordelijke punt van de zogenaamde stadsdriehoek van Rotterdam, op een kruising van landwegen en waterwegen. De Swart beschreef het als een 'bisarren hoek'. Een plattegrondtekening uit circa 1763 toont het probleem waarvoor het plan een oplossing moest vinden (afb. 1 en 2). Het moest niet alleen voorzien in een poortgebouw, maar ook in aanpassingen in de directe omgeving: een sluisje tussen de stadsgracht en het Schiewater, bruggen over de stadsgracht en de Schie en nieuwe kademuuren. De architect moest bovendien rekening houden met de verkeerscirculatie op het land en te water.

In het plan van De Swart en Van Aken werd de poort ten opzichte van de oude locatie verder in de Singelgracht en meer westwaarts opgebouwd, "hetwelk van dat effect zijn zoude, dat de te zette poort een fraaije parade soude maken

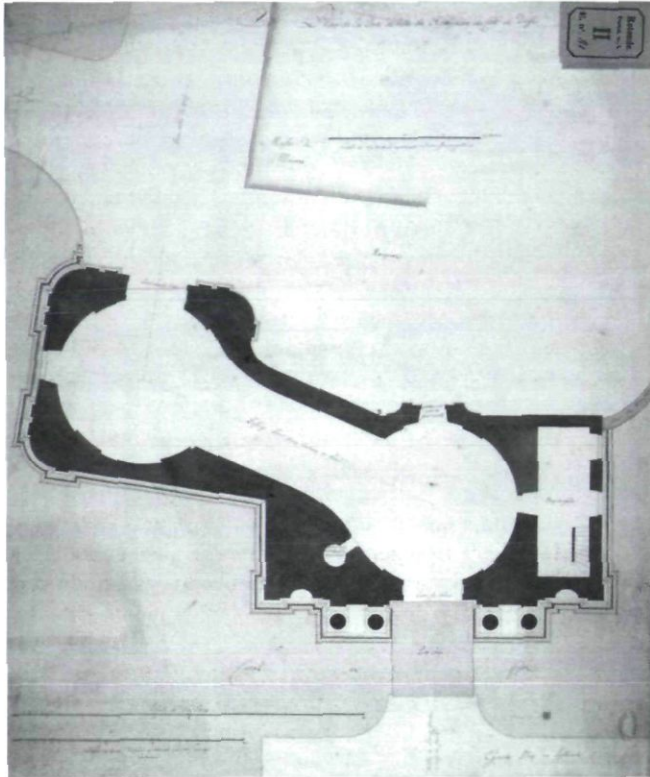


Afb. 3. Pieter de Swart (toegeschreven), ontwerp-tekening voor de landzijde van de Delftse poort te Rotterdam, uitgevoerd ontwerp, ongedateerd, circa 1765. (Beeldcollectie Gemeentearchief Rotterdam)

van de kant van de Schie, en van binnen in de stad wel soo een avantageus aansien niet zoude formeeren als van buiten, waar egter een plein van omtrent een groote 80 voeten aldaar soude verkrijgen, waardoor sekerlijk zeer veel inconveniënten soude werden weggenomen".<sup>14</sup> Plaatsing van de poort op de rijweg van de westelijke Schiekade en de creatie van een ruim plein aan stadszijde gaf manoeuvreerruimte voor het verkeer van en naar de stad. Het plein isoleerde het gebouw van de nabijgelegen huizen en gaf de mogelijkheid de architectuur van de stadszijde van enige afstand te beschouwen (afb. 2). De poort was vanaf de Delftse vaart niet zichtbaar omdat zij voor het grootste gedeelte aan het zicht werd onttrokken door de gevelwand van de huizen langs de vaart. Leden van het stadsbestuur vonden dit waarschijnlijk vanaf het eerste begin een gebrek. Voor het poortgebouw waren twee alternatieve ontwerpen gemaakt: één met een torenbekroning en één met een plat dak. De commissie had een voorkeur voor het laatstgenoemde ontwerp (afb. 3). In een berekening gedateerd 28 november 1764, werden de bouwkosten op 76.000 gulden begroot.<sup>15</sup> De vroedschap volgde de voorkeuren van de commissie en stemde met het project in.

### Een Franstalig alternatief

Zoals hierboven vermeld, was er een aantal alternatieven voor het project van Van Aken en De Swart gepresenteerd. Van een project zijn twee plattegronden, twee opstandtekeningen en een kostenberekening bewaard (afb. 4 en 5). De berekening en de bijschriften zijn in het Frans gesteld, terwijl de maatvoering op de schaalstukken is aangegeven in Toises (een Franse lengtemaat) en in Ionische en Dorische modulen. Dit



Afb. 4. Bartholomé(e) Robert Bourdet (toegeschreven), Plan de la porte de ville de Rotterdam du côté de Delft, ca 1763. Dit Franstalige plan wordt niet specifiek in de notulen betreffende de Delftse poort vermeld. Van de plattegrondtekening zijn twee exemplaren bewaard gebleven. Aan de bovenzijde een schaalstok in Ionische modulen en aan de onderzijde een met een schaalverdeling in Toises en een in Dorische modulen. (Beeldcollectie Gemeentearchief Rotterdam nr. 2002-899)

plan kan in verband worden gebracht met Bartholomé Robert Bourdet (1720-1799).<sup>16</sup> Deze Franse architect had zijn opleiding gevolgd aan de Académie Royale d'Architecture. Hij werkte in de jaren zestig van de achttiende eeuw als waterbouwkundig ingenieur in de Republiek.<sup>17</sup> In 1763 maakte hij een ontwerp voor een nieuw stadhuis voor Rotterdam op de hoek van Blaak en de Leuvehaven. Van dit niet uitgevoerde plan is in het Rotterdams gemeentearchief een 'analyse' bewaard, waarin de architect toelichting gaf op zijn (tot nu toe onvindbare) ontwerp tekeningen.<sup>18</sup> Het is aannemelijk dat Bourdet tegelijkertijd gevraagd is een ontwerp te leveren voor de Delftse poort, de plannen dateren waarschijnlijk uit 1763-'64.

Het project presenteert een alternatieve oplossing voor het probleem van de plaatsing van de poort. Aan de stadszijde ligt de poortdoorgang in het verlengde van de westelijke kade langs de Delftse vaart terwijl de landzijde uitkomt op de rijweg aan de westkant van de Schie. De doorgangen sluiten dus aan op de hoofdwegen. In dit plan bepaalt het gebouw ook het aanzien van het stadsbeeld. Dit is een indicatie dat het stadsbestuur en architecten er naar streefden een oplossing te vinden voor de 'onzichtbaarheid' van de poort vanuit de stad.



Afb. 5. Bartholomé(e) Robert Bourdet (toegeschreven), Elevation extérieure de la porte de Delft à Rotterdam, ca 1763. Ontwerp voor gevel aan de landzijde. Op de schaalstokken de maten in Toises en in Dorische modulen. (Beeldcollectie Gemeentearchief Rotterdam nr. 2002-903-1)

In het project van De Swart en Van Aken was geen goed zicht op de poort mogelijk vanwege de bebouwing langs de Delftse vaart. Het Franse project geeft een oplossing, maar schept direct nieuwe bezwaren. De verspringing tussen de assen van de Schiekade en de Delftse vaart wordt in het poortgebouw opgevangen. Hiervoor zijn intern twee scherpe bochten nodig. Dit levert bij fortificatiewerken een voordeel op, namelijk het onderbreken van de rechte schootsbaan, maar is zeer hinderlijk in een civiel poortgebouw dat veel verkeer afwikkelt. Een tweede nadeel van het ontwerp is de noodzakelijke integratie van het gebouw in een stadswal. De gevel aan de landzijde is immers veel breder dan de geveltekening doet vermoeden: links van de ingang ligt het blinde muurwerk van de poort vol in het zicht waardoor een onevenwichtig beeld ontstaat, zeker als het vanaf het water wordt bekeken. Integratie in de stadsmuren was op deze locatie onmogelijk en niet gewenst.<sup>19</sup> De onderzoekscommissie zal het plan, ondanks de aantrekkelijk vormgegeven gevels, vrijwel direct hebben afgewezen.

### Een stralend middelpunt

Ondanks de definitieve bouwopdracht van 28 januari 1765 waren de beraadslagingen binnen de commissie en de vroedschap niet ten einde. De burgemeesters ontvingen in het voorjaar van 1765 een memorie van Adriaan van Swijndregt (1697-1780), in de notulen aangeduid als 'burger' van de stad en werkzaam als schilder en aquarellist.<sup>20</sup> Van Swijndregt had in 1760 een geschilderd voorstel gemaakt voor een doorbraak

achter de Laurenskerk, met een groot met bomen beplant stadsplein omgeven door gevelwanden van huizen in een gelijkvormige architectuur.<sup>21</sup> Het is niet duidelijk of hij bij het indienen van een plan voor de Delftse poort zelf initiatief nam of daartoe door stadsbestuurders of geïnteresseerde burgers was verzocht. In zijn memorie deed Van Swijndregt de suggestie de poort te plaatsen in de as van de Schie. Het gebouw was dan van ver buiten de stad zichtbaar en kreeg een betere werking in het stadsbeeld, omdat de poort niet langer achter de gevelwand langs de Delftse vaart verborgen lag. Volgens het stadsbestuur was zijn plan niet bedoeld "om daardoor te corrigeren de fouten van het vorige emplacement van den architect De Swart off om de critiques die daarop zouden worden gemaakt te ontwijken, maar omdat men zig verbeelde, dat het emplacement over de Schie, het gebouw beter zoude doen brilleren, en het inkomen in de stad rianter en gemakkelijker maken, met deze avantage dat men de poort op die plaats van binnen en van buiten zoude kunnen zien".<sup>22</sup> In het plan van Van Swijndregt lag het gebouw op een groot plein, waardoor het verkeer voldoende mogelijkheden had tot manoeuvreren. Hoewel de kern van zijn betoog neerkwam op de verbeterde zichtbaarheid van het bouwwerk, voorzag Van Swijndregt dus ook in argumenten met betrekking tot de verbetering van de verkeersdoorstroming. Hij zette zijn plan kracht bij met een plattegrond en twee aquarellen met de aanzichten

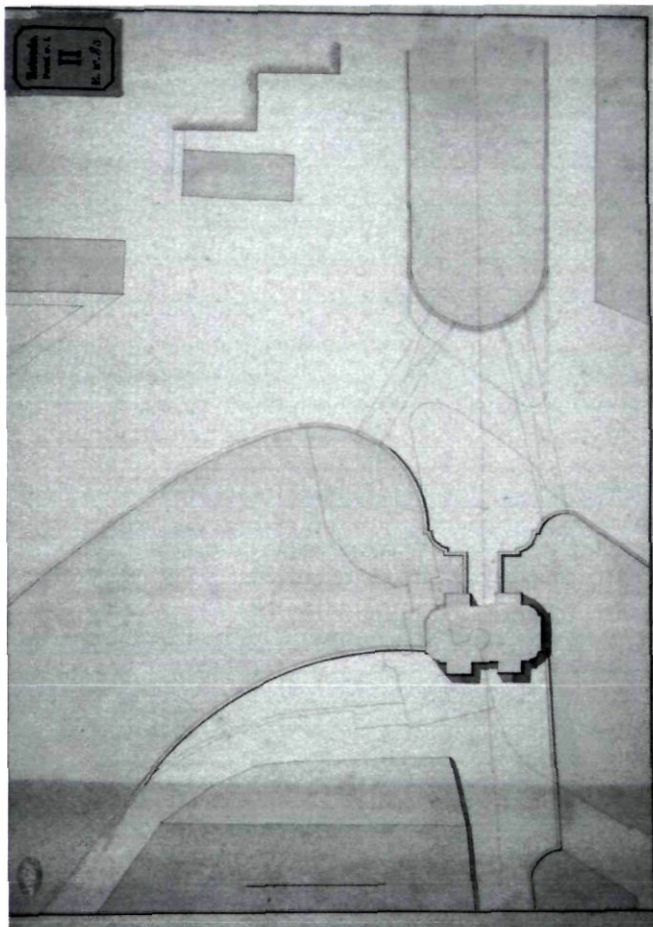


Afb. 6. A. van Swijndregt, projectie van een eenvoudige Delftse poort, 1765. Aquarel met de Delftse poort gezien vanaf de Delftse vaart, in tegenstelling tot het project van De Swart was de Delftse poort in de voorstellen van Van Swijndregt wel zichtbaar vanuit de stad en kwam daarmee aan een uitdrukkelijke wens binnen het stadsbestuur tegenmoet. (Beeldcollectie Gemeentearchief Rotterdam nr. V137-II)

(afb. 6 en 7). De aquarellen tonen de poort als een stralend verlicht middenpunt, een bakken voor de bezoekende reizigers. Van Swijndregt bracht de burgemeesters en de commissie heftig aan het twijfelen. Zij legden het voorstel voor aan De Swart die in een uitvoerige memorie van 26 juni 1765 de argumenten van Van Swijndregt trachtte te weerleggen.<sup>23</sup> De Swart zette uiteen dat hij bij zijn plan uitging van de westelijke Schiekade, waarover het meeste verkeer naar de poort aankwam. Het was vanzelfsprekend om de poortdoorgang op die as te plaatsen. De door hem gekozen locatie maakte de creatie van een plein aan de stadzijde mogelijk ten behoeve van het in- en uitrijden. Voordeel was bovendien dat tijdens de bouwwerkzaamheden weinig overlast werd veroorzaakt aan de scheepvaart op de Schie. Ook de bouwkosten waren lager. Na deze korte opsomming van de voordelen van zijn eigen plan, uitte De Swart bezwaren tegen de voorstellen van Van Swijndregt. Geen enkele kundige architect zou overwegen om een *landpoort* te plaatsen in de as van een *waterweg*. Dit druiste geheel in tegen het karakter van het gebouw en was ongepast. De Swart refereerde hiermee losjes aan de vereisten die zijn Franse leermeester Jacques-François Blondel (1704-1773) aan de architectuur stelde, in het bijzonder dat van de *convenance*. Convenance is een complex begrip. Het is een systeem, dat alle voorwaarden van een opdracht in het ontwerp een plaats en ieder gebouw een eigen specifiek



Afb. 7. A. van Swijndregt, projectie van een Delftse poort met een hoge opbouw, 1765. Aquarel met de Delftse poort gezien vanaf de Schie. De kracht van deze tekening was groot genoeg om de bezwaren van de prominente architect De Swart tegen plaatsing in de as van de Schie te negeren. (Beeldcollectie Gemeentearchief Rotterdam nr. V137-I)



Afb. 8. Pieter de Swart (toegeschreven), ontwerp voor de plaatsing van de Delftse poort, 1765. (Beeldcollectie Gemeentearchief Rotterdam nr. 2002-901)

karakter geeft. Het vereist dat de architectuur wordt geschikt naar de functie, het nut en de status van het gebouw.<sup>24</sup> De argumentatie van De Swart paste binnen deze theorie, maar hij verwees er in zijn memorie niet rechtstreeks naar.

De Swart betoogde verder dat het zicht op de poort van de stad in werkelijkheid niet zo fraai werd als de voorstelling van Van Swijndregt suggereerde. Er ontbrak ruimte voor een ruim binnenplein, waardoor het voordeel voor het verkeer verviel.<sup>25</sup> De bezwaren van de architect legden echter onvoldoende gewicht in de schaal. De commissieleden stemden met een meerderheid van zes tegen vier voor het plan van Van Swijndregt.<sup>26</sup> De vroedschap besloot daarop het bouwbesluit aan te passen.<sup>27</sup> De Swart liet aantekenen dat dit besluit tegen zijn advies inging, maar vervaardigde toch een ontwerp voor de nieuwe bouwlocatie op de as van de Schie (afb. 8).<sup>28</sup> Aan de buitenzijde werd een groot plein gecreëerd, met daaronder overwelfde passages voor de scheepvaart. Opvallend genoeg uitte niemand bezwaar tegen het feit dat het gebouw op de nieuwe locatie een permanente hindernis zou opleveren voor het scheepvaartverkeer over de Schie. Het wordt niet door het stadsbestuur overwogen en evenmin door De Swart in zijn

memorie aangehaald. Kennelijk hechtte het stadsbestuur op dat moment vooral belang aan de werking van het gebouw in de stedelijke ruimte.

Op het moment dat de discussie over de plaatsing van de poort naar aanleiding van de memorie van Van Swijndregt werd geopend, stelde de Rotterdamse aannemer, houtkoper en architect David van Stolk (1692-1770) een aantal alternatieve ontwerpen voor de poort op. Volgens zijn toelichting, gedateerd 26 juli 1765, waren deze geschikt om aan "het gezicht in de stad, en buiten aan de Schie, en aan beide zijde te voldoen, maar ook het gebruik en berijde van de beide straatwegen langs de Schie leggende even gemakkelijk te maken".<sup>29</sup> De toelichting verwijst naar een tekening van de locatie waar de poort moest worden opgetrokken, die niet is bewaard. Het is niet duidelijk waarom Van Stolk zijn ontwerpen maakte, maar gezien de datum was het mogelijk een uitwerking van het project van Van Swijndregt. Er is geen opdracht vanuit het stadsbestuur bekend. Feitelijk waren geen andere projecten nodig: het stadsbestuur had weliswaar de locatie gewijzigd, maar de keuze van het ontwerp van het poortgebouw van De Swart stond niet ter discussie.

#### Verzakkende fundamente

Nadat de plek van de poort definitief was bepaald op de as van de Schie, werden in 1765 de werkzaamheden aanbesteed. Tekeningen en bestekken voor de bouw en een kostbaar houten model waren inmiddels vervaardigd. In september 1766 begon de afbraak van de oude poort.<sup>30</sup> De aannemers vingenspoedig hierna met de aanleg van de fundamente voor de nieuwe poort aan. De stadsbouwmeester Van Aken en diens assistent Aart Kool (†1802) controleerden de werkzaamheden dagelijks, terwijl De Swart op gezette tijden naar Rotterdam kwam.

Tijdens de bouwwerkzaamheden bleek de overname van de voorstellen van Van Swijndregt een grote vergissing. De grondgesteldheid ter plaatse was zo slecht, dat het bouwen op een locatie waar voorheen alleen maar water was geweest, grote problemen veroorzaakte. Na aanhoudende geruchten over verzakkende fundamente besloten de burgemeesters in februari 1767 het opgetrokken werk door een onafhankelijke deskundige te laten inspecteren.<sup>31</sup> Niet lang daarna werd het onderzoeksrapport van de Contrarolleur Generaal der Hollandse fortificatiën Jacob Pierlinck (†1782) en ingenieur Cornelis van der Graaff (1734-1812) in de burgemeestersvergadering besproken.<sup>32</sup>

In de memorie van 26 februari 1767 gaven de ingenieurs aan waarom het werk niet voldeed. Het grootste probleem lag in de basis: de heipalen waren verkeerd ingeheid en niet goed met elkaar verbonden. Zij verbaasden zich over de gekozen aanpak en twijfelden er niet aan "of zoo menige kundige aquatique bouwmeester, als er in dit land gevonden word, zal niet een oogenblik hesiteren om te advoueren dat er bij vervolg geen hoop van succes tot het bouwen van de geprojecteerde poort met den aankleven van dien overblijft".<sup>33</sup> De keuze voor een gefaseerde uitvoering, om tijdens de bouw

ruimte te laten voor het scheepvaartverkeer en niet in een keer de bouwplaats af te dammen, had evenmin een goede uitwerking. Het betekende dat sommige fundamentsbogen al gereed waren voordat de fundamenteën op andere plaatsen waren gelegd. Heiwerk beschadigde het reeds gemetselde werk terwijl de gemetselde bogen het muurwerk uit het lood drukten, omdat de contrabogen nog niet waren aangelegd. De bevindingen met betrekking tot de slechte staat van het werk werden bevestigd door de onderzoekingen door De Swart en later ook door Cornelis Rauws (1736-1772), mededirecteur van het Amsterdamse stadsbouwbedrijf, die door de fabrieksmeesters om advies was gevraagd.<sup>34</sup> Mogelijk twijfelden de fabrieksmeesters aan de bevindingen van de ingenieurs omdat stadsbouwmeester Van Aken een geheel afwijkende beoordeling van de problematiek gaf. Hij ging dwars tegen de bevindingen van Pierlinck, Van der Graaff en De Swart in, die hem verantwoordelijk hielden voor de gerezen problemen. Van Aken verbaasde zich over de toon van de memories, waarin het leek te gaan om een project “daar t gansche landt ahangt”.<sup>35</sup> De ingehuurde deskundigen maakten volgens hem veel misbaar over relatief onbelangrijke zaken, die dan misschien geen schoonheidsprijs verdienden, maar eenvoudig en met geringe kosten waren te verhelpen. Van Aken bagatelliseerde de problemen, maar zijn visie, nota bene van de eerste ambtenaar binnen het stedelijke bouwbedrijf, speelde in het hierop volgende besluitvormingsproces geen rol. Van Aken's memorie werd niet eens aan de vroedschap gepresenteerd.<sup>36</sup> Dit is verklaarbaar: Rauws had de bevindingen van Pierlinck, Van der Graaff en De Swart inmiddels gestaafd. Gezien de aard van de rapportages die door de burgemeesters namens de commissie aan de vroedschap werd voorgelegd, werd de commissie uitgebreid met de vijf oudste vroedschapsleden. Deze nieuwe commissie kreeg het mandaat de bouw verder te begeleiden. Zij mochten daarbij de plannen geheel laten aanpassen, maar de vroedschap behield het laatste woord.<sup>37</sup> De commissie besloot de uitgevoerde werken te verwijderen en opnieuw te beginnen.

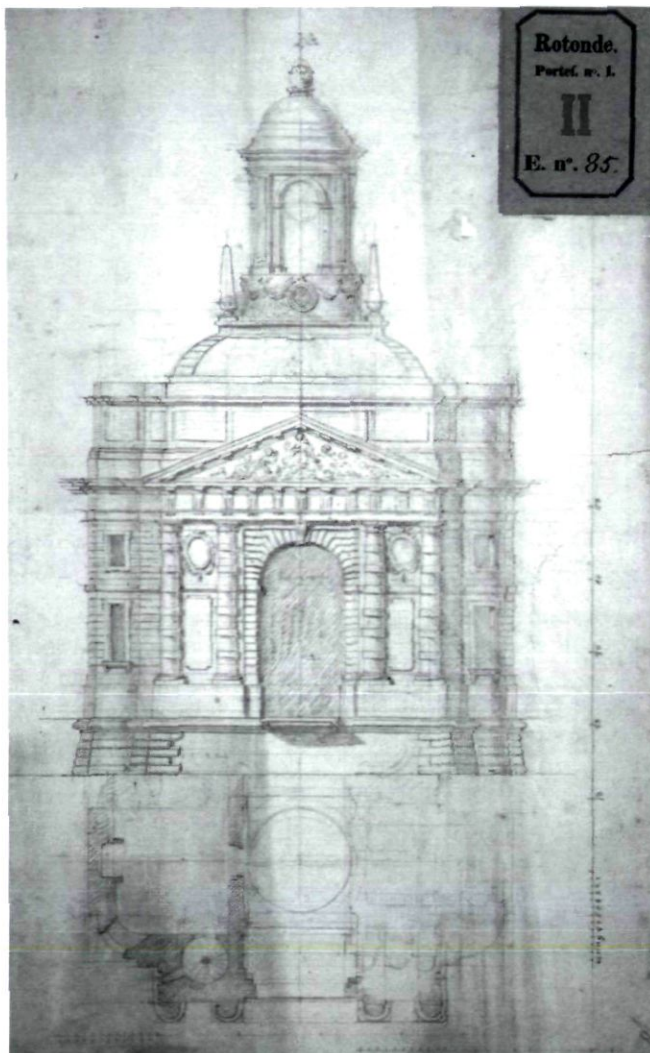
### De bouw onder leiding van ingenieurs

Na het besluit de bestaande werken weer af te breken lag de planvorming in feite weer geheel open. Het was gedaan met de betrokkenheid van de stadsbouwmeester en de meesterknecht.<sup>38</sup> De burgemeesters en fabrieksmeester waren door de vroedschap gevraagd om te zien naar een geschikte persoon om naast De Swart het toezicht op zich te nemen. Pierlinck en Van der Graaff leken daarvoor geschikt. De keuze voor ingenieurs als adviseurs is niet verwonderlijk. Zij vormden de enige beroepsgroep die een enigszins systematische, wetenschappelijke en theoretische opleiding tot bouwkundige had doorlopen, die bovendien in de praktijk was getoetst.<sup>39</sup> De ingenieurs werkten immers als bouwkundigen in dienst van het Staatse leger, waardoor zij zeer brede ervaring konden opdoen. Volgens de directeur-generaal der genie Carel Diederic Du Moulin (1727-1793) had de volmaakte ingenieur “een tamelijke uijtgestrekte kundigheid in alle zo bespiegelende

als beoeffenende wis- en natuurkundige wetenschappen in 't algemeen en van de meet-, werktuig- en waterweegkunde in 't bijzonder; voords van de burgerlijke en waterbouwkunde, met eene ten minsten oppervlakkige kennis van de daartoe benodigde ambachten”.<sup>40</sup> Hierbij merkte hij direct op dat bij gebrek aan een centrale opleiding de bekwaamheid van ingenieurs onderling sterk kon verschillen: “dat zij [de ingenieurs] in veele takken eerst laat, in andereen nooit ervaren worden, vooral daar de beoeffening van verscheiden afhangt van toevalligheden”.<sup>41</sup> Desondanks stond de bouwtechnische expertise van de ingenieurs Pierlinck en Van der Graaff goed bekend. De stad Rotterdam kon betrekkelijk eenvoudig beschikken over ingenieurs die werkten aan de Hollandse fortificatiën omdat zij zitting had in het provinciebestuur. Ook andere steden maakten van de ingenieurs gebruik.<sup>42</sup>

Nadat Pierlinck en Van der Graaff ook inhoudelijk bij het bouwproject betrokken raakten, werd De Swart – tijdelijk – naar de achtergrond gedrongen. De ingenieurs kregen de opdracht het bouwproject van de Delftse poort nogmaals te onderzoeken.<sup>43</sup> Zij bekeken op welke locatie de poort voor zo min mogelijk kosten kon worden opgericht. Op 13 juli 1767 kregen de burgemeesters het rapport overhandigd, waarin de ingenieurs zich verbaasden over de gang van zaken: “het is kwaalijk te gelooven dat er van den beginne af aan een wel beraisonneerde intentie is geweest om hier sulc een pragtig werk te maaken, seekerlijk heeft den Iver en kundigheid van den architect daartoe gecontribueerd, zonder veel op het emplacement en de daaruijt profluerende gevolgen te denken”.<sup>44</sup> Zij hadden het terrein van de Delftse poort opnieuw gekarteerd, omdat zij geen vertrouwen hadden in de opmetingen van Van Aken of De Swart en beoordeelden de alternatieve bouwlocaties. Zij onderschreven de door Van Swijndregt geconstateerde tekortkoming in het originele plan van De Swart waarbij de poort iedere werking in het stadsbeeld miste. Bovendien waren zij niet overtuigd dat het door De Swart geprojecteerde binnenplein voldoende ruimte bood voor de verkeersdoorstroming. De bouw in de as van de Schie bood de mogelijkheid voor de aanleg van twee ruime pleinen aan beide zijden van de poort, terwijl het gebouw zichtbaar was vanuit de stad.<sup>45</sup>

De ingenieurs verklaarden dat als zij zonder meer de meest gunstige positie konden kiezen, zij de voorkeur zouden geven aan de bouw in de as van de Schie. Het kritiekpunt dat het karakter van een landpoort zich met een dergelijke plaatsing niet liet verenigen – daar ijder de mond vol van heeft – was dus voor de ingenieurs van geen belang. De slechte kwaliteit van de bouwgrond, die werd bevestigd door de vele verzakte huizen en gebouwen in dit deel van de stad, maakte de locatie echter ongeschikt. Pierlinck en Van der Graaff gaven dan ook het advies de poort te bouwen op de plek van zijn voorganger.<sup>46</sup> Het is opvallend dat de ingenieurs feitelijk een traditioneel en ambachtelijk advies gaven: de deugdelijkheid van de bouwgrond van de oude locatie had zich immers al bewezen. Juist vanwege hun achtergrond kon verwacht worden dat zij er niet voor terugdeinsden de beschikbare technische en wetenschappelijke kennis toe te passen om de poort op iede-



Afb. 9. Pieter de Swart (toegeschreven), schets voor de Delftse poort, ca. 1767. De plattegrond van de poort komt overeen met de eerdere plannen van De Swart. De opbouw van de verdieping is hier echter door een koepelbekroning vervangen. Het is daarom mogelijk dat deze tekening de door Pierlinck en Van der Graaff gewenste vereenvoudiging van het project laat zien, waarvoor De Swart een schetstekening zou hebben vervaardigd. (Beeldcollectie Gemeentearchief Rotterdam nr. 2002-904)

re, door het stadsbestuur gewenste locatie te bouwen. De ingenieurs adviseerden niet alleen over de plaatsing maar ook over de architectuur van het nieuwe poortgebouw. Zij verwonderden zich over de grootte van het gebouw dat door De Swart was ontworpen en door het stadsbestuur was goedgekeurd. Niet alleen betekende dit een te grote belasting voor de heipalen en de bouwgrond, het was in de ogen van de ingenieurs ter plaatse ook ongepast. Het gebouw stond “te pronken in de slegtsten hoek van de stad, alwaar zelfs geen medioquer gebouw omtrent is”.<sup>47</sup> Aan de goedkeuring van dit plan lag geen beredeneerd besluit ten grondslag. Pierlinck meldde dat De Swart deze bezwaren onderschreef en zelfs al een ontwerp-schets voor een kleiner “voor de situatie eigentlijk” gebouw

had gemaakt.<sup>48</sup> Wellicht betreft dit de schets van de Delftse poort op een zelfde plattegrond maar zonder verdieping. Dit alternatieve project voorzag in een koepelbekroning met een torenopbouw (afb. 9). Waarschijnlijk werd de plattegrondvorm gehandhaafd, zodat de bestekken en de bouwtekeningen deels konden worden gebruikt of eenvoudig aangepast.

De commissie schaarde zich weliswaar achter de voorstellen van Pierlinck en Van der Graaff, maar liet de nauwelijks verholten kritiek op de besluitvorming niet onbeantwoord. Zij zette uitvoerig uiteen hoe zorgvuldig deze was geweest. Men had getracht de “situatie van de oude poort” te corrigeren door met “verscheide luiden van tijd tot tijd” te overleggen. Het project van De Swart was kritisch beoordeeld, waarbij vergelijkbare bezwaren door de commissie waren geuit. De architect had deze met overtuiging weerlegd. Na deze apologie van het stadsbestuur als geheel en de commissieleden in het bijzonder stemde de vroedschap in met de nieuwe plannen voor de poort.<sup>49</sup> Pierlinck en Van der Graaff konden voortgaan met de voorbereiding van de bouw van het kleinere project, waarvoor De Swart de tekeningen maakte.

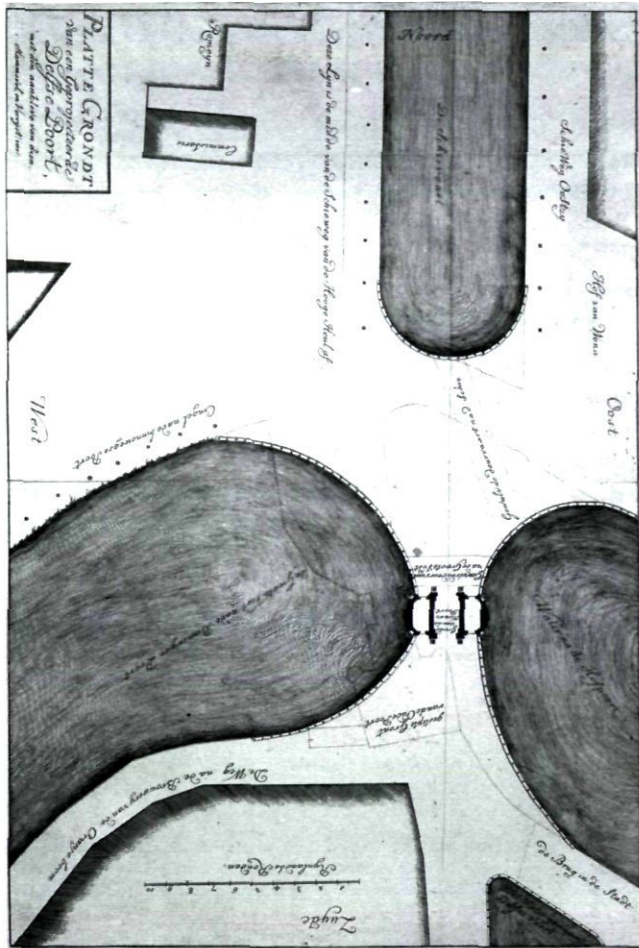
### Het plaatselijke bouwvak reageert

Op het moment dat de problemen rondom de fundering duidelijk werden brachten de Rotterdamse bouwbazen Pieter Hammevel en Gerrit Verrijst hun visie op het bouwproject van de Delftse poort uit, bestaand uit een tweetal tekeningen en een “kort bericht en verklaring”. Net als Van Swijndregt en Van Stolk reageerden ook nu particuliere burgers op de planvorming door de stedelijke overheid. Zij waren daartoe verzocht door een voornaam man, wiens identiteit niet werd verhuld. Niet langer wilden de aannemers ‘ledige toekijkers’



Afb. 10. P. Hammevel, G. Verrijst, project voor de Delftse poort, 1767. De bouwbazen Hammevel en Verrijst publiceerden hun visie op het project van de Delftse poort. Het feit dat dit in druk werd uitgegeven getuigt van de grote interesse die dit project bij de burgers van de stad genoot. De opstand geeft slechts een impressie van het gebouw in zijn omgeving. (Beeldcollectie Gemeentearchief Rotterdam nr. CD 99-53)





Afb. 11. P. Hammevel, G. Verrijst, project voor de Delfse poort, 1767. Plattegrond voor het project van de Delfse poort met plaatsing in de as van de Schie. (Beeldcollectie Gemeentearchief Rotterdam CD 99-54)

zijn terwijl 'grote architecten' voortgingen met hun plannen.<sup>50</sup> Nu deze zo slecht hadden uitgepakt, voelden zij zich geroepen een ontwerp en plan te presenteren dat op 'hunne puinhoopen' kon worden opgetrokken.<sup>51</sup> Het plan van Hammevel en Verrijst was mede ingegeven uit frustratie dat het stadsbestuur voor de bouw van de poort zich enkel door architecten van buiten de stad liet adviseren. Hierdoor ontstond het beeld dat het plaatselijke bouwvak onbekwaam was, een beeld dat de beide bouwbazen graag corrigeerden: "hebben wij het niet gebouwd, dan behoeft men ons werk niet weer afbreken, en dus zijn wij van de schande bevrijd".<sup>52</sup> Indien zij voor de gerezen problemen verantwoordelijk waren geweest, zouden zij – in tegenstelling tot De Swart – het niet in hun hoofd halen zich nog verder met de bouw te bemoeien. Het gegraveerde plan toont een projectie van een alternatief ontwerp voor de stadspoort op een plattegrond (afb. 10 en 11). Hammevel en Verrijst kozen echter nadrukkelijk voor minder ornamentiek dan De Swart, zodat met de poort niet kon verwarren met "het bord boven de puije van een galanteriewinkel".<sup>53</sup> De bijbehorende plattegrond maakt duidelijk dat

Hammevel en Verrijst het gebouw schikten op middenas over de Schie. Zij verklaarden dat dit de meest geëigende zichtlijn was die men ter plaatse kon kiezen. Zij mengden zich ook in het debat over de juistheid van de plaatsing van een landpoort over water en stelden dat de poortgebouwen in de havens van de stad door niemand werden verward met waterpoorten. Zij legden juist de nadruk op het fraaie aspect als men de poort over water benaderde, waardoor "langs een volmaakte simetrie" de poort zich naast de toren van de Laurenskerk vertoonde.<sup>54</sup> Twee ruime pleinen aan beide zijden moesten de verkeersafwikkeling ter plaatse verbeteren.

De keuze voor de plaatsing in de lijn van de Schie betekende in feite dat het project vrijwel onmiddellijk dubbel was achterhaald. De plannen voor de poort waren immers door het ingrijpen van de ingenieurs geheel gewijzigd. De bouwlocatie was weer verschoven uit het zicht, op ongeveer dezelfde locatie als waar De Swart het oorspronkelijk had ontworpen, terwijl de schaal van de architectuur drastisch was verkleind.

#### Het begin van de bouw en de problemen met het opzicht

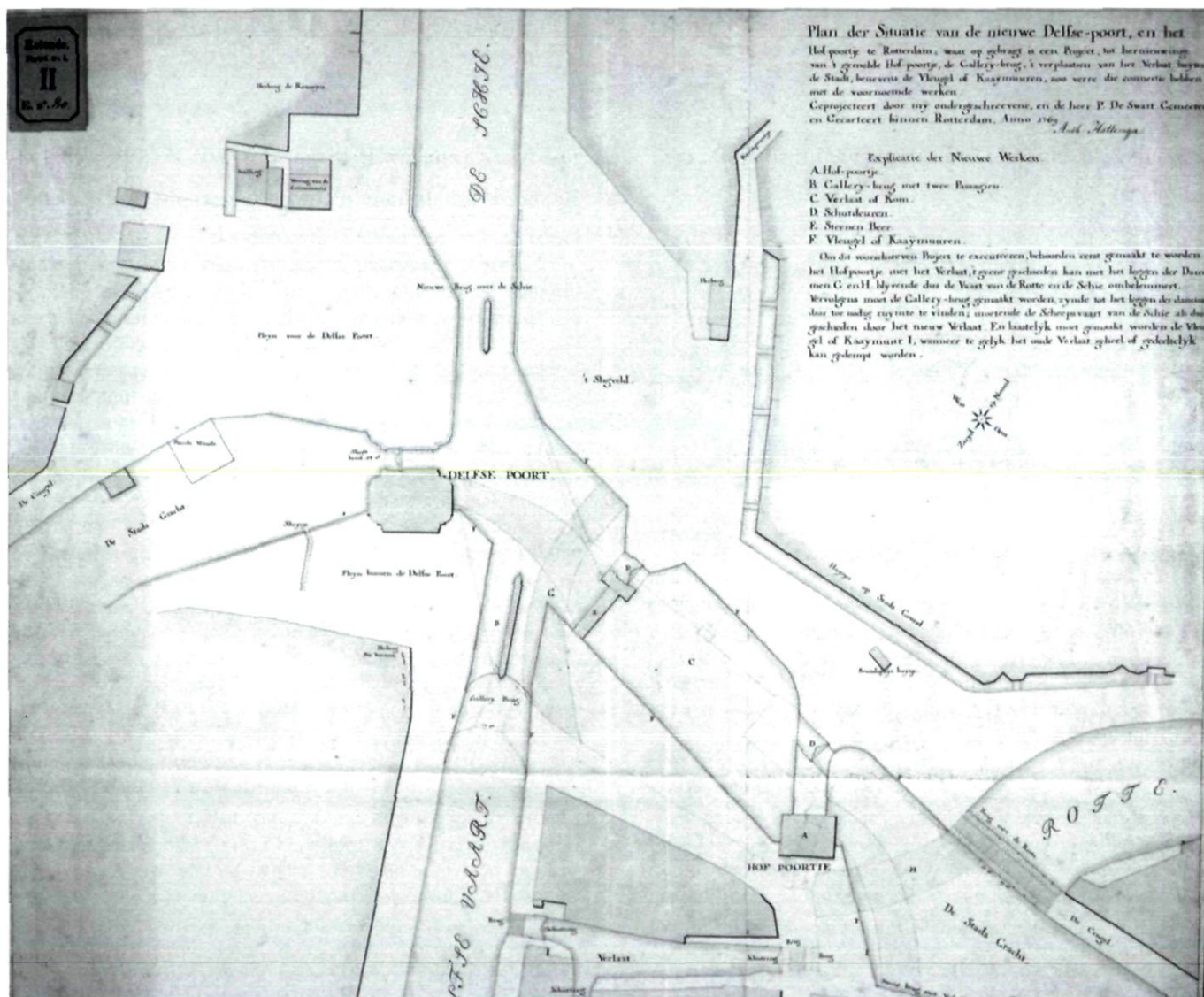
Om de problemen met de gefaseerde uitvoering te voorkomen werd eerst de bouwplaats geheel afgedamd en een communicatiekanaal gegraven tussen de Schie en de stadssingels. Hierdoor zou het scheepvaartverkeer zo weinig mogelijk hinder ondervinden van de bouwwerkzaamheden.<sup>55</sup> Het bestek voor de aanleg bepaalde dat deze werkzaamheden door de ingenieurs zouden worden geïnspecteerd en goedgekeurd. In de tussentijd werkten zij samen met De Swart de benodigde bestekken en de tekeningen uit voor de bouw van de poort en de bijbehorende werken. Het nieuwe project werd op 27 februari 1768 door de burgemeesters aan de vroedschap getoond, waarbij ook een nieuwe schatting van de bouwkosten werd gegeven. Het bedrag van 150.000 gulden betekende een verdubbeling ten opzichte van de oorspronkelijke kostenraming van De Swart en Van Aken, ondanks dat het nieuwe plan in een constructief lichter gebouw voorzag.<sup>56</sup> De vroedschap besloot, na bestudering van de nieuwe plannen en advies van de bouwcommissie, op 17 maart 1768 door te gaan op de ingeslagen weg.<sup>57</sup> Kort daarop werden de aanbestedingen gedaan.<sup>58</sup>

Op het moment van aanbesteding ontstonden problemen met betrekking tot het opzicht over de werkzaamheden. Volgens de bestekken lag deze taak bij Pierlinck en Van der Graaff: zij gaven de aanwijzingen aan de aannemers en bepaalden of het werk naar behoren was uitgevoerd. Zij waren echter niet continu op het werk aanwezig vanwege hun werkzaamheden voor de Hollandse fortificatiedienst. Een nog aan te stellen opzichter zou daarom het dagelijkse toezicht voeren. Pierlinck en Van der Graaff gaven de voorkeur aan Dirk Blanken (1737-1784), met wie zij in het verleden goede ervaringen hadden opgedaan. Het stadsbestuur vreesde echter voor belangenverstremming omdat leden van de aannemersfamilie Blanken ook op de bouw had ingeschreven maar de aanname hadden verloren. Zij wezen de kandidatuur van Blanken daarom af.<sup>59</sup> De ingenieurs verklaarden echter – ook na her-

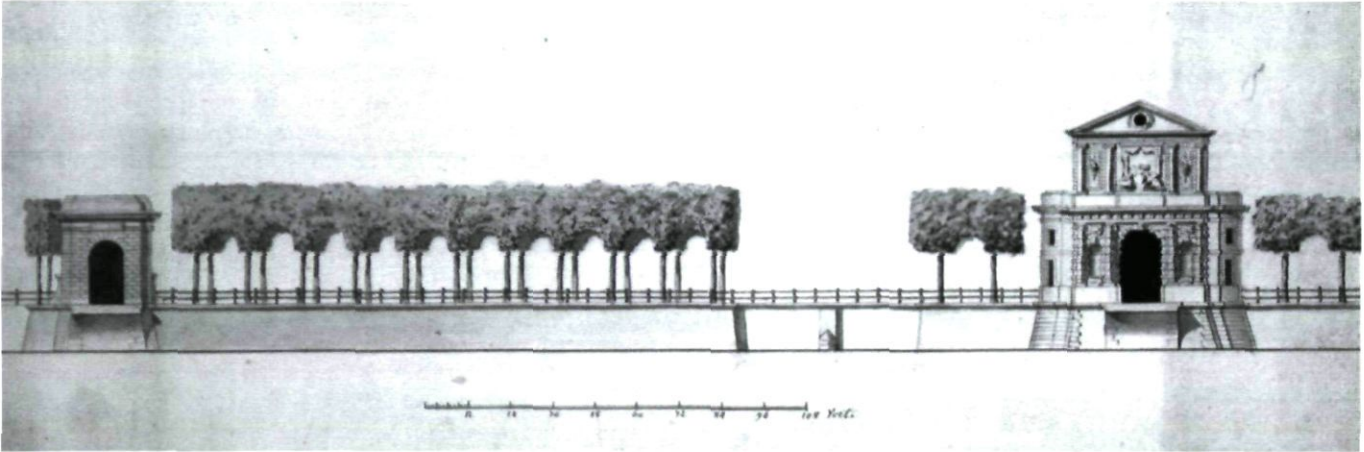
haald aandringen – dat zij met geen andere kandidaat genoegen namen. Pierlinck stond bovendien op het punt om wegens gezondheidsproblemen het land te verlaten om in Aken te kuren. Van der Graaff nam Pierlincks taken waar. Er bleef weinig tijd over voor het toezicht op de bouw van de Delftse poort.<sup>60</sup>

De ingenieurs wilden af van de verantwoordelijkheden in Rotterdam, maar het stadsbestuur was niet bereid ze te laten gaan. Vervanging van Pierlinck en Van der Graaff was lastig: maar weinig bouwkundigen waren bereid een project aan te nemen waarvan zij noch de plannen noch de bestekken hadden opgesteld.<sup>61</sup> Het stadsbestuur oefende zware politieke en bestuurlijke druk uit door middel van hun Haagse contacten,

in het bijzonder met raadspensionaris Pieter Steijn. De ingenieurs toonden zich hierover teleurgesteld, maar bleken toch bereid de taken waar te blijven nemen. Zij stelden echter vijf eisen: het werk werd op dezelfde manier ingericht als bij de provincie gebruikelijk; Dirk Blanken kreeg het dagelijks toezicht; de aannemers volgden de interpretatie van de bestekken door de ingenieurs; Pierlinck mocht De Swarts modellen voor hardsteenwerk aanpassen en het stadsbestuur verklaarde bij voorbaat dat de ingenieurs geen verwijt trof als het werk niet op het afgesproken tijdstip was afgerond.<sup>62</sup> Het stadsbestuur stemde niet zonder meer met het eisenpakket in.<sup>63</sup> De persoon van Blanken bleef een heet hangijzer. In de brievenwisseling die volgde, gaven beide partijen, hoewel altijd in nette



Afb. 12. Antonie Hattinga, plan voor de omgeving van de nieuwe Delftse Poort en de Hofpoort: project tot hernieuwing van de Hofpoort, de aanleg van de Galerijbrug, het verplaatsen van het verlaat en van de kademuren, 1769. Door de opbouw van de poort volgens het eerst goedgekeurde project van De Swart was er geen oplossing gevonden voor de vreemde, vooruitschoven positie van de poort. Dit project trachtte de hoek waarop de poort was gebouwd minder scherp te maken. Van dit project bestaat een variant waarbij het Stokvisverlaat niet naar de stadsgrachten wordt verplaatst. (Beeldcollectie Gemeentearchief Rotterdam nr. 2002-898-1)



Afb. 13. P. de Swart, A. Hattinga, aanzicht van de Hofpoort, de Galerijbrug en de nieuwe Delftse Poort, 1769. Deze tekening toonde de stadsbestuurders op welke wijze de stedenbouwkundige omgeving van de Delftse poort verbeterd kon worden, waardoor de architectuur van de Delftse poort beter tot zijn recht kon komen. (Beeldcollectie Gemeentearchief Rotterdam nr. 2002-905)

bewoordingen, blijk van hun wederzijdse irritatie.<sup>64</sup> De ingenieurs lijken de kandidatuur van Blanken als breekijzer gebruikt te hebben om onder de verplichtingen uit te komen. Het is immers vreemd en ongeloofwaardig dat zij niemand anders kenden die bekwaam was om het opzicht te voeren.<sup>65</sup> Desalniettemin verklaarde Pierlinck in zijn brief van 13 juli 1768 dat ook een verzoek aan Rauws in Amsterdam geen geschikte kandidaat had opgeleverd. Het stadsbestuur weigerde dit te accepteren en verklaarde onomwonden dat zij Blanken nooit als opzichter zouden accepteren. Het stadsbestuur eiste voor 6 augustus 1768 'cathagorisch antwoord' of de ingenieurs hun verbintenis zouden naleven. Daarna behield het stadsbestuur zich alle rechten voor om een andere oplossing te vinden.<sup>66</sup> Op 8 augustus ontnam de vroedschap het opzicht van de beide ingenieurs en machtigde de commissie een andere geschikte opzichter te zoeken.<sup>67</sup> Het antwoord dat Van der Graaff een dag later alsnog verzond veranderde aan dit besluit niets: men was op dat moment al in onderhandeling met een andere opzichter.<sup>68</sup> De problemen met de beide ingenieurs waren voor het stadsbestuur reden de instelling van een nieuwe positie in het stadsbouwbedrijf boven de stadsbouwmeester te overwegen. Men dacht daarbij aan het ambt van directeur als hoofd van het bouwbedrijf.<sup>69</sup> Hiertoe zou een geschikte architect of ingenieur gezocht moeten worden. Het stadsbestuur volgde de praktijk in Amsterdam, waar als sinds 1746 ingenieurs als directeur-generaal boven de stadsbazen waren aangesteld. Rauws was een van hen.<sup>70</sup> Groot voordeel was dat men in het vervolg niet meer afhankelijk was van personen buiten de eigen organisatie. Het plan werd echter nooit verder uitgewerkt, waarschijnlijk omdat een vervanger voor Pierlinck en Van der Graaff zo snel was gevonden.

### De ingenieur en de architect

Op 15 augustus 1768 meldden de burgemeesters dat zij met de ingenieur Anthonie Hattinga (1731-1788) in onderhande-

ling waren getreden. Hattinga was sinds 1748 benoemd als ingenieur binnen het corps der genie, waar zijn vader en broer eveneens werkzaam waren.<sup>71</sup> Hattinga was niet in dienst bij de Hollandse fortificatiën, maar bij de fortificatiedienst van de Generaliteit. Hij had tijdens zijn verblijf in de stad vernomen van de problemen van het stadsbestuur inzake de Delftse poort en was bereid het dagelijkse toezicht te voeren.<sup>72</sup> Voor deze werkzaamheden vroeg de ingenieur verlof aan de stadhouder, maar hij nam ontslag toen hem dit werd onthouden.<sup>73</sup> Op 16 september meldde hij dat de eerste heipalen waren geslagen.<sup>74</sup>

Rond deze tijd stuurde De Swart zijn declaraties naar het stadsbestuur en verzocht om betaling van openstaande rekeningen, waaronder die voor de maquette van de poort. De Swart keerde daarmee weer terug als een centrale figuur binnen het bouwproces. Niet lang daarna zette hij in een memorie uiteen dat het originele plan voor het poortgebouw, zoals dat in januari 1765 was vastgesteld (afb. 3), de voorkeur verdiende boven het plan dat in samenspraak met Pierlinck en Van der Graaff was ontwikkeld. Dit laatste project verschilde namelijk zozeer in de opstanden, dat alle gemaakte modellen, detailtekeningen en de kostbare houten maquette onbruikbaar waren. Volgens De Swart ontliepen de omvang en de kosten van beide projecten elkaar niet veel en voor de uitvoering van het originele project hoefden alleen wat extra rijen heipalen te worden aangebracht voor de verbreding van de fundamente. Groot voordeel was dat de bouw sneller kon worden voortgezet omdat alle modellen en tekeningen voor handen waren. Deze memorie van De Swart zette alle voorgaande besluitvorming op zijn kop. De vroedschap besloot, overeenkomstig het advies van de commissieleden, nog in dezelfde vergadering terug te keren naar het in 1765 goedgekeurde ontwerp.<sup>75</sup> In één dag werden de rapporten van Pierlinck en Van der Graaff over de noodzaak van een kleiner en eenvoudiger bouwwerk van tafel geveegd. De Swart werd naast Hattinga als architect over de bouw benoemd.<sup>76</sup>

De bouw van de Delftse poort verliep vanaf nu voorspoedig.

Er werden afspraken gemaakt met de aannemers zodat de benodigde aanpassingen voor het nieuwe plan konden worden gemaakt. In het voorjaar van 1769 werd het steenhouders-, het timmer- en het metselwerk aanbesteed.<sup>77</sup> In het najaar volgde de aanbesteding van het beeldhouwwerk.<sup>78</sup> Wellicht aangespoord door dit succesvolle verloop van de bouw maakten Hattinga en De Swart een aantal plannen voor verbetering van de stedenbouwkundige situering van de Delftse poort en het binnenplein. De bouwopzichters dienden voor de verbetering daarvan een aantal projecten bij de burgemeesters in (afb. 12). Dit voorzag in het rechte trekken van de kade tussen de Delftse poort en de nabijgelegen Hofpoort, waarbij de Galerijbrug belangrijk werd verbreed. Beide poorten kregen door deze ingreep een ruimer voorplein, waardoor de doorrijbaarheid van de Hofpoort werd verbeterd. De stadsvesten kregen een gelijkmatiger vorm en de Delftse poort kwam op een minder scherpe hoek te staan, wat het aanzien van de poort vanuit de stad sterk verbeterde. In de plannen werd voorzien in nieuwbouw van de Hofpoort. Deze poort was al enigszins bouwvallig en was in feite nooit meer geweest dan een vestingstoren waarin een doorgang was gemaakt.<sup>79</sup> Door de aanpassing zou een stedenbouwkundig fraai plein ontstaan, gelegen op een markant punt in de stad. Hattinga en De Swart presenteerden een fraaie aanzichttekening waarin het plein lommerrijk met bomen was beplant, wat “niet van een alderavantageus gezigt en verbeetering ook van buiten zoude verstreken voor de tegenswoordige nieuwe Delfse Poort” (afb. 13).<sup>80</sup> In tegenstelling tot het project van Van Swijndregt voorzag het plan dus achteraf in verbetering van de stedenbouwkundige omgeving, nadat de bouw van het poortgebouw succesvol bleek. De kosten voor de projecten waren echter zodanig – alleen de vernieuwing van de kademuur tussen de

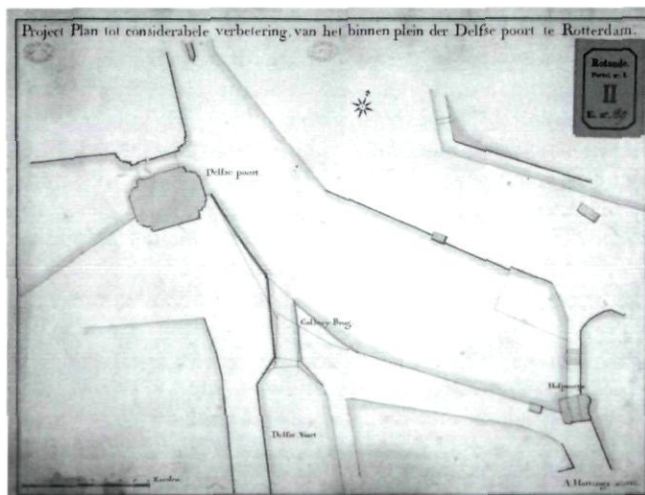
beide poorten kostte al 70.000 gulden – dat de burgemeesters de projecten niet eens ter beoordeling in de vroedschapsvergadering brachten. In 1772 diende Hattinga de plannen nog eenmaal in bij het stadsbestuur. Hij anticipeerde echter dat het opnieuw werd afgewezen en had daarom een minder kostbaar alternatief gemaakt (afb. 14). Hierin werd de kademuur tussen de Delftse poort en de Galerijbrug opnieuw gericht en de brug zelf herbouwd.<sup>81</sup> Hattinga drong sterk aan op de uitvoering ervan, omdat dit “de importante defecten” van het project waarin “zijn eer en reputatie [was] gemengt” sterk zou verbeteren.<sup>82</sup> Hij ervoer de armzalige positie van de poort in de stedelijke ruimte kennelijk als een smet op zijn blazoën. De discussies over de plaatsing waren nog steeds niet achterhaald. Hij verzocht het stadsbestuur dat, indien men negatief zou besluiten op zijn ingediende plannen, hij hiervan een afschrift zou krijgen, “waaruit tot zijne decharge zoude kunnen blijken van de devoiren, welke hij tot het effectueeren dezer verbetering met deze geringe kosten heeft aangewend”.<sup>83</sup> De vroedschap wees het plan van Hattinga vanwege de kosten van de hand en gaf hem het gevraagde afschrift.<sup>84</sup> Kort hierop werd de bouw van de Delftse poort afgerond.

#### De plaats van de poort

Het is opvallend dat het stadsbestuur dat in het verleden zo veel aandacht had besteed aan de juiste plaatsing van de poort, aan het einde van de bouw de voorstellen die het gebouw een beter aanzien zouden geven zo snel ter zijde legde. Natuurlijk betekenden de plannen een nieuwe investering, maar zij openden ook een nieuwe mogelijkheid om datgene te krijgen wat het stadsbestuur vanaf het eerste begin had geambieerd: een fraai stedenbouwkundig ensemble dat de bezoekers van de voorspoed en het belang van de stad moest overtuigen. Een meer inhoudelijke overweging was dan ook te verwachten. Waarschijnlijk was het project in 1772 van een architectonisch prestigeobject verworpen tot een blamage. En plein public was de onmacht van het stadsbestuur gebleken om de bouw binnen een daarvoor gebruikelijke termijn af te ronden. Het is daarom ook goed te begrijpen dat zij de bouwput zo snel mogelijk wilden sluiten.

De bouw van de Delftse poort geeft een beeld van de dynamiek van het bouwproces, de korte beslissingstermijnen en de beschikbaarheid van bouwkundige adviseurs in de Republiek gedurende de tweede helft van de achttiende eeuw. Het stadsbestuur leverde zich daarbij niet uit aan één architect, maar maakte voortdurend eigen afwegingen en wist zich constant ‘gecontroleerd’ door de publieke opinie. Dat de Delftse poort uiteindelijk naar het oorspronkelijke plan van De Swart werd gebouwd, berustte in zekere zin op toeval. De bouw van de poort leefde bij de Rotterdamse burgerij, getuige de projecten die door burgers op eigen initiatief werden ingediend of gepubliceerd.

De Delftse poort verdween na de verwoesting in 1940 fysiek uit het stadbeeld, maar bleef ook daarna voor veel Rotterdammers verbonden met hun beeld van de stad. Het besluit om de Delftse poort niet te reconstrueren is inmiddels achterhaald. In



Afb. 14. A. Hattinga, Project Plan tot considerable verbetering van het binnenplein der Delfse poort te Rotterdam, 1772. In dit maakte Hattinga de hoek tussen de kades van de Delftse poort naar de Galerijbrug en van de Galerijbrug naar de hofpoort minder scherp. Het binnenplein van de Delftse poort werd hierdoor vergroot en het aanrijden over de Galerijbrug verbeterd. (Beeldcollectie Gemeentearchief Rotterdam nr. 2002-902)

1995 is namelijk een monument van de kunstenaar Cor Kraat opgericht. Deze staalconstructie maakt de contouren van de poort zichtbaar. De poort is nu niet langer een hoofdtoegang tot de stad en een monument van stedelijke trots maar een metafoor van de herbouwde stad. Hoewel het poortgebouw daarmee in zekere zin terugkeerde in het stadsbeeld, is het frappant dat, na alle gevoerde raadsvergaderingen in verschillende eeuwen, het *niet* op de oorspronkelijke locatie is teruggekeerd. Hiermee is een nieuw hoofdstuk aan de plaatsingsgeschiedenis toegevoegd.

## Noten

- <sup>1</sup> Dit artikel vormt de weerslag van lopend onderzoek naar de organisatie van het stedelijke bouwen in Holland in de achttiende eeuw. Dit onderzoek, uitgevoerd aan de Universiteit Utrecht, is onderdeel van het NWO-programma *Passion and Control: patronage in eighteenth century architecture*, waarin overheidsarchitectuur in de periode 1700-1830 centraal staat.
- <sup>2</sup> Vergadering gemeenteraad Rotterdam d.d. 16 juni 1938, goedgekeurd door gedeputeerde staten van Zuid-Holland 20 september 1938.
- <sup>3</sup> M.D. Ozinga, 'Pieter de Swart, architect der stadhouderlijke familie en zijn "school"' (Gunckel, Van Westenhou, Druck), *Oudheidkundig Jaarboek* 1939, 99-123.
- <sup>4</sup> E.J. de Maar, 'Het Hofplein en de Delftsche poort', *Bouwkundig Weekblad*, 12 augustus 1939, 318-322.
- <sup>5</sup> De Maar 1939, 319.
- <sup>6</sup> Ozinga 1939, 109.
- <sup>7</sup> Oud Archief Rotterdam (OAR) 106 (vroedschapsresoluties 1762 tweede helft) fol. 72verso 6 december 1762.
- <sup>8</sup> In een beeldcollectie van het Rotterdams gemeentearchief zijn een tweetal tekeningen bewaard die aan Ary van Aken kunnen worden toegeschreven. Een tekening (Beeldcollectie Gemeentearchief Rotterdam 2002-896-6a t/m c) betreft een opmeting van de bestaande toestand met twee projecties voor een mogelijke nieuwe plaatsing van de poort. De tweede tekening (Beeldcollectie Gemeentearchief Rotterdam 2002-896-5) geeft nog een alternatief voor de plaatsing van het bouwwerk. De tekeningen zijn vermoedelijk eind 1763, begin 1764 opgesteld.
- <sup>9</sup> In dit artikel wordt niet op de achtergrond van De Swart ingegaan, daarvoor word verwezen naar: M.D. Ozinga, 'Pieter de Swart, hofarchitect van Prins Willem IV', *Oudheidkundig Jaarboek* 1936, 124-143; Ozinga 1939; F.H. Schmidt, Pieter de Swart, *architect van de achttiende eeuw*, Zwolle 1999.
- <sup>10</sup> OAR 2618 (stukken betreffende de bouw van de Delftse poort, 1762-1772) besogne burgemeesters d.d. 28 december 1762.
- <sup>11</sup> OAR 106 (vroedschapsresoluties 1762 tweede helft) fol. 82 29 december 1762.
- <sup>12</sup> OAR 109 (vroedschapsresoluties 1764 eerste helft) fol. 74verso 21 mei 1764.
- <sup>13</sup> OAR 111 (vroedschapsresoluties 1765 eerste helft) fol. 5verso 28 januari 1765.
- <sup>14</sup> OAR 111 (vroedschapsresoluties 1765 eerste helft) fol. 5verso 28 januari 1765.
- <sup>15</sup> OAR 4929 (stukken betreffende de bouw van de Delftse poort, 1762-1772) berekening opbouw Delftse poort door De Swart d.d. 27 november 1764.
- <sup>16</sup> OAR 2618 (stukken betreffende de bouw van de Delftse poort, 1762-1772), *detail de maçonnerie, charpenterie, couverture, plomberie, ferrurerie, sculpture pour la contraction de la porte ver Delfe que leur nobles en grandes suiffances messeigneurs les magistrats de la ville de Rotterdam desirent faire reconstruire*.
- <sup>17</sup> *Allgemeines Künstlerlexikon, die bildende Künstler aller Zeiten und Völker*, Leipzig 1996, Band 13, 360.
- <sup>18</sup> OAR 4945 (stukken betreffende de mogelijke bouw van een nieuw stadhuis, 1762-1763 en 1780-1783) *Analyse du projet pour la nouvelle Hôtel de Ville que dezirent faire construire messeigneurs les Bourgeois-maitres de la Ville de Rotterdam entre le marché au Poisson en l'Eglise Lutherienne, en faisant combler le Canal qu'aucupé l'emplacement projeté. Presente par Bourdet, architecte au mois de Mars 1763*.
- <sup>19</sup> Aldus Schmidt 1999, 232.
- <sup>20</sup> OAR 112 (vroedschapsresoluties 1765 tweede helft) fol. 8verso 22 juli 1765. In de database van het Rijksinstituut voor Kunsthistorische Documentatie staat Adriaen van Swijndregt vermeld onder nummer 92847.
- <sup>21</sup> Beeldcollectie Gemeentearchief Rotterdam, nummer 1971-2190.
- <sup>22</sup> OAR 116 (vroedschapsresoluties 1767 tweede helft) fol. 21 8 september 1767: in deze vroedschapsvergadering zette de commissie, belast met de begeleiding van de bouw, in retrospectief nog eens de strekking van het plan van Van Swijndregt uiteen.
- <sup>23</sup> OAR 2618 (stukken betreffende de bouw van de Delftse poort, 1762-1772) memorie De Swart d.d. 26 juni 1765.
- <sup>24</sup> Schmidt 1999, 39-40.
- <sup>25</sup> OAR 2618 (stukken betreffende de bouw van de Delftse poort, 1762-1772) memorie De Swart d.d. 26 juni 1765.
- <sup>26</sup> OAR 2618 (stukken betreffende de bouw van de Delftse poort, 1762-1772) besogne door de heeren burgemeesteren 17 juli 1765.
- <sup>27</sup> OAR 112 (vroedschapsresoluties 1765 tweede helft) fol. 13 29 juli 1765. De plattegrondtekeningen zijn nog ingebonden in de bijlagen bij de resoluties, terwijl de aquarellen van Van Swijndregt met de projecties voor de Delftse poort zijn verwijderd en nu in de beeldatlas van het gemeentearchief Rotterdam apart worden bewaard onder de nummers V137-1 en V137-2.
- <sup>28</sup> OAR 112 (vroedschapsresoluties 1765 tweede helft) fol. 13 29 juli 1765 en OAR 116 (vroedschapsresoluties 1767 tweede helft) fol. 21 8 september 1767. In de laatstgenoemde resolutie wordt verwezen naar het besluit van 29 juli 1765 waarin De Swart een verklaring zou zijn gegeven dat tot de verplaatsing van de bouwlocatie tegen zijn advies was besloten.
- <sup>29</sup> Tekeningen collectie Van Stolk VII 41, fol. 1-2; zie over de tekeningencollectie: J.C. Bierens de Haan, 'David van Stolk (1692-1770) deel I: Rotterdamse jaren (ca 1720-1750)' in A.R.E. de Heer, M.C.C. Kersten (red.), *Bouwen in Nederland, vijftiengestig opstellen over Nederlandse architectuur opgedragen aan prof. Ir. J.J. Terwen*, Delft 1985; J.C. Bierens de Haan, David van Stolk (1692-1770), architect deel II: in dienst bij prins Willem IV en Willem V', *Leids Kunsthistorisch Jaarboek* 1985, 481-497.
- <sup>30</sup> OAR 2601 (notulen vergadering burgemeesters en fabrieksmeesters 1754-1790) fol. 24 5 september 1766; maar ook uit OAR 114 (vroedschapsresoluties 1766 tweede helft) fol. 16 8 september 1766. Dit

- betreft besluitvorming omtrent de verplaatsing van het aanwezige uurwerk en de verhuizing van de huurders van de poort.
- <sup>31</sup> OAR 284 (burgemeestersresoluties 1756-1774) fol. 290 23 februari 1767.
- <sup>32</sup> De Contrarolleur Generaal stond aan het hoofd van de organisatie belast met het onderhoud van de Hollandse fortificatielinies.
- <sup>33</sup> OAR 2618 (stukken betreffende de bouw van de Delftse poort, 1762-1772) missive Pierlinck en Van der Graaff d.d. 26 februari 1767.
- <sup>34</sup> OAR 2618 (stukken betreffende de bouw van de Delftse poort, 1762-1772) missive De Swart d.d. 28 februari 1767; missive Rauws d.d. 25 maart 1767.
- <sup>35</sup> OAR 2618 (stukken betreffende de bouw van de Delftse poort, 1762-1772) missive Van Aken d.d. 12 maart 1767.
- <sup>36</sup> OAR 115 (vroedschapsresoluties 1767 eerste helft) fol. 37 verso 23 maart 1767 en fol. 41 verso 30 maart 1767.
- <sup>37</sup> OAR 115 (vroedschapsresoluties 1767 eerste helft) fol. 41 verso 30 maart 1767.
- <sup>38</sup> H.C.H. Moquette, 'Van stadstimmerman-metselaar tot directeur gemeentewerken', *Rotterdams Jaarboekje* 10(1922), 123. Het voorval met de Delftse poort schaadde de carrière van meesterknecht Kool. Hij werd in 1773, bij het overlijden van Van Aken, niet zoals tot dan toe gebruikelijk automatisch gepromoveerd tot stadsbouwmeester. Paulus Verhellouw, afkomstig van buiten Rotterdam, werd op deze positie benoemd.
- <sup>39</sup> Th.H. von der Dunk, 'Vier ingenieurs als stadsbouwmeester, Gerard Frederik Maybaum (1746-'68), Cornelis Rauws (1768-1772), Jacob Eduard de Witte (1772-1777), Johan Samuel Creutz (1777-1787)', *Bulletin KNOB*, 94(1995), 91-114.
- <sup>40</sup> F.W.J. Scholten, *Militaire topografische kaarten en stadsplattegronden van Nederland 1679-1795*, Alphen a/d Rijn 1989, 78-83. Nationaal Archief, 3.01.43 Archieven van de Contrarolleurs, later Contrarolleurs-Generaal van 's Lands Werken en Fortificatiën in dienst van de Provincie Holland en West-Friesland, 1613-1795, 126 memorie DuMoulin 27 november 1776.
- <sup>41</sup> Nationaal Archief, 3.01.43 Archieven van de Contrarolleurs, later Contrarolleurs-Generaal van 's Lands Werken en Fortificatiën in dienst van de Provincie Holland en West-Friesland, 1613-1795, 126 memorie Du Moulin 27 november 1776.
- <sup>42</sup> Schiedam liet bijvoorbeeld rond dezelfde tijd Pierlinck en Van der Graaff de plannen voor een nieuwe sluis beoordelen. Gemeentearchief Schiedam, stadsarchief tot 1795 I.I stadsbestuur tot 1795, 19 (vroedschapsresoluties 1765-1771) fol. 126 12 juli 1768.
- <sup>43</sup> OAR 115 (vroedschapsresoluties 1767 eerste helft) fol. 41 verso 30 maart 1767 en herhaald in: OAR 116 (vroedschapsresoluties 1767 tweede helft) bijlagen no 2, missive Pierlinck en Van der Graaff d.d. 13 juli 1767.
- <sup>44</sup> OAR 116 (vroedschapsresoluties 1767 tweede helft) bijlagen no 2, missive Pierlinck en Van der Graaff d.d. 13 juli 1767.
- <sup>45</sup> OAR 116 (vroedschapsresoluties 1767 tweede helft) bijlagen no 2, missive Pierlinck en Van der Graaff d.d. 13 juli 1767.
- <sup>46</sup> OAR 116 (vroedschapsresoluties 1767 tweede helft) bijlagen no 2, missive Pierlinck en Van der Graaff d.d. 13 juli 1767.
- <sup>47</sup> OAR 116 (vroedschapsresoluties 1767 tweede helft) bijlagen no 2, missive Pierlinck en Van der Graaff d.d. 13 juli 1767.
- <sup>48</sup> OAR 116 (vroedschapsresoluties 1767 tweede helft) bijlagen no 2, missive Pierlinck en Van der Graaff d.d. 13 juli 1767.
- <sup>49</sup> OAR 116 (vroedschapsresoluties 1767 tweede helft) fol. 21 8 september 1767.
- <sup>50</sup> P. Hammevel, G. Verrijst, *Kort bericht en verklaring, der twee neven-gaande teekeningen of conceptschetsen van een nieuwe Delfse Poort met zijne daaraan verknogte werken, uitliefde tot de bouwkunde, en uitspanning in hunne ledige uren*, Rotterdam 1767, 1.
- <sup>51</sup> Hammevel, Verrijst 1767, 1.
- <sup>52</sup> Hammevel, Verrijst 1767, 6.
- <sup>53</sup> Hammevel, Verrijst 1767, 5. Zij zagen de poort overigens het liefst als een permanente triomfboog voor de juist aangetreden stadhouder Willem V, waarop de iconografie moest worden aangepast. Deze kritiek binnen de Rotterdamse bouwwereld op het overdadige gebruik van sculptuur staat niet op zichzelf. De Rotterdamse bouwbaas Casper de Haes liet zich in vergelijkbare woorden uit in de toelichting van zijn plan voor een nieuw stadhuis: H.C. Hazewinkel, C. A.A. de Graaf, 'een achttiende-eeuws plan voor stadhuisbouw', *Rotterdams Jaarboekje* 1961, 14-152.
- <sup>54</sup> Hammevel, Verrijst 1767, 3.
- <sup>55</sup> OAR 2618 (stukken betreffende de bouw van de Delftse poort, 1762-1772) memorie Pierlinck d.d. 21 oktober 1767; OAR 116 (vroedschapsresoluties 1767 tweede helft) fol 48 verso 26 oktober 1767.
- <sup>56</sup> OAR 117 (vroedschapsresoluties 1768 eerste helft) fol. 49 27 februari 1768.
- <sup>57</sup> OAR 117 (vroedschapsresoluties 1768 eerste helft) fol. 68 verso 17 maart 1768.
- <sup>58</sup> OAR 2618 (stukken betreffende de bouw van de Delftse poort, 1762-1772) advertentie voor aanbesteding d.d. 11 april 1768; OAR 4930 (bestekken betreffende de bouw van de Delftse poort) bestek en condities van den grondslagen en soubassement etc.
- <sup>59</sup> Het Rotterdamse stadsbestuur maakte zich niet geheel zonder reden zorgen. In Haarlem was de afwikkeling van de bouw van het nieuwe diaconiehuis (1768-1770) zeer gecompliceerd doordat de inspecteurs allemaal hadden ingeschreven op de aanbesteding, maar deze niet hadden gewonnen. De aannemers brachten iedere kritiek terug op rancune en vooringenomenheid: Gemeentearchief Haarlem, stadsarchief 1581-1795, Restant Enschede doos 34 II-1040 XI 211.
- <sup>60</sup> OAR 2618 (stukken betreffende de bouw van de Delftse poort, 1762-1772) missive Pierlinck 17 april 1768.
- <sup>61</sup> OAR 2618 (stukken betreffende de bouw van de Delftse poort, 1762-1772) resolutie burgemeesters d.d. 21 april 1768.
- <sup>62</sup> OAR 2618 (stukken betreffende de bouw van de Delftse poort, 1762-1772) missive Pierlinck d.d. 21 mei 1768.
- <sup>63</sup> OAR 2618 (stukken betreffende de bouw van de Delftse poort, 1762-1772) missive stadsbestuur d.d. 2 juni 1768.
- <sup>64</sup> OAR 2618 (stukken betreffende de bouw van de Delftse poort, 1762-1772) missive Pierlinck d.d. 8 juni 1768; OAR 118 (vroedschapsresoluties 1768 tweede helft) fol. 13 4 juli 1768, missive stadsbestuur 5 juli 1768 verzonden; OAR 2618 (stukken betreffende de bouw van de Delftse poort, 1762-1772) missive Pierlinck d.d. 13 juli 1768.
- <sup>65</sup> De Contrarolleurs Generaal waren door hun werkzaamheden in de gehele provincie waarbij zij het opzicht hielden over meerdere werken in uitvoering bij verscheidene aannemers. Zij waren hierdoor als geen ander op de hoogte van de kwaliteiten van de verschillende ambachtsbazen. De opeenvolgende Contrarolleurs Generaal der Hollandse fortificatiedienst werden dan ook door verschillende overheden gebruikt als adviseur voor het aannemen van geschikte kandida-

- ten voor de plaatselijke bouwbedrijven. Pierlinck had bijvoorbeeld als referent opgetreden voor de persoon van Dirk van der Boon die in 1768 als stadsfabriek in Leiden werd aangesteld. Dit maakt de mededeling dat er behalve Dirk Blanken geen geschikte kandidaat gevonden kon worden ongeloofwaardig.
- <sup>66</sup> OAR 118 (vroedschapsresoluties 1768 tweede helft) fol. 25verso 19 juli 1768. NB op dezelfde dag werd een voorstel ingediend tot hervorming van het bouwbedrijf waarbij men minder afhankelijk zou worden van deskundige van buiten het eigen stedelijk bouwbedrijf.
- <sup>67</sup> OAR 118 (vroedschapsresoluties 1768 tweede helft) fol. 39verso 8 augustus 1768.
- <sup>68</sup> OAR 118 (vroedschapsresoluties 1768 tweede helft) fol. 44 15 augustus 1768.
- <sup>69</sup> OAR 118 (vroedschapsresoluties 1768 tweede helft) fol. 26 19 juli 1768.
- <sup>70</sup> Von der Dunk 1995, 91-114.
- <sup>71</sup> Scholten 1989, 91-96.
- <sup>72</sup> OAR 118 (vroedschapsresoluties 1768 tweede helft) fol. 46 15 augustus 1768.
- <sup>73</sup> OAR 118 (vroedschapsresoluties 1768 tweede helft) fol. 46 15 augustus 1768. Scholten 1989, 177.
- <sup>74</sup> OAR 4929 (stukken betreffende de bouw van de Delftse poort, 1762-1772) brief Hattinga d.d. 16 september 1768.
- <sup>75</sup> OAR 4929 (stukken betreffende de bouw van de Delftse poort, 1762-1772), OAR 118 (vroedschapsresoluties 1768 tweede helft) fol. 79 24 oktober 1768.
- <sup>76</sup> OAR 118 (vroedschapsresoluties 1768 tweede helft) fol. 107verso 5 december 1768.
- <sup>77</sup> OAR 4930 (stukken betreffende de aanbesteding van de Delftse poort) 12 januari 1769 aanbesteding steenhouwerij onder de hand aan de steenhouwers Prins en Elgin voor 7.400 gulden; OAR 4930 (stukken betreffende de aanbesteding van de Delftse poort) aanbesteding timmer- en metselwerk aan Harthals en Costa voor 25.500,-.
- <sup>78</sup> Schmidt 1999, 233; OAR 284 (burgemeestersresoluties 1756-1774) fol. 382 20 oktober 1769; overeenkomst burgemeesters met Josephus Gillis.
- <sup>79</sup> Uiteindelijk werd in 1777 de Hofpoort alsnog vernieuwd. Zie: Th.H. von der Dunk, 'het gewezen hofpoortje aan het hofplein', *Rotterdams jaarboek* 4(1996), 320-338.
- <sup>80</sup> OAR 2620 (stukken betreffende de bouw van de Hofpoort, 1777-1778) *memorie De Swart en Hattinga d.d. 7 december 1769*; *memorie Hattinga bij de plannen aan de burgemeesters overgegeven op 7 december 1769 d.d. 22 maart 1771*. Het verschil tussen de plannen lag in de eventuele verplaatsing van het zogenaamde Stokvisverlaat tussen de Delftse vaart en de Oppert naar de stadssingel. Deze verplaatsing was niet goedkoop: het plan dat voorzag in verplaatsing werd door de opzichter geschat op bijna 160.000 gulden terwijl het andere plan bijna 130.000 gulden moest kosten.
- <sup>81</sup> OAR 4929 (stukken met betrekking tot de bouw van de Delftse poort, 1762-1772) *memorie Hattinga d.d. 13 februari 1772*.
- <sup>82</sup> OAR 4929 (stukken met betrekking tot de bouw van de Delftse poort, 1762-1772) *memorie Hattinga d.d. 13 februari 1772*.
- <sup>83</sup> OAR 4929 (stukken met betrekking tot de bouw van de Delftse poort, 1762-1772) *memorie Hattinga d.d. 13 februari 1772*.
- <sup>84</sup> OAR 123 (vroedschapsresoluties 1771 eerste helft) fol. 64verso 29 april 1771.