

de Swart (1709-1773). Bij de aanleg van de fundamenteën, waarover Van Aken het opzicht voerde, ontstonden ernstige problemen. Het stadsbestuur droeg vervolgens de bouwdirectie op aan de ingenieurs Jacob Pierlinck (+1782), Cornelis Jacob van der Graaff (1734-1812) en later aan Anthonie Hattinga (1731-1788). Deze deskundigen lieten zich voor hun diensten goed betalen, wat de klachten bij de vroedschap verklaart.

Bij het stadhuisproject is niets bekend over enige bemoeienis van Van Aken, maar er is geen reden om aan te nemen dat de stadsbouwmeester er niet bij betrokken werd. Toch mag worden aangenomen dat ook hier de gestelde eisen aan het ontwerp te hoog waren voor de kunde van Van Aken. Boudets betrokkenheid duidt er op dat het stadsbestuur grote ambities koesterde én met het nieuwe stadhuis én met de Delftsepoort, bouwwerken van internationale allure tot stand wilde brengen. Om deze reden waren voor het ontwerp van de Delftsepoort de diensten ingehuurd van de vooraanstaande Pieter de Swart. De Swart had als architect van het stadhoudelijk hof onder Willem IV een in de Republiek uitzonderlijke opleiding genoten in Parijs aan de *Ecole des Arts*, de architectuurschool van Jacques-François Blondel (1704-1773). Hoewel er geen documenten bewaard zijn die wijzen op een stadhuisproject van de hand van De Swart, lijkt het logisch dat de Rotterdamse stadsbestuurders hem ook gevraagd hebben om ideeën of ontwerpen voor het nieuwe stadhuis. De Rotterdamse stadsbestuurders moeten De Swarts plannen hebben gekend voor de verbouwing van de stadhoudelijke vleugel aan het binnenhof ruim vijftien jaar eerder. De

Staten van Holland, waarin Rotterdam een vaste vertegenwoordiging had, traden toen op als opdrachtgever. De opzet van de architectuur van de hoofdgevel in Den Haag komt in ieder geval sterk overeen met het schema dat Bourdet toepaste: een begane grond als podium voor een kolossale Ionische zuilenorde over twee verdiepingen, inclusief het element van een *porte cochère*. Of de Rotterdamse stadsbestuurders daadwerkelijk teruggegrepen op deze stadhoudelijke architectuur blijft speculatief. Het ambitieniveau lag daarvoor echter hoog genoeg.

In 1768 sprak het Rotterdamse stadsbestuurder, zoals gezegd, de wens uit om boven de stadsbouwmeester een ingenieur of architect als directeur te benoemen. Daarbij werd waarschijnlijk met een scheef oog gekeken naar de situatie in Amsterdam, waar men er wel in was geslaagd om aan het hoofd van het bouwbedrijf een bekwaam architect te benoemen.³¹ In Amsterdam gaf ingenieur Cornelis Rauws (1736-1772) als directeur-generaal leiding aan het plaatselijke bouwbedrijf. Rauws was in 1768 door de Rotterdamse fabrieksmeesters geraadpleegd over de problemen rond de Delftsepoort.³² Hoewel de voordelen van een dergelijke specialist aan het hoofd van het bouwbedrijf door de Rotterdammers werden onderschreven, besloot men voorlopig geen veranderingen in de organisatie door te voeren: men had al voor de Delftsepoort de diensten van Hattinga tegen een hoog daggeld ingehuurd, waarvoor hij ook ander stedelijk werk uitvoerde. Nadat in 1772 de stadsbouwmeester Van Aken was overleden, werd het onderzoek naar de reorganisatie van het Rotterdamse stedelijke bouwbedrijf weer opgepakt. Het Amster-