

Overbrugging van het recente verleden

DOOR LIEUWE VALK



De in 1983/'84 zorgvuldig gerestaureerde Kanaalbrug. De bebouwing langs het Nieuwe Kanaal aan de Emmakade is een fraai voorbeeld van een nog gave wand uit het einde van de 19de eeuw. Foto: Jan Hooghiemstra, Hardegarijp.

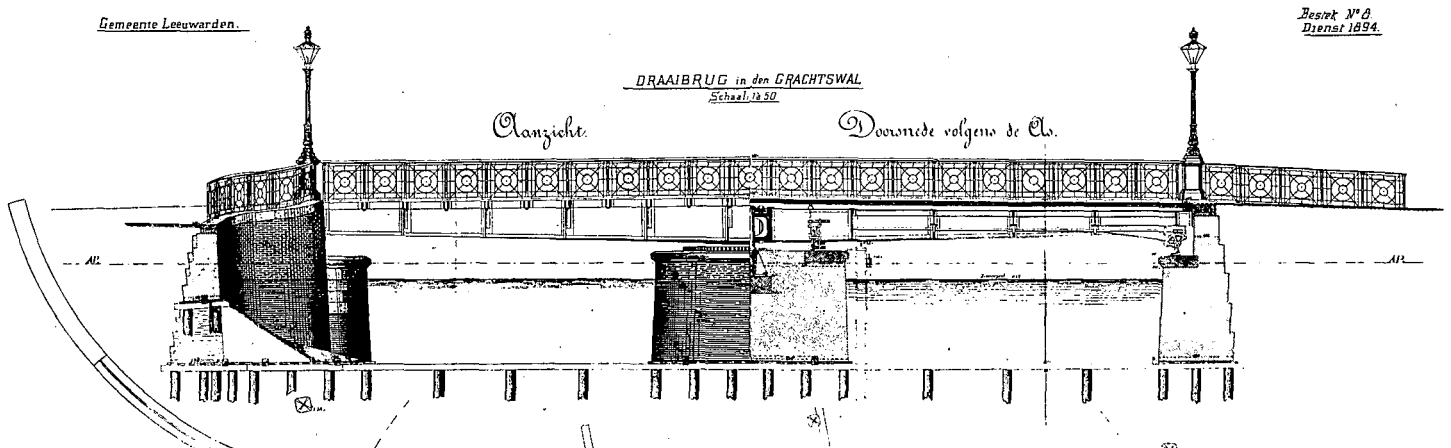
Leeuwarden is niet zo gelukkig geweest met ijzeren bruggen. De draaibruggen gingen vastzitten of vertoonden spoedig andere mankementen en de (toen al vervangen) ijzeren draaibrug bij de voormalige Vrouwenpoortsbrug brak zelfs in tweeën. Toch was de stadsverdedigingsgracht rond de binnenstad tot de jaren-'30 uitsluitend via die bruggen te passeren. Toen werden de eerste vervangen door bascule-bruggen. De laatste sneuvelde in de jaren-'70: de Prins Hendrikbrug van de Willemskade die de laat-negentiende eeuwse verkeersas tussen station en binnenstad fraai accentueerde. Die is vervangen door een belachelijk vast

verkeersplein; een barrière voor de pleziervaart en schaatser, die zo breed is dat er een kunstwerk voor nodig was om de zaak perspectivisch te corrigeren. Van de geplande verkeersdoorbraak, waar de brug een schakel in zou zijn, werd afgezien.

Zo is het ook bijna gegaan met de laatste historische ijzeren draaibrug van Leeuwarden, de eerste Kanaalsbrug die net buiten de zuidoosthoek van de binnenstad ligt. Die was ten end en moest vervangen worden door één die wat grotere verkeerscapaciteit zou hebben, maar wel een uiterlijk zou krij-

De ontwerptekening van de eerste Kanaalsbrug te Leeuwarden, 1894

KANAAL TER VERBINDING VAN DE STADSGRACHT MET DE TIJNJE.



gen dat aan de oude brug zou herinneren. Omwonenden en groepen die zich om monumenten bekommeren, verdedigden dit monument van techniek dat als een onlosmakelijk historisch element in de fraaie laat-negentiende eeuwse stadsuitleg beschouwd moest worden. De ontwikkelingen namen vrij plotseling een keër, omdat ook de monumenteninstellingen de waarde van de brug inzagen. In 1983/'84 werden brughoofden en pijler grondig verbeterd en de geklonken ijzeren brug gerestaureerd, precies 90 jaar nadat hij ontworpen werd.

Dat ontwerpen gebeurde op de tekenafels van gemeentewerken van Leeuwarden. De directeur, J. E. G. Noordendorp, geassisteerd door ing. L. van Krimpen, ontwierpen deze en een tweede brug die bijna een kilometer verderop over het Nieuwe Kanaal kwam te liggen. Ze waren tot op de details precies in Leeuwarden getekend, maar werden vervaardigd te Leiden, bij de Koninklijke Nederlandsche Grofsmederij, zoals op een rolwerkcartouche aan de oostzijde van de brug te zien is.

De bruggen waren onderdelen van een omvangrijk programma. Er werd een nieuw kanaal gegraven van de zuidelijke stadsgracht tot de Tijnje. De waterverkeersroute naar het oosten met aansluiting op de kanalenreeks tussen Lemmer en Groningen liep voorheen via het Vliet, een smal water dat met haven- en overslagfuncties maar weinig ruimte overliet voor het doorgaande verkeer. Het nieuwe aan te leggen kanaal was van meer dan plaatselijk belang en de provincie subsidieerde het grootse werk. Het werd in 1894 voor ruim twee ton aanbesteed. In 1895 konden de twee bruggen geplaatst worden en langzamerhand kwam de bouw van woningen (en enige bedrijfsgebouwen) op gang langs de straten die volgens een door gemeentewerken ontworpen charmant patroon verliepen. Noordendorp en W. C. A. Hofkamp, diens opvolger als directeur van die dienst, waren verantwoordelijk voor het stedenbouwkundige plan.

In een V.V.V.-gidsje uit 1900 staat te lezen: 'En nog in 1896 werden na het graven

van het nieuwe kanaal, loopende uit de oude gracht evenwijdig aan het Vliet, ter weerszijden van deze breede en schoone vaart kostbare bouwterreinen aangelegd, die sedert zoo goed als renteloos hebben gelegen maar in den laatsten tijd meer de aandacht beginnen te trekken. Aan de stadszijde verrezen eenige knappe woningen en mettertijd belooft de Emmakade een der schoonste gedeelten van Leeuwarden te worden.' Het gebied ter weerszijden van het Nieuwe Kanaal is inderdaad gegroeid tot een buitengewoon boeiend gebied met een levendige structuur en verzorgde, soms rijke eclectische architectuur. Het voor het einde van de negentiende eeuw kenmerkende gebied is nog gaaf en kan een van de fraaiste in zijn soort in Nederland genoemd worden.

Dertig jaar voor deze stadsuitleg vond er aan de noordoostelijke hoek van de stad een omvangrijke herstructurering plaats. Het laatste stukje van de Ee werd verenigd met de stadsgracht, waardoor het gebied van de Arendstuin bij de binnenstad werd getrokken. Over het brede water moest voor de bewoners van Oldegallicien in 1869 een bruggetje geslagen worden. Het was zo smal dat de Leeuwarders het 'Kiepeloo' (kippenloop) gingen noemen. De officieel geheten Verversbrug werd in 1932 vervangen door een bredere ijzeren draaibrug, die echter Kiepeloo genoemd bleef worden. Deze aardige bakvormige brug is vorig jaar, met brughoofden en walkanten, onder handen genomen en kan in het jaar van het stadsjubileum weer in gebruik worden genomen.



Door Carlo Laghi en Carlo Castoldi uitgevoerd stucplafond in het middengedeelte van de gang in het Stadhuis, Groenmarkt Den Haag, 1738/'39.

Boven een gestucte koef verrijst een lichtkoepel over twee verdiepingen. De zeer beweeglijke en gebroken lijsten zijn bij uitstek representatief voor de Vlaams geïnspireerde stijl. Het ontwerp is van de Vlaming Jan Baptist Xavery uit 1735.