



DE

Geri van Itterum

LEEUEWBRUG

De Leeuwebrug aan de Koornmarkt te Delft bestaat 350 jaar. Althans als we uitgaan van het jaartal 1668 dat op de brug staat vermeld. Maar was dit wel het bouwjaar? Ook de naam lijkt voor de hand te liggen, getuige de leeuwenkoppen op de middenpijler van de brug. Toch zijn die er pas eind vorige eeuw aangebracht. De brug lag jarenlang in het economisch centrum van Delft tussen de bierbrouwerijen. Nu ligt hij in rustiger vaarwater en vormt met zijn twee fraaie bogen een inspiratiebron voor schilders en wordt daarom ook wel 'de Romeinse brug' genoemd.

De Leeuwebrug verbindt de beide zijden van de Koornmarkt. Ook de gracht die hij overspant heeft deze naam.

DELVEN, DELF, DELFT

De Leeuwebrug verbindt de beide zijden van de Koornmarkt. Ook de gracht die hij overspant heeft deze naam. Deze Koornmarkt maakt deel uit van een noord-zuid waterverbinding door het centrum van de stad die in de 12-de eeuw werd gedolven en de naam Nieuwe Delf kreeg. Hij lag parallel aan een al eerder gedolven afwateringssloot, nog geen 100 meter ten westen ervan, de Delf, die vervolgens Oude Delf ging heten. Tussen deze beide sloten ontstond de nederzetting Delf. De "t" werd er pas in de 16-de eeuw aan toegevoegd. De naam Nieuwe Delf raakte in onbruik. Het water kreeg van noord naar zuid achtereenvolgens de namen Voorstraat, Hypolitusbuurt, Korenmarkt en Lange Geer.

DELFT AAN ZEE

Delft ontstond als veenontginnersdorp. Het lag logistiek ongelukkig midden in het veen zonder verbinding over water met andere plaatsen. Al vrij snel kwam daar verandering in. Er werd al in de 11-de eeuw een kanaal gegraven die de Delf met de Schie verbond aan de zuidzijde en eind 12-de eeuw een kanaal aan de noordzijde die het dorp met de Vliet bij Rijswijk verbond. Zo kon het dorp zich tot een handelscentrum ontwikkelen en kreeg het in 1246 stadsrechten. Maar Delft wilde meer.

Het hinderde de Delftenaren dat ze via de Schie tol moesten betalen aan Schiedam. Ze konden weliswaar via een verbindingskanaal, de Rotterdamse Schie, naar Rotterdam varen,

maar dan moesten ze tol aan de Rotterdammers betalen. Ze wilden daarom een eigen kanaal naar de Merwede. En dat kwam er in 1391, van Overschie naar wat Delfshaven zou worden. Er kwam zelfs een kantoor van de VOC in Delft en men liet tientallen schepen bouwen die naar de Oost voeren.

BIERSTAD

Terug naar de Koornmarkt en de Leeuwebrug. Die brug lag er toch al eerder dan 1668. Op de kaart van Blaeu uit 1652 staat hij aangegeven en ook op de oudst bekende kaart uit 1536 is al een brug getekend op dezelfde plek. Het kan ook haast niet anders of er waren meerdere bruggen over de gracht waar het bruide van de activiteiten. Zoals de naam van de gracht aangeeft, werd er graan verhandeld. De voornaamste bestemming was daar bier van te brouwen. Rond 1500 waren er circa 200 brouwerijen in Delft, waarvan tientallen aan de Koornmarkt. Delft was Gouda voorbijgestreefd als grootste bierproducent van Holland. De consumptie per hoofd van de bevolking bedroeg 200 liter per jaar (nu is die 70 liter). Bier was namelijk een alternatief voor water, waar je goed ziek van kon worden. Het alcoholpercentage was wel een stuk lager dan nu.

LEVEN IN DE BROUWERIJ

De bierbrouwers waren invloedrijke personen in Delft en zaten ook in het stadsbestuur. Ze deden er alles aan om het water zo schoon mogelijk te houden en wisten de vervuilende lakenindustrie in te tomen. De hausse in de bierindustrie trok ook avonturiers aan. De bekende schilder Jan Steen was er zo één. Hij woonde korte tijd in Delft, niet ver van de Koornmarkt (1654-1657) en bestierde daar een herberg annex brouwerij. De zaak liep niet goed en zijn vrouw klaagde dat het er zo stil was, waarop Jan Steen zei: ik zal wel wat leven in de brouwerij brengen en hij kocht een paar levende eenden en liet deze vervolgens rondzwemmen in de ketel van zijn brouwerij. Het gevolg laat zich raden. Zo zou de uitdrukking "leven in de brouwerij brengen" zijn ontstaan.



Zb de naamsteen in de kade aan de westzijde



3 De ligging van de brug (google earth), met midden onder de haven.

SCHEEPVAARTHINDERNISSEN

Delft had weliswaar een goede verbinding met Rotterdam, maar de doorgaande scheepvaart richting Den Haag en Leiden had wel een probleem. In de eerste plaats werd er tol geheven voor elk schip dat Delft binnenvoer. Daarnaast waren er fysieke hindernissen. Over de grachten in de stad lagen lage, vaste bruggen die de doorvaarthoogte beperkten. Rondom de stadsmuur lag weliswaar een bevaarbare gracht, maar die had een verdedigingsfunctie en het scheepvaartverkeer werd hier bemoeilijkt door palissades. Ook stuwen voor het regelen van het waterpeil zaten de scheepvaart in de weg. Zo lag er een hinderdam in de Vliet vlak ten noorden van Delft. De scheepvaart naar Leiden werd nagenoeg onmogelijk gemaakt door de Leidschendam. De concurrerende steden Gouda en Dordrecht wisten tot halverwege de 17-de eeuw, soms met geweld, te voorkomen dat hierin een sluis werd aangelegd (zie *BRUGGEN* nr.3 september 2017, pagina 18). De belemmeringen om over de stadssingels te varen werden geleidelijk aan verminderd, maar pas in de Franse tijd werd de tol opgeheven. Echte verbetering van de doorvaart kwam er pas met de aanleg van het Rijn-Schiekanaal in 1894.

DELFT, OVERSTAPPLAATS

In de 17-de eeuw kwam het openbaar vervoer met trekschuiten op gang. Vanuit Delft kwamen er lijndiensten op Rotterdam en Den Haag. Het waren drukke diensten. In 1639 reisden er circa 300 mensen per dag zowel naar Rotterdam (vanaf de haven aan de zuidzijde van de stad bij de Rotterdamse poort) als naar Den Haag (vanaf de kade aan de noordzijde bij de Haagse poort). Doorgaande passagiers moesten overstappen en dus door de hele stad lopen. Een deel van de passagiers zal dan ook over de Koorstraat gelopen zijn. Als dat lukte tenminste, want in de geschiedenis en verklaring van straatnamen in Delft staat bij Koormarkt het volgende citaat van Reinier Boitet uit 1729: 'dat het op de Koorenmarkt van allerlei kooplieden krioelden, want alle brouwers, koorenkoopers, koorenmouters, en makelaars plegen hier in zo grooten getal driemaal per week te vergaderen dat zij de geheele straat vervulden en bijna ongangbaar maakten'.

VAN BROUWERIJ TOT HOTEL

Toen de trekvaart opkwam, was de bierproductie al over zijn hoogtepunt heen en in de

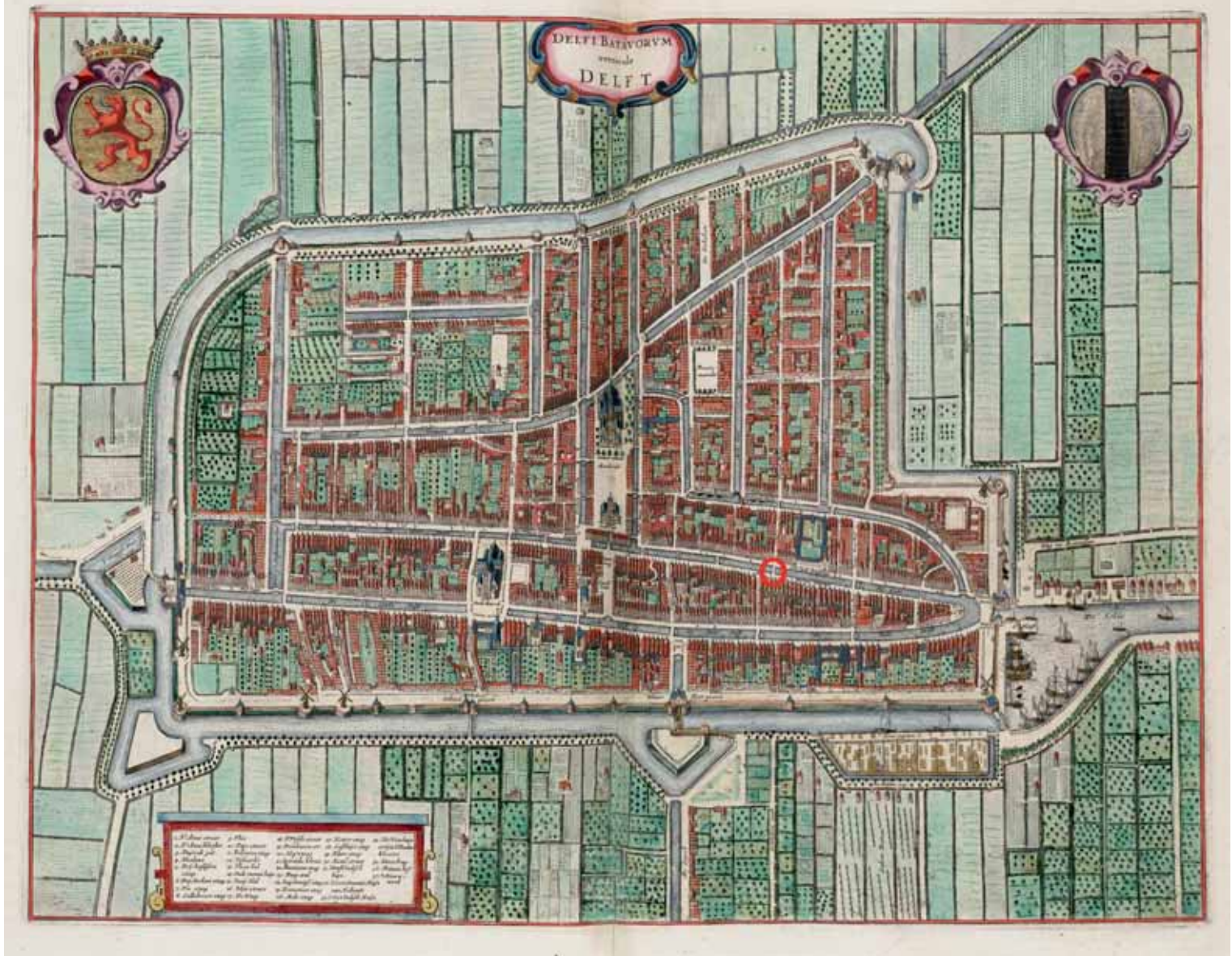
18-de eeuw waren er weinig brouwerijen meer over. De panden aan de Koormarkt kregen een andere bestemming. Dat kon van alles zijn. Op de website 'Achter de gevels van Delft' is de historie van veel panden in Delft nauwkeurig beschreven. We nemen als voorbeeld Koormarkt nummer 16 tegenover de brug aan de westkant. De panden van de voormalige brouwerij werden achtereenvolgens betrokken door een chirurgijn, waarschijnlijk werkzaam in het belendende gasthuis, meester Claes de 'taelspreker' (een advocaat), een kistenmaker, een zijdekoopman, een wijnkoper en een kruidenier. Eind 18-de eeuw kwam er een jeneverstokerij in. Die ging failliet. Het pand werd vervolgens een woonhuis, waar onder anderen kolonel Frederik Carel List woonde die later nog minister van oorlog zou worden. In 1838 kwam er korte tijd een kostschool annex school voor middelbaar onderwijs, gevolgd door een opleiding voor Indische ambtenaren. In 1875 trok er een fotostudio in, gevolgd door een schipperskantoor en later weer een boekhoudkantoor. In 1918 betrok een aannemer het pand, tot 1977, toen het verbouwd werd tot het huidige hotel Leeuwenbrug.

LEEUWENLOOS TIJDPERK

Het hotel noemde zich Leeuwenbrug, met een 'n', naar de naastliggende brug. Daarop waren echter op dat moment geen leeuwenkoppen te zien. In 1668 had de brug een gemetselde balustrade waar op elk van de kopskanten een leeuwenkop was geplaatst. In de 18-de eeuw werd deze balustrade vervangen door een ijzeren hekwerk. De leeuwtjes verdwenen tijdens deze actie. De eigenaar van het hotel vond dit een gemis en ter gelegenheid van het tienjarig bestaan in 1989 schonk hij de brug twee leeuwtjes.

RUSTIG VAARWATER

De brug is in eigendom en beheer van de gemeente Delft en is een rijksmonument. Het is een trapjesbrug en daarmee alleen toegankelijk voor voetgangers. Het is er niet druk, want hij maakt geen onderdeel uit van een doorgaande weg. Hij ligt in het verlengde van de Huytersstraat, vernoemd naar een invloedrijke familie uit de 16-de eeuw. Het huidige scheepvaartverkeer bestaat vrijwel alleen uit rondvaartboten die een paar keer daags met toeristen een rondje door de grachten varen. Verder zijn alleen ongemotoriseerde vaartuigen toegestaan in het stadscentrum. Delft wil ook geen bierboten met feestgangers door de stad laten varen. Op zich merkwaardig voor een plaats die eens de grootste bierstad van Holland was.



4 Kaart van Delft uit 1649 van Blaeu



5 Kaart van de drie Schieën uit 1512, maker onbekend. Links beneden ligt Overschie. Van hieruit splitste de Schie, die van de linkerbenedenhoek uit de richting van Delft komt (achter de kijker dus) zich in drie takken. Linksaf naar Rotterdam, rechtsaf naar Schiedam en om Overschie heen rechtdoor naar Delftshaven.



BRONNEN

- Stef van der Gaag, 2015, Historische atlas van Delft
- Jaap Evert Abrahamse e.a., 2016, Atlas van de Schie
- P.C.J. van de Krogt, 1985. Geschiedenis en verklaring van straatnamen in Delft
- Egbert de Kuyper, 1996, wandelen door oud Delft
- Gerrit Verhoeven, 2015, De derde stad van Holland, geschiedenis van Delft tot 1795
- Ingrid van der Vlis, 2016, Vooruit met veel verleden, geschiedenis van Delft vanaf 1795
- Jos Hilkhuijsen e.a, Ach lieve tijd, 750 jaar Delft en de Delftenaren
- Wim Weve, 2009, Het water geblokkeerd, Delft 11-1
- www.achterdegevelsvandelft.nl
- www.wikidelft.nl
- Gertjan van der Harst, Monumentenzorg en bouwkwaliiteit gemeente Delft

↑ 6 Gezicht op Delft van Johannes Vermeer (ca 1660). Te zien is hoe schepen aangemeerd liggen in de Stadskolk aan de zuidzijde van de stad. Deze kolk was als haven aangelegd in 1620. In het midden de Schiedamsche poort en rechts daarvan de Rotterdamse poort. Ertussen de doorgang naar onder meer de Koornmarkt. Op de achtergrond de toren van de Nieuwe kerk. Links op de voorgrond is een trekschuit te zien. De dienst op Rotterdam was enkele jaren eerder (in 1655) gestart. Aan de kade zogenaamde kromstevens. De lading van de VOC schepen werd op deze binnenvaartschepen overgeladen. Rechts een tweetal vissersschepen (zgn. haringbuizen).

→ 7 De Leeuwebrug geschilderd door J.J. van de Stap (1874-1940).



Raad van Advies

ARUP



ProRail

