

BRUGGEN IN DE TURFROUTE

ing. S. Meindersma



afb. 1. basculebrug Nes, ruitvormig
afb. 2. Doelhôfbrêge, (Hoofdbrug) te Aldeboarn
afb. 3. Voetdraai Spinhûsstege te Aldeboarn
Alle foto's zijn van S. Meindersma tenzij anders vermeld



Geschiedenis

Drachtster Compagnonsvaart, Opsterlandse Compagnonsvaart, Schoterlandse Compagnonsvaart. Ongetwijfeld zijn er lezers die dit rijtje uit hun aardrijkskundellessen over Friesland nog herkennen. Het zijn vaarten die zijn aangelegd voor de winning en het vervoer van turf in Friesland. De drie genoemde vaarten zouden uiteindelijk uitgroeien tot slagaders in een fijnmazige infrastructuur van vaarten, wijken en dwarswijken. Met de aanleg is begonnen in de 16e eeuw. Ze werden voortdurend verlengd en verder het veen ingetrokken. De Opsterlandse Compagnonsvaart kreeg tegen het einde van de 19e eeuw haar grootste lengte en werd toen verbonden met de Drentse veenvaarten. Om turf te winnen moest het veen worden ontwaterd. De compagnonsvaarten voerden dit water af naar de Friese boezem en daarbij waren ze de aangewezen weg om de turf te vervoeren. Toen na het midden van de vorige eeuw geen turf meer nodig was en vervoer over kleine kanalen geheel door vervoer over de weg werd overgenomen verloren de vaarten de functie als scheepvaartweg. Voor het afvoeren van water bleven ze nodig. De Drachtster- en de Schoterlandse Compagnonsvaart werden omgebouwd tot afwateringskanaal,

gedeeltelijk gedempt en omgelegd. Bruggen werden vervangen door duikers en schutsluizen door stuwen. De Opsterlandse Compagnonsvaart zou ongetwijfeld ook zijn omgebouwd als niet het initiatief was genomen om de vaart als scheepvaartroute te behouden. Dit initiatief leidde in 1974 tot de oprichting van de Stichting "De Nije Kompanjons", die met succes, nu met plezierboten, de scheepvaart weer op gang bracht. In de jaren zestig van vorige eeuw was de beroepsvaart teruggelopen tot ver beneden de 200 passages. In 2009 was het aantal passages bij de drie toegangssluisen van de Friese Turfroute, namelijk de sluis bij Oudehorne in de Tjonger, de sluis op de Drentse grens bij Appelscha en de sluis in Gorredijk opgelopen tot ruim 4000. Echter de tijd is niet stil blijven staan. De ontwikkeling van de vaart en de kunstwerken daarin gaat verder. De bruggen worden aangepast aan de behoeftes van deze tijd met de middelen die nu beschikbaar zijn. Maar toch blijft het karakter van een turfvaart behouden. Men kan spreken van een levend monument.

Wie nu het traject tussen Nes(bij Akkrum) en de Drentse grens vaart, een afstand van ruim 49 kilometer, moet 43 keer door een beweegbare brug, passeert 4 vaste bruggen, laat zich 9 maal omhoog schutten en vaart



afb. 4 ophaalbrug nabij Tijnje, Rolbrêge (linksboven)
 afb. 5 Gorredijk, Gurbes Brêge (linksmidden)
 afb. 6 ophaalbrug Gorredijk, vroeger. Zelfde brug als afb. 7
 maar op locatie 20 (foto Tresoar) (linksonder)
 afb. 7 Gorredijk Koartsweachsterbrêge (rechtsboven)
 afb. 8 Pater Van Uldendraai te Gorredijk (rechtsonder)

uiteindelijk 12 meter hoger. Een aantal bruggen zal hij ook nog zelf moeten openen en sluiten. Zo'n route doe je niet in een dag.

Het hoge aantal beweegbare bruggen is kenmerkend voor een turfvaart. Turf werd veel vervoerd met zeilschepen. Vaste bruggen zijn bezwaarlijk voor schepen met masten. Niet alleen is het strijken van de mast bijzonder hinderlijk voor de schipper. Het is ook niet mogelijk de turf hoog op de luiken te tassen omdat de mast naar beneden moet. De vaste bruggen zijn gebouwd nadat de zeilvaart was afgelopen en alleen daar waar voldoende ruimte was om behoorlijke opritten te maken zoals bij de rondwegen om Aldeboarn en Donkerbroek.

Het eerste deel van het beschreven traject van Nes tot Uilesprong bij Tijnje is niet gegraven als veenvaart maar volgt de loop, stroomopwaarts, van de Boorne. Een rivier die oorspronkelijk in de Middellzee uitmondde.

De bruggen

Langs beide kanten van de vaarten vestigden zich mensen en ontstond er over grote afstanden lintvormige bebouwing. Voor het verkeer tussen de linten werden bruggen gebouwd, in grote aantallen met vaak kleine afmetingen. De doorvaartwijdte is doorgaans 5,5 meter

en de breedte tussen de leuningen vaak niet meer dan 5 meter. Vaak kon men met een voetdraai volstaan.

De voetdraaien

Het beschreven traject telt 21 voetdraaien. Allemaal voorzien van stalen liggers. Vaak met een dek van houten planken, maar ook wel van een stalen, of aluminium tranenplaat. Bij een aantal zijn de hoofdliggers verstijfd met een spanwerk waarbij deze spanwerken boven het voetpad met een boogconstructie zijn gekoppeld. De draaipuntconstructie is verschillend. De draaien in Aldeboarn hebben een koningsspil met bronzen taatskop, die in Gorredijk hebben een kogeldraaikrans, de overigen zijn meestal voorzien centreerpen met daar omheen een ring voorzien van vier rollen waar de brug overheen draait. Bediening gebeurt met de hand. Binnen de bebouwde kom van de dorpen Gorredijk, Oosterwolde en Appelscha zijn de laatste decennia nog draaien bijgebouwd, daar buiten in het landelijk gebied is er een aantal verdwenen. Vroeger kon naast een aantal voetdraaien tijdelijk een 'barte' over de vaart worden geschoven om het voor boeren mogelijk te maken met vee en wagens over te steken.



De ophaalbruggen

De ophaalbruggen in de Turfroute weerspiegelen een eeuw ontwikkeling van dit type. Te beginnen met het Koartsweachtsterbrêge, gebouwd omstreeks 1900 op de plaats waar nu de Gurbesbrêge ligt en in 1940 verplaatst naar de plaats waar hij nu nog ligt. De constructie met afgeschoorde hameipoort doet nog sterk denken aan de houten bruggen die daarvoor gebouwd werden. Ook later zijn nog veel bruggen met een knipoog naar dit verleden gebouwd, maar ook moderne ophaalbruggen met vrijstaande kokervormige hameistijlen en gescheiden balanspriemen, zoals de Rolbrêge bij Tijnje. Bijzonder zijn de ophaalbruggetjes voor fietsers en voetgangers met één balanspriem in Gorredijk, Gurbesbrêge, en over het Fochteloooverlaat. Ook over de Tjonger bij Sluis 1 bij Oudehorne ligt een dergelijk bruggetje.

In 1911 werd de Stoomtramlijn Gorredijk- Oosterwolde van de Nederlandsche Tramweg Maatschappij (NTM) aangelegd. Voor de kruising met de Opsterlandsche Compagnonsvaart werd een ophaalbrug gebouwd. Deze brug met wachterswoning is nog aanwezig al is er veel aan de brug vernieuwd. In 1953 is de brug ook geschikt gemaakt voor wegverkeer. In 1962 is het tramverkeer, na de oorlog vrijwel alleen voor het doorvoeren van goederenwagons, gestopt.

De basculebruggen

Er zijn drie basculebruggen. Waarvan die in Nes de meest merkwaardige is. Het deel dat het water overspant, is ruitvormig en in het midden voorzien van één hoofdlijger. De brug wordt evenals die in Gorredijk hydraulisch bewogen en opgezet. Ook in Donkerbroek

is een basculebrug. De brug heeft een gedeeltelijk bereiden staart. De brug wordt tweezijdig aangedreven door kwadranten die kunnen draaien om de hoofdassen en door middel van verenpakketten aan de hoofdlijgers zijn gekoppeld. De kwadranten, op hun beurt, worden aangedreven door motorreductoren. Snelheidsregeling wordt gerealiseerd door frequentie omvorming.

De draaibrug

Aanvankelijk werden over veenvaarten veel draaibruggen gebouwd. Ook over de vaart waar hierover wordt geschreven. Nes, Tijnje, Gorredijk, Donkerbroek, Oosterwolde en Appelscha hadden allemaal draaibruggen. Ze zijn allemaal verdwenen en vervangen door ophaalbruggen of basculebruggen. Alleen in Aldeboarn is nog een draaibrug. Deze in omstreeks 1978 gebouwde brug vervangt een ophaalbrug op de zelfde plaats. Het is een stalen brug met houten dekplanken. De brug is in het midden scharnierend opgelegd op een schamelstel dat weer door middel van een rollendraaikrans op de middenpijler is bevestigd. De bediening gebeurt met handkracht.

De hefbrug

Als dit artikel wordt geschreven wordt de hoofdbrug in Oosterwolde, een basculebrug, vervangen door een hefbrug. Voor het vaarseizoen 2010 zal de nieuwe brug gereed zijn. De brug zal worden uitgevoerd in kunststof en hydraulisch worden geheven. Aan deze zeer modern ontworpen brug zal in een volgend nummer van 'BRUGGEN' aandacht worden besteed.

De vaste bruggen

Het beschreven traject kent vier vaste bruggen. Ge-



afb. 09 Pôlebrege, met voorm. Sluiswachtersw. Lippenhuizen (linksboven)

afb. 10 Trambrug, vroeger met lok (NVBS) (inzet)

afb. 11 Wijnoude Trambrug, nu (linksonder)

afb. 12 voetdraai Wijnoude, Wijnterperverlaat (midden)

afb. 13 brug te Petersbrug bij Donkerbroek (rechtsboven)

afb. 14 Ir. Waltherbrug bij Donkerbroek (rechtsmidden)

afb. 15 basculebrug Hoofdbrug Donkerbroek (pag.2)

bouwd na 1950 met een minimale vrije doorvaart-hoogte van 3,5 meter. De oudste drie zijn typisch door ingenieurs ontworpen bruggen. Niet meer materiaal dan voor de functie nodig is. Bij de laatste, de in 2000 gebouwde Nanningabrug in Oosterwolde is de hand van de architect, Frank Immerzeel, zichtbaar. De Turf-route gaat met z'n tijd mee.

Seinginging en slagbomen

Voor de scheepvaart is in Gorredijk aan de benedenzijde van de sluis bij de brug een elektrisch rood/groen scheepvaartsein aangebracht en de zelfbedienings-bascullebrug in Nes is voorzien van uitgebreide elektrische seinginging. Aan de overige bruggen zijn geen seinen voor de scheepvaart aangebracht. Voor het landverkeer zijn bij 13 bruggen elektrische landverkeerseinen en bij 9 bruggen elektrische slagbomen aangebracht. Bij de overige zijn handbediende slagbomen, soms alleen aan de oplegzijde, of afsluitkettingen, bij de voetbruggen, aangebracht.

Bediening

De bruggen en sluisen worden bediend van half mei tot 1 oktober, met tijdelijke krachten. Zo'n 40 mensen worden ingezet. De bedieningstijden waren in 2009 op maandag tot en met zaterdag van 9.00 tot 12.00 uur en van 13.00

tot 17.00 uur. In 2009 werd van 5 juli tot 23 augustus ook op zondag bediend. De bediening gebeurt op locatie. Een bedienaar bedient meestal een cluster van een sluis met een aantal bruggen. De solitair buiten de bebouwde kom gelegen voetdraaien moeten door de schipper zelf worden geopend en gesloten. Voor schoolkinderen vaak een mogelijkheid om hun zakgeld aan te vullen.

Bij het invaren van de toegangsluizen koopt men een vignet om de route te mogen varen. Verder is geen tol verschuldigd. De bruggen in het gedeelte Nes-Gorredijk van het beschreven traject vallen hier buiten. De basculebrug in Nes is een zelfbedieningsbrug, door middel van een drukknop. Alleen bij de Rolbrêge bij Tijnje, bij de Overtoom en de Gerk Numansbrêge in Gorredijk en bij de hoofdbrug in Donkerbroek is een bedieningshuisje aangebracht. Voor het overige worden als wacht- en schuilruimte schaftwagens gebruikt.

Beheer en onderhoud

De provincie Friesland nam in 1888 de vaart over in eigendom van de compagnons. Met de vaart gingen ook de sluisen en de daarover gelegen bruggen mee over naar de provincie. Ook de belangrijkste verkeersbruggen zoals de Ir Waltherbrug bij Donkerbroek, de hoofdbruggen in Gorredijk, Donkerbroek en Oosterwolde en een aantal voetdraaien in het buitengebied zijn eigendom van de provincie. De bruggen bij de sluisen in Lippenhuizen en Hemrik zijn eigendom van de gemeente, hoewel ze deel uit lijken te maken van de sluis. De vaste brug in de A7 is van het Rijk. De overige bruggen zijn eigendom van de gemeente waarin ze zijn gelegen. De eigenaren zorgen voor het beheer en onderhoud.



- afb. 16 Nanningabrug, Oosterwolde (linksboven)
- afb. 17 Stokersverlaat Appelscha (linksmidden)
- afb. 18 Voetdraai in Appelscha t.o.de school (rechtsboven)
- afb. 19 Idem draaipunt (linksonder)
- afb. 20 Damsluis Appelscha (rechtsmidden)
- afb. 21 overzichtskaartje Atlas voor de Volksschool, Uitg. J.B.Wolters Groningen Den Haag 1930 (inzet)
- afb. 22 de Turfroute varen nabij Wijnjeterpverlaat Stichting de Nije Kompagnons (middenonder)
- afb. 23 de Boppedraai te Kortezwaag ca. 1900(Koartsweachsterdraai) fotograaf onbekend (rechtsonder)

Compagnonsvaarten

In het midden van de 16e eeuw begonnen kapitaalcrachtige lieden de verving in zuid-oost Friesland grootschalig aan te pakken. Er ontstonden veencompagnieën. De vennoten, de compagnons, van deze ondernemingen lieten voor gezamenlijke rekening vaarten aanleggen voor de winning en afvoer van de turf.

De compagnie leeft nog voort in de aanduiding van van nederzettingen langs de vaarten na het vergraven van de turf, zoals Drachtstercompagnie en Jubbegaastercompagnie. In Friesland vaak aangeduid met Kompanije. Plaatsen die tot in het begin van de 20e eeuw een grote sociale achterstand kenden.

Turfroute

Met de turfroute wordt een stelsel van veenvaarten voor de recreatievaart in zuidoost Fryslân, westelijk Drenthe en noordwest Overijssel aangeduid.

Stichting de Nije Kompanjons, de promotor van de recreatievaart in zuidoost Fryslan rekent vooral tot haar werkgebied de Nieuwe Vaart en de Opsterlandse Compagnonsvaart (de vaarweg van Ulesprong bij Tijnje tot de Drentse grens) en het aantakkende gedeelte van de Tjonger van Oosterwolde tot Mildam. Naast het openhouden en promoten van de vaarroute zet de stichting zich ook in voor het uitbreiden van recreatieve voorzieningen voor vaargasten, zoals ligplaatsen, informatie over de streek etc.

De vaarten binnen het werkerrein van de stichting worden ook wel aangeduid als de Kleine Turfroute. Als ook de Drentsche Hoofdvaart in de route wordt opgenomen bevaart men de Grote Turfroute.

Bronnen:

Ernst Huisman, De Turfroute. ISBN 9073845 246
<http://www.turfroute.nl>
<http://www.fryslan.nl>