

# ENKELE BRUGGEN IN ZUID AFRIKA

ir. H.P. Klooster

Dit voorjaar reisde ik met een gezelschap oudere mensen naar Zuid Afrika, waar we een rondreis maakten vanaf Johannesburg via de oostkust naar Kaapstad. Deze reis was geen reis van in bruggen geïnteresseerde technici, maar een reis waarbij de nadruk lag op de natuur en het prachtige landschap en de vele wildparken. Ook bezochten we een aantal zulunederzettingen, waar zij hun danskunst en hun met de hand gemaakte kunstvoorwerpen lieten zien. Veel tijd om bruggen nader te bekijken was er dus niet en het was onmogelijk om documentatie daarover te bemachtigen. Verwacht u dus niet een verhandeling over de stand van de bruggenbouw in dit mooie land. Maar enkele objecten zijn toch wel het vermelden waard.



Na ons bezoek aan het Kruger Wildpark maakten we een rit langs de mooie panoramaroute. Daar zagen we onder meer de Berlyn waterval, waar een mooie houten brug over een diepe kloof lag (afb. 1). In de dorpen zijn diverse kleine bruggen te vinden, met name waar de toeristenstroom wat groter is. Hout is er in de omgeving voldoende en dat wordt dan ook veel gebruikt op de wijze die ook hier in Nederland veel wordt toegepast. Tussen de grens van Swaziland en de hoofdstad Mbabane ligt nabij Piggs Peak een mooie betonnen gebogen brug (afb. 2). Die brug ligt in een hoofdroute en wordt wel goed onderhouden.

Ten zuidoosten van Swaziland is de bevolking wat comfort betreft door onze ogen bezien erg arm. De bruggen worden daar slecht onderhouden en zien er niet erg fraai uit. Een voorbeeld is de brug over het Lake St. Lucia, een betonnen liggerbrug, waarvan op vele plaatsen de roestige wapening te zien was (afb. 3). De meeste wegen zijn zandwegen en de meer belangrijke wegen zijn geasfalteerd. Die worden in het Zuid Afrikaans 'teerpad' genoemd. Geld om mooie bruggen te bouwen is er dus niet en men behelpt zich met name bij wat onstuimige rivieren met een aantal betonnen trogvormige profielen (afb. 4) maar zelfs die worden slecht onderhouden, een deel van de balustrade ontbreekt. Bij de kleinere stroompjes wordt een rij stenen om over een ondiep riviertje te komen wel voldoende geacht. Toeristen worden door de plaatselijke bevolking graag geholpen (afb. 5).

Het spoorwegnet verkeert voor een groot gedeelte in een deplorabele staat. In heel Zuid Afrika ligt geen normaalspoor met een spoorwijdte van 1435 mm, maar is de spoorwijdte gestandaardiseerd op 1067 mm, het zogeheten Kaapspoor. De spoorbruggen over de vele rivieren zijn van een standaardontwerp, een vakwerkbrug met gekruiste diagonalen (afb. 6). Langere bruggen worden gevormd door meer overspanningen toe te passen. De meeste bruggen zijn erg verroest. De spoorbaan van Port Elizabeth naar Durban ligt voor een groot gedeelte ongeveer parallel aan de N2, de autoweg tussen Durban en Kaapstad. Een gedeelte van een heel mooi gelegen spoorwegtracé in de provincie Kwazulu Natal is enige jaren geleden door een grondverschuiving verwoest. Men heeft die spoorweg niet weer uitgegraven en het tracé is helaas gesloten, waarschijnlijk mede doordat dit gebied erg dun bevolkt is. Het zou overigens wel een fantastische toeristische trekpleister kunnen zijn, want het gaat door een bergachtig terrein met mooie bossen en diepe ravijnen. Maar aan dergelijke luxe investeringen is men in Zuid Afrika nog niet



toe. In de buurt van de grote steden is er wel een relatief druk spoorwegverkeer, maar de stations en bruggen stralen nog een beeld uit van vervlogen jaren.

In de kustweg tussen Port Elizabeth en Knysna werd nabij Bushmanns River Mouth een betonnen brug gebouwd. De bekisting was opgehangen aan een tijdelijke stalen vakwerkbrug (afb. 7).

Het hoofdwegennet, te vergelijken met ons net van rijkswegen en provinciale wegen, is van goede kwaliteit. In de buurt van de grote steden (Johannesburg, Pretoria, Durban, Port Elizabeth en Kaapstad) zijn ze aangelegd als kruisingsvrije autosnelwegen met veel moderne betonnen fly-overs. Op het platteland zijn het tweestrookswegen en op sommige plaatsen drie-strookswegen, waarbij op de middenstrook kan worden ingehaald. In deze wegen liggen, voorzover ik gezien heb, de nodige betonnen bruggen, meestal liggerbruggen, maar ook enkele fraaie boogbruggen (afb 8).

De hoogste boogbrug van het Zuidelijk halfrond is de Bloukrans Bungy brug, die volgens de ter plaatse geleverde informatie tevens de boogbrug is met de grootste betonnen overspanning in de wereld (afb. 9). De lengte van deze brug is 452 meter en het hoogste punt ligt 216 meter boven het ravijn. Deze boogbrug, die 40 km ten Oosten van Plettenburg Bay in de N2 highway ligt, werd voltooid in 1983. Op deze brug is onder het wegdek





een wandelpad aangebracht, waarop de mensen, die willen bungy jumpen naar het midden van brug kunnen lopen. Daar bevindt zich een platform waar de bungy jumpers van af kunnen springen. In Zuid Afrika noemt men dat een reksprong. Voor geïnteresseerden in bungy jumpen: de website is [www.faceadrenalin.com](http://www.faceadrenalin.com)

Bij een grot nabij Tsitsikamma was een mooi park met prachtige uitzichtspunten. Daar lag ook een hangbrug in de voetgangersroute door het berggebied. Van deze smalle hangbrug konden de kabels in de rotswanden worden verankerd. Ondanks de robuuste constructie durfden niet alle medereizigers over deze wiebelige brug (afb 10, 11 en 12).

Op enkele plaatsen komen stuwmeren voor, onder meer bij Sedgfield. Daar spotte ik een fraaie spoorbrug (afb. 13).

Hoe dichterbij Kaapstad komt hoe geciviliseerder het landschap wordt. Ook de binnenwegen zijn daar van een behoorlijke kwaliteit en daarin zijn ook mooie bruggen te vinden. In de bergweg tussen Ladismith en Barrydale bond zich deze in 1953 gebouwde betonnen brug (afb. 14).

Hoewel het bovenstaande geen compleet beeld van bruggen in Zuid Afrika geeft, hoop ik dat u toch een indruk van de bruggen in dit interessante land heeft gekregen.