

# VLOTBRUG 'T ZAND, ALS BRUG EN ALS LINO

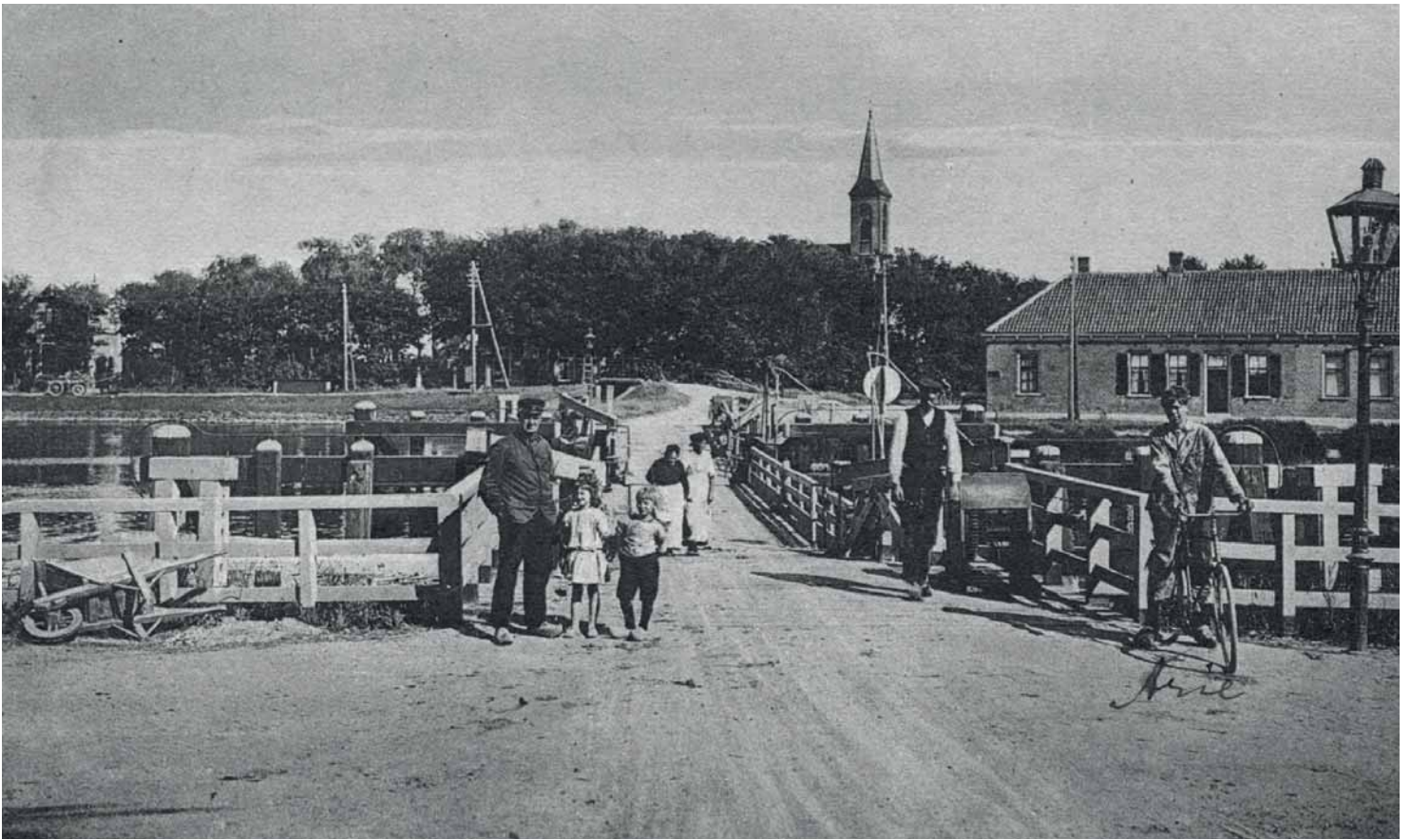
Michel Bakker

Vlotbruggen werden voor het eerst gebouwd voor het toen nog zo genoemde Groot Noordhollandsch Kanaal 'door den Inspecteur van den Waterstaat' J. Blanken Jansz.

Erna van Mondfrans liet zich inspireren door de vlotbrug 't Zand. Verwarrend vond ze het wel: "Nou, dat is wat je noemt een molshoop van intriges wanneer je daar te tekenen zit. Er wordt een opening voor de scheepvaart gemaakt, links en rechts, een wirwar van paaltjes en leuningen, geen touw aan vast te knopen. Men moet dat zien."







2 Vlotbrug 't Zand in 1930. Collectie Beeldbank De Zijpe, Zijper Museum  
Databasnr. 7029, fotograaf P. Zomerdijk.



3 De instabiliteit voor ogen.  
Collectie Beeldbank De Zijpe, Zijper Museum, databasnr. 7041, 1972.



1 De stalen pontonvlotbrug van 't Zand. Collectie Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, Amersfoort  
Doc.nr.: 511.167, fotograaf A.J. van der Wal, 2004.

## DE BRUG

Het Noordhollandsch Kanaal maakte deel uit van een groots opgezet herstel van de Nederlandse economie na de napoleontische tijd. 'Kanalenkoning' Willem I was de promotor. Het ongeveer tachtig kilometer lange kanaal liep van Amsterdam Noord tot Den Helder en moest met name de stapelmarkt van de hoofdstad nieuw leven inblazen. Op 13 december 1824 vertrok het eerste schip, de Z.M. fregat Bellona, vanuit Amsterdam naar de Koopvaardershaven te Nieuwendiep. Die impuls voor de economie lukte maar ten dele en ook niet voor lang. De kanaalroute was weliswaar aanzienlijk goedkoper dan de Zuiderzeeroute, maar grote zeilschepen gleden traag langs de

jaagpaden. En de stoomsleepboten die spoedig hun intrede deden ondervonden de vele bruggen en sluisen als belemmerend. Toen in 1876 het veel kortere Noordzeekanaal geopend werd, verviel de trots van Willem I tot regionaal gebruik, binnenvaart en later ook tot recreatieve vaart. Het kanaal-adjectief 'Groot' kwam te vervallen.

Jan Blanken ontwierp in 1821-1822 al de oorspronkelijk achttien houten vlotbruggen voor het kanaal. De vaarbreedte was 15,5 m, de totale lengte 42,5 m. Ze waren eenvoudig, snel en goedkoop uit te voeren, maar hadden ook nadelen. Zo was het drijvend vermogen van het houten vlot gering. Dat vermogen trachtte men eerst te verhogen met drijvers aan of onder het vlot. Later werden dat

drijvende ijzeren pontons en zo ontstond dan ook de pontonvlotbrug, zoals die in 't Zand in de gemeente Zijpe. Andere nadelen van vlotbruggen waren het trage openen voor zelfs het kleinste bootje, de hoge onderhoudskosten, de risico's voor aanvaringen en de instabiliteit bij ongelijke belasting. De vlotbrug van Koedijk voldoet nu nog het meest aan de omschrijving van het type vlotbrug. Die van Sint Maartensvlotbrug en Burgervlotbrug (1959) hebben stalen pontons of luchtkisten en nagenoeg al het houtwerk is vervangen door staal. Die van 't Zand (1949) is daarmee vergelijkbaar, maar heeft een andere evenaarsconstructie.

Het Noordhollandsch Kanaal maakte deel uit van een groots opgezet herstel van de Nederlandse economie na de napoleontische tijd. 'Kanalenkoning' Willem I was de promotor



4 Linoleumsnede van de pontonvlotbrug, Erna van Mondfrans 1981-1982.

## DE KUNSTENAAR

Erna van Mondfrans werd als Erna van Os geboren op 24 mei 1931 te Hilversum. Zij trad in het huwelijk met de graficus Hans van Mondfrans. Vanaf 1986 woonden zij in het West-Friese dorp Barsingerhorn. Op 9 oktober 2019 overleed zij in Kolhorn.

Na de middelbare school volgde ze de Gerrit Rietveld Academie in Amsterdam. Zij koos voor de vakken illustratie en grafiek, maar was na haar studie aanvankelijk actief als ontwerper van onder meer sieraden. Vanaf 1970 richtte zij zich op het schilderen en de grafische kunst. Erna van Mondfrans schilderde in olie- en waterverf, tekende en etste in een figuratieve stijl. Aanvankelijk kleine schilderijtjes van insecten, katten en vogels. Vervolgens landschappen, met name heuvellandschappen in haar geliefde Frankrijk en Italië, en gebouwen als boerderijen, kerken en huizen. In 1981 begon zij aan een uniek bruggenproject. Zij legde verschillende civiele werken vast in lino's: de brug met brugwachtershuis te Ewijcksluis over het Balgzandkanaal, de Molenkolksluis te Kolhorn over de Bovenkolk, de brug over het Ewijck-

kanaal, de Baleinenbrug te Oude Sluis, de Nieuwesluiserbrug over het Waardkanaal, de spoorbrug over de Grootte Sloot te Oudesluis, de Oosterbrug over de Niedorpervaart te Nieuwe Niedorp, brug nr. 88 in de Tjallewallerweg te Schagen, een hoogholtje (kwakel) in een natuurgebied bij Schagen, een wipbrug te Kolhorn (postzegelontwerp) en uiteraard de pontonvlotbrug 't Zand.

Met dank aan Olga van der Klooster, Gonno Leendertse, Marja Vleugel.



5 Op deze foto uit november 2011 maakt Erna van Mondfrans de zogeheten Vriendenprent in het Grafisch Atelier Alkmaar. Collectie GAA.

## Literatuur

P.M.J. Jacobs, *Beeldend Nederland: biografisch handboek*, Tilburg 1993.  
 E. van Mondfrans, "Over-Bruggen", z.pl., 1981, eigen beheer in een oplage van 25.  
 J. Oosterhoff (red.), *Bruggen in Nederland 1800-1940*, Deel II, *Bruggen van beton, steen en hout*, Utrecht 1998.  
[www.zijpermuseum.nl](http://www.zijpermuseum.nl)  
[www.grafischatelieralkmaar.nl](http://www.grafischatelieralkmaar.nl)  
[www.rkd.nl](http://www.rkd.nl)



## Raad van Advies Bruggenstichting

ARUP



FiberCore  
europe



WESTEN  
BERG



Movares  
adviseurs & ingenieurs

ProRail



Rijkswaterstaat  
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat