

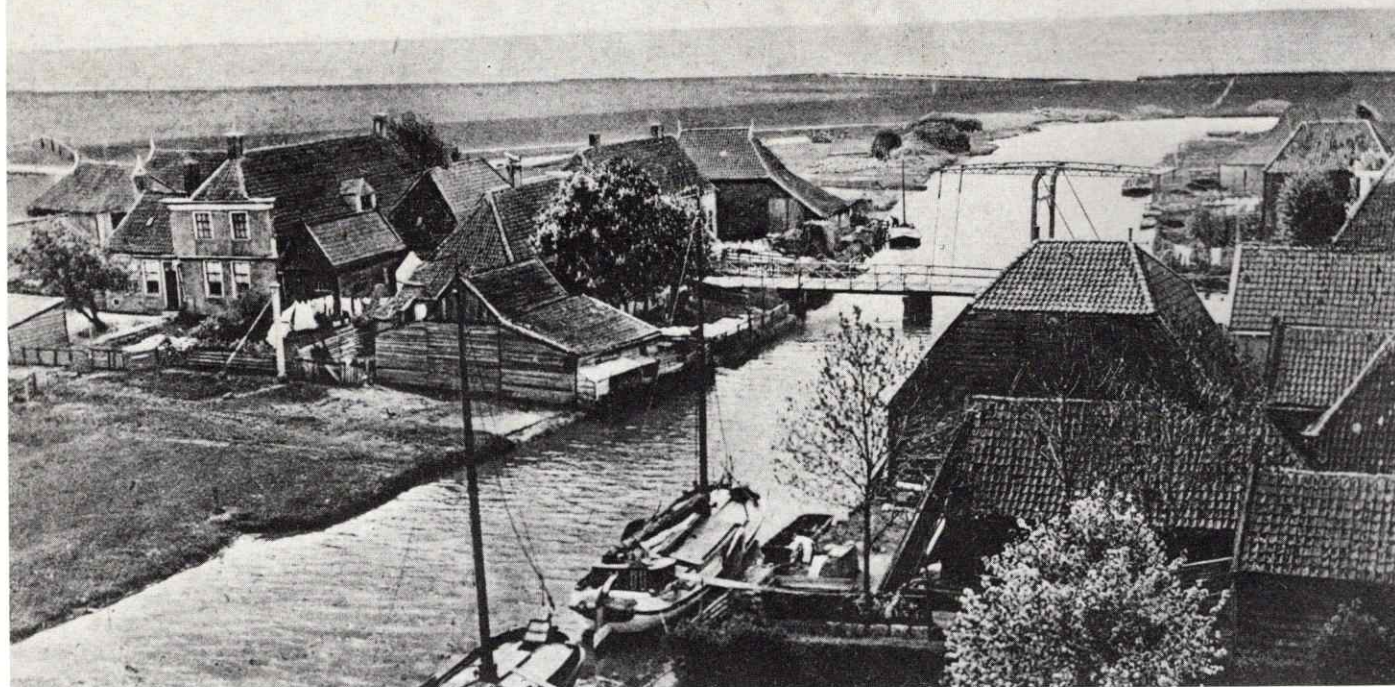
DE OPHAALBRUG (1885) BIJ HETTINGA'S BOERDERIJ ONDER KOUDUM

Wiebe Keikes



Leeuwarden 1985
Uitgave van de Stichting Moderne Architectuur Friesland
Rapport no. 16

Panorama Kuinre met rivier de Linde



Afb.2. Panorama van Kuinre met de brug over de 'rivier de Linde' met op de achtergrond de toenmalige Zuiderzee; genomen vanaf het gemeentehuis. Prentbriefkaart uitgegeven door van Vels en Dikken.

Afb.3. De brug over de Linde te Kuinre; genomen vanaf de Nieuwstad, ca. 1927. Prentbriefkaart uitgegeven door Dikken en van Vels.



GROETEN UIT KUINRE.

Wiebe Keikes

INLEIDING

In het onafzienbare weidelandschap in de omgeving van Koudum ligt de boerderij van Maurits Hettinga aan de Spûkersleane no. 2. Om de bereikbaarheid van het boerderijkomplex te vergemakkelijken werd in 1929 over de er langs lopende Nieuwe Vaart vóór de oprijlaan een ijzeren ophaalbrug geplaatst.

De stoere en tegelijk sierlijke brug, al gemaakt in het jaar 1885, begon hier in de Friese Zuidwesthoek een tweede leven. Zij compleeteerde het schilderachtige geheel van boerderij, vaart en beplanting. Boerderij en brug vormen als het ware een twee-eenheid, die niet verbroken mag worden. Toch heeft het voortbestaan van de oude karakteristieke brug gedurende een aantal jaren aan een zijden draad gehangen.

Gelukkig reikte de belangstelling van Maurits en Ytsje Hettinga verder dan hun schitterende veestapel en hadden zij ook oog voor de brug, die door ouderdom en verwerking een onherroepelijke ondergang tegemoet leek te gaan...

Om het verval als gevolg van de inwerking van weer en wind te stuiten zou een ingrijpende en kostbare restauratie noodzakelijk zijn. De vooruitzichten betreffende de financiering van zo'n veelomvattende "operatie" waren aanvankelijk verre van rooskleurig. Grote betrokkenheid en doorzettingsvermogen deden het tij tenslotte in gunstige zin keren. Dat gebeurde niet eerder dan nadat tal van instanties waren benaderd ter verkrijging van subsidie, aanvankelijk met wisselend succes. Bruggen zoals het exemplaar bij Koudum behoren nu eenmaal niet tot de meest spektakulaire objecten waar iedereen warm voor loopt. Het mag verheugend en waardevol worden genoemd dat althans sommigen de onvervangbare betekenis van dit soort al dan niet officieel erkende historische monumenten onderkennen. Zonder overdrijving kan worden vastgesteld dat ook Hettinga's brug bijdraagt tot de aantrekkelijke "stoffering" van het wijde groene landschap. Hoewel er uiterlijk tussen laatstgenoemde brug en die beruchte antieke brug in Venetië geen enkele overeenkomst bestaat mag toch ook na alle inspanningen en wisselvalligheden de brug bij de Spûkersleane met recht een "brug der zuchten" worden genoemd...

OVER DE LINDE TE KUINRE

Bruggen behoren doorgaans tot die objecten die vanwege de overheid worden aangelegd. Nadat rijk, provincie of gemeente een brug liet bouwen bleven deze in de meeste gevallen ook bij de opdrachtgever in eigendom en onderhoud.

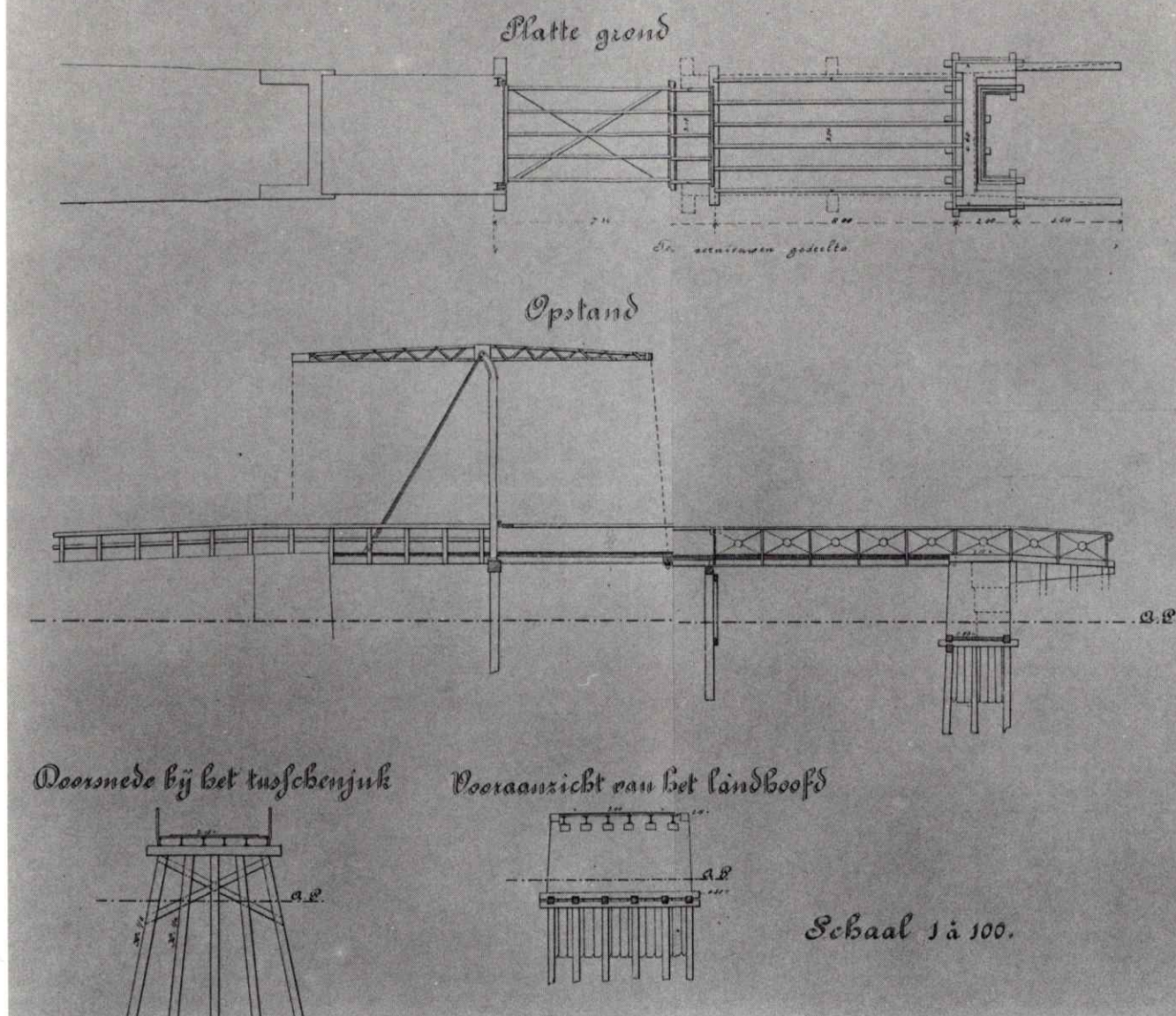
Naast bruggen, tot stand gekomen op initiatief van overheidslichamen bestaat er een betrekkelijk kleine categorie die door particulieren ten behoeve van eigen gebruik werden gebouwd, hetzij om door water gescheiden percelen met elkaar te verbinden, hetzij om de toegankelijkheid tot het eigen domein te vergemakkelijken. Daarbij denken we nu niet aan de miniatuurbruggen bij waterpartijen in grote privé-tuinen maar aan echte toegangsbruggen. Bij kastelen en landhuizen kunnen deze vaak bijzonder monumentaal zijn, bij boerderijen in de meeste gevallen sober en van beperkte afmeting.

Hettinga's brug, hoewel tot laatst genoemde categorie behorend, springt er niettemin uit door haar forse constructie en afmetingen. Deze sierlijk in het landschap dominerende ophaalbrug verwacht men nu niet direct voor de oprijlaan van een particuliere boereplaats.

De verklaring voor deze in het oog springende situatie kan worden gevonden bij een speurtocht naar de lotgevallen van de nu honderdjarige ijzeren brug. Dan blijkt al spoedig dat ook dit exemplaar wel degelijk destijds vanwege de overheid - in dit geval de provincie Overijssel - werd gebouwd en geplaatst. In een "eerder leven" heeft Hettinga's brug (om gemakshalve deze naamgeving maar even aan te houden) namelijk dienst gedaan als brug over de Linde te Kuinre. De brug dateert van 1885 en heeft in ieder geval tot en met 1928 in Overijssel dienst gedaan. Op een samengestelde tekening van de te bouwen brug zijn van boven naar beneden respectievelijk de plattegrond, de opstand, de doorsnede bij het zogenaamd tussenjuk en het vooraanzicht van het landhoofd afgebeeld.

Toen in 1928/1929 ten behoeve van de weg om Kuinre een nieuwe provinciale brug werd aanbesteed achtte men de oude over de Linde overbodig; zij werd door de aannemer van het nieuwe werk overgenomen.

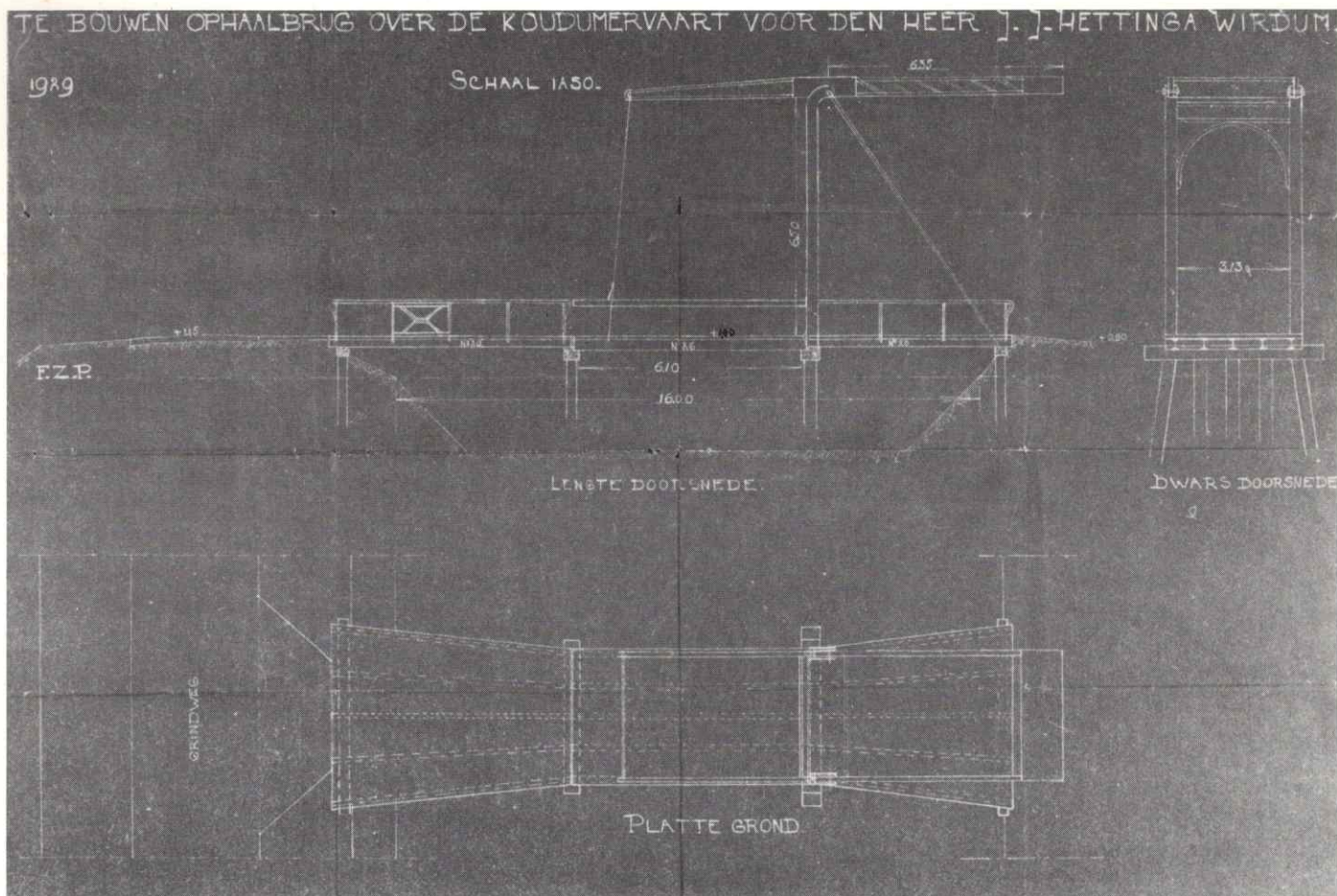
Herstelling der Brug over de Linde te Kuinre.



Afb.4. Tekening getiteld: 'Herstelling der Brug over de Linde te Kuinre'. Ca. 1884.



Afb.5. Boerderij aan de Spûkersleane no. 2 met reeds uit het lood hangende ophaalbrug. Foto juli 1975.



Afb.6. Blauwdruk getiteld: 'Te bouwen ophaalbrug over de Koudumervaart voor den Heer J.J. Hettinga Wirdum'. Goedgekeurd 6 nov. 1929 door de Hoofdingenieur-Directeur van den Rijkswaterstaat in de directie Friesland en Drenthe.

Afb.7. Foto uit 1936 van de stelpboerderij. In 1940 werd deze voorzien van een nieuw voorhuis naar ontwerp van arch. J. van Willeman.



OVER DE NIEUWE VAART ONDER KOUDUM

Toen de karakteristieke ophaalbrug die bijna een halve eeuw een vertrouwde verschijning in het Overijsselse stadje was geweest tenslotte definitief uit Kuinre dreigde te verdwijnen ontstond er bij een deel van de bevolking toch enige deining. Hoewel de brug al door de provincie aan aannemer De Jong was verkocht lag zij nog wel enige tijd op de oude plaats. In deze korte periode is er van bepaalde zijde actie ondernomen om de brug alsnog voor Kuinre te kunnen behouden en deze eventueel van de aannemer terug te kopen. Alle goede bedoelingen ten spijt strandden deze pogingen. De vraagprijs bleek een bezwaar.

Een ijzeren ophaalbrug behoort overigens niet tot de categorie handelswaar die men gemakkelijk weer aan de man brengt. Toch had aannemer De Jong al spoedig een serieuze gegadigde voor zijn tweedehandsbrug. Jan Jarig Hettema (geboren Burgwerd 15 januari 1874; overleden Leeuwarden 16 juni 1958) veehouder te Wirdum had in februari 1928 de boerderij onder Koudum, gelegen aan de Spûkersleane 2 (toen ook Zijl 22) aangekocht van Sierp Hylke Heeres. Door het doen leggen van een brug over de dicht bij genoemd bedrijf lopende Nieuwe Vaart dacht Hettinga terecht dat op deze wijze de plaats (die toen nog gepacht werd door Tj. van der Werff) beter zou worden ontsloten. De brug uit Kuinre bleek voor dit doel heel geschikt en werd spoedig over het water naar Koudum getransporteerd. Na-



Afb.8. De brug voor de aanvang van de restauratie.
Foto februari 1984.

dat pachter van der Werff enkele jaren later verhuisd was kwam een zoon van de eigenaar - Jari(n)g Nicolaas Hettinga, in 1934 getrouwd met Margaretha IJpma - in 1935 op de boerderij. Sindsdien hebben er tot de dag van vandaag steeds Hettinga's op de plaats gewoond.

Boerderijkomplex en brug vormen een van verre zichtbaar schilderachtig geheel. Het silhouet van de grote stelp werd in 1940 ingrijpend gewijzigd door de bouw van een vrij groot voorhuis. Hoewel dit laatste gedeelte qua materialen en vormgeving duidelijk van meer recente datum is - deze uitbreiding en verbouwing werd gerealiseerd in 1940 - kan men niet zeggen dat dit stuk er zonder meer "aangeplakt" is. De ontwerper architect Arjen Witteveen heeft ook hier aangetoond dat tussen een oude schuur van respectabele afmetingen, daterende uit de eerste helft van de negentiende eeuw en een daarbij geplaatst voorhuis dat ongeveer honderd jaar jonger is wel degelijk een verantwoorde "samen-smelting" mogelijk is.

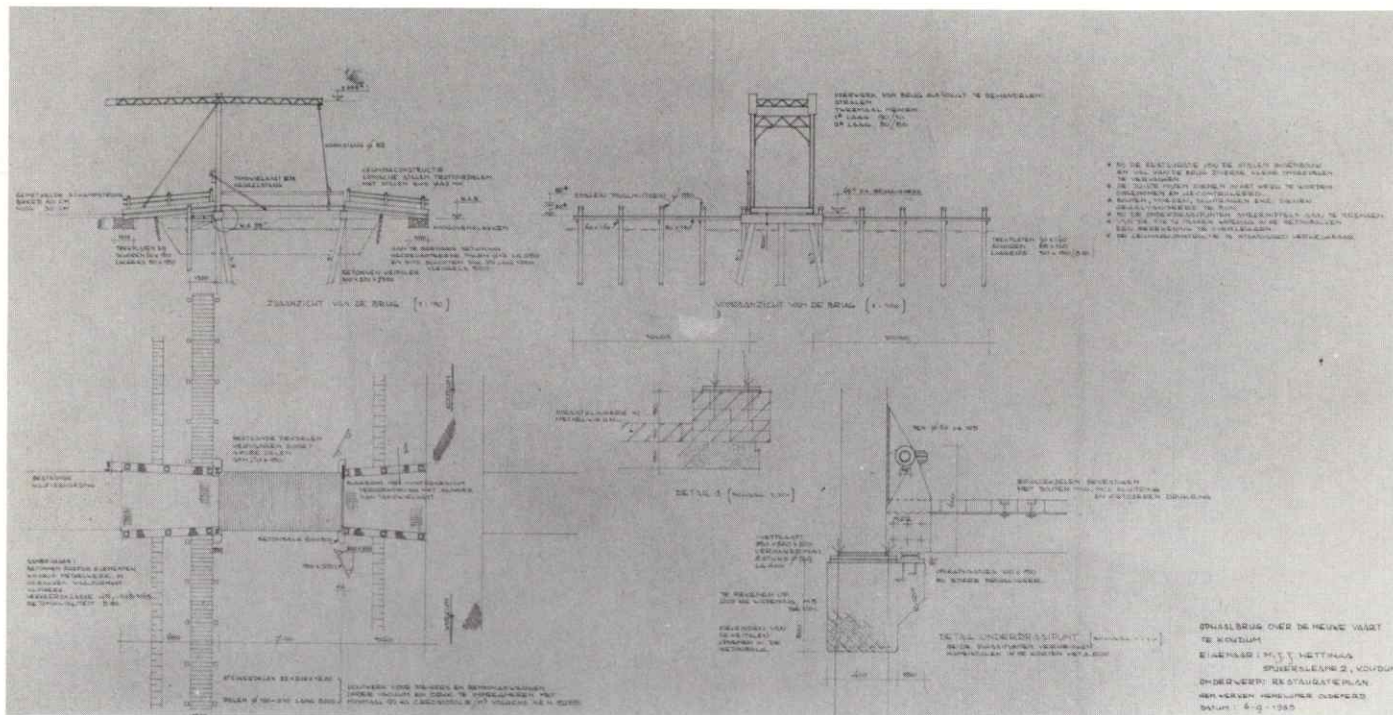
Zoals gezegd de boerderij bleef door de jaren heen familiebezit van de Hettinga's. In 1970 kwam Maurits Jaring Jacobus (zoon van Jaring Nicolaas), inmiddels getrouwd met Ytsje van der Heide, als pachter op de plaats. In 1971 kocht hij het complex, inclusief de ophaalbrug.

Zo'n brug van zekere allure bij de boerderij betekende niet alleen gemak voor de boer maar kon tegelijk een belasting zijn. Want de schippers waren vooral in de beginperiode weinig gelukkig met het obstakel dat het vervoer langs de Nieuwe Vaart kon belemmeren.

Van hogerhand was dan ook bepaald dat de brug doorgaans opgehaald diende te zijn in het belang van de schipperij, die trouwens geleidelijk minder intensief werd. Dit leidde er toe, dat met het permanent openhouden van de doorgang allengs de hand werd gelicht.

Het gebruik van de brug vormde ook bij de talrijke restauratieperikelen nog weer eens een extra complicatie omdat gedeputeerde staten van Friesland en het gemeentebestuur aan de verlening van subsidie de voorwaarde verbonden 'dat de bediening van de brug door passanten mogelijk wordt gemaakt...'. Deze op zichzelf niet onredelijke voorwaarde hield wel in dat bij de te restaureren brug ook in stijl uitgevoerde aanlegsteigers werden aangebracht. Alles op kosten van de brug-eigenaar! Maar deze kostenverhogende faktor heeft de uitvoering van het werk gelukkig niet verhinderd.

Ook de provincie wilde tenslotte wel bijdragen in de totaalkosten, zij het na enige aarzeling omdat het 'onderhavige object' niet vermeld stond op de lijst van onroerende monumenten van de gemeente Hemelum Oldeferd. Bij de beoordeling die tot de voor Hettinga gunstige beslissing leidde gaf de doorslag 'dat de brug enerzijds gezien kan worden als een markant punt in het landschap en anderzijds als een rudiment van een periode in de bruggenbouw in onze provincie, waarbij de vorm in sterke mate bepaald werd door de toen geldende technische mogelijkheden.' Aldus de formulering in het schrijven van gedeputeerde staten van 16 januari 1984.



Afb.9. 'Restauratieplan ophaalbrug over de Nieuwe Vaart te Koudum'. Tekening Gemeentewerken van de voormalige gemeente Hemelumer Oldeferd d.d. 6 sept. 1983.

DERDE "LEVEN" NA DE RENOVATIE

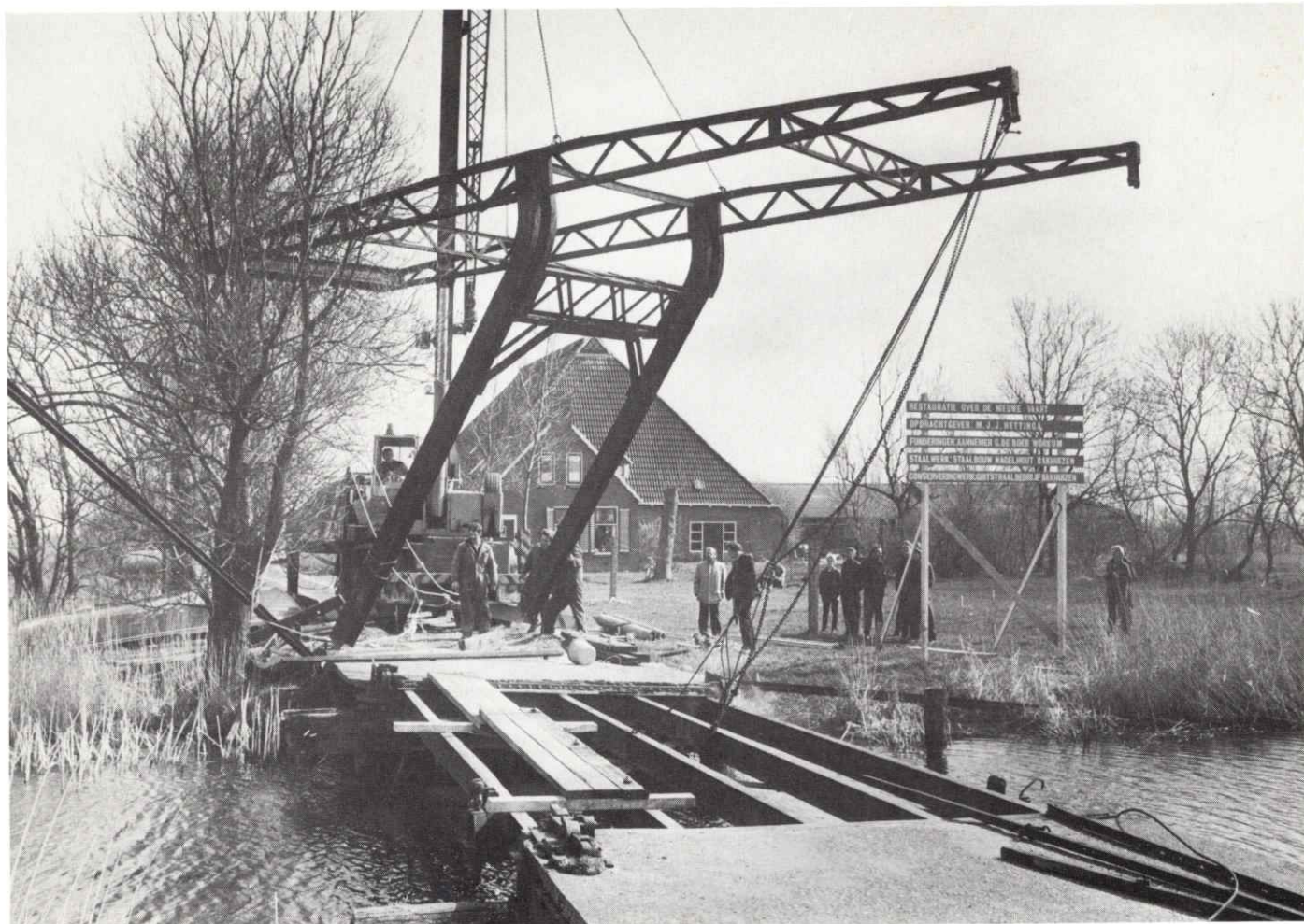
Bij het naderen van de honderdjarige ouderdom begon de brug bij Hettinga's boerderij steeds meer gebreken te vertonen. Roestwerking, geleidelijk dieper invretend in de ijzeren staven, sloopte in feite de gehele brugopstand. Weliswaar zag het ene onderdeel er meer vervallen en verwaarloosd uit dan het andere maar het geheel bood ten langen leste een uitermate zorgwekkende aanblik. Toen door de vergaande aantasting van de ijzeren onderbouw tenslotte de bovenbouw van de brug uit het lood ging hangen was onherroepelijk het tijdstip aangebroken waarop eigenaar en andere geïnteresseerden de alarmklok moesten luiden.

Er diende een definitieve keuze te worden gemaakt: herstellen of afbreken. De laatste oplossing zou zonder twijfel de goedkoopste zijn. Bij een beslissing in deze zin zou een belangrijke overweging zijn dat op de plaats van de dan verdwenen brug niet noodzakelijk weer een andere waterovergang zou moeten komen omdat de boerderij inmiddels langs een andere toegangsweg goed bereikbaar was geworden. Na lang wikkelen en wegen - eerste verkenningen aangaande mogelijke subsidieverleningen bij restauratie waren aanvankelijk verre van hoopgevend - werd toch tot algeheel herstel besloten. De boerderijbewoners achtten de definitieve verdwijning van de brug uit de hen vertrouwde omgeving een dermate groot verlies dat zij bereid bleken om ten koste van veel tijd en geld het totaalbeeld van oude boerderij met nabijgelegen brug te redden.

Hoewel boer Hettinga zelf de laatste zal zijn om deze aangelegenheid te dramatiseren mag toch worden gesteld dat eer alles zijn beslag had gekregen nog een lange lijdensweg zou volgen. Immers, niet iedereen in de naaste omgeving was overtuigd van de onmisbaarheid van de eeuw-oude brug in het landschap. Toen de eigenaar zich in het beginstadium met een schrijven tot het college van burgemeester en wethouders van de toenmalige gemeente Hemelumer Oldeferd richtte, 'om de mogelijkheden te onderzoeken om met mij tot behoud en restauratie van de bij mijn boerderij gelegen ophaalbrug te komen', was zijn woordkeus terug-

houdend en bescheiden alsof hij bang was deze zaak in de ogen van anderen te "overtrekken". Hettinga ondersteunde zijn verzoek dat hij graag mondeling wilde toelichten als volgt: 'er wordt bij mij nogal vaak aangedrongen om te trachten deze brug voor het landschap te behouden. Zelf zou ik het verdwijnen van de brug ook als een onplezierige zaak ervaren daar ik voel dat de brug een begrip in de omgeving is geworden. Het zal het geheel als boerderij ook geen goed doen wanneer de brug zijn aanzien en functie zou verliezen.' Bovengenoemde brief, gedateerd 14 februari 1981, en de daarop volgende contacten met het gemeentebestuur resulteerden in een bespreking van deze aangelegenheid tijdens de vergadering van de 'vaste commissie voor financiën' van de gemeente op 16 maart 1982. Het perspectief was bepaald nog niet hoopgevend. Toen agendapunt 6 'vervanging brug bij boerderij M. Hettinga te Koudum' aan de orde kwam deelde de voorzitter ter inleiding van de bespreking mee, 'dat burgemeester en wethouders de handhaving van de brug niet als een urgent werk beschouwen.' Daarbij werd er op gewezen dat een eventuele gemeentelijke bijdrage in de restauratie zou gaan ten koste 'van andere meer noodzakelijke werken' en niet op een monumentensubsidie kon worden gerekend. Verschillende commissieleden waren een andere mening toegedaan. Iemand noemde de brug 'één van de weinige historische monumenten in onze gemeente.' Kortom, een meerderheid bleek vóór het verstrekken van een bijdrage van gemeente-wege tot behoud van de brug.

Op 11 mei 1982 kwam de 'subsidieëring brug nabij Spûkersleane te Koudum' in de raadsvergadering. De voorzitter van de raad wees er op, dat ten aanzien van dit onderwerp de meningen in het college van burgemeester en wethouders verdeeld waren evenals dit reeds in de vaste commissie voor financiën het geval was geweest. In het aan de raadsleden gezonden begeleidend schrijven bij genoemd voorstel werd de controverse als volgt verwoord: 'ter zake van de subsidieverlening zijn de meningen in ons college verdeeld. De minderheid



Afb.10. Het demonteren van de te restaureren brug.
Foto maandag 16 april 1984.

meent dat een subsidie van f 25000,-- kan worden gegeven. Daarentegen is de meerderheid van mening dat slechts gesteld kan worden dat de brug een aardig plaatje oplevert. Niet kan worden staande gehouden, althans volgens die meerderheid, dat we hier te doen hebben met een kunstwerk dat gelet op de konstruktie, ligging of historische betekenis zo bijzonder is dat de jaarlijkse last van f 4350,-- uitgaande van een subsidie van f 30000,-- (eventueel f 3625,-- bij f 25000,-- verantwoord is. Bovendien wordt aangevoerd dat de brug geen noodzakelijke ontsluitingsfunctie heeft omdat het bedrijf door een achterliggende weg op voldoende wijze is ontsloten.'

Deze koele tekst en terughoudende opstelling van burgemeester en wethouders in aanmerking genomen mag het verrassend heten dat de gemeenteraad van Hemelum Oldeferd met zeven tegen één stem toch tot subsidieverlening besloot. Onder door b. & w. te stellen voorwaarden werd een bedrag van twintigduizend gulden in het vooruitzicht gesteld.

Wie mocht denken dat deze voor Maurits Hettinga gunstige uitslag zonder veel discussie of tegenkanting tot stand kwam heeft het mis. De emoties liepen bij de een vol uur durende bespreking soms hoog op. Zelfs zo hoog dat er tussen de beide CDA-wethouders een ruzieachtige sfeer ontstond, die eindigde met het demonstratieve vertrek van een van hen uit de vergadering. Pleitte de ene wethouder krachtig voor het behoud van de brug omdat er volgens hem in de loop der jaren toch al te veel verloren was gegaan, de andere

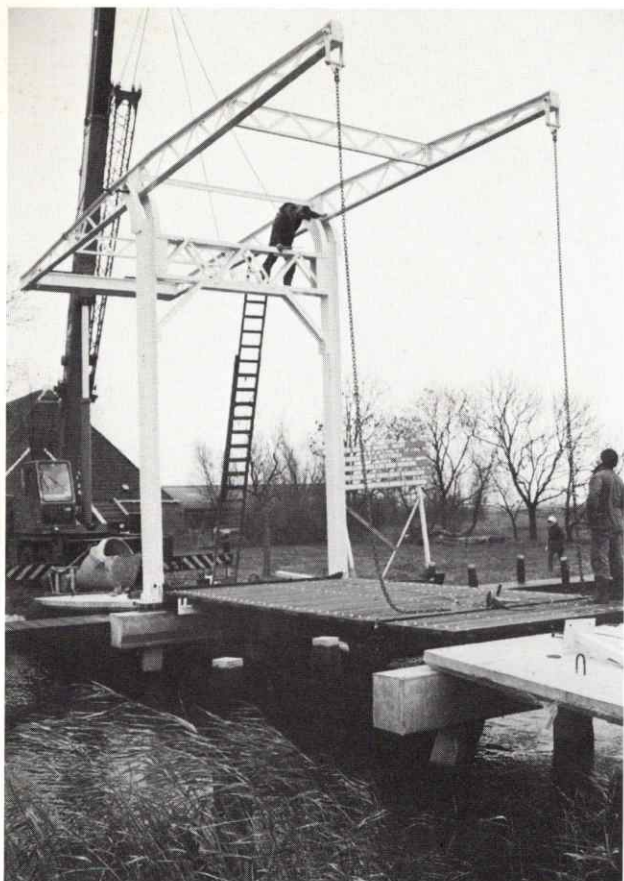
wethouder was (daarin gesteund door de raadsvoorzitter) tegen. Hij noemde de brug 'in brok âld izer' ...

Toch was het al dan niet conserveren van de oude brug niet de direkte aanleiding tot het felle meningsverschil maar de stemming over het voorstel. Volgens het kranteverslag wilde een der wethouders weten of wel iedereen aan de stemming zou mogen deelnemen omdat een der raadsleden, die aannemer is, een prijsopgave voor het herstel der brug had uitgebracht. Hoewel de voorzitter na enig overleg uitsprak dat er geen enkel bezwaar bestond dat het bewuste raadslid-aannemer aan de stemming zou deelnemen had laatstgenoemde er inmiddels de voorkeur aangegeven zich van stemming te onthouden om iedere schijn van partijdigheid te vermijden.

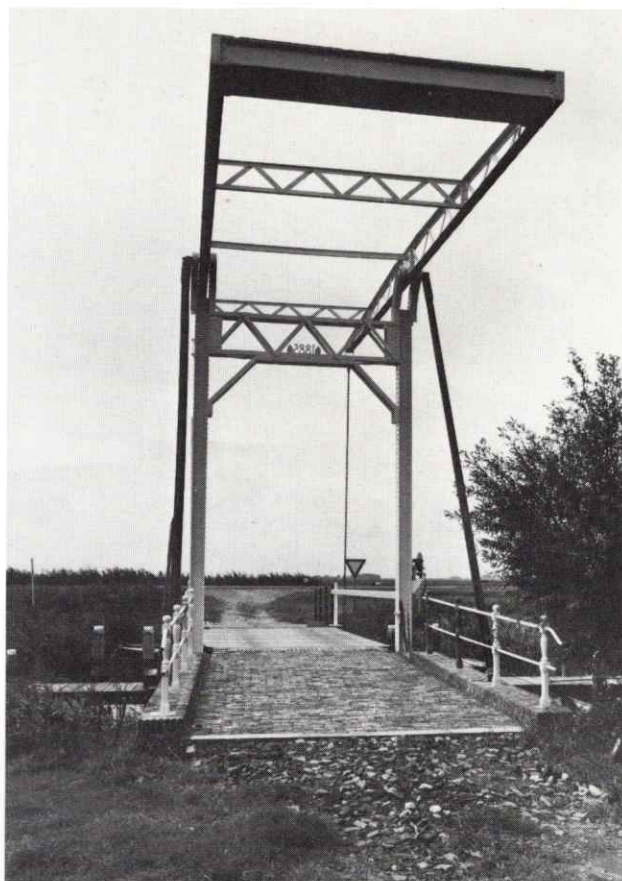
Hoewel ook bijdragen van de provincie en van het Anjerfonds op het tapijt kwamen bleef voor veehouder Hettinga nog een zeer respectabel bedrag over, dat uit eigen zak moest worden bijgepast.

Ook het overleg met de plaatselijke commissie voor ruilverkaveling "Koudum" verliep moeizaam. Uiteindelijk kon een aanvankelijk als slooppremie bedoeld bedrag voor het brugherstel worden aangewend.

Zo kwam de financiering met veel moeite en pijn toch nog rond. De renovatie kon beginnen. Het dient gezegd: aannemingsbedrijf G. de Boer te Workum, Gritstraal- en Conserveringsbedrijf "Bakhuizen" te Bakhuizen en Staalbouw Nagelhout eveneens te Bakhuizen hebben goed werk geleverd. Hettinga's brug is inmiddels aan haar derde "leven" begonnen ...



Afb.11. Montage van de gerestaureerde brug. Foto 1984.



Afb.12. De gerestaureerde brug gezien vanaf het erf van de boerderij. Foto 1985.

"JONGE" BRUGGENBOUW

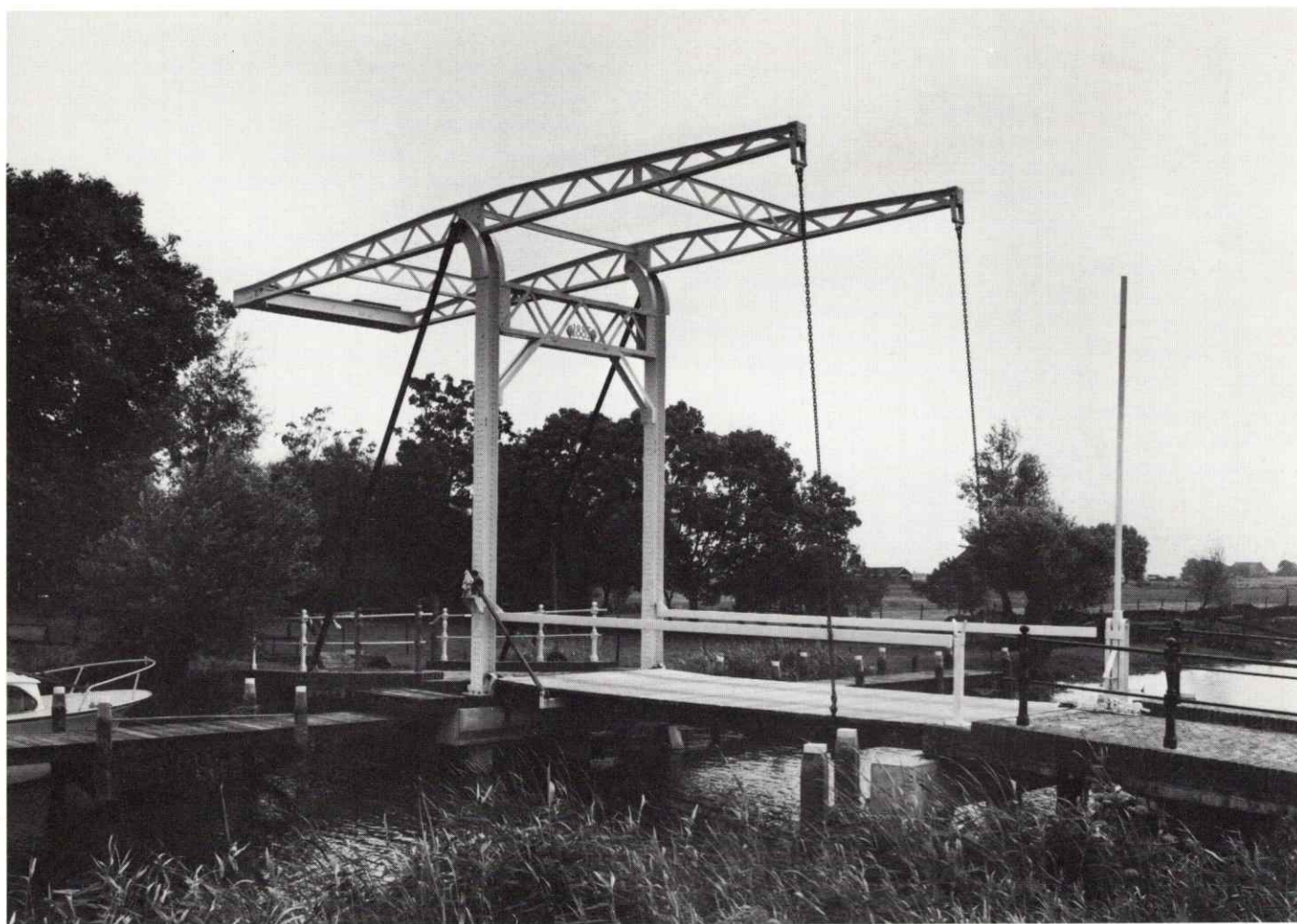
Hoewel de veelbesproken brug onder Koudum fraai en vrij zeldzaam genoemd mag worden liggen er hier en daar verspreid in Friesland ook nog wel enkele andere hoogbejaarde bruggen.

Talrijke bruggen bleven tot in de negentiende eeuw vooral van lokale betekenis; eerst later toen het wegverkeer zich ontwikkelde nam hun belang toe. In het waterrijke Friesland waar de ontwikkeling van het transport over de weg pas in de jaren na 1820 in een stroomversnelling kwam, zijn ook in die periode de eerste grote en zware bruggen tot stand gekomen. Dat waren bruggen bij de een voor een gesloopte stadspoorten en in straat-wegverbindingen die, soms gebruikmakend van oude dijktracees en dus van oude zijlen, tussen steden en grote dorpen tot stand kwamen. In dit verband mogen worden genoemd de straatweg van Leeuwarden over IJnsrum, Akkrum en Heerenveen naar de Overijsselse grens (met een aftakking onder Roordahuizum naar Sneek), die van Leeuwarden naar Harlingen en naar Groningen en die van Sneek naar Lemmer.

De houten draai- en flapbruggen waren van een toen ongekende maat al lijken deze ons nu op oude fotoafbeeldingen en tekeningen hoogst onvoldoende. Traditionele brugtypes als heechhout en tille waren echter van nog geringere capaciteit. Ook waren er wel waterovergangen waarbij een brug werd geslagen die in fei-

te een vergroot exemplaar was van zo'n traditioneel type. Zo werd in 1832 voor de Wirdumerpoort aan de zuidzijde van Leeuwarden met behulp van hoofdengineur Wettenberg van de Waterstaat een flinke tille gebouwd die pas in 1875 werd vervangen door een ijzeren draaibrug.

Het is bekend dat in deze stad waar in de zestiger jaren de eerste ijzeren draaibruggen tot stand kwamen, deze vroege initiatieven gepaard gingen met grote problemen. Achtereenvolgens werden de ijzeren Noorderbrug, Vrouwenpoortsbrug en Verlaatsbrug in 1859 en 1860, de Hoekster(poorts)brug in 1863 geslagen. Al spoedig traden er allerlei gebreken op zoals kan worden opgemaakt uit talrijke berichten aangaande herstelwerkzaamheden en aanhoudende zorg. De Vrouwenpoortsbrug brak in 1869 zelfs in tweeën! Bij nader onderzoek bleek dat ook de andere bruggen gebroken binnenliggers hadden. Deze werden hersteld en de Vrouwenpoortsbrug vervangen. Nog was het leed niet geleden. Laatstgenoemde brug bleek nu zo zwaar te zijn dat zij zelfs na herhaalde reparaties niet dan met de grootste moeite gedraaid kon worden. Na ingrijpend herstel in 1879 waren de klachten eindelijk over. Dat de in wezen revolutionaire ontwikkeling in de bruggenbouw destijds bepaald niet zonder moeilijkheden heeft plaatsgevonden wordt door bovengenoemde gang van zaken wel duidelijk aangetoond.



Afb.13. De gerestaureerde brug met nieuwe aanlegsteigers gezien naar het zuid-oosten. Foto 1985.

IJzer als bouw- en konstruktiemateriaal, elders al veel eerder toegepast, lijkt in Friesland pas in de jaren 1870-1880 echt te zijn doorgebroken; de toepassing nam toen direkt een hoge vlucht.

Kennis en ervaring met dit veel meer technische mogelijkheden biedende materiaal is ongetwijfeld verkregen bij de aanleg van de spoorwegen. In 1863 kwam de lijn Harlingen-Leeuwarden tot stand, in 1866 doorgetrokken tot Groningen. In 1868 volgde de spoorverbinding Zwolle-Leeuwarden en tenslotte in 1883 die tussen Leeuwarden en Stavoren. Tegen het eind van de zeventiger jaren was men bovendien koortsachtig bezig een vrij dicht net van tramwegen in Friesland te realiseren. Al die konstruktie-activiteiten ten behoeve van een ijzeren infrastructuur hebben zeker naast de aanleg van de railverbindingen hun weerslag ook in sterke mate gehad op de bruggenbouw.

Door het kanaliseren van oude waterlopen en het graven nieuwe stukken kanaal werden bovendien de verschillende waterverbindingen aanzienlijk verbeterd. Deze vormden obstakels voor het groeiend wegverkeer; de behoefte aan bruggen met voldoende capaciteit was derhalve groot.

Zo zijn er bijvoorbeeld over de Dokkumer Ee en de Workumer trekvaart in de late negentiende- en vroege twintigste eeuw enige ijzeren flap- en draaibruggen tot stand gekomen. Ook over de stadsgrachten in de oude binnensteden werden veel van dergelijke bruggen gelegd. Rond de Harlingen binnenstad ligt een reeks van verschillende typen ijzeren bruggen die een afzonderlijk onderzoek waard zijn. Ook rond Leeuwarden en andere steden lagen dergelijke bruggen maar deze zijn vrijwel alle verdwenen.

Naast deze activiteiten in en rond straatwegen en steden die te volgen zijn aan de hand van de ontwikkeling van infrastrukturele verbeteringen in de vorige eeuw vonden er overal in Friesland op het platteland en in de dorpen vernieuwingen plaats waarbij vaak houten bruggen werden vervangen door exemplaren van ijzer.

Opvallend grote ijzeren flapbruggen zijn tot stand gekomen in de plaatsen Drachten, Heerenveen en Oldeboorn, maar ook in kleinere dorpen werd al voor het nieuwe materiaal gekozen. Er zijn op het platteland maar weinig plaatsen bekend waar men overging tot het leggen van een beweegbare ijzeren brug van het flap- of draaitype. Meestal gaf men de voorkeur aan een hoog type tille met vaak wel ijzeren leggers, leuningen enz. Uiteraard werden de beslissingen betreffende vorm, materiaalkeuze en type sterk beïnvloed door de mogelijkheden op financieel en technisch gebied alsmede door de verkeerseisen.

In dit zeer globale beeld van de jonge bruggenbouw neemt de brug onder Koudum een uitzonderlijke plaats in. Misschien kan de nu gereed gekomen beschrijving een aanzet vormen tot een meer brede studie over de bruggenbouw in Friesland. Een dergelijke studie kan van groot belang zijn voor de economische- en konstruktie-bouwkundige geschiedenis, waarbij dan ook zonder twijfel interessante architectuurhistorische aspecten aan het licht zullen komen.



Afb.14. De ophaalbrug uit 1887 tussen de Looxmagracht en de 2de Oosterkade te Sneek. Foto 1985.

GERAADPLEEGDE BRONNEN

- * Briefwisseling, tekeningen en dokumentatie, afkomstig van M.J.J.Hettinga te Koudum.
- * Familiepapieren van de fam. Hettinga.
- * Gegevens verstrekt door drs.P.Karstkarel en Rienk Terpstra.

HERKOMST VAN DE AFBEELDINGEN

Fotodienst van de Provincie Friesland: 1, 12, 13, 14, 15; M.J.J.Hettinga te Koudum: 4, 5 (foto van Frans Bertels), 6, 7, 9, 11; Friesch Dagblad: 8, 10.

COLOFON

Uitg.: St.Moderne Architectuur Friesland, Leeuwarden
Rapport no. 16 september 1985
Tekst: W.H.Keikes, Grouw. Druk: Wielsma b.v., L'den.

Afb.15. (aan ommezijde). Het profiel van de gerestaureerde brug gezien naar het noord-westen. Foto 1985.
Afb.1. (aan voorzijde). De gerestaureerde brug uit 1885 in 1985 met boerderij aan de Spûkersleane no. 2 nabij Koudum.

