



Al 150 jaar oeververbinding over de Ie

Nadat in 1843 de straatweg Sneek-Lemmer gereed kwam, werden er al gauw plannen gemaakt voor de aanleg van een grindweg over Woudsend-Ypecolsga-Balk verder de Zuidwesthoek in. De grindweg vanaf de straatweg tot aan de Ee lag er 15 jaar later, maar het was pas op 22 maart 1862 dat 'het aanleggen van eene Aardebaan en het Bevloeren en Begrinden van deze' van Woudsend tot aan de al aangelegde hoofdweg bij Hemelum werd aanbesteed. Voor Woudsend was het een hele ingreep, de Wegsloot moest in het dorp wat verlegd worden en er moest een doorbraak gemaakt worden aan beide zijden van de Midstraat richting de Ee. En er moest natuurlijk een draaibrug over de Ee komen.

Wanneer de allereerste brug in gebruik genomen is weten we (nog) niet precies. Het antwoord daarop zullen we wellicht uit de gemeentelijke archieven kunnen halen. Wel weten we dat in een advertentie in de Leeuwarder Courant van 9 september 1862 de burgemeester van Wymbritseradeel, de heer M. Bakker, een openbare aanbesteding voor het bouwen van vier bruggen aankondigde op vrijdag 12 september 1862 in het gemeentehuis te Sneek. Daaronder 'eene Draaibrug over het Vaarwater de Ee, met brugwachterswoning, te Woudsend' en 'eene vaste Brug over de Wegsloot in IJpecolsga'. De andere twee bruggen moesten komen in Heeg en Gaastmeer.

Op 2 januari 1863 stond er in de Leeuwarder een advertentie voor de veiling van een onbebouwd erf, 'onmiddellijk aan den Weg, bij de daar te stellen kapitale Brug over het vaarwater de Ee te Woudsend; *bij uitnemendheid geschikt tot het stichten van Logement en Stalling.*' Begin 1863 moest er dus nog begonnen worden met de bouw van de brug.

Op 11 oktober 1864 verscheen er in de Leeuwarder Courant een advertentie voor een veiling van 'Eene voor weinige jaren sterk gebouwde en met smaak afgewerkte HEERENHUIZINGE, met PAKHUIS en KNECHTSWONING' bij de brug over de Ee. Erbij werd nog vermeld dat het gebouw uitstekend geschikt was om 'met weinig kosten in te rigten tot een **roijaal Logement**, waaraan aldaar behoefte bestaat, met een uitgestrekt **Erf**, voor **STALLING** en **DOORREED**'.

Beide advertenties moeten betrekking hebben op dezelfde locatie aan de Ie, het huidige café-restaurant De Watersport. Maar waar het ons om gaat: de eerste brug is dus gebouwd tussen 2 januari 1863 en 11 oktober 1864. Er is dus nu al 150 jaar een oeververbinding over de Ie.

Die eerste brug was geheel van hout. In het archief van het Fries Scheepvaart Museum vinden we een foto van die brug. Linksvoor op de foto zien we een soort van steiger voor de brugwachter om de brug met de hand open te kunnen duwen. Uit een advertentie van 10 mei 1901 blijkt dat de brug dan al gedeeltelijk vernieuwd moest worden. Er werd zolang een hulpbrug over de Ee gelegd, maar die was niet geschikt voor zware rij- en voertuigen.



In ons eigen archief hebben wij een kopie van een bijzondere foto die in 1902 is gemaakt. De foto geeft prachtig een tijdsbeeld weer. Op het witte bord voor de petroleumlamp stond een waarschuwing: stapvoets over de brug.



Ook een mooie foto is die op de ansichtkaart uit 1909 (uitgave Joh. Feenstra), waarop het motorschip 'Stad Sloten' net door de brug vaart. Aan de kade ligt een skûtsje. Rechts op de foto, naast café-biljart Reitsma, ligt nog een stuk grond braak, waarop later de katholieke school is gebouwd. Let eens op de keurige afscheiding met paaltjes tussen openbaar en privé op de zuidzijde van de Iewâl.



We kunnen er in het digitale krantenarchief niets over vinden, maar in de twintiger jaren van de vorige eeuw is de hele brug vernieuwd. Het vaste brugdeel werd vervangen door een betonnen brugdeel en er kwam een metalen draaibrug met een open draagconstructie. De brug bleef smal. De veranderingen zijn heel mooi te zien op de Ansichtkaart uit de collectie van het Fries Scheepvaart Museum. Houtzaagmolen De Jager op de achtergrond mist de kap en de wieken als gevolg van een storm.



De brug werd op zaterdagavond 14 april 1945 rond middernacht door de Nederlandse Binnenlandse Strijdkrachten (N.B.S.) opgeblazen. Na enkele dagen was er een praam beschikbaar en kon brugwachter Cornelis de Jong de mensen weer overzetten. De brug werd vervangen door de oude trambrug van Uitwellingerga. Op een ansichtkaart zien we een luchtfoto van deze brug, die ook weer met de hand open geduwd moest worden. Het duurde tot oktober 1955 voor de brug groots werd aangepakt.

De brug werd verbreed tot 3.70 meter en er kwam een met een kruk te bedienen draai-inrichting.

In de Leeuwarder Courant van 13 november 1973 stond een interview met de latere brugwachter Gabs Zijlstra, die toen afscheid nam. In dat interview omschreef hij de brug zo: "It is in swiere brêge. Ik wol leauwe, dat der gjin minder is yn de hiele provinsje: Trettjin slaggen los, trettjin slaggen fêst; tolve slaggen iepen en tolve slaggen ticht."



Voor het beeld dat ons voor ogen staat bij deze brug gebruiken we weer een foto uit de collectie van het Fries Scheepvaart Museum. De foto (op de bladzijde nieraast) uit de zestiger jaren van de vorige eeuw is gemaakt door Ger Dijs. De recreatievaart zorgt inmiddels voor veel drukte en gezelligheid in de zomer. Aan de oostzijde van de Ie is zelfs sfeerverlichting aangebracht.

Begin zeventiger jaren werd het duidelijk, door het toenemende verkeer op de weg en op het water is de brug over de Ee zo langzamerhand een "brug der zuchten". Volgens een uitgebreid verhaal in de Leeuwarder Courant van 13 mei 1972 waren er twee oorzaken voor aan te wijzen: naar de eisen van die tijd is de bediening met de hand ouderwets en de brug te smal. Het gevolg is dat er 's zomers aan beide zijden van de brug lange files ontstaan. Het is niet allemaal negatief, voor de toeschouwer bij de brug valt er veel te genieten, want er gaat op het water bij de passage van de brug nog wel eens wat verkeer, vooral als het wat waait.

In 1972 werden tijdens het skûtsjesilen de toestanden bij de brug door de Provinciale Waterstaat op film vastgelegd. Ze kwamen tot de conclusie dat de brug vervangen moest worden. Voor het zover was liet de gemeente de dwarsdraggers van de brug versterken en werd de toegestane asdruk verlaagd van zeven naar vijf ton. De gemeente ging voortvarend te werk, in mei 1974 werden de gunningen voor de bouw van een nieuwe beweegbare brug verleend. Machinefabriek W. Hubert en Co. BV in Sneek en het aannemingsbedrijf J. Kingma uit Middenmeer zouden het werk uitvoeren voor respectievelijk f 461.500 en f 354.000.

In juni 1974 werd al begonnen met het karwei. Er werd een noodbrug schuin over de Ee gebouwd, waar het lichte verkeer, zoals personenauto's, brommers en fietsen over mochten. Het gevolg was een ingewikkelde wegomlegging met stoplichten door ons dorp. Het zware verkeer moest omrijden. De noodbrug leverde veel klachten op door het lawaai dat de brug maakte als er



verkeer over reed. Ook het personeel van Woudsend Verzekeringen had er last van.

De bouw van de nieuwe brug ging niet zonder problemen, op 27 februari 1975 bezweek een deel van de bekisting bij het storten van beton. De brandweer van Woudsend werd ingeschakeld om het betonmengsel weg te spuiten. Het weggespoten beton werd later met een dragline weggehaald. Dit voorval zorgde niet voor veel vertraging want tijdens de pinksterdagen (18-19 mei) kon de nieuwe brug al proefdraaien voor het wegverkeer. Dorpsbelangen organiseerde inmiddels een wedstrijd om een naam voor de nieuwe brug te bedenken. Gekozen werd voor de door mevrouw A. Pietersma-Hoekstra ingezonden naam "Hellingbrêge".

Onder grote belangstelling werd op zaterdag 7 juni 1975 de nieuwe brug officieel geopend met de doorvaart van het Statenjacht "Friso" met aan boord een aantal coryfeën van het Binnenhof, onder meer minister van sociale zaken drs. Jaap Boersma, zijn collega van financiën dr. Wim Duisenberg, voorzitter van de Tweede Kamer dr. Anne Vondeling en fractieleider dr. Roelof Kruisinga van de CHU. Het Statenjacht koos ligplaats bij houtzaagmolen "De Jager", waar dr. Kruisinga het startsein gaf voor een actie om de wikenloze molen te restaureren. De brug ging over naar de Provincie omdat deze in de hoofdroute naar de Zuidwesthoek ligt.

Het ging al gauw mis op de brug. Ruim een week na de officiële ingebruikneming van de nieuwe brug moest op maandagmorgen 17 juni 1975 het weg- en waterverkeer drie uren lang omgeleid worden omdat een dieplader met een graafmachine met de onderkant vastliep op de ronde ophaalbrug. Er moesten twee grote kranen aan te pas komen om het gevaarte van zijn plaats te krijgen. De schade aan de brug viel mee. Vrij spoedig na dit voorval werden waarschuwborden geplaatst.

In 2004 ontstond er onrust in het dorp. De financiering van de aan te leggen rondweg met aquaduct was rond maar in de subsidievoorwaarden stond de eis dat de brug in het dorp maar een paar minuten per uur gebruikt mocht worden voor het wegverkeer. De meeste tijd moest de brug open staan voor het vaarverkeer. De provincie was akkoord gegaan met deze eis en de gemeente, die de brug weer in eigendom zou krijgen zodra de rondweg met aquaduct klaar was, wist van niets. Gelukkig viel het allemaal mee in de praktijk, de openingstijden van de brug werden in het vaarseizoen verruimd.



In maart van dit "jubileumjaar" van de brug heeft de Hellingbrêge een grote opknapbeurt gekregen. De brug kreeg een nieuw brugdek en ook andere delen van de brug, zoals de leuning, werden vernieuwd. Daarnaast werd de hele brug opnieuw in de verf gezet. De brug kan dus weer eventjes mee.

Siemon de Vries