

Wegen naar Gaastmeer

Op 3 december 1909 verschijnt de volgende mededeling in de krant:

Kunsweg Gaastmeer – Oudega

De BURGEMEESTER van Wymbritseradeel brengt ter algemeene kennis, dat de nieuw aangelegde KUNSWEG van Gaastmeer naar Oudega voor het publiek verkeer is OPENGESTELD.

De burgemeester voornoemd,

H. M. TROMP

Dit krantenbericht uit 1909 vormt een mooie gelegenheid eens even stil te staan bij de wegen die naar Gaastmeer leiden en hoe dat zo gekomen is.

De weg van Gaastmeer naar Oudega is een van de laatste van een hele serie straten en wegen die vanaf de helft van de 19de eeuw in Friesland zijn aangelegd. Van oudsher lag tussen beide dorpen een voetpad. Dat voetpad liep vanuit Gaastmeer eerst naar Klein Gaastmeer, ongeveer ter hoogte van de huidige Wioldyk, maar dan een beetje in de richting van de Bratte. De oudere boeren die op het land tussen de Wioldyk (de Langedyk, wordt nog wel gezegd in Gaastmeer) gewerkt hebben, zijn nog resten van dit voetpad tegen gekomen. En vanaf Klein Gaastmeer ging het met een plank over de Bratte en zo, min of meer rechtdoor, naar een voetbrugje over de Tsjerkesleat. Het pad lag meer in de richting van de Ringwiel dan de huidige weg. Het land ligt daar laag en in de winter stond het pad hier vaak onder water. Vanaf het brugje over de Tsjerkesleat liep het pad ook weer min of meer rechtdoor naar Oudega, waar het ter hoogte van It Joo op de Rigedyk uitkwam. Hier en daar moest ook een sloot overgestoken worden en op die plekken lag een plank over de sloot. In de regel was er ook één leuning naast de plank. Het was een wat gebrekkig voetpad, het stond vaak voor een deel onder water en met al die planken over de sloten vond men het in elk geval voor kinderen te gevaarlijk. Je maakte van dit voetpad eigenlijk alleen maar gebruik als het echt moest. In de eerste plaats de mensen van de boerderijen die in de buurt woonden, zoals in Idzega. Die gingen overigens vaker naar Oudega dan naar Gaastmeer, op een enkele uitzondering na. We weten dat één of meer dochters van Hantsje van der Meer, van de boerderij die bij de huidige brug naar het Klokhûs ligt, dagelijks naar Gaastmeer gingen voor de handwerkles in het gebouw naast de kerk. De leerlingen van die handwerkschool bestonden uit meisjes die de lagere school doorlopen hadden en die vervolgens niet gingen werken, dus geen dienstje zochten. Dat waren in de regel dochters van grotere boeren of burgers. Dat onderwijs werd gegeven door een zuster van de koster van de hervormde kerk. Als je vanuit Gaastmeer met de trein wilde, gebruikte je ook dit voetpad om bij het station in Oudega te komen. Het was een dik uur lopen, maar vroeger was je op dit gebied wel iets gewend. Min of meer regelmatige gebruikers in de zomer waren ook wel jongelui uit Gaastmeer die in Oudega naar het café wilden, want dat had je in Gaastmeer niet.

Zoals dit voetpad tussen Gaastmeer en Oudega, lag het platteland in Friesland vol met voetpaden. Je kon het pad ook gebruiken voor het vervoer van kleine vrachtjes met behulp van een kruiwagen.

Voor grotere vrachten maakte je gebruik van een schip.

Maar in de loop van de 19^{de} eeuw kreeg men behoefte aan sneller vervoer, met .en koets of diligence over geplaveide wegen. Het begint met het plan van de landelijke overheid om tussen alle provinciehoofdsteden van ons land straatwegen aan te leggen. Bestrate wegen dus, geplaveid met straatstenen of klinkers. Omstreeks 1830 is Leeuwarden door deze rijkswegen verbonden met Groningen en Zwolle. Hierna, en soms al tegelijkertijd, worden er provinciale straatwegen aangelegd. In onze omgeving is de belangrijkste de straatweg van Sneek naar Lemmer, die in januari 1846 geopend wordt. De straatweg van Leeuwarden naar Sneek ligt er dan al. Binnen korte tijd rijdt er een postkoets, die je in vijf uur van Leeuwarden naar Lemmer brengt, waar hij aansluit op de boot naar Amsterdam. Een geweldige verkorting van de reistijd, vergelijkbaar met de tijd van een gemiddelde schaatsenrijder over die afstand. En schaatsenrijden is in die tijd eigenlijk het snelste middel van vervoer, alleen niet het hele jaar beschikbaar. Nog voordat de straatweg Sneek –Lemmer helemaal klaar is, worden er gemeentelijke wegen aangelegd. Dat zijn meestal grindwegen. Niet zo

comfortabel als straatwegen, maar wel een stuk goedkoper. De eerste grindweg in onze omgeving is die van Heeg naar Hommerts, waar hij aansluit op de provinciale straatweg. Bij Osingahuizen komt een veerpont en ook een tol, waar een deel van de kosten mee terugverdiend moet worden. Dat is in 1862. In datzelfde jaar wordt ook de grindweg van Westhem over Oudega naar Heeg aangelegd en de eerste weg naar Gaastmeer: de grindweg Heeg-Gaastmeer. Het heeft eerst kennelijk nogal wat voeten in de aarde, want een van de landeigenaren ligt dwars. Althans, dat zou je kunnen denken als je onderstaand bericht leest dat in die tijd in de krant verschijnt.

OPENBARE KENNISGEVING

Ter voorkoming van verkeerde gevolgtrekkingen wordt, langs dezen, aan belanghebbenden Ingezetenen der gemeente Wymbritseradeel berigt, dat de Ondergeteekende de GROND van zijn eigendom, benoodigd voor den aan te leggen Weg van af de Gaastmeer naar Heeg, mede bij wijze van minnelijke schikking alrede aan het Bestuur dier Gemeente heeft afgestaan.

Heeg, 12 maart 1862

G. MANTINGH

Over het algemeen kijkt ieder vol ongeduld uit naar een nieuwe weg. Behalve een groot gemak betekent het voor eigenaren van boerderijen en weilanden langs zo'n weg ook een waardevermeerdering van hun bezit. Landeigenaren staan hun grond vaak gratis af aan de gemeente om een weg aan te leggen. Boer Lantingh uit Heeg heeft kennelijk nog een appeltje met de gemeente te schillen en probeert van deze gelegenheid gebruik te maken door zijn grond niet af te staan voor de aanleg van de weg, althans niet gratis. Maar hij zal de wind van voren hebben gekregen van zijn collega's, die vol ongeduld de nieuwe weg tegemoet zien. In elk geval: mocht er al vertraging ontstaan, dan is het zijn schuld niet, zo maakt hij met deze openbare kennisgeving duidelijk. Veertien dagen na dit bericht wordt de weg, die 4493 el lang is, aanbesteed. Het gaat om het leggen van een aarden baan, die vervolgens bevoerd en begrind moet worden. De baan voor de weg wordt aangelegd met grond die uit de sloten aan weerskanten gegraven wordt. Hier komt over de breedte van de rijweg een laag puin (het bevoeren) en tenslotte over dit puin een laag grind of steenslag. Dat is in die tijd de gebruikelijke manier om een grindweg aan te leggen. Kort na de aanbesteding wordt het werk gegund aan een in die tijd bekende wegenbouwer: J. Zwolsman te Kuinre voor f 18.600,--. We mogen aannemen dat de weg eind 1862 is opgeleverd. Er staat geen berichtje van in de Leeuwarder Courant, maar wel van de weg van Westhem naar Oudega, waar ze ook in het voorjaar van 1862 mee begonnen zijn. Gaastmeer is nu het hele jaar door dus ook over de weg bereikbaar. Althans, als een deel van de weg niet onder water staat, wat soms in de winter gebeurt. Het is dan lang wachten, tot 1909, op de grindweg naar Oudega en al die tijd moet men zich behelpen met het voetpad dat hierboven beschreven is. Als je met paard en wagen naar Oudega wilt, moet je nog altijd over Heeg. De directe aanleiding om naar Oudega een grindweg aan te leggen, moet gezocht worden in het voornemen van de gemeente om de openbare school in Gaastmeer op te heffen. Die eens zo bloeiende school heeft er in 1886 geduchte concurrentie bij gekregen van een christelijke school en als in 1905 de hervormde kerkvoogdij besluit om een tweede christelijke school op te richten, een hervormde dus, betekent dit de doodsteek voor de openbare, want er blijven nog twee katholieke leerlingen over. De gemeente heeft net een advertentie gezet voor een nieuw schoolhoofd, maar dominee Van Elven is zo attent de gemeente te schrijven, dat ze zich die moeite kunnen besparen en dat de openbare school beter opgeheven kan worden. In dezelfde brief vraagt hij gelijk maar of ze, als de openbare school toch leeg staat, niet een van de twee lokalen kunnen huren, want de pas opgericht hervormde school huist nog in de consistoriekamer. De gemeente neemt dan het besluit de openbare school maar op te heffen en de ouders van de nog overblijvende kinderen te adviseren, hun kinderen in Heeg op school te doen. Maar de provincie ligt dwars. Eigenlijk willen Gedeputeerde Staten de openbare school in Gaastmeer helemaal niet kwijt, maar ze zien ook wel dat dit met die paar kinderen een onhaalbare kaart is. De kosten per kind zijn dan wel erg hoog en wie zal daar schoolhoofd willen worden? In elk geval mag de gemeente één lokaal, goed afgescheiden van het andere, alleen per jaar verhuren, want de behoefte aan openbaar onderwijs zou in de toekomst best wel eens toe kunnen nemen, zo schrijft de provincie aan de gemeente

Wymbrits. Maar om de kinderen die openbaar onderwijs willen blijven volgen helemaal naar Heeg te laten lopen, dat vindt de provincie toch wat al te gortig. Waarom niet naar Oudega? Daar is ook een openbare school en dat is toch veel dichterbij? De gemeente legt uit dat het voetpad naar Oudega voor kinderen veel te gevaarlijk is, met al die vlanders over sloten en bovendien een groot deel van het jaar onbegaanbaar. Gedeputeerde Staten doen dan de suggestie, om dat voetpad te verbeteren, zodat de kinderen in Oudega naar school kunnen. De gemeenteraad vindt dit wel een goed plan en vanaf nu gaan ze zich bezig houden met een weg naar Oudega. B&W van Wymbrits waarschuwen nog, dat het niet de bedoeling is een rijweg aan te leggen, want het gaat immers alleen om de schoolkinderen. Een voetpad is voldoende. Maar een jaartje later komen ze hier op terug. Als je toch kosten moet maken, laat er dan maar direct een grindweg komen. In 1905 worden de eerste stappen gezet en in februari 1906 staat de aanleg van de grindweg naar Oudega op de agenda van de gemeenteraad. Maar er ontstaat discussie over de route die die weg precies zal moeten volgen. Er zijn drie varianten: B&W willen een weg van Gaastmeer naar Klein Gaastmeer en dan zo kort mogelijk naar de al bestaande grindweg Oudega-Sandfirden, naar De Bant dus. Dit is de goedkoopste oplossing. Een groep raadsleden wil vanaf Klein Gaastmeer de weg veel meer naar het Oosten leggen, zodat ook Idzega van die weg kan profiteren. Maar raadslid Ages heeft een eigen plan. Hij is naar Gaastmeer getrokken en is in de huid van een schoolkind gekropen dat elke dag heen en terug naar Oudega moet lopen. Hij beweert dat we het doel van die weg niet uit het oog mogen verliezen. Het gaat om een begaanbaar pad voor schoolkinderen en dus moet de weg zo kort mogelijk zijn. Welnu, dan moet je van de grindweg naar Heeg, op het punt waar de Bratsloot een bocht maakt (bij het gemaaltje aan het begin van het Brattepaad dus), recht-toe-recht-aan naar Oudega. Zo'n weg is 400 meter korter en dat scheelt de kinderen dus 800 meter lopen per dag. Niks over Klein Gaastmeer, die behelpen zich maar met een sintelpad. Kennelijk wonen er in Klein Gaastmeer geen openbare schoolkinderen en verwacht Ages die er ook in de toekomst niet. Op de gemeenteraadsvergadering komen ze er die avond niet uit, dus besluiten ze een commissie in het leven te roepen om alle voor- en nadelen van de drie varianten op een rijtje te zetten. Twee jaar later is de commissie klaar met haar werk en komt het punt opnieuw op de agenda. Raadslid Wesselius stelt voor, het goede van de beide eerste varianten te combineren, dus over Klein Gaastmeer en dan niet direct naar De Bant, maar meer richting Idzega. Zo'n compromisvoorstel doet het altijd goed, want zijn plan wordt aangenomen. Het plan van Ages is te duur en wordt afgestemd. Men kan nu aan de slag om de benodigde grond te verwerven en het plan verder uit te werken. Dat levert nog enkele wijzigingen op, zoals veroorzaakt door boer Osinga, die er niet zo gelukkig mee is dat de weg dwars over zijn land komt. Maar dat euvel is snel opgelost: even voorbij Klein Gaastmeer een bochtje naar rechts en vervolgens langs de grenzen van het land van Osinga. Het tegenwerken van enkele landeigenaren zorgt nog eens voor vertragingen, maar uiteindelijk kan in 1908 de route van de weg vastgesteld worden. We hoeven die niet verder te beschrijven, want dat is de weg geworden die er tot op de huidige dag ligt. Gedeputeerde Staten van Friesland zeggen een subsidie van 20% toe, onder de voorwaarde dat er geen tol geheven zal worden. Om aan de overige 80% te komen, schrijft de gemeente een lening uit, maar dan kan men toch eindelijk van start. In april 1909 wordt de aanleg van de weg inclusief twee vaste bruggen gegund aan WS de Jong uit Lemmer voor een bedrag van f 14.888,--. Die bruggen komen over de Bratsloot, net buiten Klein Gaastmeer, en de Tsjerlesleat, de verbinding tussen de Ringwielen en de Idzegaster Poelen. Op beide punten zijn de bruggen inmiddels verdwenen en liggen er nu duikers. Het werk verloopt voortvarend, want op 3 december 1909 kan de weg opengesteld worden. De Gaastmeerder openbare schoolkinderen, om wie het dus allemaal begonnen is, kunnen eindelijk van de weg gebruik maken om in Oudega naar school te gaan. De vraag is, hoeveel kinderen dat geweest zijn. Waarschijnlijk niet één. In 1913 zitten er op de openbare school in Oudega nog vier leerlingen en daar zit er niet één uit Gaastmeer bij. Al heeft men met deze weg het oorspronkelijke doel dan volledig gemist, behalve schoolkinderen zijn er gelukkig meer mensen die gebruik van de weg kunnen maken. Maar er is weinig reden tot vreugde. De weg is nog niet klaar, of hij blijkt al voor een deel onder water te staan. Vooral tussen de twee bruggen, zo wordt gemeld. Ja, dat ligt voor de hand, want dat is ook nu nog het laagste stuk van de weg. En nog een behoorlijk stuk ook. B&W verzoeken aan Foeke Kuiper of hij zijn land aan de Ringwielen en de

Pieter Bouwesloot niet kan bedijken. De gemeente wil wel bijdragen in de kosten. We weten niet of dit verzoek direct tot resultaat geleid heeft. Wel krijgt de gemeente een claim van f 600,- aan de broek van ene Sj. de Lange uit Oudega, die land heeft dat aan de weg grenst en dat onder water gelopen is doordat een dijkje is doorgebroken. De Lange beweert, dat om de aarden baan aan te leggen, de sloten te diep zijn uitgegraven en de dijken te smal gemaakt zijn. Daardoor is die dijk doorgebroken, zo beweert hij. Maar de claim wordt niet ontvankelijk verklaard.

In elk geval worden de problemen met de weg niet opgelost, want een jaar later is het weer hetzelfde laken een pak: veel water en bovendien ligt het puin los. Onbruikbaar, die weg.

Burgemeester Tromp gaat zelf ook eens kijken en ja hoor, hij is het met de klagers eens. Eigenlijk zou die weg opgehoogd moeten worden en er zou een stoomwals gebruikt moeten worden om het puin aan te stampen. Maar de gemeenteopzichter beweert, dat het niet verantwoord is om nog meer zoden uit de berm te steken om de weg op te hogen, waarmee hij klager De Lange dus eigenlijk gelijk geeft. Ze gaan er kennelijk niet van uit zand of grond van elders aan te voeren en B&W vinden ook een stoomwals te duur. Bovendien, voert de burgemeester kennelijk als verzachtende omstandigheid aan, de grindweg naar Heeg staat ook regelmatig voor een deel onder water. Hoe kan dat ook anders, als de weg even hoog ligt als het omringende weiland. Dat weiland staat immers ook onder water. Of alle problemen opgelost zijn, of dat de klagers het moede hoofd maar in de schoot gelegd hebben met zo'n college van B&W weten we niet, maar na 1911 is er althans in de Leeuwarder Courant over de weg naar Oudega geen klacht meer te vinden. In 1925 wordt, na veel verzoeken en nadat enkele boeren f 8.000,- hebben toegezegd, de brug en een grindpad naar It Klokhús aangelegd. Het was geen doen meer om in de winter over die lange modderreed een overledene op een passende wijze ten grave te dragen. Maar wateroverlast in deze regio zal nog regelmatig terugkeren, totdat het gemaal in Stavoren in gebruik genomen is. En dan zijn we al in 1966.

De rijwegen naar Heeg en Oudega zijn de enige verbindingswegen van en naar Gaastmeer. Maar het heeft niet veel gescheeld of er was een derde weg gekomen, naar It Heidenskip. In 1910 wordt er namelijk een grindweg aangelegd van Koudum naar De Hel in It Heidenskip. Hier zal deze weg aansluiting krijgen op de weg naar Workum, die er al enige tijd ligt. De boeren aan de Gaastmeerder kant van It Heidenskip komen met het verzoek, om deze weg te laten doorlopen over de Ynthiemasloot naar Gaastmeer, met aansluiting op wat nu de Munkedyk is. Over de Ynthiemasloot en de Wijde Sloot moeten dan beweegbare bruggen komen. De grond voor deze weg is door de grondeigenaren in It Heidenskip al gratis toegezegd. Bij dit plan zijn drie toenmalige gemeenten betrokken: Koudum, Hemelum Oldeferd Noordwolde (HON, waar toen een stuk van It Heidenskip onder viel) en Wymbritseradeel. En dan begint het getouwtrek, want hoe moeten de kosten van deze weg met twee kunstwerken verdeeld worden? Wymbrits heeft er geen geld voor over, dus gaar het plan in de ijskast. Maar tien jaar later komt het weer op de proppen. De kosten worden geraamd op f 200.000,-. HON stelt voor om de weg tot aan de Ynthiemasloot voor eigen rekening te nemen en de weg door de Ynthiemapolder, plus de twee bruggen, brugwachtershuizen en het beheer, voor rekening van Wymbrits te laten komen. Maar Wymbrits heeft een beter idee: HON betaalt 60% van alle kosten, Workum 15% en Wymbrits de resterende 25%. De ideeën van de betrokken gemeenten liggen zo ver uit elkaar, dat er voorlopig niets gebeurt. Maar dan jaren later, in 1959, wordt het plan weer uit de ijskast gehaald. Philips overweegt een vestiging in Koudum en dan zou het wel handig zijn, die rechtstreekse verbinding naar Gaastmeer. In januari 1961 plaatst de gemeente Koudum een advertentie, waarin ze een technisch ambtenaar 1e klas en eentje 2e klas vragen, met als werkzaamheden het ontwikkelen van de weg van Koudum naar Bolsward, inclusief de benodigde kunstwerken. Het tracé van de weg is wat gewijzigd, want het gaat nu om een weg naar Bolsward met een aftakking naar Gaastmeer. Het is weer een poosje stil, maar in 1969 wordt gesproken over een weg van Sneek via Oudega en Gaastmeer naar It Heidenskip. De provincie stemt met een krappe meerderheid voor dit plan. De kosten zijn echter hoog, dus de uitvoering moet even wachten. Inmiddels zijn er steeds meer recreanten en natuurliefhebbers gekomen. En die roeren zich, want ze zijn tegen. Er waren toen soms felle discussies tussen enkele dorpsgenoten en recreanten, die meenden zich op onbeschaamde wijze met Gaastmeerder zaken te moeten bemoeien. Die weg is er uiteindelijk toch niet gekomen (Philips in Koudum ook niet) en het ziet ernaar uit dat dit zo zal

blijven. Het is gissen wat er van Gaastmeer geworden zou zijn als die weg wel was aangelegd. Misschien met nu een aquaduct onder de Ynthiemasloot, een paar honderd inwoners meer en geen zorgen over de school of de winkel. Maar ook veel meer verkeersdrukke en –onveiligheid. Ach, laten we er maar over ophouden. Die weg ligt er niet en het is goed zo.

We keren nog even terug naar de weg Gaastmeer – Oudega. Na honderd jaar is hier een voet- en fietspad naast gelegd. En zo te zien heel wat degelijker dan destijds bij de aanleg van de hoofdweg. De kinderen van ons dorp maken er een dankbaar gebruik van om in Oudega naar de basisschool te gaan.

Wurkgroep Oer De Gaastmar

Bron: Digitaal Archief Leeuwarder Courant

Hieronder een kaartje, waarin het voetpad naar Oudega is aangegeven.

