

De Irnsumerzyl , de uitwatering op de Middellzee

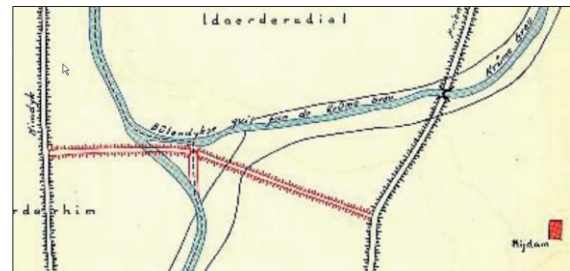
In de "Tegenwoordige Staat van Friesland in 1786" staat: "Ten Noordoosten deezes dorps heeft men de Irnsumer zyl, alwaar de zogenoemde riviertjes de Grouw, Muzel en Boorn bij elkanderen komen. Deeze zyl is eene uitwatering van Oostergo, door welke hetzelfde zijn water door twee, zich derwaarts openende, vloeddeuren, kan lossen". Hoe kunnen drie rivieren bij elkaar komen, zonder uit te monden?

Zo'n 1000 jaar geleden waren er al dijken langs Friesland's grootste rivier, de Boorn. Aan de westzijde lag de Hemdijk (Himdyk) en langs de oostelijke oever de Leppedijk. Bij Irnsum verbreedde de Boorn zich tot een uitloper van de Middellzee. Als het stormde werd het zeewater soms opgestuwd tot voorbij Oldeboorn.



De "Nije daem" door de Boorn
Vóór 1200 werd de Boorn net ten Noorden van Irnsum afgedamd. Door deze "nije daem" kon het rivierwater niet meer vrij uitstromen naar zee.

Daarom legde men in de dam een duiker, als "waterlossing". Later werd deze door een zyl (schutsluis) vervangen. (Mogelijk was hier ook een oertoom, voor het overzetten van schepen) In het midden van de 13e eeuw, rond 1250, was de Middellzee al grotendeels dichtgeslibd.



Met rood is de Nije Daem aangegeven. Links de Hemdijk en rechts de Leppedijk. Rechtsonder de boerderij Nijdamstra State.

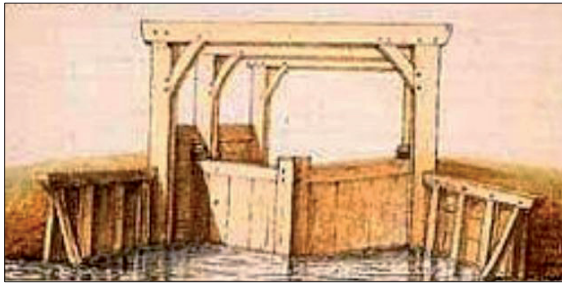
Na de aanleg van de dam behield de Kromme Grou zijn afwatering op de Middellzee, waarop ook de Boorn zijn water loosde. De Middellzee slibde echter dicht (het restant kreeg hier de naam Moezel), zodat de afwatering "de andere kant" uit moest. Voortaan zou de Boorn bij Oudeschouw, via de daartoe gegraven Nieuwe Wetering, in het Snekermeer uitmonden.

Na het dichtslibben van de Middellzee liep de vaarroute van Leeuwarden via de Greuns en de Kromme Grou naar de Boorn. Ten behoeve van de scheepvaart werd in de dam een afsnijding gemaakt, oostelijk van de bestaande zyl. De sluis hierin kreeg de naam "Damstera grata syl" en de uitwateringsluis in de Kromme Grou verviel.

Toen de Boorn verder aan banden was gelegd, met een nieuwe dijk dicht langs de oever, kwam het oostelijk deel van de "nieuwe dam" te vervallen.

De oudst bekende vermelding van de Irnsumerzyl staat in een pachtcontract uit 1450. Hij werd toen aangeduid als "Dampstera groote Zyl" en door de Leppa (een waterstaatkundig ver-

bond tot bescherming van Oostergo) verpacht aan Popka Harengha te Aegum en Ziert te Pean (bij Grouw), die het onderhoud en de exploitatie op zich namen.



De voorwaarden luiden: "De pachters zullen de zijlen sluitbaar en stromend houden met binten, deuren, planken, ijzer- en aardwerk, zodat ze gedurende de 20 komende jaren zonder gebreken ten laste van de pachters en hun nakomelingen blijven en de Leppa geen schade opleveren". Ook had de Leppa een boete gesteld op het openen van de zijl, indien het water buiten Oostergo een handbreed hoger stond dan binnen.

De inkomsten bestonden uit de tolheffing van "de groot zijl" (Irnsumerszijl) en het visrecht van drie andere zijlen in de halve Boorn tot aan de steenen dam (bij Oudeschouw) alsmede "het genot van den uiterdijk" (het buitendijks land langs de Oostelijke oevers).

Het toltarief was als volgt samengesteld: "Van alle grote schepen die een brouwsel bier vervoeren zal men een oude Vlaamse (een zilverstuk) geven of een muntstuk dat hiermee gelijk staat. Van kleinere schepen, die een roer hebben of waar koopwaren in zijn een oude Vlaamse voor uit- en thuisreis, te betalen op de uitreis. Kleinere schepen en pramen met hooi zullen vrij zijn. Wie door de tol vaart zonder te betalen wordt beboet met twee schilden (gouden munt met het wapen van de koning van Frankrijk of de hertog van Bourgondië), waarvan één voor de pachters en één voor de Leppa".

In de Middeleeuwen liep de belangrijkste vaarroute langs Irnsum

Uit deze tolbepalingen blijkt dat er in 1450 sprake was van een belangrijke scheepvaartroute. De Boorn was niet alleen de verbinding tussen Leeuwarden en het Friese achterland, maar ook de belangrijkste waterweg naar Holland. In die tijd lag Leeuwarden al niet meer aan de Middellzee en het veel gebruikte bier moest snel uit Haarlem en Delft geïmporteerd kunnen worden...

In 1477 verkreeg de stad Leeuwarden "in't ewich" de zijlen bij Irnsum in eigendom. Het betrof de "Nydampstera tolnazijl en de kleine zijl". (De Friese naam voor sluis of zijl is syl)

Leeuwarden betaalde voortaan het onderhoud van aard-, ijzer- en houtwerk met bijbehorende sluisgolken en verplichtte zich tevens de sluis "stromende en sluitende" te houden. Op stadskosten werd de grote zijl omgebouwd tot een echt verlaat met dubbele deuren (breedte 18 voet, circa 6 m) en landhoofden. Met dit akkoord had Leeuwarden zich verzekerd van een doorgang naar de Zuiderzee. Dit was voor de stad van groot belang, want de landweg naar het zuiden (door veenachtige streken) was niet of nauwelijks geschikt voor vervoer van goederen.

Na de middeleeuwen ging het centrale gezag zich bemoeien met de dijkzaken. Op 12 maart 1502 bepaalde de Hertog van Saksen dat de Leeuwarders de zijlen moesten herstellen, zoals de overeenkomst van 1477 voorschreef. De boel was nogal in verval geraakt: "dat verlaet totte grote toll zijl is alheel rebel ende van ghenere wairden..."



Verlegging van de weg over land

Jaren later, in 1544 stelde het centrale Friese gezag een onderzoek in naar het gebruik van de dijken tussen Irnsum en Akkrum als "rytwech omme byden soomer met wagenen ende paerden te moigen gebruycken". Men koos toen voor een nieuw traject over Meskenwier bij Akkrum, in plaats van de oude landroute over de oostelijke dijk langs de Boorn.

Bij Irnsum werd een aansluiting naar Friens gemaakt, waartoe het korte stukje dijk van de Irnsumerzyl tot aan de Hemdijk voor wagens begaanbaar moest worden gemaakt: "dat van by het tolhuys van Yrnsum tot aen den wech op ende an den Hemdyck liggende een cleyn dycxken strect". Met dit kleine stukje dijk werd het westelijk deel van de Nije Daem bedoeld.

Inspectie van de dijken bij Irnsumerzyl in 1570

Op 5 juni 1570 begon een speciale gezant, in opdracht van het hof van Friesland, aan een schouwing van de Leppedijk. Uit zijn rapportage: "Opten Ven dach Junij 1570 hebbe ick Idzard

a Sickinga mij getransporteert aen Irnsumerzyl". Hij las er een eerder gemaakt akkoord voor, over het onderhouden van de dijken. Zo moest de "Muyseldyck" (Moezel) even hoog zijn als Leppedijk. De speciaal voor deze gelegenheid verzamelde volmachten konden ermee instemmen, waarna de reis in zuidelijke richting werd voortgezet.

In 1610 besloot de magistraat van Leeuwarden om een nieuwe zyl bij Irnsum te bouwen. Het hiervoor benodigde hout werd uit Emden betrokken.

De Irnsumerzyl is tot ver in de 19e eeuw bij de stad in onderhoud gebleven en gaf in het algemeen weinig aanleiding tot moeilijkheden. Alleen in 1630 was er een procedure tussen de stad en Idaarderadeel over het visrecht te Irnsum, waarbij Leeuwarden in het gelijk werd gesteld.



Burgemeesters en bouwmeesters van de stad maakten op 9 september 1696 nog eens een inspectie en noteerden: "De grote zyl ten laste van de stad, als alleen oostwaarts de vleugel, lopende na de kleine zyl, maar langs 11 voeten; de kleine zyl geheel ten laste van de stad, als alleen westwaarts de vleugel, lopende na de grote zyl, maar langs negen en een half voet, also dan daar een end vleugel ofte stalt tussen de grote en de kleine zyl overblijft, hetwelk ten laste komt van de Wartena en Warstiens".

De Leppedijk: een belangrijke waterkering

Slechts de dwang van het water kon de mensen aansporen tot het noodzakelijke onderhoud. In oktober 1701 was er een dijkdoorbraak bij Lemmer en uit Leeuwarden kwamen missiven dat alle zijlen in de Leppedijk gesloten moesten worden. Later mocht de Irnsumerzyl slechts eenmaal dagelijks worden geopend ten behoeve van de scheepvaart, en dit slechts "ter presentie van een gerechtsdienaer".

De Leppedijk bleef een belangrijke rol vervullen, aldus een rekening opgemaakt door de dijkgraaf: "Den 12 juli 1733 aan Pyter Frerks op Ernsumersyl betaalt drie gulden ses stuivers van verteringe doe de matimaticus Lore benefens mij de Leppedyk heeft besigticht uit order van de heren gedeputeerden". Er was dus een deskundig ingehuurd om de toestand van de waterkering vast te stellen...

Een aantal jaren later kwam de ene zijl in de Nije Daem te vervallen en tegelijkertijd werd de andere vier voet breder gemaakt. Blijkens een ingemetselde steen "legde de Stadt Leeuwarden dese zijl" in 1740.

Een dijkrapport van 1777 meldde dat "de toestand van de Irnsumerzyl goed is en de kleine sluis ten laste van Leeuwarden drooggemaakt dient te worden". In 1830 bedroeg de breedte van Irnsumerzyl 6,54 el.

Een geografische reconstructie

De "Nije Daem" was de verbinding tussen Hemdijk (links op de foto van noord naar zuid) en Leppedijk.

De oost-west verbinding is duidelijk te zien op de luchtfoto. Overigens liep het oostelijk deel van deze dam iets zuidelijker dan de huidige weg. Met enige moeite is dat op de foto te zien... In het verlengde van dit tracé, dus helemaal rechts zien we de boerderij Nijdamstra, de bakermat van de familie Nijdam, genoemd naar de Nije Daem.



In de dam lagen aanvankelijk twee sluisen of zijlen. Op de plaats van de kleine zijl ligt nu een vaste brug. Helemaal linksonder, aan de Boorn, ligt de boerderij Ludringa State.

In 1877 werd de sluis overbodig en kwam er een vrije doorvaart

De Irnsumerzyl vormde lange tijd een belangrijke scheiding tussen de boezems van Oostergo en Westergo. Het oostelijk deel van Friesland, Oostergo, was van oudsher één groot gebied waarbinnen geen afzonderlijke dijken lagen. In het noorden waren de zeedijken en op de westelijke grens lag de Middelzeedijk, die bij Irnsum overging in de Leppedijk.

In 1877 besloot het provinciebestuur tot een ingrijpende verbetering van de waterwegen. Dit programma, waaraan men 10 jaar heeft gewerkt, was in de Friese verhoudingen van die tijd bijzonder ambitieus. De Lemstersluis werd verbeterd, de schutsluis bij Terhorne vernieuwd en de vaarweg werd tot aan Stroobos op 2 meter diepte gebracht. Aanvankelijk werden de zijlen in de Leppedijk permanent opengezet.

Met het opheffen van het hoogteverschil van het water in Oostergo en Westergo verdween een belangrijk obstakel voor de scheepvaart en werd de zijk bij Irnsum overbodig. In januari en februari van 1884 had timmerman en architect Jacob Ruurds Nijdam nog onderhoud uitgevoerd aan de Irnsumerzijl, waarvoor hij Leeuwarden fl. 7,92 in rekening bracht.



De sluis maakte plaats voor een ijzeren draaibrug

In 1884 kocht de provincie Friesland de Irnsumerzijl van de stad Leeuwarden. De zijl had zijn functie verloren en werd geruimd. Het vaarwater werd ter plaatse verwijld en een brede, ijzeren draaibrug kwam er voor in de plaats.

De oude herberg, die ten noorden van de sluis had gestaan, werd eveneens in 1884 gesloopt. In hetzelfde jaar liet de Provincie een brugwachtershuis bouwen, dat er (anno 2005) nog staat. (zie foto bovenaan deze pagina)

In 1905 schreef dhr. F. Jac. de Zee: "De heffing der doorvaartsgelden berustte oorspronkelijk op den ouden Leppabrief van 1477, de heffing van tol bij de brug op eene overeenkomst van 1758. De heffingen zijn vernieuwd, wat het doorvaartsrecht betreft, in 1804, en wat de brugtol aangaat in 1795. In 1884 maakten de Provinciale

Staten eene nieuwe verordening, welke nog geldende is. Brugtol wordt niet meer gegeven, alleen het doorvaartrecht is gebleven".



De brugwachters

De eerste brugwachter was Jitte Veltman, getrouwd met Korneliske Witteveen. In de eerste jaren was Veltman gaarder van de verschuldigde rechten; later pachtte hij het recht van inningen van de Provincie. Veltman vertrok in 1891 en werd toen kastelein op Oudeschouw. Zijn opvolger op de Jirnsumersyl werd Sjouke Vogelzang.



Vanaf 1904 werd de brug niet meer verhuurd. Toen werd Bouke de Vries aangesteld als provinciaal brugwachter. Het bruggeld (en dat was niet weinig...) ging voortaan rechtstreeks naar de provincie.

Klaas Visser was de vierde brugwachter. Hij werd opgevolgd door Klaas Wiersma die de tijd tot 1951 volmaakte.



In mei 1945 hebben de Duitsers de brug opgeblazen. Kort na de oorlog kwam er een nieuwe draaibrug, die in 1951 werd vervangen door een vaste brug. Omdat de scheepvaart voortaan via het Prinses Margrietkanaal, langs een kortere route, van Oudeschouw naar Grouw kon varen werd het hier stil...

Bronnen: "De Leppa" door M.P. van Buijtenen, "Binnendijken en slieperdiken" door Rienks & Walther, "Van veerpont tot aquaduct" door M. Tangerman, "Toponymen Suorein" door S.A. Schoustra, "Leeuwarder Historische Reeks V", "De loop van het Friese water" door G. ter Haar en P.L. Polhuis, "Hepkema's Memoires van 1894", "Takomst dreamen" door Yge Damsma.

www.irnsum.nl: de website over de dorps historie van Jirnsum