

Vaarwegen

Van oudsher en tot de eerste helft van de twintigste eeuw golden de vaarwegen als belangrijkste transportaders van mensen en goederen in de provincie. Ze vormen een belangrijke categorie voor de economische en sociale ontwikkeling van Fryslân.

Belangrijk bij de vaarwegen zijn de totale trajecten, de oorsprong (zijnde een bestaand meestal meanderend water dan wel een nieuw gegraven strak en rechtlijnig water) en de waterkundige werken en gebouwen die met functie en gebruik van de vaarweg samenhangen.

De vaarwegen hadden gedeeltelijk een natuurlijke oorsprong en werden verbeterd door kanalisatie, waarbij de waterloop werd rechtgetrokken en uitgediept. Anderzijds vond het transport plaats over geheel gegraven wateren, de kanalen. Vrijwel alle Friese dorpen waren over het water bereikbaar, soms rechtstreeks, maar meestal via een vaart, die het dorp toegang verschafte tot het vaarwegenstelsel. Veel vaarten werden gegraven met gebruikmaking van bestaande natuurlijke wateren en sloten. Een mooi voorbeeld is de bochtige Bolswarder Trekvaart, die is samengesteld uit een groot aantal op zichzelf staande wateren welke door middel van gegraven 'lassen' met elkaar in verbinding werden gebracht. Het vervoer van vracht (granen, aardappelen, vee, turf, terpaarde, bouwmaterialen) vond tot in de twintigste eeuw voornamelijk per schip plaats, vaak in de vorm van - talloze - beurtdiensten.

De termen 'Waterweg', 'Vaarweg' en 'Vaarwater' worden veelal door elkaar gebruikt. Voor deze categorie wordt de term 'vaarweg' gehanteerd; vaarten en kanalen die in principe bedoeld zijn (geweest) om daar met een vaartuig over te varen en dus een functie hadden als transportweg. Waterwegen met een andere functie, zoals (uitsluitend) voor de afwatering gegraven kanalen of vaarten, zijn voor deze categorie buiten beschouwing gebleven. Kanalen en vaarten die oorspronkelijk als vaarweg waren bedoeld, hebben later vaak die functie verloren en worden tegenwoordig alleen nog gebruikt voor de afwatering. Deze vaarten en kanalen zijn wel ingetekend, omdat het gaat om de historie van het vaarwegenstelsel en de historische functie van deze vaarten en kanalen relevant is. Ook vaarten die zowel voor transport als voor afwatering zijn gebruikt, zoals de wijken in het veengebied, zijn ingetekend.

Voor de namen van de vaarwegen in de laag 'vaarwegen-namen' is de benaming van de Rijkswaterstaatkaarten uit 1995 gebruikt. Voor de Fryske Wetternammen zie www.fryslan.nl/natuur_water_milieu/water/ officiële lijst met waternamen in Fryslân.

Bij het intekenen van het vaarwegenstelsel is een onderscheid gemaakt tussen de volgende niveaus:

Doorgaande Vaarroutes:

In de systematiek van Provinciale Waterstaat kan een 'vaarwater' uit meerdere, verschillende kanalen of vaarten bestaan. Vaarwater 1 is bijvoorbeeld de route van Dokkumer Nieuwezijlen via Dokkum naar Leeuwarden en vandaar in westelijke richting naar Harlingen. Vaarwater 1 bestaat dus onder andere uit het Dokkumer Grootdiep, de Dokkumer Ee en de trekvaart van Leeuwarden naar Harlingen, later het Van Harinxmakanaal. Maar een 'vaarwater' kan ook uit een enkele vaart of oude waterloop bestaan, zoals de Finkumervaart (nummer 31). Het Huishoudelijk Reglement van Provinciale Waterstaat telde 55 verschillende 'vaarwaters' of routes. De indeling in het Huishoudelijk Reglement dekt echter niet de hele historie van de vaarroutes in Fryslân. Daarom is het overzicht aangevuld met de 'Beschrijving van de provincie Friesland, behorende bij de waterstaatskaart', in 1948 opgesteld door Rijkswaterstaat. Daarin wordt gewerkt met 27 zogenaamde 'boezemwateren', die deels samenvallen met de 'vaarwaters' uit het Huishoudelijk Reglement, maar deels ook niet. Ter completering van het beeld van het vaarwegenstelsel zijn uit de 'Beschrijving' nog negen aanvullende routes overgenomen, die in het verleden zeker een rol in het vaarwegenstelsel hebben gespeeld.

Totaal zijn 64 vaarroutes als uitgangspunt voor de historie van het vaarwegenstelsel genomen; 55 uit het 'Provinciaal Huishoudelijk Reglement van Politie met een overzicht van de provinciale vaarwaters en overige objecten die de provinciale waterstaat betreffen' (nummering in Arabische cijfers) en 9 uit 'Beschrijving van de provincie Friesland, behorende bij de waterstaatskaart', in 1948 opgesteld door Rijkswaterstaat (nummering in Romeinse cijfers).

1 Nieuwe Zijlen-Harlingen	30 Roptavaart-Harlingen
2 Stroobos- Het Oudhof	31 Finkumervaart
3 Het Oudhof-Lemmer	32 Berlikum-Ritzumazijl
4 Het Oudhof-Stavoren	33 Berlikumerwijd-Finkumervaart
5 Heeg-Woudsend-Lemmer	34 Bolkezijl-Berlikumerwijd
5b Zijgeul slotermeer naar Balk	35 Berlikum-Franeker
6 Garijp-Leeuwarden	37 De Oude Meer onder
Westergeest	
7 Langweer- De Wijde Ee (a en b)	39 Gerbenallesverlaat-Friesche
Sluis	
8 Woudmansdiep-De Wijde Galle	45 Klestervaart-Bergumermeer
9 Oudeschouw-Gorredijk	46 Bergumermeer-De Nieuwe
Zijlen	
9b Heerensloot (Haskerdijken)-Uilesprong	47 Dokkum-Ezumazijl
10 De Geeuw-Kruiswater (Sneekermeer)	47a Oosterstadsgracht tot
Zuider Ee in Dokkum	
11 Sneekermeer-Akkrum--Tjongerkanaal	48a Westergracht Dokkum-Sluis
Nieuwe Kanaal	
12 Vierhuistersloot en geul Tjeukemeer	48b Sluis Nieuwe Kanaal,
Aalzumervaart-Paesens	

13 P.Christiaansloot en (geul Tjeukemeer)	50 Scharsterrijn-Sneekermeer
14 Tjonger Engelenvaart – Christiaansloot	51 De Zijlroede bij Joure
15 Tjongerkanaal	55 De Compagnons- of
Appelschastervaart	
16 Helomavaart	56 Grouw-Nesserzijl
17 Schenkenschans-Sneek (de Zwette)	57 Hoodammen-Buitenstvallaat
18a Harlingervaart -Bolsward	58 Buitenstvallaat-Kolonievaart
18b Bolsward-Workum	59 Holwerdervaart
19 Harlingen-Bolsward	61 Koevorde-Groote Brekken
20 Harlingervaart-Sneek	62 Zijlroede-Stoomgemaal
21 Sneek-Woudsend (a en b)	IV Stobossertrekvaart
22 Sneek-Het Oudhof	VII Dokkum-Woudvaart-Murk-
Woudmansdiep	
23 Bolsward-Ijlst	VIII Deel Oude Lije-Nieuwe Bildtzijl
24 Bolsward-Makkum	XIII Franeker- Harlingervaart via
Tzum	
25 De Kleine Zijlroede bij Makkum	XIV Arumervaart (Arum-Franeker)
26 Workum-De Fluessen	XVIII Hindeloopen-Nijhuizum bij
Workum	
27 Morra-De Hindeloopen	XXIII Luts van Balk tot Oudekarne
in de Fluessen	
28 De Fluessen-Molkwerumerzijl	XXVIII Schoterlandsche
Compagnonsvaart	
29 Franeker-Roptazijl	XXX De Linde

De doorgaande vaarroutes bestaan vaak uit meerdere vaarwegen, zoals de route van Dokkumer Nieuwe Zijlen naar Harlingen, die wordt gevormd door de afzonderlijke vaarwegen het Dokkumer Grootdiep, de Dokkumer Ee en de Harlinger Trekvaart. De route van Dokkum naar Stroobos bestaat echter maar uit één vaarweg, namelijk de Strobossertrekvaart, die een rechtstreekse verbinding tussen beide plaatsen vormt.

Alle vaarwegen die deel uitmaken van een route, zijn als aparte vaarweg opgenomen en benoemd aan de hand van de 'Waterstaatkaarten 1995'.

Bovendien is er een indeling gemaakt in het type vaarwater:

- Dorpsvaart
- Vaarweg (w.o. trekvaarten, veenvaarten en kanalen)
- Wijk

Dorpsvaarten:

Vanuit de vaarroutes lopen vaarverbindingen naar dorpen die niet direct aan de route liggen. Zo lopen vanuit de Dokkumer Ee, onderdeel van route 1, vaarten naar dorpen als Raard, Holwerd, Ferwerd, Marrum en Hallum. Deze verbindingen zijn benoemd als dorpsvaarten en als aparte vaarweg op kaart ingetekend en gekoppeld aan de betreffende vaarroute. Zij maken deel uit van het fijn vertakte vaarwegenstelsel in de provincie. Vaak hebben de dorpsvaarten ook weer aftakkingen naar andere dorpen. Ook deze aftakkingen zijn als dorpsvaart

ingetekend en gekoppeld aan de route waar ze bijhoren. “Opvaarten” naar boerderijen zijn hier niet ingetekend.

Vaarwegen:

Tot de vaarwegen behoren *trekvaarten*, *zeilvaarten*, *veenvaarten* en *jonge kanalen*.

Trekvaarten zijn kanalen die zijn voorzien van een pad of weg op één van de oevers.

Op dit jaagpad of deze trekweg liepen het paard, dat de trekschuit met een touw, de zogenoemde jaaglijn, voorttrok, en de jager, die het paard mende. Soms werd de schuit voortgetrokken door de schipper zelf of een familielid. De eerste trekvaart in Fryslân liep tussen Harlingen en Leeuwarden, en werd geopend in 1646. Daarna kwam een stelsel van trekvaarten tot stand, waarbij ook nieuwe trekvaarten werden gegraven. Een voorbeeld hiervan is de Strobosser Trekvaart van Dokkum naar Stroobos en Groningen.

Langs het bestaande of het nieuwe kanaal werden de jaagpaden aangelegd - met herbergen als verversingsstations- voor mens en paarden(bijvoorbeeld Huylickenstein bij Easterlittens, de Laatste Stuiver halverwege Bartlehiem en Hallum) en rolpalen geplaatst om de jaaglijn door de bochten van de kanalen te leiden. De trekschuiten werden voornamelijk gebruikt voor personenvervoer.

In het oosten en zuidoosten van de provincie zijn vanaf ongeveer 1500 vaarten gegraven ten behoeve van de exploitatie van veengebieden voor de turfwinning: de zogenoemde *veenvaarten* en *Compagnonsvaarten*. Haaks op deze vaarten groef men grote aantallen dwarskanaaltjes, de zogeheten wijken. Over de vaarten en wijken werd de turf vervoerd. Een van de oudste veenvaarten is de Oude Vaart van de Lauwers naar het Surhuisterveen, die in 1493 gegraven werd. Vanaf 1550 zouden er meer volgen, met name de zogeheten compagnonsvaarten, zoals de Schoterlandse Companonsvaart, de Drachtster Compagnonsvaart (vanaf 1658) en de Opsterlandse Compagnonsvaart (na 1704). Ook bij Noordwolde, Steggerda en Langezwaag werden vaarten gegraven ten behoeve van de turfwinning. Langs de Compagnonsvaarten (met name de Opsterlandse) bleven enkele karakteristieke schutsluizen met bijbehorende sluiswachterwoningen intact.

Het transport over het water is in Fryslân tot en met het tweede kwart van de twintigste eeuw belangrijker geweest dan het vervoer over land. De gebrekkige verkeers- en afwateringsfunctie van veel vaarten ten gevolge van ouderdom en achterstallig onderhoud, leidde vanaf het einde van de negentiende eeuw tot het graven van enkele nieuwe *kanalen*.

(Veen-)Wijken:

In de veengebieden is een opvallende structuur, gevormd door strakke evenwijdig lopende lijnen in de vaarwegen, te herkennen, het ‘wijkenpatroon’. Dit patroon bestaat uit meestal smalle vaarten. Ze hadden een dubbele functie, namelijk enerzijds de afwatering van het water uit de veenpakketten, zodat daaruit de turf kon worden gewonnen, en anderzijds de afvoer van de gestoken turf naar de

nabijgelegen vaarwegen, meestal de 'Compagnonsvaarten', waarna de turf via de routes van het vaarwegenstelsel naar de afnemers werd vervoerd.

De wijkenstelsels zijn te vinden in Oost- en Zuidoost-Friesland. De verschillende gebieden zijn:

- _ Het gebied ten noorden en ten westen van Surhuisterveen;
- _ Het gebied ten oosten van Drachten;
- _ Het gebied ten zuidoosten van Drachten in de richting van Bakkeveen en Haulerwijk;
- _ Het gebied langs de Schoterlandse Compagnonsvaart in de buurt van De Knipe en Jubbega;
- _ Het gebied langs de Opsterlandse Compagnonsvaart ten oosten van Gorredijk en het gebied achter Appelscha;
- _ Het gebied ten zuiden van Noordwolde tot aan de grens met Drenthe.

De wijken vormen een fijnmazig net van opvaarten in de veengebieden. Niet alle wijken zijn echter meer goed herkenbaar aanwezig in het landschap. Ook op de voor de inventarisatie gebruikte kaarten zijn de wijken niet altijd even goed zichtbaar. Geprobeerd is om alle wijken in te tekenen, maar mogelijk is dit niet overal helemaal gelukt. In de gebieden waar de wijken niet allemaal meer konden worden onderscheiden, zijn alleen de wijken ingetekend waarvan uit de naamgeving op de gebruikte kaarten kon worden opgemaakt dat het een 'wijk' betrof. Dit is vooral het geval in het gebied ten noorden en ten westen van Surhuisterveen.