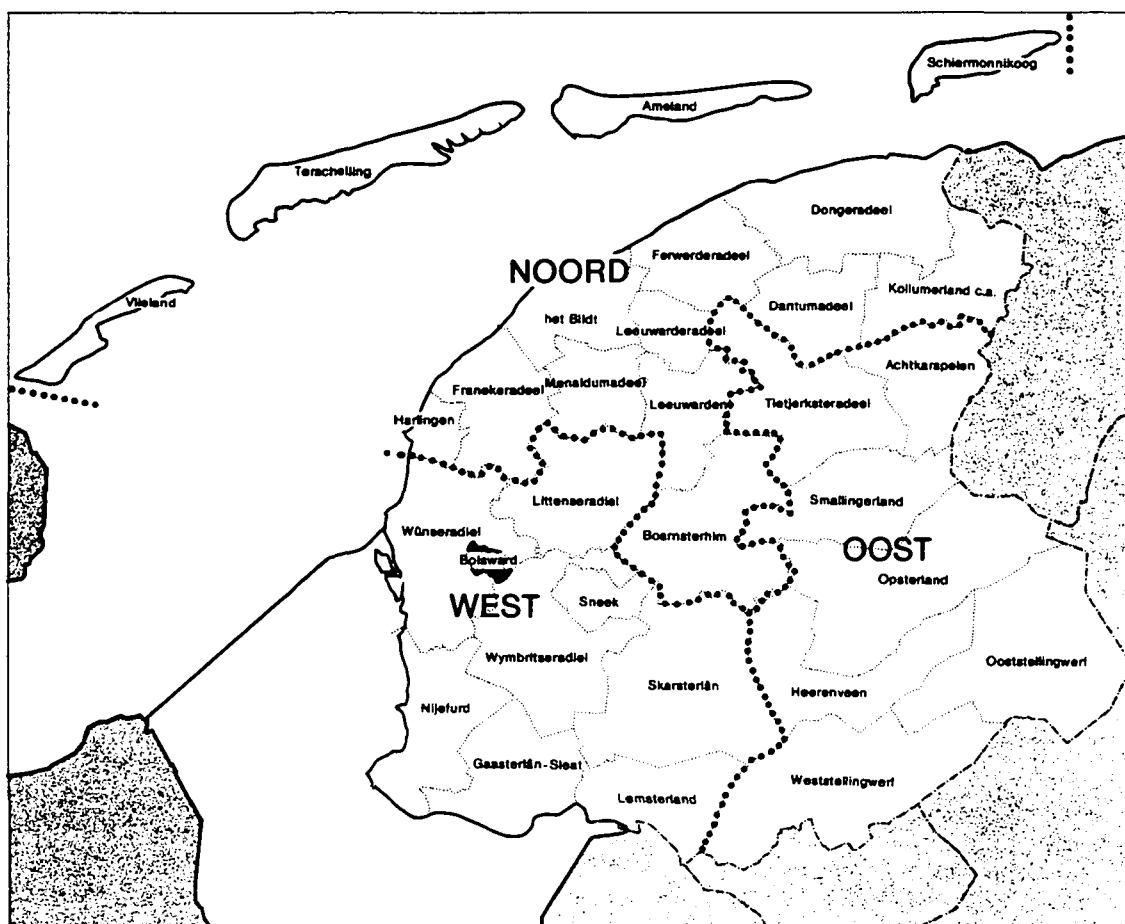


Monumenten Inventarisatie Project

GEMEENTEBESCHRIJVING

B O L S W A R D

PROVINCIE FRIESLAND - REGIO ZUID-WEST FRIESLAND



## INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING .....	1
2	BODEMGESTELDHEID	
2.1	Ontstaansgeschiedenis en bodemsoorten .....	1
2.2	Reliëf .....	1
2.3	Waterbeheersing .....	1
3	GRONDGEBRUIK, VERKAVELING EN LANDSCHAPSBEELD	
3.1	Grondgebruik .....	2
3.2	Verkaveling .....	2
3.3	Landschapsbeeld .....	2
4	INFRASTRUCTUUR	
4.1	Waterwegen .....	2
4.2	Landwegen .....	3
4.3	Tramverbinding .....	3
4.4	Gas-, electriciteits- en drinkwatervoorziening .....	3
5	MIDDELEN VAN BESTAAN	
5.1	Algemeen .....	4
5.2	Kleiverwerkende industrie .....	4
5.3	Olie- en meelfabrieken .....	5
5.4	Zuivelfabrieken .....	5
6	NEDERZETTINGEN	
6.1	Algemeen .....	6
6.2	Bolsward .....	6
6.2.1	Ontwikkeling tot aan 1850 .....	6
6.2.2	Situatie omstreeks 1850 .....	7
6.2.3	Ontwikkeling 1850-1940 .....	7
6.2.4	Na-oorlogse ontwikkelingen .....	10
	LITERATUUR .....	11
	GERAADPLEEGD KAARTMATERIAAL .....	12
	BIJLAGE BEVOLKINGSONTWIKKELING .....	13

## 1 INLEIDING

De gemeente Bolsward ligt in de regio Zuid-West Friesland (West) en wordt grotendeels omringd door de gemeente Wûnseradiel en grenst in het zuidoosten ook nog aan de gemeente Wymbritseradiel.

De gemeente Bolsward is de kleinste Friese gemeente; de oppervlakte bedraagt in totaal slechts 9,42 km<sup>2</sup>, waarvan 0,29 km<sup>2</sup> tot het binnenwater behoort. Op 1 januari 1989 telde de gemeente 9.798 inwoners. Het grondgebied van de gemeente wordt voor een groot gedeelte in beslag genomen door de stad Bolsward. Het buitengebied, waarin wat verspreide bebouwing is gelegen, wordt door verschillende verkeerswegen doorsneden. In 1984 werden de grenzen van de gemeente Bolsward met de gemeente Wûnseradiel gewijzigd. Bolsward kreeg aan de oostzijde van de stad een deel van de gemeente Wûnseradiel, terwijl een deel van de Lonjêsterpolder bij Wûnseradiel werd gevoegd.

## 2 BODEMGESTELDHEID

### 2.1 Ontstaansgeschiedenis en bodemsoorten

Door het afsmelten van ijsmassa's uit de laatste ijstijd begon ca. 10.000 jaar geleden de zeespiegel te stijgen. In het kustgebied werden zand en klei afgezet. Vanaf de Bronstijd, ca. 1200 voor Christus, verliep de zeespiegelstijging langzamer waardoor het afgezette zand- en kleimateriaal minder vaak werd overstroomd en redelijk ontwaterde kweldergebieden ontstonden.

Het gebied werd vanaf ongeveer 600 voor Christus voor het eerst bewoond, waarbij men zich aanvankelijk op het maaiveld-niveau vestigde (vlaknederzettingen). Toen perioden waarin het gebied werd overstroomd en perioden waarin het gebied droog lag elkaar afwisselden werden de bewoners gedwongen hun woonplaatsen op te hogen of het gebied te verlaten. Ook in het gebied dat nu deel uitmaakt van de gemeente Bolsward werden verschillende terpen opgeworpen. De stad Bolsward ontstond op een drietal van deze terpen.

De bodem van de gemeente Bolsward is een jonge zeekleibodem van meestal enkele meters dikte, met daaronder pleistocene zanden en keileem.

### 2.2 Reliëf

De gemeente Bolsward ligt grotendeels tussen 0,5 en -0,5 meter ten opzichte van N.A.P; de hoogste delen van de terpen liggen nog wat hoger.

### 2.3 Waterbeheersing

De afwatering vindt in samenwerking met de omliggende gebieden plaats in zuidwestelijke en westelijke richting (Makkumervaart, Harlingervaart en Bolswardertrekvaart).

De bemaling vond in dit gebied plaats met behulp van poldermolens

en later ook Amerikaanse windmotoren. Van de poldermolens zijn er twee bewaard gebleven (De Klaver, een spinnekop, en Lonjé of Tade-ma's molen, een monnikmolen). Ten noorden van de stad is ook een Amerikaanse windmotor bewaard gebleven. Na de Tweede Wereldoorlog werden ook enkele gemaaltjes gebouwd.

### 3 GRONDGEBRUIK, VERKAVELING EN LANDSCHAPSBEELD

#### 3.1 Grondgebruik

Op de zware klei vindt vanouds bijna uitsluitend veeteelt plaats. In de jaren vijftig van deze eeuw was van de 830 ha. landbouwgrond slechts 5 ha. in gebruik als bouwland. Na de Tweede Wereldoorlog is veel landbouwgrond opgeofferd aan de uitbreiding van de stad.

#### 3.2 Verkaveling (kaart 2)

Omstreeks 1850 werden in de omgeving van Bolsward diverse typen blokverkavelingen aangetroffen : vooral onregelmatige blokverkavelingen (NW, O en ZO van Bolsward) maar ook regelmatige blokverkavelingen zonder hoofdrichting (NW, NO en O van Bolsward) en regelmatige blokverkavelingen met hoofdrichting (Z en vooral W van Bolsward). Aan de zuidzijde van Bolsward lagen ook enkele langgerekte kavels.

Een deel van de oude verkaveling is niet meer herkenbaar als gevolg van de uitbreiding van de stad en de versnippering van het gebied door de aanleg van wegen.

#### 3.3 Landschapsbeeld

De gemeente Bolsward ligt in het gebied dat wel gerekend wordt tot het knipkleigebied van Westergo, met overwegend weiden en weinig opgaande beplanting. Langs de weg naar Exmorra en de Rijksweg werden bomen geplant. Een groot deel van het oppervlak van de gemeente wordt in beslag genomen door de stad Bolsward. Het resterende deel is erg versnipperd als gevolg van de verschillende door het gebied lopende wegen.

### 4 INFRASTRUCTUUR

#### 4.1 Waterwegen

Bolsward had vanouds een relatief groot aantal goede verbindingen over water met kleinere en grotere plaatsen in de omgeving : de Wymerts naar Sneek (ZO), de Hartwerdervaart naar Hartwerd (O), de trekvaart naar Leeuwarden en de vaart naar Harlingen (N), de vaart naar Witmarsum en de vaart naar Makkum (W), de trekvaart naar Workum (Z).

De belangrijke ontwikkelingen in de periode 1850-1940 bleven beperkt tot het dempen van diverse grachtjes en haventjes in de oude stad, vooral aan het einde van de vorige eeuw.

#### 4.2 Landwegen (kaart 3)

Rond 1850 werd Bolsward ook over land beter bereikbaar door de aanleg van nieuwe verbindingen of de verbetering van bestaande : de verbinding (Mac-Adamweg) met Sneek (Sneekerweg, 1844), de kunst- of grindweg naar Harlingen, met een zijtak op Makkum (1852), en de kunstweg naar Tjerkwerderzijl met aansluiting op de schelppuinweg naar Workum (1855). Voor 1928 (en na 1910 ?) werd ook nog een verbindingsweg met Exmorra aangelegd.

De Rijksweg 43 (later A7), de route van de Afsluitdijk (1932) naar Sneek en verder richting Joure en Heerenveen kwam in 1940 even ten zuiden van Bolsward te liggen en zou later de ruimtelijke begrenzing van de stad aan de zuidzijde gaan vormen.

Recent heeft Bolsward een nieuwe verbinding gekregen met Leeuwarden, welke ten westen van de stad aansluit op de weg naar Workum. Tegelijkertijd werd langs de gemeentegrens een nieuwe weg naar Witmarsum aangelegd.

#### 4.3 Tramverbinding

In 1882 was de tramlijn Heerenveen-Joure-Sneek-Bolsward-Harlingen klaar. Ten westen van de stad volgde het spoor de oude Marnedijk en aan de oostzijde de Sneekerstraat. Buiten de voormalige Sneekerpoort werd een tramstation gebouwd. Ook naar de aan de overzijde van de Sneekerstraat gelegen zuivelfabriek liep een spoor. In 1907/08 werd een nieuw tramstation in gebruik genomen en het emplacement sterk vergroot. Tevens werden een kolenloods en een locomotievenremise gebouwd. Het oude station werd afgebroken ten behoeve van een rijtuigenremise. De stoomtram functioneerde tot in de jaren vijftig toen het personenvervoer geheel door autobussen werd overgenomen. Het nieuwe tramstation van 1907 werd verbouwd tot garage. De andere gebouwen en het terrein worden gebruikt door de FRAM (autobusmaatschappij).

#### 4.4 Gas-, electriciteits- en drinkwatervoorziening

In 1862 werd aan de noordzijde van de stad de gasfabriek gebouwd. De fabriek werd in 1891 en 1895 verbouwd. Een zeer grote verbouwing volgde in 1908. Ook werd toen een kolk gegraven voor de schepen die de steenkool bij de fabriek kwamen lossen. De kolk werd tevens de aangewezen plaats voor de beurtschepen en stoomboten. In 1931/32 werd de fabriek vooral intern vernieuwd. Nadat in november 1954 ook Bolsward op het aardgasnet werd aangesloten kon de fabriek worden afgebroken. Thans staat hier een modern administratiegebouw met toonkamer, magazijnruimte en werkplaats.

De stad Bolsward werd omstreeks 1920 op het electriciteitsnet aangesloten.

Tussen 1920 en 1930 nam de **drinkwaterdistributie** in Friesland een grote vlucht en kreeg ook de Zuidwesthoek de beschikking over leidingwater. Het leidingnet liep via Bolsward, waar aan de rand van de stad, dicht bij de Hollandia-melkfabriek, in 1928/29 een watertoren werd gebouwd. Aan de Exmorraweg werd enkele jaren later een pompstation, met waterkelder (reservoir) gebouwd; bij dit complex staat ook een woning.

## 5 MIDDELEN VAN BESTAAN

### 5.1 Algemeen

Bolsward was vroeger gelegen aan de Marne, een zeeslenk, en had als Hanzestad een drukke handel en scheepvaart. Verhandeld werden de produkten der bombazijnweverijen, boter, kaas en later ook de produkten van de wolkammerijen en pottenbakkerijen. De stad werd echter geleidelijk aan overvleugeld door Sneek.

Lang na de bloeitijd van de handel was in Bolsward het ambacht en "de kleine industrie" relatief sterk vertegenwoordigd. De volgende cijfers zijn illustratief : in 1865 waren er op 4617 inwoners maar liefst 243 kleine ambachts- en fabrieksbedrijven in een bonte verscheidenheid. Echt grote industrieën zijn in Bolsward niet tot stand gekomen. Het gemis aan goede waterwegen, een grotere haven, een spoorweg en autowegen werd dringend gevoeld. De sluizen in een deel van de vaarten maakte het voor grote schepen onmogelijk Bolsward langs deze waterwegen te bereiken.

In de directe omgeving van de stad vond de bevolking haar bestaan voornamelijk in de veeteelt.

In het navolgende wordt aan de al vroeg aanwezige kleiverwerkende industrie, de olie- en meelfabrieken, en de aan het einde van de 19de eeuw opkomende zuivelindustrie nader aandacht geschonken. Vermeldenswaardig is misschien ook Ruiters Schaatsenfabriek : een schaatsenfabriek en tevens constructiewerkplaats, waar bijvoorbeeld drie ijzeren bruggen voor Harlingen en het hekwerk rondom paleis Het Loo werden gemaakt.

### 5.2 Kleiverwerkende industrie

In Bolsward en directe omgeving waren jarenlang diverse kleiverwerkende industrieën gevestigd : steen- en pannenbakkerijen, een draineerbuizenfabriek en pottenbakkerijen. Reeds in 1718 waren een viertal pan- of tichelwerken aan de vaarten in de directe omgeving van de stad te vinden. Omstreeks 1850 waren daarvan nog een tichelwerk en een panwerk overgebleven.

De steen- en pannenbakkerijen konden in de loop van deze eeuw niet langer concurreren met de bedrijven op de klei langs de grote rivieren, ondermeer ten gevolge van de hoge aanvoerkosten van de grondstoffen, de verouderde ovens en het feit dat het seizoenbedrijven waren.

Het tichelwerk "Zorgvliet" was gelegen aan de Wymerts en gaf in de

zomer aan 30 tot 35 mensen werk. De benodigde klei werd gehaald uit de kleilanden bij Hichtum en Hiemert en later onder Achlum. In 1911 kreeg de fabriek een nieuwe steenoven met een capaciteit van 600.000 stenen. De produktie werd omstreeks 1935 gestaakt; de oven werd in 1938 verkocht en afgebroken. De directeurswoning werd verbouwd tot boerderijtje. De overige gebouwen zijn nu in gebruik als opslagplaats voor veevoerders en kunstmest.

De pannenfabriek van de fam. J.A. de Vries, waar in 1910 een petroleummotor werd geplaatst, was gelegen aan de Leeuwardervaart. De fabriek, waar ook draineerbuizen werden gemaakt, is afgebroken (fabriek niet meer op kaart van 1928 aangegeven). Thans is hier het bedrijf Bos constructie en machinebouw gevestigd.

De steenfabriek "de Tijdgeest" werd gebouwd in de eerste jaren van deze eeuw op een aan de overzijde van de Workumervaart gelegen terrein. Bij de fabriek werden 3 woningen neergezet voor het vaste personeel. Na de Eerste Wereldoorlog was de produktie niet langer lonend en werden de gebouwen weer afgebroken. De woning van de baas/meesterknecht bleef gespaard en werd verbouwd tot boerderij met behulp van de vrijgekomen materialen.

De draineerbuizenfabriek, vroeger tevens pottenbakkerij en suikerbroodvormbakkerij, was aanvankelijk gelegen aan de Stoomboot/Turfkade. De draineerbuizen werden in heel Nederland gebruikt. Ze werden vooral naar de Zuidhollandse eilanden en Zeeland verscheept. Het tweede huis vanaf de Zandsterpoort naar het oosten was de woning van de directeur van deze fabriek. Toen ca. 1913 een nieuwe fabriek werd gebouwd is het oude complex afgebroken. Op het voormalige fabrieksterrein, dat naast deze woning was gelegen, staat nu een rij huizen met de nrs. 3 t/m 8 grenzende aan het Nannenhof. Aan de Workumertrekweg naast de vellenbloterij van Van Buren werd uit het land de benodigde klei gegraven. Toen de klei voor het grootste deel was verwijderd is daar ca. 1913 een geheel nieuwe draineerbuizenfabriek gebouwd met een woning voor de baas met kantoren. De woning staat er nog maar het fabrieksterrein is volgebouwd met woonhuizen.

De pottenbakkerij (van L. Wildschut) stond aan het Stadsstreng, ongeveer daar waar later de grote gashouder heeft gestaan.

### 5.3 Olie- en meelfabrieken

In Bolsward waren omstreeks 1900 verschillende olieslagerijen en meelfabrieken. Van deze fabrieken bestaat er niet één meer. Eén van de veevoederfabrieken stond ter plaatse van een korenmolen aan de Leeuwardervaart. Behalve door windkracht werd de fabriek ook aangedreven door stoomkracht. De onderbouw van deze molen is nog lang blijven staan maar inmiddels ook afgebroken.

### 5.4 Zuivelfabrieken

Gezien de ligging van Bolsward temidden van een weidegebied is het niet verwonderlijk dat ook in deze plaats de zuivelindustrie tot ontwikkeling kwam. Bolsward heeft twee grote (speculatieve)

zuivelfabrieken gekend. De oudste fabriek werd in 1882 gebouwd aan de Snekerstraat door de Kon. Ned. Melkproductenfabriek. In 1893 werd aan de andere zijde van de stad, aan de Harlingerstraat, de zuivelfabriek "Hollandia" gebouwd. In 1932 volgde een associatie met het Nestlé-concern. De fabriek van de K.N.M. werd door een fusie, eveneens met het Nestlé-concern, overbodig waarna een groothandel in fruit etc. (fa. Haagsma) het gebouw heeft gebruikt. Het complex is inmiddels afgebroken. De andere zuivelfabriek wordt nog als zodanig gebruikt.

Naast deze twee grote fabrieken waren er ooit twee kleine zuivelfabriekjes (H. de Boer, en S. van der Zee aan de Heremastraat).

## 6 NEDERZETTINGEN

### 6.1 Algemeen

Behalve de stad Bolsward lagen en liggen in het tot de gemeente Bolsward behorende gebied enkele kleine "terpbeurtjes", zoals Laa(r)d, Zaa(r)d, Bargepels, Grote Marne-zate en Lonjé (of Lunjier, thans gemeente Wûnseradiel); sommige bestaan uit één, andere uit enkele boerderijen.

De bevolking van Bolsward groeide heel geleidelijk aan tot in de jaren twintig van deze eeuw, waarna een achteruitgang en stagnatie optrad. Pas na de Tweede Wereldoorlog begon het aantal inwoners weer toe te nemen, vooral ten gevolge van vestiging vanuit omliggende gemeenten. Inmiddels is weer een lichte terugval opgetreden.

### 6.2 Bolsward

#### 6.2.1 Ontwikkeling tot aan 1850

De stad Bolsward kwam tot ontwikkeling op en rondom een drietal terpen. De meest noordelijke terp van Bolsward (kerkterp) dateert van voor de jaartelling en bood oorspronkelijk ruimte aan een agrarische nederzetting. Omstreeks de 11de eeuw werd op deze terp een tufstenen kerkje gebouwd. De meest zuidelijke terp (handels-terp) lag aan een zijtak van de Marneslenk, die de Middellzee met het Vlie verbond en zodoende handel en scheepvaart mogelijk maakte. Nog voor de bedijking van de Marne (in de 12 de eeuw) werd tussen kerk- en handelsterp een verbindingsweg (Kerkstraat) aangelegd over de oeverwal en een derde terp. Na de bedijking werd het mogelijk ook buiten de terpen te bouwen.

Bolsward heeft vooral aan de handel haar opkomst en ontwikkeling te danken. De stad maakte vermoedelijk sinds omstreeks 1400 deel uit van het Hanzeverbond, hetgeen waarschijnlijk vooral te danken was aan het ondernemerschap van enkele handelaren uit de stad en niet zozeer aan de ligging van de stad aan een zijtak van de Marne, die in open verbinding stond met de zee. Aan het begin van de 16de eeuw kreeg de stad een dubbele omgrachting. Grootschalige verdedigingswerken met indrukwekkende bastions heeft Bolsward nooit gekend. Binnen de omwalling bleven lange tijd grote ruimten



onbebouwd, met name aan de stadsrand.

In de 16de, 17de en 18de eeuw nam de handel (verder) af. De scheepvaart en de daarmee samenhangende bedrijvigheid (scheepsbouw, steen- en pannenbakkerijen) bleven bestaan. De in vergelijking met andere Friese steden relatief grote bevolkingsgroei in deze eeuwen kon worden opgevangen door het opsplitsen van woningen en door middel van nieuwbouw op terreinen van de na 1580 opgeheven kloosters (Minderbroeders, Witheren en Grauwe Bagijnen) en op nog onbebouwde stadsdelen.

Langs de doorgaande vaarten werden trekwegen aangelegd; naar Workum (1620) en naar Leeuwarden (1648).

### 6.2.2 Situatie omstreeks 1850

De stad Bolsward had omstreeks 1850 nog haar ovale vorm. Direct buiten de wallen en de stadsgrachten was nog maar weinig bebouwing aanwezig. Op de kaart van Eekhoff uit 1854 valt te zien dat aan de stadsranden binnen de grachten nog verschillende terreinen onbebouwd zijn; de huizen aan de stadsranden hadden grote tuinen. De bebouwing buiten de grachten was vooral gelegen aan de vaarten en invalswegen en bestond o.a. uit wat boerderijen, herbergen, koren- en houtzaagmolens, een tolhuis en bebouwing bij een pannen tichelwerk. Aan de trekvaart naar Leeuwarden lag tevens de Begraafplaats. Nabij de begraafplaats werd een rijtje arbeiderswoningen (het Tranendal) neergezet dat in 1965 weer werd afgebroken. Wat verder van de stad af lagen verschillende boerenbedrijven.

De dubbele omgrachting was al voor 1830 teruggebracht naar een enkele en omstreeks 1825/1830 waren de stadspoorten gesloopt. Verschillende achtergrachten werden vooral om hygiënische redenen gedempt.

### 6.2.3 Ontwikkeling 1850-1940

De meer grootschalige veranderingen en uitbreidingen in deze periode vonden aanvankelijk vooral plaats in en aan de randzones van de stad, en later - toen binnen de stadsgrachten weinig ruimte meer beschikbaar was - ook aan de westzijde (Harlingerstraat / Marnedijk) en de oostzijde (Snekerstraat).

#### Randzone

Eén van de eerste ontwikkelingen na 1850 was de bouw van de gasfabriek aan de noordzijde van de stad in 1862. De fabriek werd later nog diverse malen uitgebreid (zie 4.4) en nadat ze overbodig was geworden uiteindelijk gesloopt. Aan het Laag Bolwerk werden in 1867 de huisjes van het St. Anthony-gasthuis gebouwd ("Klein Gasthuis"), die in 1981 grondig werden gerenoveerd.

Na de vestingwet van 1874 werd de hele randzone van de stad opnieuw ingericht. De wallen werden afgegraven met uitzondering van het deel tussen de Sneker- en de St. Janspoort (het noordoostelijke deel) dat als wandelgebied gespaard bleef. Na het afgraven

van de wallen werden de kaden aangelegd. De Stoombootkade aan de zuidwestzijde van de oude stad kreeg ca. 1875 als eerste een stenen beschoeiing. Tegenover de Stoombootkade ligt o.a. de fraaie scheepswerf van de fa v.d. Werf. Daarna werd de aan de zuidoostzijde ontstane kade (Steenen bolwerk of Turfkade) ten behoeve van de scheepvaart van een loswal voorzien, geheel met klinkers bestraat en met een drievoudige rij bomen beplant. In het laatste kwart van de 19de eeuw werd deze kade voorzien van een aaneengesloten huizenrij. Het Laag Bolwerk aan de noordwestzijde van de stad werd omstreeks 1879 afgegraven.

In de tweede helft van de vorige eeuw werd een begin gemaakt met de volkswoningbouw, waaronder een complex woningen buiten de St. Janspoort aan de noordzijde van de stad, dat in 1875 werd gebouwd door de coöperatieve vereniging "Werkmansbloei" (De Molenbuurt). Ook aan de Gasthuissingel, buiten de voormalige Snekerpoort, werd aan het einde van de vorige eeuw een rijtje arbeiderswoningen gebouwd. Aan het einde daarvan stond de zuivelschool, waarin na 1903, toen aan de Snekerstraat een nieuwe school werd gebouwd, een destilleerderij en vruchtensapfabriek was gevestigd. Thans staat het nieuwe kantoor van de Stichting Woningbouw Bolsward op deze plek.

Aan het Stadsstreng (noordwestzijde van de stad, tegenover het Laag Bolwerk) was in 1865 nog geen bebouwing aanwezig. Later werden hier enkele woningen en (boeren)bedrijfjes gebouwd.

Geleidelijk aan was ook de oude stad volgebouwd geraakt; in de randzones van de binnenstad werden alle beschikbare terreinen en vele tuinen opgeofferd, vooral ten behoeve van de bouw van arbeiderskamers (op de Kampen, Grootkerkhof, Hoogstraat en 't Laag). Rond de eeuwwisseling werd ook de Elandslaagte volgebouwd met o.a. een complex arbeiderskamers van 10 onder 1 kap.

#### **Snekerstraat en Plan Zuid (vroeger : Het Rooie Dorp) (zie kaart 4)**

Ten tijde van het gereedkomen van de tramverbinding Sneek-Harlingen in 1882 kwamen ook buiten de Snekerpoort aan de oostzijde van de stad ontwikkelingen op gang. Het tramstation van 1882 werd in 1907 vervangen door een nieuw gebouw aan de Snekerstraat. In 1882 verrees aan het begin van de Snekerstraat de zuivelfabriek van de K.N.M. De verdere bebouwing aan weerszijden van de Snekerstraat dateert hoofdzakelijk uit de jaren rond de laatste eeuwwisseling. Behalve vrijstaande woningen werd ook een enkel klein complex gebouwd (bv. Snekerstraat 48-54 uit 1908). Voor de woningen liggen opvallend diepe voortuinen die door hekken van de weg zijn gescheiden. De zuivelschool (thans Rijks H. en M. School voor Levensmiddelen Technologie) met directeurswoning aan de Snekerstraat is van 1904. In 1913 werd achter de woningen aan de zuidzijde van de Snekerstraat het Julianapark aangelegd, een grootschalig groenelement in de wijk. Het park vormt samen met de bebouwing en beplanting langs de Snekerstraat een fraai geheel. In de wijk werd in 1932 een sportterrein aangelegd, dat later werd opgeofferd aan woningbouw.

Nadat de bebouwing aan de Snekkerstraat gereed was begon men tegen het einde van de Eerste Wereldoorlog met het verder invullen van het gebied tussen het Julianapark en de oude stad ("Plan Zuid"; vroeger "Het Rooie Dorp" genaamd). Waarschijnlijk ligt aan de uitbreidingen in dit gebied een (eenvoudig) plan ten grondslag op basis waarvan vooral in de jaren twintig en dertig, maar ook direct na de Tweede Wereldoorlog, de straten werden aangelegd en de bebouwing werd gerealiseerd. Het grondplan is eenvoudig en wordt gekenmerkt door enkele min of meer loodrecht op elkaar staande straten. In deze wijk met voornamelijk arbeiders- en middenstandswoningen liggen twee kleine plantsoentjes. De eerste straat (Gijsbert Japikstraat; thans deel van Pater Brugmanstraat) kwam in 1917 gereed. De C.V.O.school aan de Hid Herostraat en de daarbij horende dubbele onderwijzerswoning dateren uit 1922. De school werd in de jaren 80 afgebroken. Behalve door de gemeente werden ook woningen gebouwd door de Hendrik Nannesstichting (het complex aan de Pater Brugmanstraat uit 1923 en aan de Hendrik Nannesstraat) en door woningstichtingen (bv. in 1929 door St. Jozeph aan de Pieter Coopmansstraat, de van Munnickhuizenstraat en de Pater Brugmanstraat).

Een groot terrein in deze wijk dat dicht bij de stad lag en bestemd was voor particuliere woningbouw bleef nog geruime tijd braak liggen. Een particulier, de metselaar Jelle Vos, bouwde in de jaren twintig diverse burgerwoningen (zowel dubbele als vrijstaande woningen) aan de Hid Herostraat en het Hid Heroplantsoen en omgeving. Eerder had Vos op het vrijgekomen terrein aan de Workumer trekweg van de draineerbuizenfabriek van Wesseling al een tiental woningen gebouwd.

Nadat in 1922 de Gasthuissingelbrug gereed was werd een pand neergezet, direct op het hoekje bij de brug; in de andere hoek werd de gereformeerde kerk met een pastorie gebouwd. Naast de kerk was een school gelegen welke later tot woonhuis werd verbouwd. Nabij de kerk verrees in 1929 het Groene Kruisgebouw annex badinrichting. Ook dit gebouw dat in de loop der jaren zijn functie verloor is inmiddels afgebroken.

De wijk werd in de jaren dertig en vooral ook kort na de Tweede Wereldoorlog aan de randen verder uitgebreid.

#### **Harlingerstraat, Hollandiabuurt en St. Jozefbuurt (zie kaart 4)**

Aan de westzijde van de stad (Harlingerstraat) was reeds in 1850 bebouwing aanwezig vooral in de vorm van boerderijen en herbergen; omstreeks 1860 kwamen daar diverse woningen bij. De korenmolen "De Haan" werd in 1874 afgebroken. In 1893/94 werd de zuivelfabriek "Hollandia" gebouwd op een terrein aan de zuidzijde van de Harlingerstraat. De fabriek werd later diverse malen uitgebreid en verbouwd. De sociale woningbouw aan de Knetemannstraat, de 1e Hollandiastraat en Ververstraat kwam enige jaren na de bouw van de fabriek tot stand. De bebouwing aan de 2e en 3e Hollandiastraat is van later datum (tussen 1906 en 1914). De woningen in deze wijk staan in lange rijtjes direct aan de straat of met een klein voortuintje. Het buurtje heeft een eenvoudig, min of meer rechthoekig, grondplan. De straten liggen evenwijdig aan de Harlingerstraat of

staan daar loodrecht op.

Aan de noordzijde van de Harlingerstraat lag de brug over de stadsgracht naar de St. Jozefbuurt ("het Hooghout"). Daar werden in 1895 door de aannemers Vos en Jorritsma 19 arbeiderswoningen gebouwd. In dezelfde tijd werd de grote boerderij hier gebouwd ter plaatse van een kleinere voorganger. Dit buurtje werd in 1968 afgebroken.

Tegenover de Stoombootkade werd in 1908 achter de werf het sportterrein 't Oordje aangelegd, waarvoor het weeshuis grond ter beschikking stelde. Achter het sportterrein kwam een ijsbaan. Daarachter, aan de Workumertrekweg werd in 1910 de nieuwe draineerbuizenfabriek van Wesseling gebouwd met kantoren en een woning voor de baas. De woning staat er nog; de fabriek raakte reeds in 1918 weer buiten bedrijf en werd nadien gesloopt. Op het fabrieksterrein werden (door Vos) een tiental woningen gebouwd.

#### 6.2.4 Na-oorlogse ontwikkelingen

De bebouwing langs de hoofdstructuren in de oude stad is in grote lijnen betrekkelijk gaaf gebleven. Een groot deel van de 19de eeuwse volkswoningbouw langs de binnenzijde van de stadsgrachten is daarentegen na de Tweede Wereldoorlog grotendeels afgebroken ten behoeve van nieuwe woningen of parkeerplaatsen.

Ook aan de buitenzijde van de stadsgrachten werd gesloopt. Zo is het hele streekje aan de Stadsstreng in de jaren '60 afgebroken. De afbraak in 1980 van de kort na de Tweede Wereldoorlog hier gevestigde Hollandse Melksuikerfabriek en een boerderij vormde de laatste sloopactiviteiten ten behoeve van het Plan Noord.

In Plan Zuid werd in 1976 een aanzienlijk deel van de woningen (Claas Baardtstraat en Parkstraat) afgebroken en vervangen door een complex nieuwe woningen. Door de recente afbraak van de voormalige zuivelfabriek aan de Snekstraat is veel nieuwe ruimte geschapen.

Ten behoeve van het toegenomen autoverkeer kwam een extra brug over de stadsgracht (bij de Skilwijk) tot stand alsmede een doorbraak aan de noordkant van de stad en parkeergelegenheid. Aan de noordwestzijde, de noordzijde en ten oosten van het Julianapark werden nieuwe woonwijken aangelegd.

**LITERATUUR****Algemeen**

A.J. v.d. Aa (Hoofdred.). Aardrijkskundig Woordenboek der Nederlanden. Gorinchem, 1839-1851. 14 Delen. Herdruk: Zaltbommel 1976.

G. Abma (Hoofdred.). Encyclopedie van Hedendaags Friesland. 2 Dln. Leeuwarden (1975).

A. Algra. De Historie gaat door het eigen dorp. 6 Dln. o.a. [1955-1960], Leeuwarden.

J.H. Brouwer (Hoofdred.). Encyclopedie van Friesland. Amsterdam / Brussel 1958.

Buro Bügel/Van de Dijk B.V. (samenst.). Kultuurhistorische Aspecten van het Friese Landschap. Inventarisatie van elementen en patronen. Groningen (1979).

J. Cnossen. De bodem van Friesland. Toelichting bij blad 2 van de bodemkaart van Nederland. Wageningen (1971).

Gedeputeerde Staten van Friesland. Beleidsnota voor landschapszorg en natuurbeheer in Friesland. Ontwerp. (november 1985)

Provinciale Planologische Dienst. Cultuurhistorische Paden in Friesland. Nota 257. Leeuwarden 1979.

Provincie Friesland, afdeling Onderzoek, Bureau Centrale Databank. Overzicht van het aantal inwoners per dorpsgebied van de provincie Friesland (1.1.1984 t/m 1.1.1990), nr. 166. Leeuwarden, augustus 1990.

**Bolsward**

H.A.M. Andela. Bolsward, zeven eeuwen minderbroeders. Het Witte boekhuis, Bolsward 1976.

H.A.M. Andela. Bolsward, van handelsstad naar hanzestad. Gemeente Bolsward, 1988.

Bureau Hendriks en Monster (samenstelling). Sociaal Economisch onderzoek Bolsward. (Amsterdam, z.j., ca. 1947 ?)

Rijksdienst voor de Monumentenzorg. Toelichting bij het besluit tot aanwijzing van de binnenstad van Bolsward als beschermd stadsgezicht. z.pl. mei 1989.

Stichting Bolswards Historie. Geen monument, . toch onmisbaar. (Bolsward) 1982.

J.J. Wijma (fotosamenstelling) en J.B. Elzinga (tekst). Het Oude Bolsward in de jaren 1860-1926. Bolsward, 1977.

Jan J. Wijma. (fotosamenstelling en tekst). Het Oude Bolsward, deel 2 (1850-1980). Bolsward, 1983.

**GERAADPLEEGD KAARTMATERIAAL**

Grietenijkaarten van B. Schotanus à Sterringa. Vermeerderd uitgegeven door Francois Halma 1718.

Nieuwe atlas van de Provincie Friesland bevattende kaarten van de dertig Grietenijen of gemeenten, met de daarin gelegene elf steden en haar grondgebied, alsmede van de eilanden Ameland en Schiermonnikoog. Leeuwarden, bij W. Eekhoff. 1849-1859.

J. Kuyper. Gemeente-atlas van Friesland. Leeuwarden 1865-1867.

Topografische kaarten 1 : 25.000 van ca. 1930 en de (gedeeltelijk) herziene versies van ca. 1950.

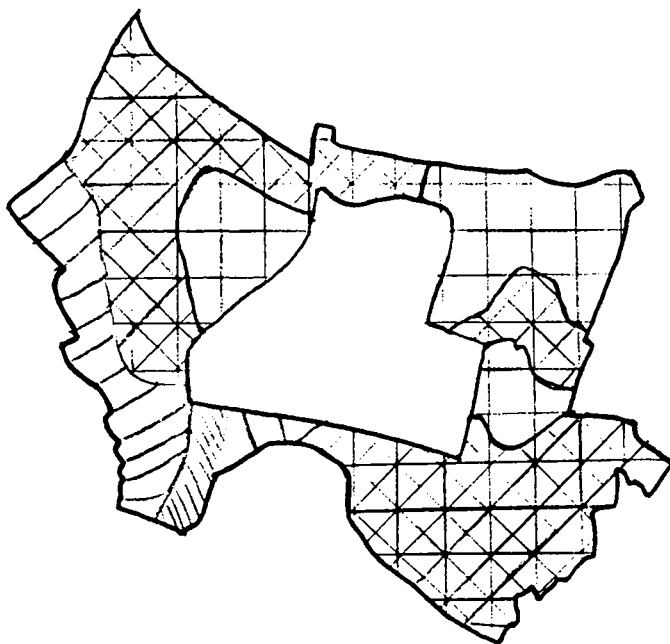
Grote Topografische Atlas van Nederland 1 : 50.000. Deel 2, Noord Nederland. Wolters-Noordhoff b.v. Groningen, 1987.

## BIJLAGE BEVOLKINGSONTWIKKELING BOLSWARD

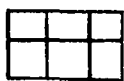
Jaar	Aantal
1849	4462
1856	4732
1876	5181
1895	6208
1900	6565
1905	6858
1923	7192
1936	6908
1940	6892
1990	9720







Onregelmatige blokverdeling



Regelmatige blokverdeling (zonder hoofdrichting)



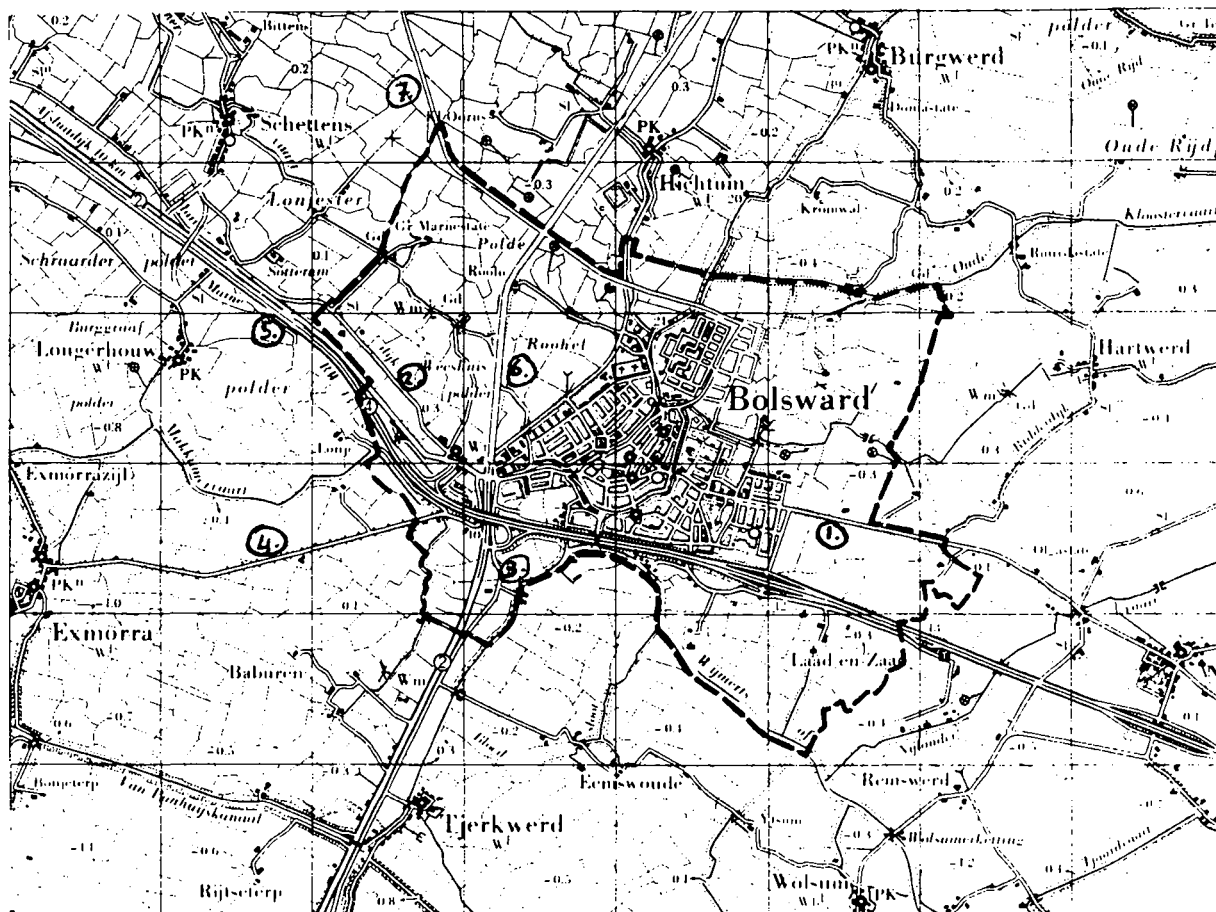
Regelmatige blokverdeling (Gericht)



Langgerechte kavels t.p.v. oude geulen

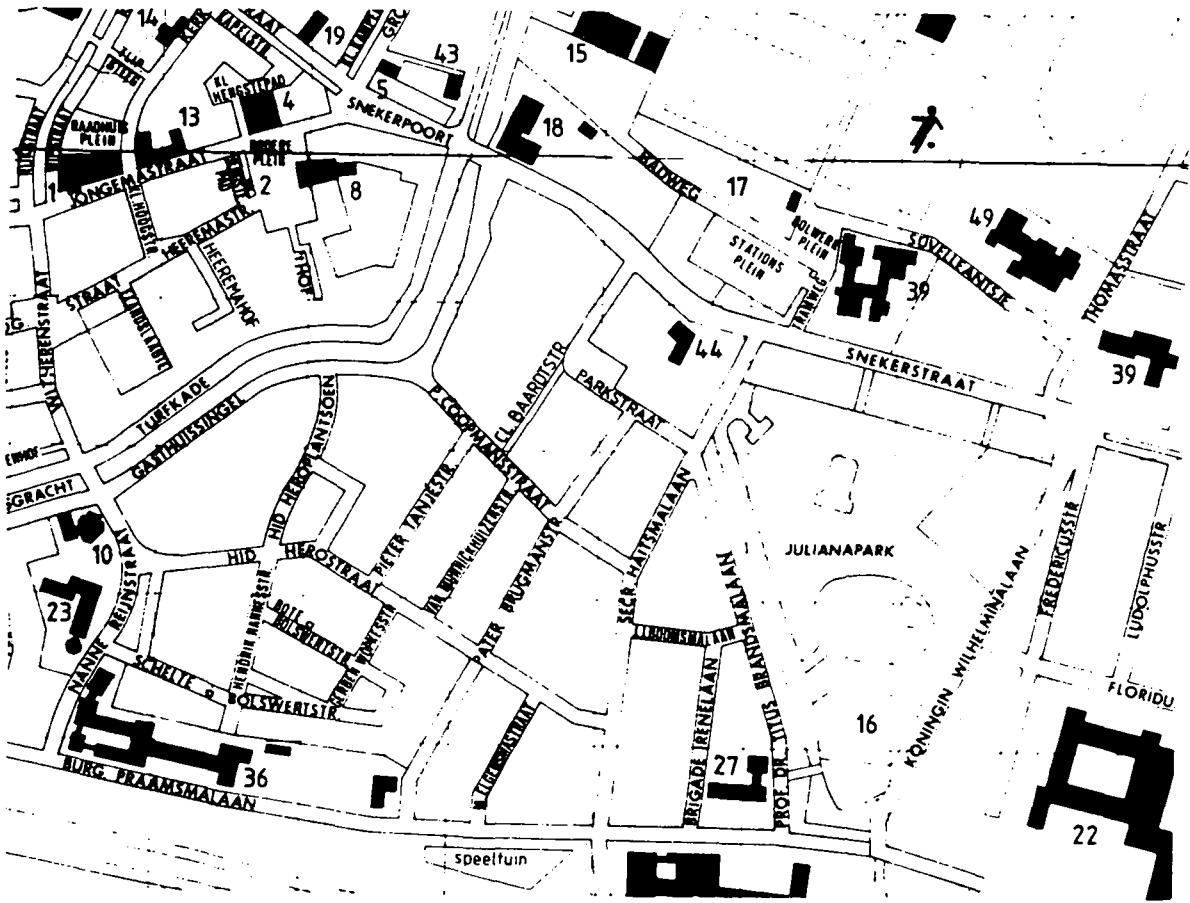
Naar : Kulturhistorische Aspecten van het Friese Landschap.

Buro Bügel/van de Dijk B.V. Groningen 1979.



1. Sneekerweg (Mac-Adamweg 1844)
2. Harlingerstraat (Kunst- of grindweg 1852)
3. Kunstweg naar Tjerkwerderzijl (1855)
4. Weg naar Exmorra (tussen 1910 en 1928 ?)
5. Rijksweg 43 (1940)
6. Nieuwe verbinding met Leeuwarden
7. Weg naar Witmarsum

Kaart 4 Bolsward, Plan Zuid - huidige situatie



Kaart Bolsward, Marlingerstraat/Hollandiabuurt - huidige situatie

