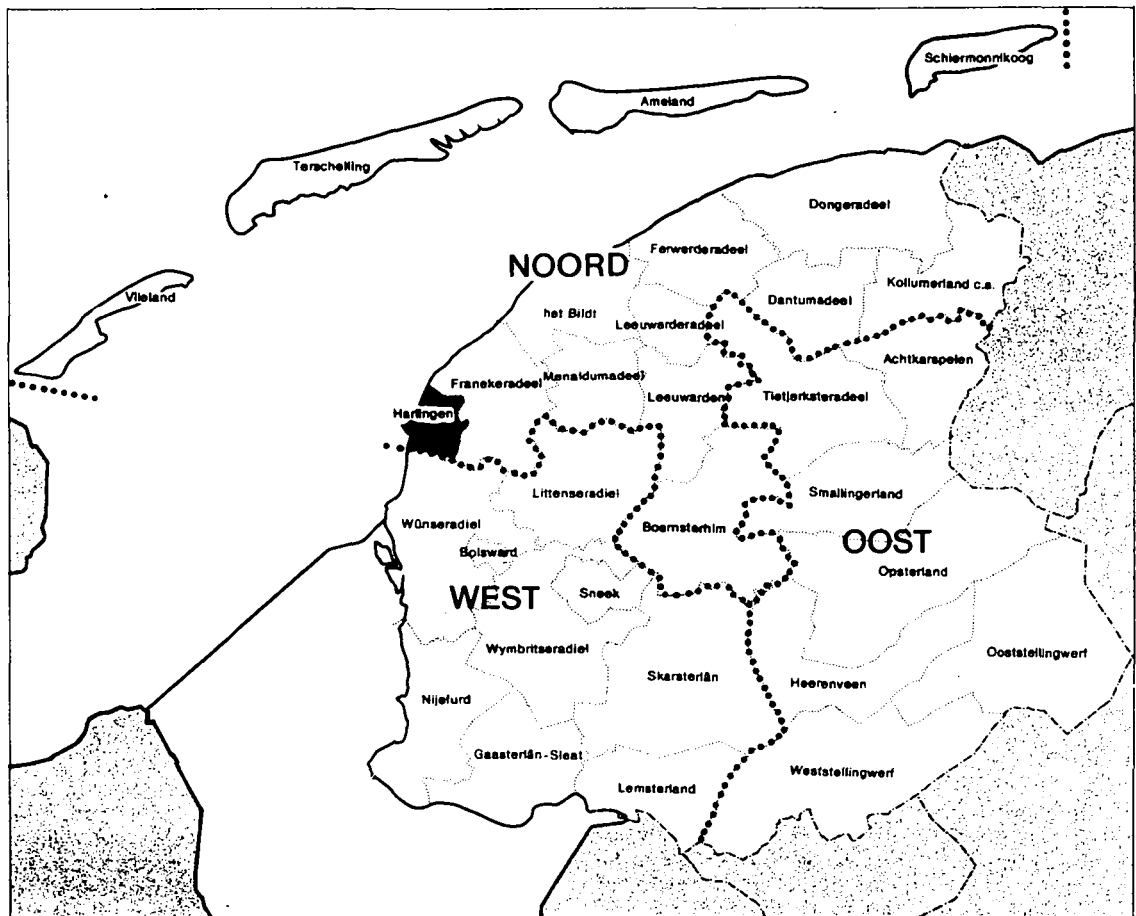


Monumenten Inventarisatie Project

concept-GEMEENTEBESCHRIJVING

H A R L I N G E N

PROVINCIE FRIESLAND - REGIO NOORD



INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	3
2	BODEMGESTELDHEID	
2.1	Ontstaansgeschiedenis en Bodemsoorten	3
2.2	Reliëf	3
2.3	Waterbeheersing	4
2.3.1	Zeewering	4
2.3.2	Afwatering	4
3	GRONDGEBRUIK, VERKAVELING EN LANDSCHAPSBEELD	
3.1	Grondgebruik	4
3.2	Verkaveling	5
3.3	Landschapsbeeld	5
4	INFRASTRUCTUUR	
4.1	Waterwegen	6
4.2	Havencomplex	6
4.3	Landwegen	7
4.4	Spoor- en tramverbinding	7
4.5	Gas, electriciteit en drinkwatervoorziening	8
4.6	Militaire infrastructuur	8
5	MIDDELEN VAN BESTAAN	
5.1	Ontwikkeling tot 1850	8
5.2	Ontwikkeling tussen 1850 en 1940	9
5.3	Ontwikkelingen na de Tweede Wereldoorlog	10
6	NEDERZETTINGEN	
6.1	Algemene nederzettingsstructuur	10
6.2	Harlingen	10
6.2.1	Ontwikkeling tot 1830	10
6.2.2	Ontwikkeling tussen 1850 en 1940	11
6.2.3	Ontwikkeling na 1945	12
6.3	Dorpen	13
6.4	Buurschappen en gehuchten	13
6.5	Verspreide bebouwing	14
	LITERATUUR	15
	Bijlage A Overzicht van dempingen in Harlingen	17
	Bijlage B Overzicht van de sloop van de stadspoorten en waterpijpen	17
	Bijlage C Overzicht van het slechten van de wallen	17

1 INLEIDING

De gemeente Harlingen ligt aan de noordwestkust van Friesland in de regio Noord en omvat behalve de stad Harlingen de nederzettingen Midlum en Wijnaldum. Het grondgebied van de gemeente grenst in het zuiden aan de gemeente Wûnseradiel, in het oosten en noorden aan Franekeradeel en in het westen aan de Waddenzee.

Het grondgebied van Harlingen werd in de afgelopen eeuwen verscheidene malen vergroot. De grenswijzigingen zijn op kaart 2 aangegeven. De grootste toename van het grondgebied kwam tot stand bij de gemeentelijke herindeling van 1984 toen delen van de gemeente Franekeradeel en de voormalige gemeente Barradeel bij Harlingen werden gevoegd.

De oppervlakte van de gemeente bedraagt 389,5 km² waarvan 25,47 km² bestaat uit land (voorlopige cijfers februari 1989). Op 1 januari 1989 telde de gemeente 15.727 inwoners.

2 BODEMGESTELDHEID

2.1 Ontstaansgeschiedenis en Bodemsoorten (Kaart 3)

Vanaf circa 2700 voor Christus werden in het onderhavige gebied zand- en kleiachtige pakketten afgezet als gevolg van de zeespiegelstijging onder invloed van het smelten van ijsmassa's na de laatste ijstijd. Tot in de Middeleeuwen wisselden perioden waarin het gebied werd overstroomd en sedimentatie van klei plaatsvond en perioden waarin het gebied nagenoeg droog kwam te liggen elkaar af.

De van nature hoogst opgeslibde gronden, de vaak langgerekte oeverwallen langs kwelderkreken, waren de plaatsen waar de oudste bewoning plaatsvond. Deze ruggen zijn in Z.W./N.O. richting gelegen. Teneinde bewoning te kunnen continueren bij overstromingen werden de bestaande woonplaatsen verhoogd of nieuwe kleine woonheuvels opgeworpen. (Tussen Wijnaldum en Voorrijp is een zestal van deze verhoogde woonplaatsen bewaard gebleven.) Aan de vorming van terpen kwam een einde in de Middeleeuwen toen men het land door middel van dijken tegen het zeewater ging beschermen.

Omstreeks 1200 werd westelijk van de oude zeedijk een nieuwe dijk (de Vijfdeelendijk) aangelegd om het buiten de oude zeedijk aangeslibde land in te dijken. Terwijl ten noorden van de plaats waar nu Harlingen is gelegen veel land aanslibde is ten zuiden daarvan juist veel land verdwenen. De kustlijn heeft vroeger meer zuidwest-noordoost gelopen.

De bodem in de gemeente Harlingen varieert van kleiig zand tot zware klei.

2.2 Reliëf

De bodemhoogte van Harlingen (binnenstad) varieert van 1 tot 3 meter boven N.A.P. Het gebied direct ten oosten en ten zuiden van

de stad is het laagst gelegen. De laagste delen in dit gebied liggen tot ongeveer een halve meter beneden N.A.P. Het noordelijke deel van de gemeente ligt gemiddeld wat hoger dan het zuidelijke deel.

2.3 Waterbeheersing

2.3.1 Zeewering

De oude zeedijk langs de kust werd waarschijnlijk in de 11de of 12de eeuw aangelegd; deze dijk werd slaperdijk toen omstreeks 1200 de meer westelijk gelegen nieuwe zeedijk (de Vijfdeelendijk) tot stand kwam.

2.3.2 Afwatering

De afwatering op de Waddenzee vond voor de aanleg van de zeedijken op natuurlijke wijze plaats, voornamelijk via de Ried-slenk. Ook bij Harlingen lag een dergelijke oude geul. Sinds de bedijking vindt de afwatering plaats via de Riedstroom en Roptazijl alsmede via de sluizen in Harlingen. De Tsjerk Hiddessluizen in Harlingen werden tegelijkertijd met het Van Harinxmakanaal aangelegd (ca. 1950).

De bemaling geschiedde, voor zover noodzakelijk, aanvankelijk alleen met behulp van watermolens, waarvan geen exemplaar meer aanwezig is. Al voor 1928 werd in het zuidoosten aan de Achlumervaart een stoomgemaal gebouwd, welke niet in originele staat bewaard is gebleven.

3 GRONDGEBRUIK, VERKAVELING EN LANDSCHAPSBEELD

3.1 Grondgebruik (Kaart 4)

Voor de annexatie van delen van aangrenzende gemeenten was het grondgebied van de stad vrij beperkt en bijna geheel volgebouwd. In het later geannexeerde gebied in de omgeving van Harlingen was de landbouw de voornaamste bestaansbron. Omstreeks 1850 kon daar zowel bouwland als weide- en hooiland worden aangetroffen. Het bouwland lag vooral ten noordoosten van de stad met uitzondering van een strook langs de kust - het gebied van de aandijkingen waar graslanden lagen. Ten oosten en zuiden van de stad lagen voornamelijk weide- en hooilanden, terwijl langs de huidige grens met de gemeente Wûnseradiel tevens bouwland voorkwam. Uitzonderingen hierop vormden het gebied langs de trekvaart naar Franeker en het gebied langs de Bolswardervaart; daar lagen de steen- en pannenbakkerijen respectievelijk de houtzaagmolens.

De hoofdlijnen van dit patroon zijn in de periode 1850-1940 nauwelijks veranderd. Wel werd landbouwgrond opgeofferd ten behoeve van de uitbreiding van de stad Harlingen en de aanleg van de spoorverbindingen. Hoewel de houtzaagmolens en de steen- en pannenbakke-

rijen aan de trekvaarten geleidelijk aan verdwenen behielden deze gebieden grotendeels hun karakter als bedrijventerrein. Ten slotte kon in de directe omgeving van de stad nu ook tuinbouw worden aangetroffen.

Ook na de Tweede Wereldoorlog ging landbouwgrond verloren als gevolg van de uitbreiding van de stad en tevens door de aanleg van het Van Harinxmakanaal. Het gebied langs de Bolswardervaart heeft thans een woon- en een recreatieve functie.

3.2 Verkaveling (Kaart 5)

Omstreeks 1850 was in de omgeving van Harlingen sprake van een blokverkaveling, ten noorden en direct ten zuiden van de stad met hoofdrichting en in ten oosten zonder hoofdrichting. In het uiterste zuiden van het huidige grondgebied van de gemeente was de blokverkaveling onregelmatig.

In het noorden van de gemeente lagen omstreeks 1850 ter plaatse van de oude geulen enkele langgerekte kavels.

Vooraf ten oosten van de stad Harlingen is het oude verkavelingspatroon niet meer herkenbaar, met name als gevolg van de aanleg van de spoorverbindingen, het Van Harinxmakanaal en de ontwikkelingen daarlangs. Ten noordoosten is het oude patroon nog slechts gedeeltelijk herkenbaar ten gevolge van een ruilverkaveling. In de stad en de directe omgeving daarvan is de situatie niet beoordeeld; de agrarische verkaveling is als zodanig daar niet meer aanwezig. In het overige deel van de gemeente (zuiden, zuidoosten en noorden) is de oude verkaveling wel herkenbaar.

3.3 Landschapsbeeld (Kaart 6)

Het grootste gedeelte van het huidige grondgebied van de gemeente Harlingen kan gerekend worden tot het kwelderwallengebied van Westergo. In dit gebied liggen de terpdorpen "geordend" in reeksen op langwerpige ruggen. De wegen lagen vanouds ook op deze ruggen en vormden onderlinge verbindingen tussen de dorpen. Loodrecht op deze wegen stonden de wegen die de ruggen met elkaar verbonden.

Het landschap werd na 1850 doorsneden en versnipperd door de buiten het verkavelingspatroon aangelegde nieuwe water- en landwegen en de spoorverbindingen (zie hoofdstuk 4).

Het landschap is vrij open met akkers in het noorden en grasland in het zuiden. De opgaande beplanting beperkt zich tot de dorpen (vooral bij Wijnaldum-Voorrijp) en langs de straatweg van Harlingen naar Franeker en de straatweg naar Sexbierum.

De bebouwing is geconcentreerd in de stad Harlingen en de kernen Midlum en Wijnaldum. Verspreide bebouwing komt in het hele gebied voor en bestaat vooral uit 'industriële' bebouwing in de directe omgeving van de stad, langs de trekvaart naar Franeker en ten zuiden van de stad en uit boerderijen. Ook langs de straatweg naar Franeker is sprake van verspreide bebouwing.

4 INFRASTRUCTUUR (Kaart 7)

4.1 Waterwegen

Het vervoer over water is in de omgeving van Harlingen altijd belangrijk geweest. Omstreeks 1850 was de belangrijkste verbinding de trekvaart van Harlingen naar Franeker en Leeuwarden, gegraven in 1505. Deze stond in verbinding met de Achlumervaart. Er was ook een trekvaart naar Bolsward : de Bolswardervaart.

Een andere belangrijke waterloop was de Ried, welke zich ten noordwesten van Wijnaldum splitste in de Roptavaart en de Sexbierumervaart. De Roptavaart liep verder in noordwestelijke richting naar zee; de Sexbierumervaart liep in zuidwestelijke richting en kwam even voor Harlingen uit in de trekvaart naar Franeker.

Een aanmerkelijke verbetering in de belangrijkste vaarroute kwam in 1896 tot stand door de aanleg van een kanaal ter vervanging van het bochtige westelijke gedeelte van de trekvaart naar Franeker.

De oude trekvaart bleek toch niet te voldoen. In 1951/1952 werd het Van Harinxmakanaal aangelegd, dat meer naar het oosten grotendeels ter plaatse van de oude trekvaart naar Franeker is gelegen. Het in 1896 gegraven kanaal bleef gedeeltelijk gehandhaafd; via het nieuwe langs de E10 gelegen Verbindingskanaal sluit het aan op het Van Harinxmakanaal, dat op zijn beurt via de Tsjerk Hiddes-sluizen weer in verbinding staat met de Nieuwe Voorhaven en zo met de overige havenbekkens van de stad. De resterende delen van de trekvaart werden in 1973 gedempt.

Een andere belangrijke ontwikkeling was de demping van verschillende grachten of delen daarvan in de stad Harlingen tussen 1839 en 1965/66, hetgeen aanvankelijk voornamelijk vanuit hygiënische overwegingen geschiedde. (zie overzicht en kaart)

4.2 Havencomplex (Kaart 8)

Voor de aan- en afvoer van goederen had de zeehaven van Harlingen betekenis voor het gehele noorden van het land. De haven werd in de loop der tijd telkens uitgebreid. Tot 1850 was het havencomplex beperkt tot de Noorder- en Zuiderhaven. In 1851 werd nabij de Havenpoort de driehoekige Willemshaven (het Dok) gegraven op aandringen van A.C. Kros (hoofdingenieur van Provinciale Waterstaat), naar tekeningen van C. Bolter.

Een eerste grote uitbreiding van het havencomplex kwam gereed in 1877 met de aanleg van de Nieuwe Willemshaven. De eerste ideeën waren van ir. Waldorp (hoofdingenieur van Rijkswaterstaat); de tekeningen zijn van J.J. Roelants (ingenieur van het westelijk arrondissement) en A.J. Brevet, diens opvolger. In 1912 volgde de Voorhaven.

Omstreeks 1950 werd de Nieuwe Voorhaven aangelegd en ten noorden daarvan in 1969 de goed geoutilleerde Vissershaven met nieuwe visafslag. De grote Industriehaven, een binnendijks gelegen havenbekken omringd door grote industrieterreinen, kwam gereed in 1978.

De Noorderhaven is sinds 1972 in gebruik als jachthaven.

4.3 Landwegen

Vanouds kwamen alle belangrijke wegen in dit gebied in Harlingen bij elkaar. Van noord naar zuid waren dat :

- de straatweg naar Sexbierum, een puinweg vanuit de Noorderpoort over de zeedijk (de Vijfdeelendijk), richting Sexbierum;
- de in 1842 aangelegde straatweg vanaf de Franekerpoort in de richting Franeker (thans Midlumerlaan);
- de oude trekweg langs de trekvaart naar Franeker (vanaf de Kerkpoort of het Franekerpoortje);
- de straatweg naar Bolsward (thans Kimswerderweg), een grindweg (sinds 1852) vanaf de Zuiderpoort richting Kimswerd en Bolsward;
- de straatweg naar Makkum, een puinweg vanaf de Havenpoort over de zeedijk (Kolonelsdijk) naar het zuiden in de richting Makkum.

Tot aan de jaren dertig hebben zich geen ingrijpende wijzigingen voorgedaan. De aanleg van de Afsluitdijk had een langzaam groeiende verkeersstroom tot gevolg die aanvankelijk door het centrum van Harlingen moest worden geleid. Pas in de jaren vijftig werd het doorgaande verkeer oostelijk om Harlingen heen geleid. Deze nieuwe weg (Rijksweg E10) sloot direct ten oosten van Midlum aan op de straatweg naar Franeker. De in de jaren '70/80 aangelegde snelweg van Leeuwarden, noordelijk om Franeker heen (A31), in de richting Harlingen, sluit bij Midlum aan op de E10, waardoor de wegenstructuur ten oosten van dit dorp belangrijk is veranderd. Zo werd de Harlingerstraatweg daar doorsneden.

4.4 Spoor- en tramverbinding

In 1863 werd de spoorverbinding Leeuwarden-Harlingen in gebruik genomen. Het spoor dat doorliep tot aan het havendok werd direct ten zuiden van de stad aangelegd, waardoor grote stukken van de vestingwal en -gracht zijn verdwenen. Het station verrees aan de zuidoostkant van de stad, buiten de Zuiderpoort. In 1881 werd de spoorlijn vanaf het station doorgetrokken tot aan de nieuwe haven en in 1901 tot aan het Havenplein.

De Noord-Friesche Locaal Spoorwegmaatschappij legde in 1903/1904 het traject Stiens-Harlingen aan, dat ten zuidoosten van Midlum op het traject Leeuwarden-Harlingen aansloot. In het huidige grondgebied van de gemeente Harlingen kwamen stopplaatsen bij de weg naar Wijnaldum, bij de Rijksweg Harlingen-Franeker-Leeuwarden (Midlum-Herbaijum) en bij de Koetille, de brug over de trekvaart van Harlingen naar Franeker. Aan het begin van de jaren dertig werd het reizigersvervoer gestaakt en werden de stopplaatsen gesloten. Het haltegebouw bij Wijnaldum (Voorrijp) is thans in gebruik als woning en het haltegebouw bij de Rijksweg als café 'Het Oude Station'. Bij Koetille is de wachterswoning bewaard gebleven. Enkele kleine stukken van de spoorbaan zijn nog herkenbaar in de vorm van verhogingen in het landschap.

Het vervoer tussen de stations en het achterland werd verzorgd

door de Nederlandsche Tramweg Maatschappij (1880). In 1882 reed de eerste stroomtram tussen Harlingen en Sneek. De tram reed vanaf het station over de Harlingerweg (thans Kimswerderweg) via Kimswerd, Witmarssum en Bolsward verder naar Sneek. In 1901 werd ook de tramlijn doorgetrokken naar het Havenplein. In 1947 werd de lijn opgeheven. De rails werden verwijderd.

4.5 Gas, electriciteit en drinkwatervoorziening

Harlingen was de tweede plaats in Friesland waar gas gebruikt werd voor de straatverlichting. In 1851 werd het pijpgasbedrijf opgericht en in 1856/57 trad de aan de oude Turfkade gebouwde fabriek in werking. In 1900 werd de fabriek door de gemeente overgenomen. Omdat deze fabriek verouderd was werd spoedig daarop een nieuwe fabriek gebouwd. In 1970 werd in het kader van de stadsvernieuwing ook deze fabriek afgebroken.

Een lokaal telefoonnet kwam tot stand in 1910. In 1921 werd het electriciteitsbedrijf in Harlingen geopend, dat deel uitmaakte van het provinciale electriciteitsbedrijf.

In april 1925 werd Harlingen aangesloten op het waterleidingnet van de Intercommunale Waterleiding Gebied Leeuwarden (I.W.G.L.). Tot die tijd had de stad zich moeten behelpen met een drietal vijvers en met drinkwaterbakken waar regelmatig zout water inwaaide. Aanvankelijk ontving Harlingen het water via de watertoren in Franeker, maar omdat dit nogal eens drukproblemen opleverde kreeg de stad in 1931 aan de Midlumerlaan een eigen toren. Deze watertoren (afgebroken in 1990) werd in 1942 op last van de Duitsers van een uitkijkpost voorzien. Om deze ruimten te kunnen bereiken werd het bouwwerk aan de buitenzijde van een lift voorzien.

4.6 Militaire infrastructuur

Tijdens de Tweede Wereldoorlog werden in de Engelse Tuin (op het noord-oostelijke bolwerk) diverse onderaardse bunkers gebouwd, welke daar nog aanwezig zijn. Ook aan de zeezijde van de stad werden bunkers gebouwd.

5 MIDDELEN VAN BESTAAN

5.1 Ontwikkeling tot 1850

De belangrijkste bestaansbron van de Harlinger bevolking was natuurlijk de haven met alles wat daaraan verbonden was. De haven van Harlingen was vooral gericht op de handel in landbouwproducten en later ook op de houthandel. Buiten de stad vond de bevolking haar bestaan voornamelijk in de landbouw, ook in het gebied dat later door Harlingen werd geannexeerd.

Mede ten gevolge van deze bloeiende handel en scheepvaart kwam in de 17e eeuw een omvangrijke en gevarieerde nijverheid tot stand. Van belang waren vooral de textielnijverheid, de kleiverwerkende nijverheid, de scheepsbouw en de zoutziederijen. Voorts waren in Harlingen ook bierbrouwerijen, touwslagerijen en houtzagerijen.

Na 1750 nam het belang van de nijverheid af, hetgeen samenhang met de stremming van handel en scheepvaart ten gevolge van de oorlogen en de toenemende concurrentie van het buitenland.

In de eerste helft van de vorige eeuw liet de economische toestand van Harlingen nogal wat te wensen over. Het grootste deel van de nijverheid leidde een kwijnend bestaan en van export was nauwelijks sprake. Wel kon de scheepsbouw zich, dankzij de opleving van de scheepvaart zich enigszins herstellen en kwam de sigarenmakerij in Harlingen op.

De houtzagerijen en scheepswerven lagen in de meer perifere delen van de stad : de scheepswerven aan de zuidzijde en de houtzagerijen vooral langs de Bolswardervaart. De steenbakkerijen en de kalkovens waren buiten de vesting aan de Franekervaart gelegen. De overige veelal kleinschalige activiteiten vonden verspreid door de gehele stad plaats.

5.2 Ontwikkeling tussen 1850 en 1940

In de tweede helft van de 19e eeuw kwam de industrialisatie van ons land langzaam maar zeker op gang. De industriële ontwikkeling in Harlingen echter bleef hierbij wat achter, ondanks een aantal ingrijpende infrastructurele maatregelen, welke in het vorige hoofdstuk aan de orde zijn gekomen (havenverbetering, aanleg spoorwegen, etc.). Deze stagnatie hing onder meer samen met de teruglopende havenactiviteiten (ten gevolge van de perifere ligging, het ontbreken van internationale waterweg-verbindingen en de landbouwcrisis), de overschakeling van de zeil- op de stoomscheepvaart en de toenemende concurrentie van industrieën elders in het land. Wel groeiden de voedings- en genotmiddelennijverheid (met name de sigarenfabrieken) in deze periode.

De belangrijkste industrieën rond de eeuwwisseling waren, behalve de sigarenfabrieken, de steen-, pannen- en plateelbakkerijen. De eertijds zo belangrijke textielnijverheid was nagenoeg uit de stad verdwenen, terwijl ook de scheepsbouw zware tijden doormaakte.

Ondanks de tegenvallende resultaten van de haven, leek men zich in Harlingen in de eerste helft van de 20e eeuw voor een belangrijk deel op handel en scheepvaart te willen richten. Nu werden vanuit Harlingen vooral ook zuivelprodukten uitgevoerd. Aan de industriële ontwikkeling werd weinig aandacht geschonken. De steen- en pannenbakkerijen, de sigarenfabrieken en de zoutketen konden de concurrentie met de grote industrieën elders in het land niet langer aan en moesten inkrimpen of zelfs geheel verdwijnen. Daar stond tegenover dat de scheepsbouw, aangepast aan de eisen des tijds, opleefde. Na het gereedkomen van de Afsluitdijk kwam ook de visverwerkende industrie tot ontwikkeling.

Aanvankelijk vond de bedrijvigheid de benodigde ruimte in de nog relatief open gebieden in de omgeving van het spoor en de haven ten zuiden van de stad en later, tussen 1910 en 1930 ook nog in de omgeving van de grote kerk (Almenum). Door het gebrek aan goede industrieterreinen - een gevolg van het geringe grondbezit van de gemeente - vestigden zich weinig nieuwe industrieën in Harlingen en vertrokken bestaande bedrijven naar andere steden. Een grens-

wijziging met de gemeente Barradeel loste in 1933 dit probleem op. Tevens konden nu ook enkele bedrijven uit het centrum van de stad verplaatst worden.

Aan de zuidzijde van de stad verdwenen geleidelijk aan de opslagplaatsen en de molens van de houtzagerijen. Na de Tweede Wereldoorlog werden hier sportvelden aangelegd en nieuwe woningen gebouwd.

5.3 Ontwikkelingen na de Tweede Wereldoorlog

Pas na de Tweede Wereldoorlog was sprake van een min of meer omvangrijke industrialisatie. Nadat Harlingen in 1959 in het kader van het stimuleringsbeleid van de Rijksoverheid als industrialisatiekern werd aangewezen maakten de met de havenfunctie samenhangende scheepsbouw en de visverwerkende industrie een positieve ontwikkeling door.

In de jaren zeventig werd de goed geoutilleerde Industriehaven gerealiseerd maar ten gevolge van de economische crisis bleef het nuttige gebruik daarvan aanvankelijk uit. Halverwege de jaren tachtig vond ruime uitgifte van industrieterrein plaats, waar in moderne bedrijfsgebouwen hoogwaardige activiteiten plaatsvinden als aardgasbehandeling, scheepsbouw en visverwerking.

6 NEDERZETTINGEN

6.1 Algemene nederzettingsstructuur

De oudste vestiging in het Friese Zeekleigebied vond plaats op de van nature hoogst opgeslibde gronden, de vaak langgerekte oeverwallen langs kwelderkreken. Voor een deel lagen deze oude woonplaatsen direct op de kwelder zonder opgehoogd te zijn (vlaknederzetting). Voor een deel ook wierp men direct een kleine woonheuvel op of werd de woonplaats verhoogd bij het toenemen van de zeeïnvloed teneinde bewoning te kunnen continueren. Aan de vorming van terpen kwam een einde in de Middeleeuwen toen men het land door middel van dijken tegen het zeewater ging beschermen. Omstreeks 1850 lagen in het gebied dat nu tot de gemeente Harlingen behoort de stad Harlingen en de dorpen Almenum, Midlum en Wijnaldum. Almenum bestaat thans niet meer als zelfstandig dorp, maar is in de bebouwing van de stad opgenomen. Verder kent de gemeente Harlingen enkele gehuchten en wat verspreide bebouwing.

6.2 Harlingen (Kaart 9)

6.2.1 Ontwikkeling tot 1830

Harlingen ontwikkelde zich uit een kerkterp die Almenum heette (en tot ver in de 17de eeuw een zelfstandig dorp in Barradeel was) en een niet opgehoogde handelsnederzetting, gelegen bij de uitmonding van een uit het oosten komende waterloop naar open zee. Harlingen is waarschijnlijk stad sinds 1234; de ligging aan open zee maakte een verdere ontwikkeling van de handel mogelijk. Omstreeks 1500

werd aan de westzijde van de nederzetting een vierkante dwangburcht gebouwd welke aan het einde van de 16de eeuw gedeeltelijk werd ontmanteld en binnen de omwalling van de stad werd opgenomen. Deze omwalling werd gedurende de eerste helft der 16de eeuw gevormd door de huidige Noorderhaven, de Heiligeweg en de Schritsen. De florerende handel maakte een explosieve uitbreiding van de stad in de tweede helft van de 16de eeuw mogelijk. Vooral de aanleg en vergroting van havens waren van belang. Rondom de havens kwamen koopmanswoningen, pakhuizen, opslag- en werfterreinen tot stand, terwijl binnen de uitbreidingen ook vele kleinere woningen (voor zeelieden en vissers) werden gebouwd. Tevens werd de nederzetting Almenum binnen de stad opgenomen.

In de jaren 1570-1580 werd rond de stad een gordel van vestingwerken aangelegd, waarbij de burcht grotendeels werd gesloopt. Vijf landpoorten en een waterpoort maakten deel uit van het verdedigingsstelsel.

Onder invloed van de handel kwamen binnen de stad vele vormen van nijverheid tot bloei, zoals in het vorige hoofdstuk is beschreven.

De kern van de stad (handelsnederzetting) is het dichtst bebouwd, vooral de Noorderhaven, de Lanen, de Kleine Brede Plaats en de Kerkstraat. In deze delen van de stad werden ook de binnenterreinen bebouwd; hier vonden vooral kleine ambachtelijke bedrijfjes een plaats. De latere stadsuitbreidingen en het stadsdeel Almenum waren minder dicht bebouwd. Tot aan de jaren dertig van de 19e eeuw veranderde er relatief weinig. Het kadastraal minuutplan van 1827 vertoont betrekkelijk weinig verschillen met de kaart van Johannes Blaeu uit 1649.

6.2.2 Ontwikkeling tussen 1830 en 1940

Vanaf 1830 was er sprake van een aantal belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen. Zo behoorde Harlingen tot de eerste steden van Nederland die de stadspoorten sloopten en de vestingwallen sletten. Daarbij speelden financiële overwegingen een belangrijke rol: het groot onderhoud aan de functieloze poorten zou kostbaarder worden dan sloop. In tien jaar tijd, tussen 1834 en 1844, werden de meeste stadspoorten en waterpijpen van Harlingen gesloopt. Alleen de Havenpoort, die buiten de eigenlijke vestingring was gesitueerd, hield stand tot 1883; de sloop van deze poort vormde het sluitstuk van de ontmanteling van de stad.

Vanaf 1843 werden geleidelijk aan delen van de wallen geslecht. Bij de afgraving kon aan vele armlastigen werk verschaft worden; de uitvoering van deze werkzaamheden geschiedde aanvankelijk dan ook niet zo zeer op basis van planologische motieven. Zowel aan de oostzijde als aan de noordzijde van de stad bleven de vestingwallen en -grachten grotendeels gespaard. Op het noordoostelijke bolwerk werd in 1843 de zogenaamde Engelse Tuin aangelegd naar een ontwerp van L.P. Roodbaard.

De vrijgekomen ruimte werd benut voor de uitbreiding van de havens en de aanleg van een spoorverbinding (zie hoofdstuk 4). In ruimtelijk opzicht groeide Harlingen in de 19e eeuw nauwelijks, omdat

de bevolkingsgroei door middel van verdichting van de bebouwing in de huidige binnenstad werd opgevangen. Het oudste deel van de stad was relatief dicht bebouwd. Behalve het dempen van verschillende grachten en het vervangen van de oude bruggen door ijzeren bruggen veranderde daar weinig. De relatief extensief bebouwde gebieden (Almenum, omgeving Zuiderhaven en gebied rondom de Zoutsloten) werden opgevuld met grootschalige industriële en utilitaire bouwwerken en met veelal seriematige kleine arbeiderswoningen.

Direct buiten de gedeeltelijk ontmantelde stad bleven de veranderingen in de 19e eeuw voornamelijk beperkt tot de aanleg van de begraafplaatsen. Tussen 1852 en 1867 werd direct ten noorden van de stad ruimte gevonden voor de aanleg van de Algemene Begraafplaats en in 1888 even ten oosten van de stad, nabij de trekvaart, voor de R.K. Begraafplaats.

In de twintigste eeuw kwamen omvangrijke uitbreidingen tot stand, waarvan alleen de wijken Trebol en het Rooie Dorp voor de Tweede Wereldoorlog zijn gerealiseerd. Het uitbreidingsplan voor de **Trebolbuurt** ten zuidoosten van de binnenstad werd in 1905 door de raad vastgesteld. De wijk bestond voor de helft uit arbeiderswoningen, welke vooral in het midden van de wijk werden gesitueerd. De in 1906 opgerichte 'Bouwvereniging Harlingen' bouwde er 133 woningen en de in 1919 opgerichte 'Woningstichting Patrimonium' 38. Het uitbreidingsplan voor het **Rooie Dorp** ten noordoosten van de binnenstad werd in 1914 door de gemeenteraad vastgesteld. Ook deze wijk bestaat voor de helft uit arbeiderswoningen welke vooral in het midden van de wijk werden gesitueerd. De 'Bouwvereniging Harlingen' bouwde er 107 woningen en Patrimonium 40. De in Trebol en het Rooie Dorp in het kader van de woningwet gebouwde woningen waren doorgaans in rijtjes opgetrokken eengezinshuizen. Ook de 'Woningstichting St. Michaël' bezat er 24 woningen.

Aan de randen van de nieuwe wijken (onder meer langs de Singels, de Midlumerlaan en de Franekertrekvaart) verschenen middenstandswoningen en woningen voor de 'meer goeuden', welke door het particuliere bouwbedrijf werden gebouwd.

6.2.3 Ontwikkeling na 1945

Tijdens de aanleg van het Van Harinxmakanaal direct na de Tweede Wereldoorlog werd ook het noordelijk deel van de Vestinggracht gedempt, waardoor tussen de sluizen van het kanaal en de langgerekte woonblokken ruimte ontstond welke tot het eind van de jaren zeventig werd gebruikt als industrieterrein. Toen de industrie hier verdween werd ook een deel van de 19e eeuwse woonblokken gesloopt.

De grenswijzigingen van na de oorlog maakten verdere grootschalige uitbreidingen van de stad mogelijk, namelijk : Plan Zuid, de Oosterparkwijk, De Schil en De Spiker.

In de binnenstad werd in de jaren zestig na gedeeltelijke sloop in het gebied ten noorden van de Zoutsloot ("Saneringsplan Noord") een dertigtal nieuwe woningen gebouwd.

Enkele jaren na de aanwys van een groot gedeelte van de binnenstad tot beschermd stadsgezicht in 1969, kwam de restauratie van

de panden in de binnenstad goed op gang. Naast vele particuliere initiatieven heeft met name de Hein Buisman Stichting in dit proces een belangrijke rol vervuld.

In de binnenstad kwam in de jaren tachtig een opzienbarend stadsvernieuwingsproject tot stand in het stadsdeel Almenum. Hier werden door de Bouwvereniging Harlingen een honderdtal nieuwe woningen gebouwd ter plaatse van voormalige fabrieken en krotwoningen. Deze bouwvereniging is ook actief geweest in de aan de binnenstad grenzende wijken het Rode Dorp en Trebol. In het Rode Dorp werden tussen 1974 en 1977 102 woningen door renovatie aan de eisen des tijds aangepast. In Trebol werd tussen 1978 en 1981 het oude woningbezit van de vereniging gesloopt en vervangen door 199 nieuwe woningen.

6.3 Dorpen

Midlum

Het terpdorp Midlum hoorde vroeger bij de gemeente Franekeradeel. Omstreeks 1850 bestond het dorp hoofdzakelijk uit een aantal rond de kerk gesitueerde boerderijen en woningen. Door het dorp heen liep de straatweg van Harlingen naar Franeker en Leeuwarden. Midlum is weinig gegroeid tussen 1850 en 1940.

Na de Tweede Wereldoorlog werd het kleine dorp aan de randen maar vooral ook ten zuiden van de straatweg in verhouding sterk uitgebreid. De aanleg van de rijksweg E10 welke direct ten zuidoosten van het dorp ligt betekende een markante nieuwe ruimtelijke begrenzing. Met de aanleg van de A31 en de aansluiting daarvan op de E10 veranderde de wegenstructuur ten oosten van het dorp grondig.

Wijnaldum

Dit kleine terpdorp, vroeger in de gemeente Barradeel gelegen, bestond omstreeks 1850 voornamelijk uit een aantal rond de kerk gegroepeerde boerderijen en enkele woningen. Ook Wijnaldum is tussen 1850 en 1940 niet veel gegroeid. De weinige uitbreidingen deden zich vooral voor in noordwestelijke richting, langs de smalle Winamerdyk; een ontwikkeling die zich na de Tweede Wereldoorlog voortzette. Het grootste gedeelte van de bebouwing is dus van voor 1850 of van na 1940.

6.4 Buurschappen en gehuchten

Bij Almenum hoorde ook het thans niet meer bestaande buurschap **Gratingabuurt**, dat waarschijnlijk omstreeks 1850 behalve uit boerderijen bestond uit enkele bedrijfsgebouwen en kleine woningen. **Koningsbuurt** was een aan de trekvaart naar Franeker gelegen gehucht en hoorde onder Midlum; de bebouwing bestond behalve enkele woninkjes voornamelijk uit bedrijfsbebouwing. Nog altijd kan hier veel bedrijfsbebouwing worden aangetroffen. Veel oude woningen zijn vernieuwd of door nieuwbouw vervangen. Een nieuwe ontwikkeling in dit gebied was de bouw van diverse kassen.

De buurtjes **Haule** en **Voorrijp** hoorden onder het dorp Wijnaldum en bestonden uit boerderijen en enkele kleine arbeiderswoningen-meestal solitair gelegen, soms in een blokje. In de buurtjes is niet veel veranderd. Haule bestaat nog steeds uit wat verspreide bebouwing aan de Haulerweg. In het oostelijk van Wijnaldum gelegen Voorrijp verrees kort na 1900 een haltegebouw van de N.F.L.S. (zie hoofdstuk 4).

6.5 Verspreide bebouwing

Verspreide bebouwing kwam (en komt) in het hele gebied voor, behalve in de vorm van boerderijen en kleine woninkjes vooral bestaande uit 'industriële' bebouwing in de directe omgeving van de stad, langs de trekvaart naar Franeker en ten zuiden van de stad. Later ontstond ook verspreide bebouwing langs de straatweg naar Franeker. In het noorden van de gemeente is de Roptastate bewaard gebleven, welke in zijn huidige vorm uit ca. 1870 dateert. Bij de state ligt een tuin welke destijds werd ontworpen door Roodbaard.

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.

Bureau Centrale Databank van de provincie Friesland. Overzicht van het aantal inwoners per dorpsgebied (1-1-1985 t/m 1-1-1989), nr. 125. Leeuwarden 1989.

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).

Drs. Ria Efdée. Putten uit het verleden. Geschiedenis van de drinkwatervoorziening in Friesland. Leeuwarden 1988.

Fryske Akademy. Fries Molenboek. Leeuwarden, 1980.

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.

K.A. Walther en G.L. Rienks. Binnendijken en slieperdijken yn Fryslân. Boalsert. (2 delen)

HARLINGEN

C. Torenbeek. Harlingen. De Noorderhaven. Uitgave : Stichting Monument van de Maand. JRG. 1, deel 7. Leeuwarden november 1986.

J.J. Huizinga, L.G. Jansma en C.H.A. Verhaar (Red.). Harlingen. Bijdragen tot de geschiedenis van de laatste twee eeuwen. Fryske Akademy, Ljouwert 1989.

Rijksdienst voor de Monumentenzorg. Toelichting op het besluit tot uitbreiding van het bestaande stadsgezicht Harlingen. z.pl. oktober 1987.

R.A.F. Smook. Binnensteden veranderen. Atlas van het ruimtelijk veranderingsproces van Nederlandse binnensteden in de laatste anderhalve eeuw. Zutphen 1984.

Jurjen Zeinstra. De invloed van de Amsterdamse School in Friesland. Uitgave van de Stichting Moderne architectuur in Friesland, Leeuwarden, november 1985.

Geraadpleegd kaartmateriaal :

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

Grietenijkaarten (omstreeks 1850) van W. Eekhoff.

Topografische kaart 1932 (verkenning 1928/29) en de in 1949 gedeeltelijk herziene versie.

Bijlage A**Overzicht van dempingen in Harlingen**

1839	Lanen
1865	Schritsen
1865	Wortelhaven (ontstaan Simon Stijlstraat)
1867	Turfhaven, Snakkerburen, Brouwersgracht (ontstaan Heiligeweg, Brouwersstraat en Zuiderplein)
1884/85	Voorstraatgracht
1892	Twee gedeelten Kleine Zoutsloot en Nieuwstraat
1894	Brouwersgracht
1898/99	Voorstraatsgracht, tweede gedeelte
1942	Zoutsloot, eerste gedeelte
1948	Bildtstraatsgrachtje
1954/55	Zoutsloot, tweede gedeelte
1965/66	Vestinggracht, gedeelte

Bijlage B**Overzicht van de sloop van de stadspoorten en waterpijpen**

183?	Zuiderpoort
1834	Franeker (water)pijpen
1838	Franekerpoort
1839	waterpijp bij de Bildtpoort
1844 (?)	Bildtpoort
1882/83	Havenpoort met aangehörige gebouwen en kazerne

Bijlage C**Overzicht van het slechten van de wallen**

1843	Wallen en dwingers ten noorden van de voormalige Franekerpijp (aanleg van de Engelse tuin, in romantische landschapsstijl, naar ontwerp van tuinarchitect Lucas Roodbaard; later enkele malen op onderdelen gewijzigd)
1845	Bolwerk in de zogenaamde droge gracht buiten de voormalige Zuiderpoort
1858/59	Wallen ten oosten van de voormalige Bildtpoort (volkswoningbouw)
1863	Deel van de zuidelijke en westelijke bastions voor de doortrekking van de spoorlijn tot aan het Dok.
1895	Restanten van de vestingwal ten behoeve van de uitbreiding van het dok.
1909	Egalisatie van het Zuiderbolwerk.
1912	Egalisatie Westerkerkbastion.
1950/52	Noorderbastion ten behoeve van de aanleg van sluizencomplex.

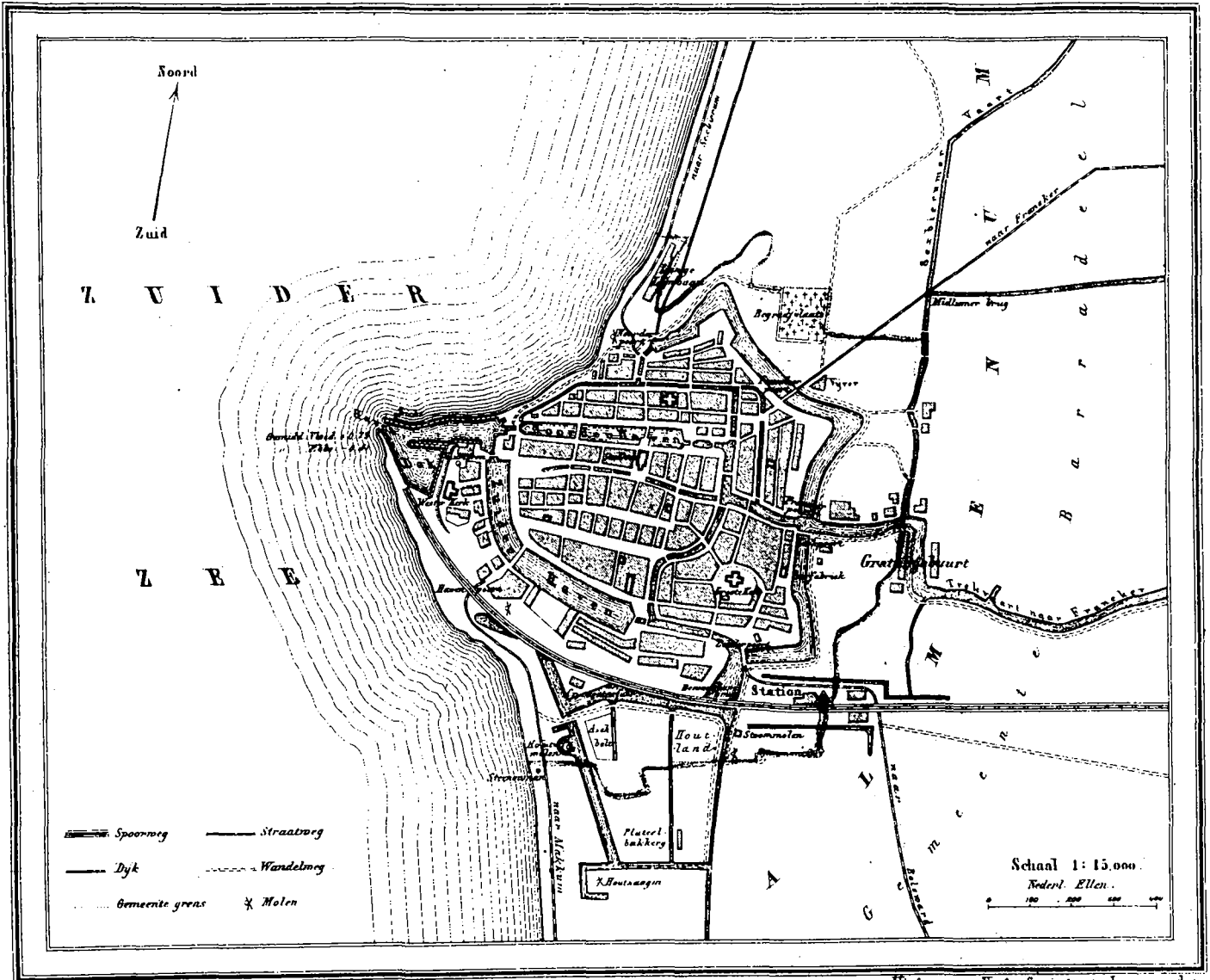
Kaart 1

Gemeente Harlingen (1867)

J. Kuyper Gemeente-atlas van Friesland

PROVINCIE FRIESLAND.

GEMEENTE HARLINGEN.

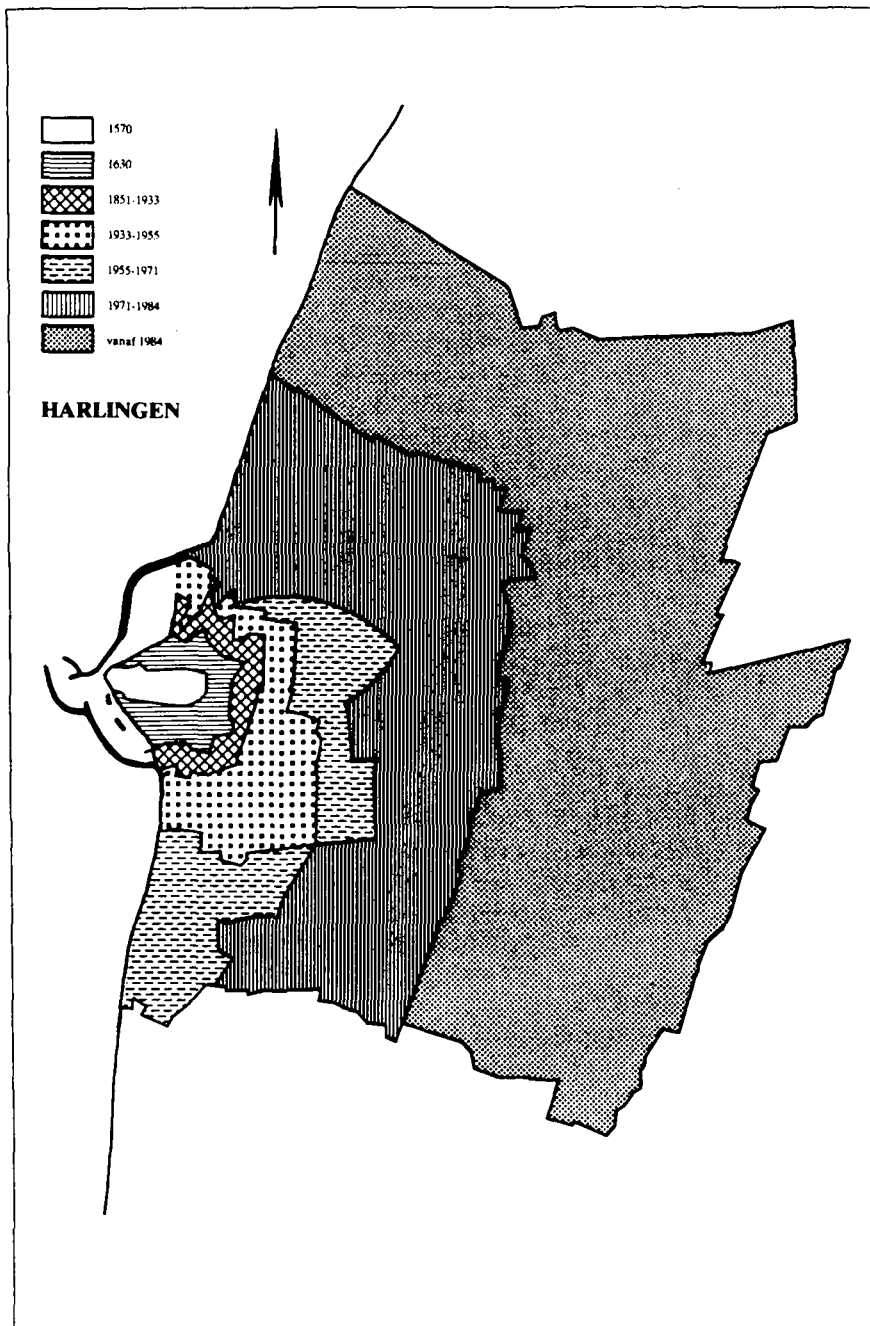


1867.

101 Bunders. 10000 Inwoners.

Uitgave van Hugo Suringar te Leeuwarden.

Grenzen van Harlingen 1570-1985

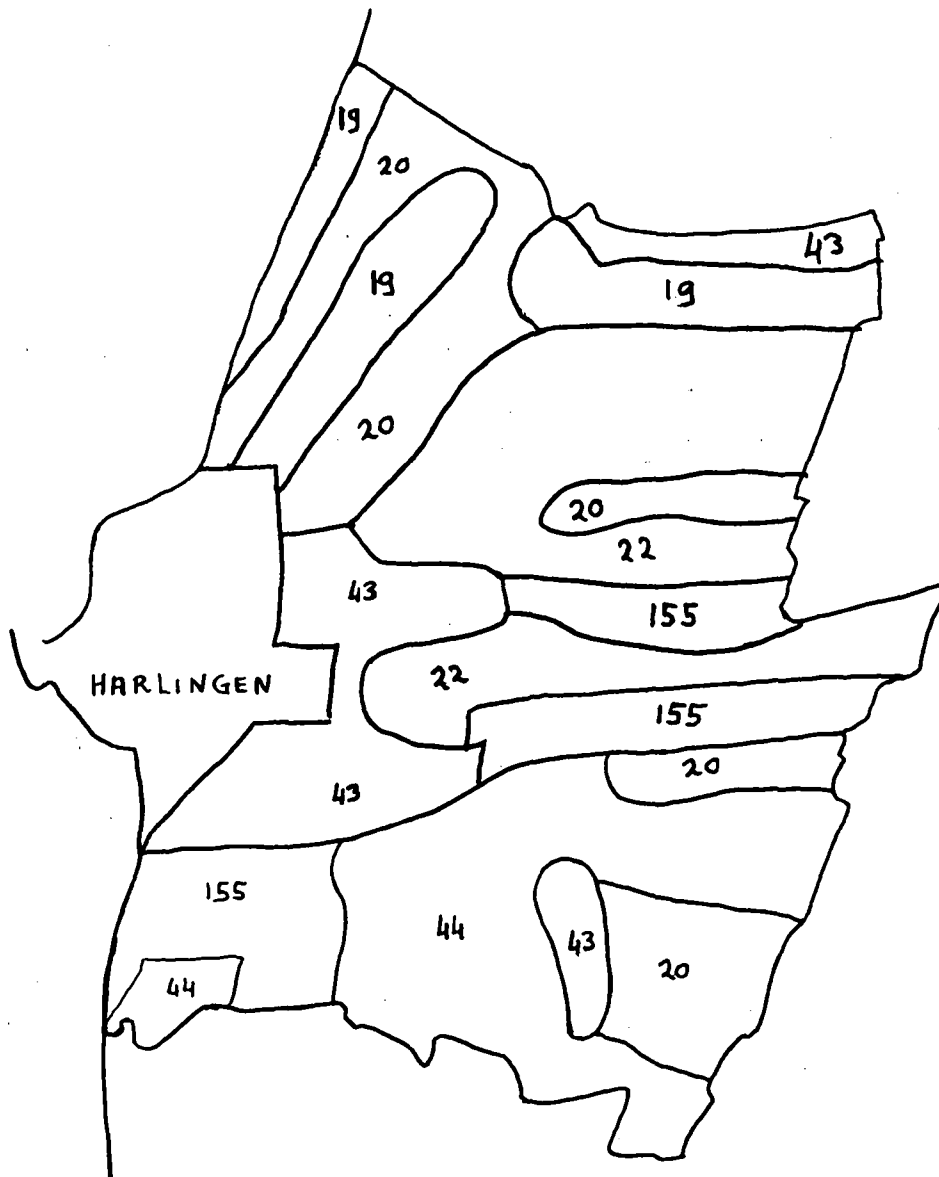


*Grenzen van Harlingen van 1570-1985.
Bron: Luc de Vries, Harlingen*

Bron : J.J. Huizinga, L.G. Jansma en C.H.A. Verhaar. Harlingen,
Bijdragen tot de geschiedenis van de laatste twee eeuwen.

Kaart 3

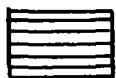
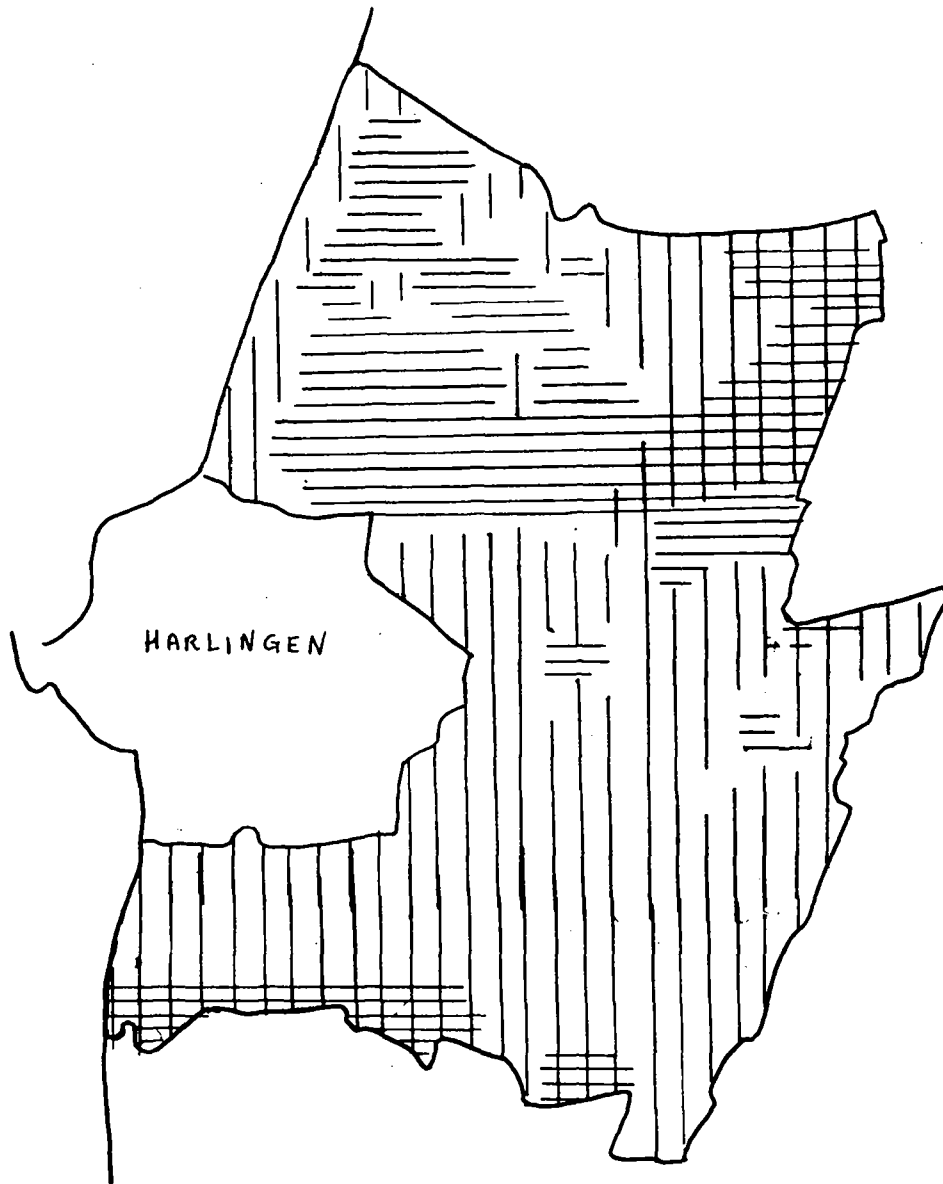
Globale Bodemkaart



- 19 kleiig zand en sterk zandige klei
- 20 matig zandige en lichte klei
- 22 complex van matig zandige tot zware klei
- 43 complex van kleiig zand tot zware klei
- 44 zandige en lichte klei
- 155 complex : door de mens verstoorde gronden waarvan het oorspronkelijke bodemprofiel onbekend is

Naar : Bodemkaart van Nederland, blad 2.
Stichting voor Bodemkartering 1960.

Grondgebruik omstreeks 1850



Bouwland



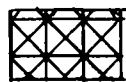
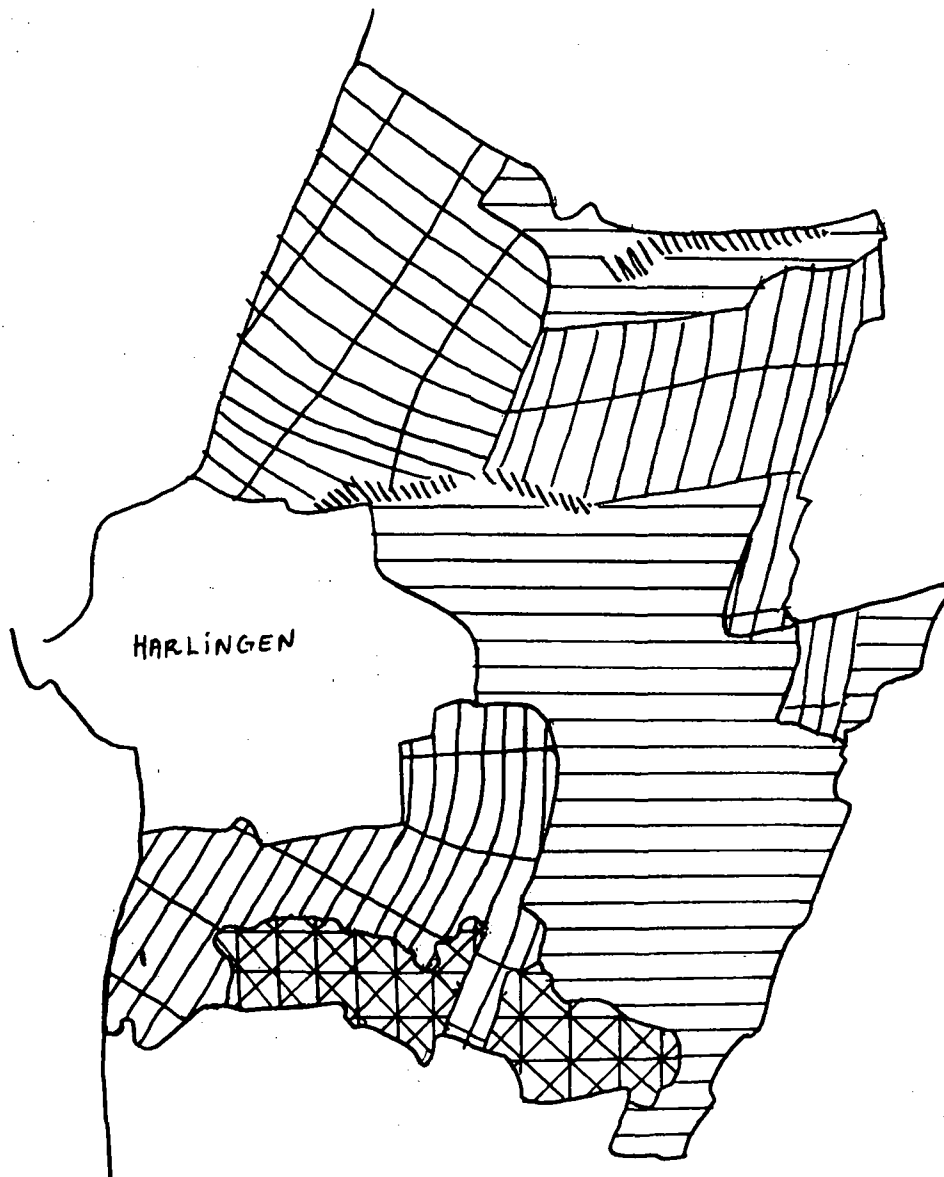
Bouwland gemengd met weide/hooiland



Weide/hooiland

Naar : *Kultuurhistorische Aspecten van het Friese Landschap*
Buro Bügel/van Dijk B.V. Groningen 1979.

Verkavelingstypen, situatie omstreeks 1850



Onregelmatige blokverkaveling



Regelmatige blokverkaveling (gericht)



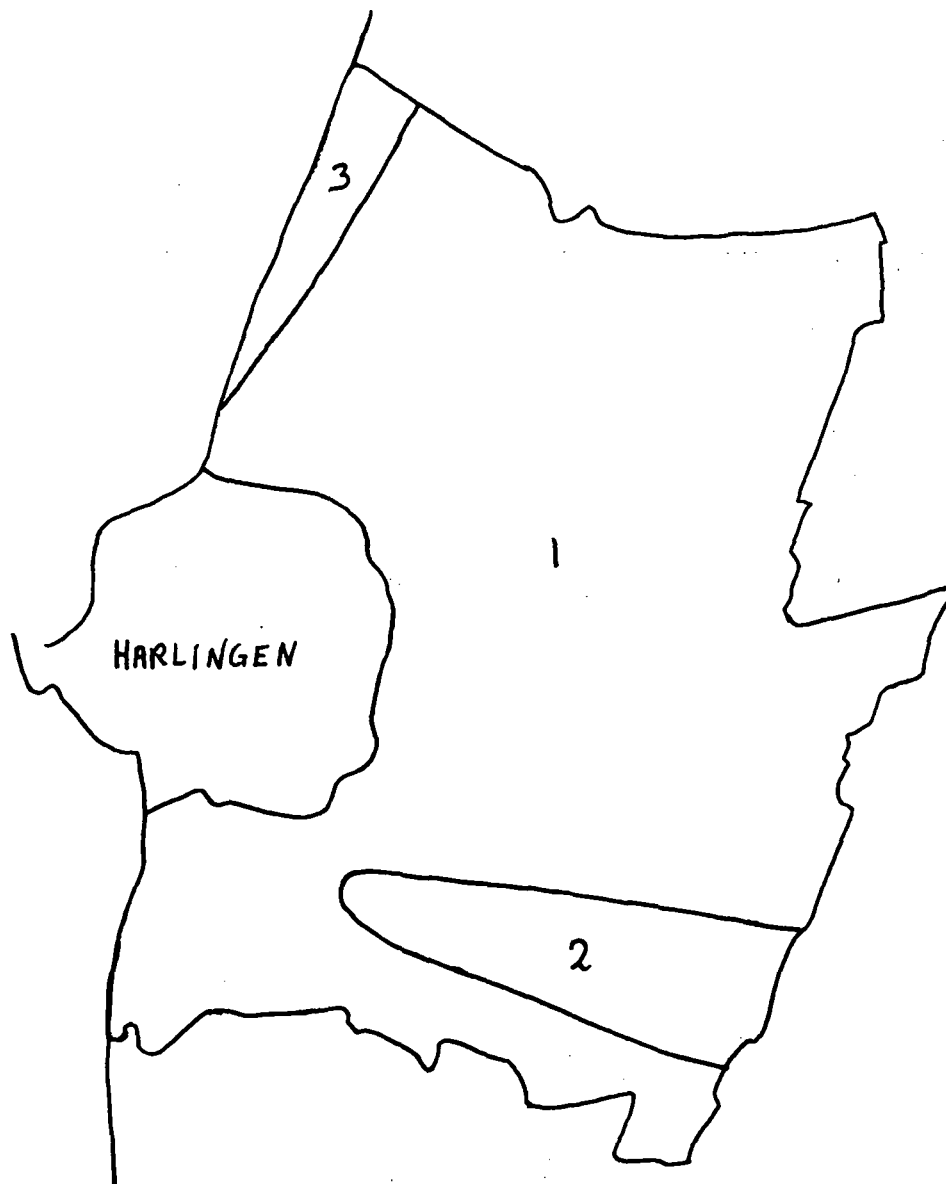
Regelmatige bloverkaveling (zonder hoofdrichting)



Langgerekte kavels ter plaatse van oude geulen

Naar : *Kultuurhistorische Aspecten van het Friese Landschap*
Buro Bügel/van Dijk B.V. Groningen 1979.

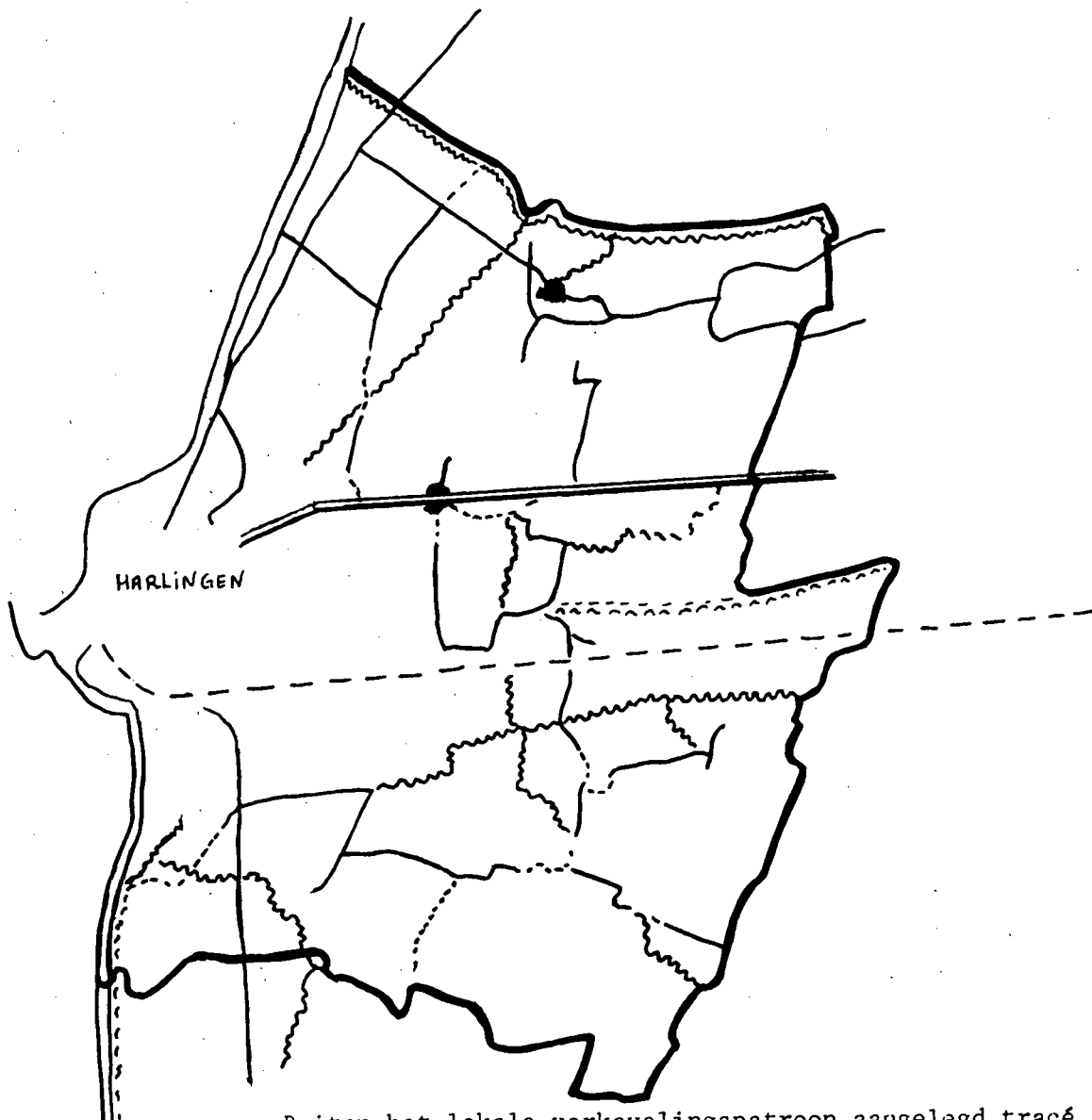
Landschapsbeeld










1. Kwelderwallengebied
2. Knipkleigebied
3. Het gebied van de aandijkingen

Naar : Kultuurhistorische Aspecten van het Friese Landschap
Buro Bügel/van Dijk B.V. Groningen 1979.

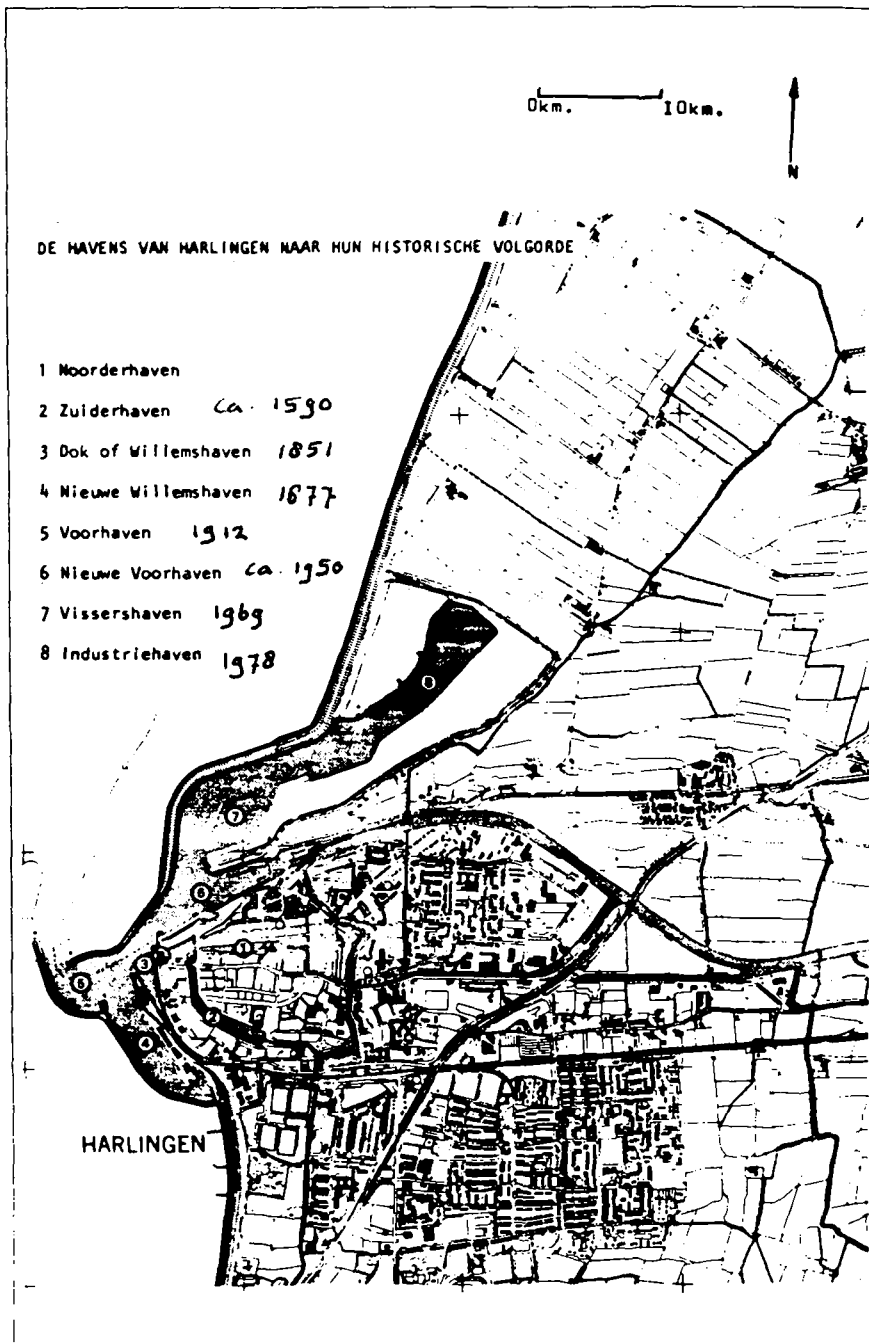
Infrastructuur



-  Buiten het lokale verkavelingspatroon aangelegd tracé (situatie 1850)
-  waterlopen (situatie 1850)
-  omstreeks 1970 niet meer aanwezige waterlopen
-  landwegen (situatie 1850)
-  omstreeks 1970 niet meer aanwezige wegtracé
-  spoorweg
-  nederzettingen

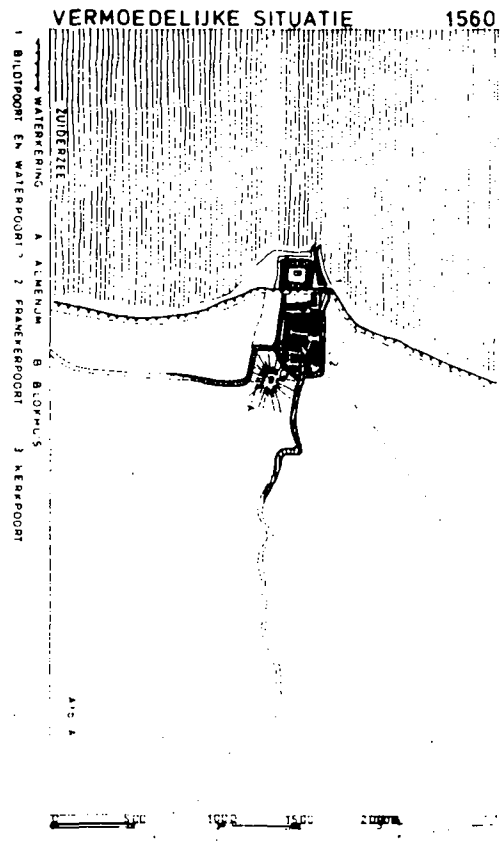
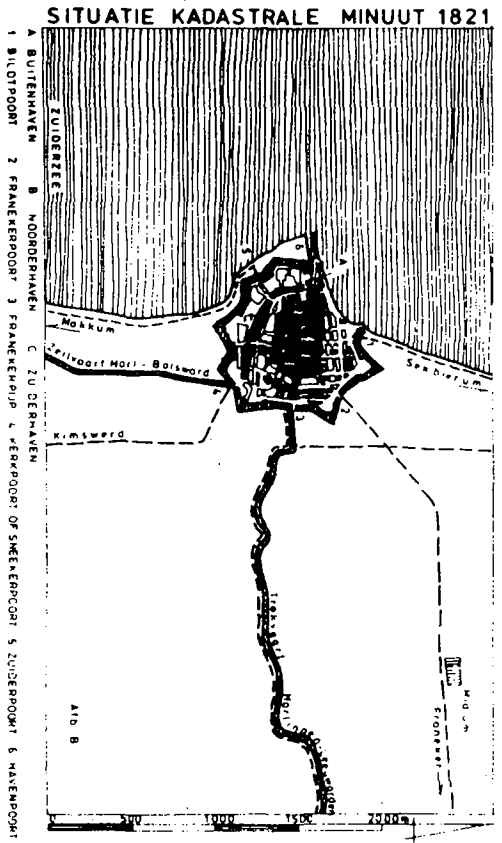
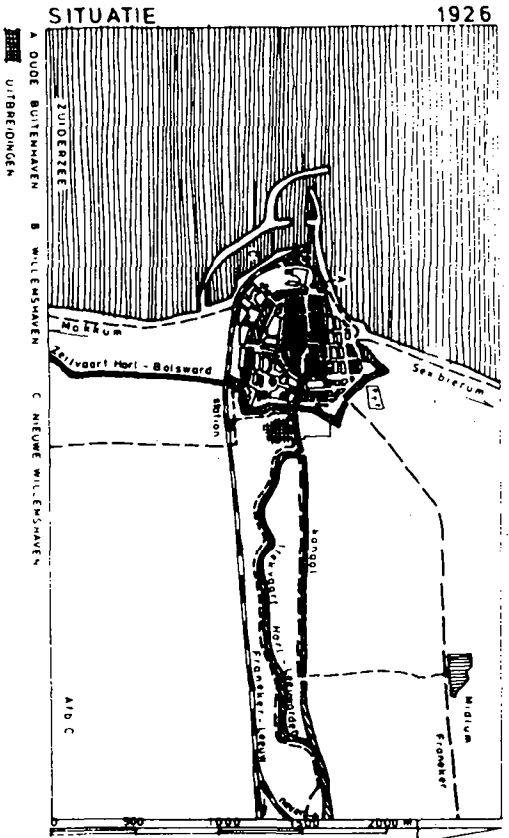
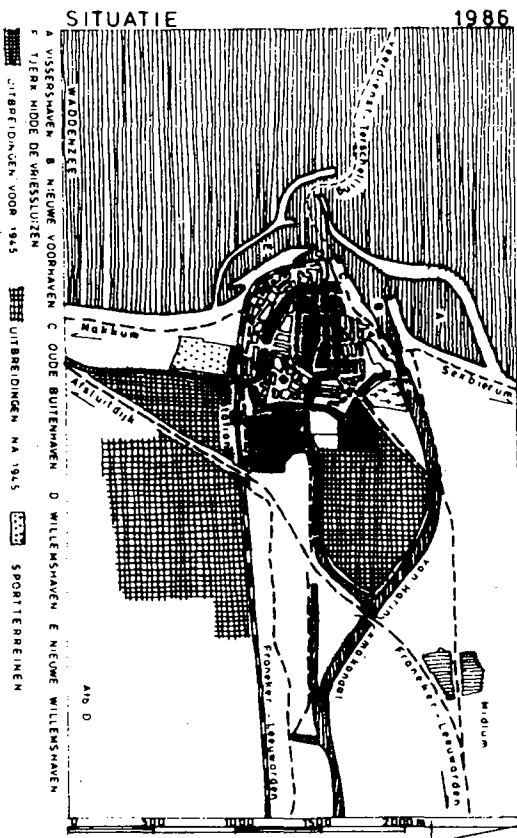
Naar : *Kultuurhistorische Aspecten van het Friese Landschap*
Buro Bügel/van Dijk B.V. Groningen 1979.

De havens van Harlingen naar hun historische volgorde



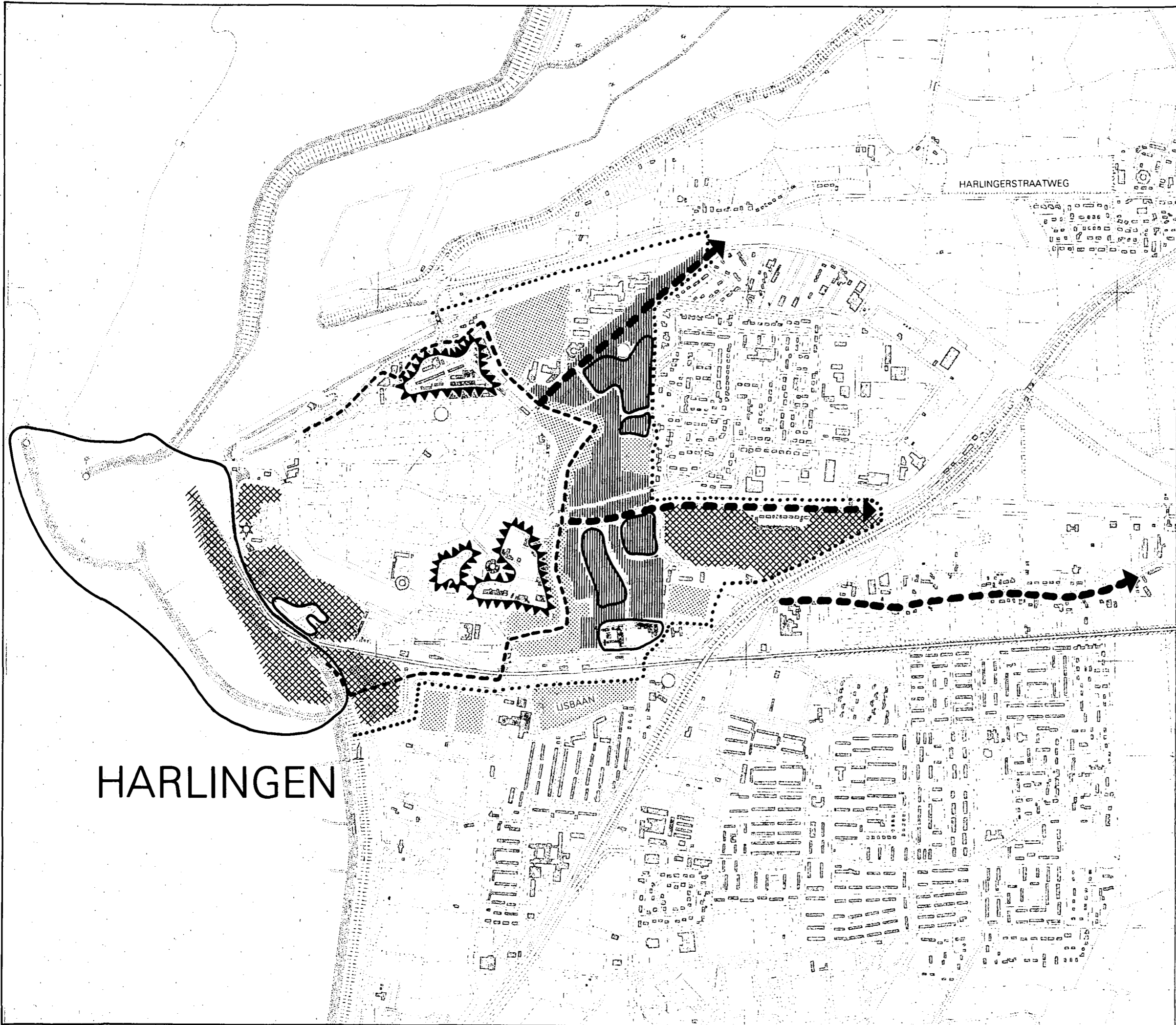
*De havens van Harlingen naar hun historische volgorde.
Bron: Projectgroep Harlingen, Rijksuniversiteit Groningen*

Bron : J.J. Huizinga, L.G. Jansma en C.H.A. Verhaar. Harlingen,
Bijdragen tot de geschiedenis van de laatste twee eeuwen.



Bron : Rijksdienst voor de Monumentenzorg. Toelichting op het besluit tot uitbreiding van het bestaande stadsgezicht Harlingen.

Typologie uitbreidingen Harlingen 1850 - 1940



-  grens 1850
-  grens 1940
-  lineaire ontwikkelingen
-  groengebieden
-  bijzondere gebieden
-  na 1940 gereconstrueerde gebieden
-  industriegebieden
-  niet-stedelijk ingerichte gebieden (waaronder tuinwijk-achtige ontwikkelingen)

COLOFON

Opdrachtgeefster : Gedeputeerde Staten van Friesland
Uitgave : Provincie Friesland, 1990
Ontwerp omslag : Afdeling Kartografie
Druk : Drukkerij Provincie Friesland

Samenstelling (tekst en fotografie) :

Medewerkers Monumenten Inventarisatieproject

M. Fermo
D. van Weezel Errens
G. Derks

Secretariaat : M. de Haan-Zwaagstra
B. Sternsdorff-v.d. Heide

Projectleiding : R. Terpstra

Het inventarisatieproject wordt begeleid door een commissie bestaande uit de volgende personen :

G. Elzinga, Fries Museum
G.P. Karstkarel, Stichting Moderne Architectuur Friesland
R. Terpstra, beleidsmedewerker afdeling Bouwen en Wonen
W. Tieks (Voorzitter), Hoofd afdeling Bouwen en Wonen
S. v.d. Veen, Vereniging van Friese Gemeenten
S. v.d. Woude, Rijksarchief Friesland