Cultuurhistorische waardering werfgebouw Draaisma te Franeker



- april 2022 -

ERFGOEDVERENIGING
HEEMSCHUT

SAMENVATTING

Het meer dan 150 jaar oude en cultuurhistorisch waardevolle Werfgebouw Draaisma van de gelijknamige voormalige scheepswerf in Franeker (ook bekend als 'Welgelegen') zou zomaar gesloopt kunnen worden. Het werfterrein is al in 2021 verkocht aan een projectontwikkelaar en plannen voor sloop en woningbouw staan op papier. Overleg tussen ontwikkelaar en gemeente blijkt al een jaar lang gaande.

Met de sloop van dit werfgebouw zou erfgoed verloren gaan, dat een belangrijk facet van de geschiedenis van Franeker representeert. Cultuurhistorisch buitengewoon waardevol en vooral uniek! Het is namelijk het laatste gebouw in deze stad, dat nog op een herkenbare manier verwijst naar de scheepsbouw, die hier eeuwenlang als tak van nijverheid dominant en beeldbepalend aanwezig is geweest.

De identiteit van Franeker wordt vanouds vooral bepaald door handel en verkeer, teruggaand tot in de Middeleeuwen. Talloze objecten in en net buiten de historische stad getuigen daarvan, waaronder het Korendragershuisje, de Waag, pakhuizen aan Froonacker, Vliet en Van Harinxma-kanaal, waterwegen, maar ook de woonhuizen van handelaren en kooplui.

Handel en nijverheid stimuleren van oudsher de scheepsbouw en dan zou de laatste zichtbare en herkenbare herinnering aan dat aspect van de Franeker identiteit moeten verdwijnen?

In de hiernavolgende cultuurhistorische waardering wordt duidelijk gemaakt dat dit, cultuur-historisch gezien, geen optie is. Voor deze waardering wordt de methodiek gevolgd, die door de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed nog altijd als 'meest gebruikt' wordt gezien bij de cultuurhistorische waardering van het gebouwde erfgoed in Nederland.

CONCLUSIES

Deze waardering toont aan dat het Werfgebouw Draaisma hoog tot zeer hoog scoort op de verschillende aspecten van deze methodiek, te weten (1) cultuurhistorische waarden, (2) architectuurhistorische waarden, (3) ensemblewaarden en (4) gaafheid en herkenbaarheid. Maar vanzelf spreekt dat het werfgebouw het allerhoogst scoort op het aspect (5) zeldzaamheid; een tweede gebouw met dergelijke historische kwaliteiten is in Franeker niet meer voorhanden.

Het rapport van de uitgevoerde waardering kan daarmee worden gezien als een zeer waardevolle, uitgebreide en *kwalitatieve* aanvulling op een eerder - op verzoek van de gemeente Waadhoeke - uitgevoerde *kwantitatieve* waardestelling van het Steunpunt Monumentenzorg Fryslân te Leeuwarden.

Het is duidelijk dat voor de gemeente Waadhoeke een sleutelrol is weggelegd voor het behoud van het werfgebouw. Heemschut Friesland en de Vrienden zien dit rapport dan ook als basis voor verder overleg. Maar ook als essentieel in de uiteindelijke besluitvorming rond het behoud van dit unieke erfgoed van een voor Franeker zo belangwekkende geschiedenis.

Colofon

Het onderzoek naar de Cultuurhistorische waarde van het Werfgebouw Draaisma is op verzoek van de Vrienden van de Stad Franeker in opdracht van de Erfgoedvereniging Heemschut uitgevoerd door drs. Bé Lamberts, architectuurhistoricus te Drachten in februari en maart 2022 en afgerond in april 2022.

© 2022 Het copyright van tekst, afbeeldingen etc. berust bij de (oorspronkelijke) vervaardigers. Vervaardigers van beeld worden (indien bekend) bij het desbetreffende beeld vermeld. Alles is in het werk gesteld om de voorwaarden ten aanzien van het gebruik van beelden met eventuele rechthebbenden overeen te komen. Eenieder die zich niettemin juridisch eigenaar weet van materiaal dat zonder zijn of haar toestemming en tegen zijn of haar wil in dit rapport voorkomt, wordt verzocht contact op te nemen Erfgoedvereniging Heemschut: www.heemschut.nl.

Foto voorpagina: Vereniging Vrienden van de Stad Franeker - Max Popma

INHOUD

INLEIDING 3

Zomaar gesloopt - Laatste voorbeeld - Teleurstellend - Tekortschieten - Karakteristiek pand, behoud wenselijk - Uit het stadsbeeld verdwijnen - Zeldzaamheid een wezenlijk criterium - Alternatieve waardering - Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed - Aanvulling op - Sleutelrol gemeente

1. CULTURELE BIOGRAFIE 7

Het Vliet - Eerste scheepsbouwactiviteiten - Op de plek van Draaisma - Eén van de vele - Gunstig gelegen - De Draaisma's - Familiebedrijf - Industriële revolutie - De nieuwe tijd - Infrastructuur - Uitbreiding en modernisering - IJzerbouw - Verdere uitbreiding - Marketing - Verhuur - Op krediet - Crisis en oorlog - Het laatste skûtsje - Nieuwe bloeiperiode - Van Harinxmakanaal - Ambachtelijk karakter - Jachtbouw - Verandering nodig - Shipdock Draaisma verhuisd - Woningbouw - Cultuurhistorisch waardevol

2. CULTUURHISTORISCHE WAARDERING 14

1. Cultuurhistorische waarden
Belang van het object als bijzondere uitdrukking van een sociaal-economische ontwikkeling - Belang van het object als bijzondere uitdrukking van een technische of typologische ontwikkeling - Belang van het object wegens innovatieve waarden of pionierskarakter

2. Architectuurhistorische waarden
Belang van het object voor de geschiedenis van de architectuur - Belang van het object wegens de bijzondere samenhang tussen exterieur en interieur

3. Ensemblewaarden
Belang van het object als essentieel onderdeel van een groter geheel dat cultuurhistorisch en stedenbouwkundig van groot belang is - Bijzondere betekenis van het object wegens de situering verbonden met de ontwikkeling en uitbreiding van stad en infrastructuur - Betekenis van het object wegens de wijze van verkaveling en inrichting van het werfterrein als geheel - Bijzondere betekenis van het object voor het aanzien van de stad - Belang van het object wegens de relatie met andere objecten in de stad

4. Gaafheid/herkenbaarheid
Belang van het object wegens de gaafheid van ex- en interieur - Belang van het object in relatie tot de visuele gaafheid van grote delen van de directe stedelijke omgeving

5. Zeldzaamheid
Uitzonderlijk belang van het object wegens een of meer van de onder 1 tot en met 4 genoemde kwaliteiten

BRONNEN 33

NOTEN 34

INLEIDING

Zo maar gesloopt
Het meer dan 150 jaar oude en cultuurhistorisch waardevolle werfgebouw van de voormalige scheepswerf 'Welgelegen' in Franeker zou zomaar gesloopt kunnen worden.
Een aantal oplettende, zeer bij het erfgoed betrokken mensen uit Harlingen en Franeker maakten de Vereniging Vrienden van de Stad Franeker (hierna: de Vrienden) daarop attent. De Vrienden benaderden vervolgens in eerste instantie de Commissie Friesland van Heemschut (hierna: Heemschut) om dat te voorkomen. Actie lijkt geboden; het werfterrein is al in 2021 verkocht aan een projectontwikkelaar en plannen voor sloop en woningbouw staan in de steigers. Overleg met de gemeente blijkt al een jaar lang gaande.

Laatste voorbeeld
Deze oude scheepswerf van Draaisma is met het werfgebouw nog een prachtig (en laatste!) voorbeeld van de vele kleinere werven die eeuwenlang in en om de stad hebben bestaan.[1] Het werfgebouw is een uniek en representatief stuk erfgoed. De Vrienden willen samen met Heemschut alles in het werk stellen om dit bijzondere erfgoed te behouden. Zij hebben gezamenlijk de gemeente formeel verzocht het pand als gemeentelijk monument aan te wijzen.[2]

Teleurstellend
Als voorlopig resultaat zijn in de Gemeenteraad van Waadhoeke vragen gesteld, die er onder andere toe hebben geleid dat het College aan het Steunpunt Monumentenzorg Fryslân (hierna: Steunpunt) opdracht heeft gegeven voor een nieuwe waardestelling van het werfgebouw. Die waardestelling heeft in januari 2022 plaatsgevonden; deze bleek een hernieuwde (en deels gewijzigde) versie te zijn van een waardestelling die het Steunpunt in 2016 al had uitgevoerd ten behoeve van het Bestemmingsplan Zuid van (toen nog) de gemeente Franekeradeel.
Het resultaat daarvan was, zoals te verwachten viel, voor Heemschut en de Vrienden teleurstellend. Hoewel het pand nu twee punten meer scoorde dan in 2016 (17 punten in plaats van 15), voldoet het volgens de methode van het Steunpunt nog steeds niet aan de vereisten die de gemeente stelt om voor de status van 'Gemeentelijk Monument' in aanmerking te komen.[3, 4] Dat betekent dus: geen bescherming tegen sloop.

Tekortschieten
Overleg met Heemschut (zowel Commissie Friesland als het landelijk bureau) en andere erfgoeddeskundigen leerde dat de 'puntenmethode' een geëigende methode is voor een 'quick-scan', een relatief snelle methode ten behoeve van bijvoorbeeld de voorbereiding en vaststelling van een bestemmingsplan. Echter, deze methode kan tekortschieten als het gaat om een meer kwalitatief inzicht, waarbij voldoende recht wordt gedaan aan een veelheid van cultuurhistorische waarden van specifieke objecten, die zo 'op het oog' misschien niet hoog scoren.

Karakteristiek pand, behoud wenselijk
Overigens moet wel opgemerkt worden dat het Steunpunt zelf het behoud van de scheepswerf (bedoeld wordt 'het werfgebouw', BL) uit 'cultuurhistorisch oogpunt wenselijk vindt'.[5] Het gebouw wordt ook als 'karakteristiek pand' gezien. Bovendien adviseert het Steunpunt aanvullend bouwhistorisch onderzoek, aangezien het de laatste overgebleven werf in Franeker is, met 'een fraaie ingebouwde smederij en constructie'.[6]

Uit het stadsbeeld verdwijnen
De 'puntenmethode' lijkt objectief, maar dat is in sommige gevallen schijn.[7] Er zijn aspecten, die moeilijk in cijfers te vatten zijn; een optelsom doet aan het specifieke cultuurhistorisch aspect van een (potentieel) monument niet altijd voldoende recht, zeker waar de cultuurhistorische waarde in

het geheel van de waardering relatief maar weinig gewicht in de schaal legt.[8] Daar komt bij dat het aspect 'zeldzaamheid' in de gehanteerde puntenmethode als criterium helemaal niet voorkomt.

Zeldzaamheid een wezenlijk criterium
Zeldzaamheid is in de waardering van onroerend én roerend erfgoed in Nederland vrijwel altijd een wezenlijk en en onderscheidend criterium; het enige of laatste exemplaar van een ooit veel voorkomend fenomeen verdient zeker een zwaarder gewicht in de schaal.
En zo kan het gebeuren dat een (potentieel) uniek object met (potentieel) hoge cultuurhistorische waarde voor de lokale en regionale gemeenschap en identiteit zo maar uit het stadsbeeld zal verdwijnen, omdat het geen bescherming geniet.

Alternatieve waardering
In overleg tussen de Vrienden en Heemschut is dan ook besloten om te kijken naar een alternatieve cultuurhistorische waardering die dit rechtzet. Het gaat hier immers niet zo maar om een losstaand gebouw, maar om een werf in een belangwekkende historisch-maatschappelijke en historisch-stedenbouwkundige context. Heemschut heeft drs. Bé Lamberts gevraagd een dergelijk onderzoek uit te voeren.[9] Het rapport van dit onderzoek ligt hierbij voor.

Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
De gehanteerde werkwijze leunt sterk op de methodiek die destijds gebruikt is ten behoeve van het Monumenten Selectie Project (MSP) én op die van het Projectbureau Industrieel Erfgoed (PIE). Beide zijn gebruikt voor objecten uit de periode 1850 en 1940 en dus bij uitstek geschikt voor de onderhavige scheepswerf van Draaisma.[10] Overigens wordt door de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (hierna: RCE) de MSP-methodiek als 'meest gebruikt' gezien bij de cultuurhistorische waardering van het gebouwde erfgoed in Nederland.[11, 12]
De uiteindelijke waardering van de werf in hoofdstuk 2 wordt daarbij voorafgegaan door een 'Culturele Biografie' in hoofdstuk 1.[13]

Aanvulling op
We hechten eraan, de uitkomsten van dit onderzoek niet te zien als 'in plaats van' de door het Steunpunt uitgevoerde waardering, maar als 'aanvulling op'; ook op de door het Steunpunt genoteerde wenselijkheid om het werfgebouw uit cultuurhistorisch oogpunt te behouden.
Ten slotte nog dit: Heemschut en de Vrienden zetten in op (herkenbaar) behoud en herbestemming van het werfgebouw en integratie in eventuele nieuwbouwplannen én op het bredere cultuurhistorisch en stedenbouwkundig perspectief. Lokale en regionale organisaties en individuele betrokkenen hebben hun steun toegezegd; met BOEi is inmiddels contact gelegd ter advisering en ondersteuning als het inderdaad tot de gewenste herbestemming mocht komen.[14, 15]

Sleutelrol gemeente
Overleg is gaande met gemeente én met de projectontwikkelaar over de mogelijkheden om - op basis van de cultuurhistorische waarden van het object - een en ander te realiseren. De uitkomsten van dat overleg blijven nog in het ongewisse.
Wel is duidelijk dat op dit moment voor de gemeente Waadhoeke een sleutelrol is weggelegd voor het behoud van dit cultureel erfgoed. Heemschut Friesland en de Vrienden houden de vinger aan de pols en hopen dat de onderhavige rapportage een essentiële bijdrage zal zijn in de uiteindelijke besluitvorming rond het behoud van het werfgebouw als uniek erfgoed van een voor Franeker (en de huidige gemeente Waadhoeke in het algemeen) zo belangwekkende geschiedenis.

Erfgoedvereniging Heemschut - Commissie Friesland, Vereniging Vrienden van de Stad Franeker, 30 april 2022.

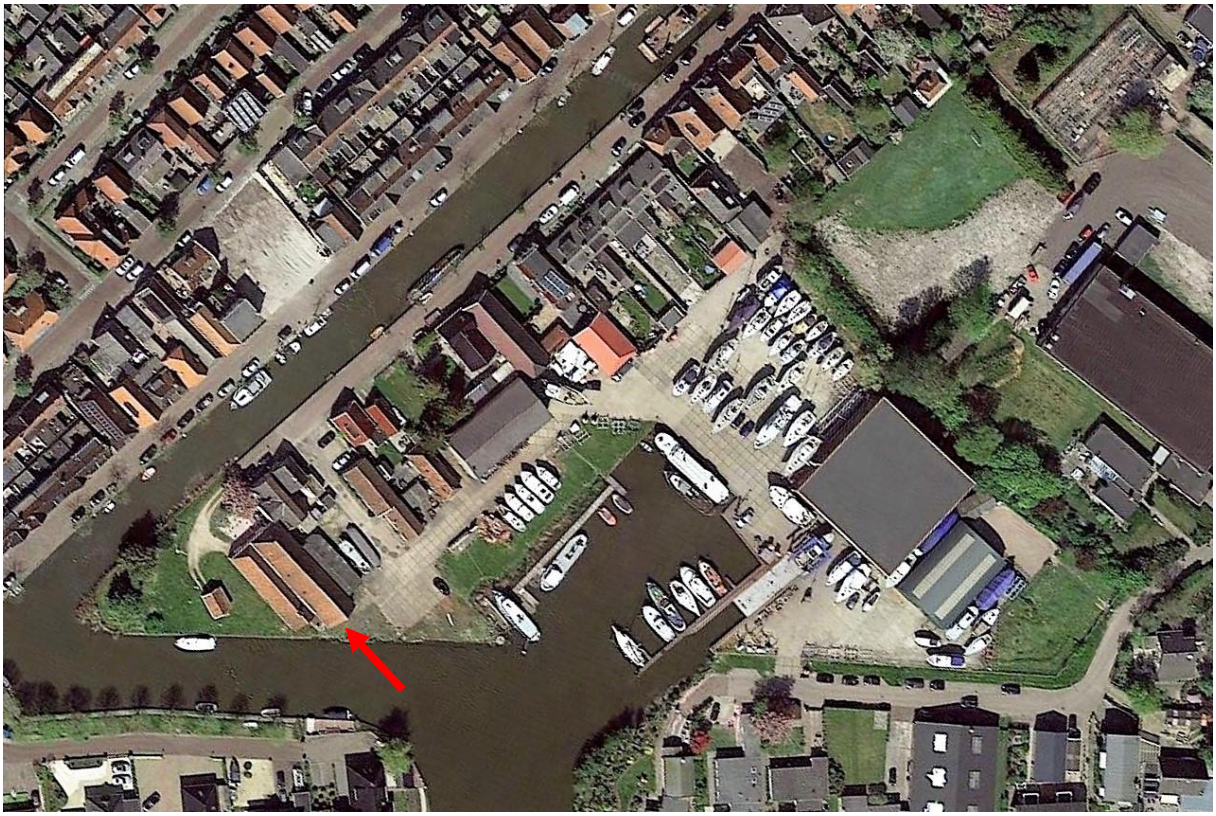


De oude scheepswerf van Draaisma is met het werfgebouw nog een prachtig voorbeeld van de vele kleinere werven die eeuwenlang in en om de stad hebben bestaan (Bronnen: Vereniging Vrienden van de Stad Franeker - Max Popma)





Straks uit het stadsbeeld verdwenen? Omdat het werfgebouw niet beschermd kan worden? (Bronnen: Google Streetview [boven] en Topotijdreis - kaartbeeld 2010 [onder]).



1. CULTURELE BIOGRAFIE

In dit hoofdstuk wordt de culturele biografie van de werf Draaisma geschetst als een geschiedenis van dit erfgoed-object, die verwijst naar de veelheid aan betekenissen in z'n historisch-maatschappelijke context. Dat is belangrijk, want het is die context die het object pas werkelijk zijn cultuurhistorische betekenis geeft.[16]

Het Vliet
Draaisma ligt aan het eind van de bebouwing van het Oostvliet te Franeker.[17] Het Vliet was ooit een buurtschap ten zuidwesten van Franeker, buiten de omwalling, maar wel onder het beheer van de stad, gelegen aan de vaart met die naam. Het Vliet was sinds medio zeventiende eeuw onderdeel van de Harlinger Trekvaart en daarmee een drukbevaren scheepvaartroute.[18]

Eerste scheepsbouwactiviteiten
Al eerder - rond 1500 - vond de eerste bebouwing plaats langs het Vliet en eind zestiende eeuw vinden we er de eerste scheepsbouwactiviteiten, met name gericht op de lokale en regionale markt. In de eeuwen daarna worden in en rond Franeker nieuwe scheepswerven gevestigd, onder andere aan het Vliet, aan de stadsgrachten en de vaarten naar het noorden van Franeker en ook op Zevenhuizen.[19]

In Compagnie
Rond 1770 worden scheepsbouwactiviteiten gemeld aan het Oostvliet, op de plek waar zich nu de werf van Draaisma bevindt, als Jacob Claases en Freerk Baukes zich daar vestigen als 'scheepstimmerlieden in Compagnie'. Na enige malen van eigenaar te zijn veranderd, kwam de werf begin negentiende eeuw in eigendom van Ype Leeuwkes. Hij zette er zijn zonen Pieter, Dirk en Paulus aan het werk en al snel werd een aantal knechten aangenomen om het werk te kunnen uitvoeren. Er werd kennelijk vakwerk geleverd, want ze bouwden onder andere 'trekschuiten die in die tijd tot de top van de scheepsbouw behoorden'.[20]

Eén van de vele
Het was één van de vele werven in Friesland. In het midden van de negentiende eeuw onderhielden zo'n 300 beurtschepen regelmatige diensten tussen de dorpen en steden, naast zo'n 3200 vrachtschepen die de rest van het vervoer in de provincie verzorgden. Die schepen moesten ook gebouwd worden en in de hele provincie Friesland werden bijvoorbeeld tussen 1850 en 1860 (economisch gezien niet eens de meest florissante periode in onze geschiedenis) zo'n 2.000 schepen gebouwd. Ze waren nog van hout en niet heel erg groot; het gemiddelde tonnage bedroeg zo'n zestien ton.[21]

Gunstig gelegen
Wanneer we ons beperken tot Franeker en omgeving zien we dat er zo'n 300 schepen rondvoeren.[22] Opvallend is dat de meeste en de grootste schepen geregistreerd stonden in de stad Franeker.[23] De stad was toen al het centrum van de binnenvaart in dit deel van Friesland. Franeker was dan ook zeer gunstig gelegen aan de trekvaarten naar Leeuwarden en Harlingen en de vaarten naar Barradeel, het Bildt, Sneek en Bolsward. Vervoerd werden vooral 'veldproducten', waarbij graan wel het belangrijkst was. Dat was al eeuwen de belangrijkste handelswaar en dat zou nog lang zou blijven.

De Draaisma's
Aan het Vliet, de trekvaart naar Leeuwarden, lag dus al langer de scheepswerf van Ypke Leeuwkes. Er moeten meer werven aan het Vliet geweest zijn, maar rond 1800 was dit nog de enige werf die over was gebleven.[24] Na het overlijden van zijn vrouw moest de werf echter verkocht worden en zo werd Douwe Jans van der Zee eigenaar van 'huizing, timmerschuur, erf en bergplaats voor hout onder

Franeker'.[25] De oudste dochter van deze Van der Zee - Jetske - trouwde met scheepstimmerknecht Klaas Johannes Draaisma en dat was feitelijk het begin van de geschiedenis van de Draaisma's op deze plek. Klaas werkte al op de werf en bleef dat doen. Toch stond de werf in 1867 opnieuw te koop. Wel was er inmiddels een tweede timmerschuur bijgekomen. Na de verkoop is Klaas op de werf werkzaam gebleven als dè scheepstimmerman, waarbij de werf werd gehuurd van de nieuwe eigenaar. Er werden vooral (houten) praamschepen en snikken gebouwd.

Familiebedrijf
Klaas overleed in 1874 en de leiding van de werf kwam in handen van zijn oudste zoon Johannes Klazes. Deze kocht de werf voor de prijs van fl. 4.000,-. Nu was een Draaisma niet alleen de baas op de werf, maar ook de eigenaar ervan. Johannes Klazes ging voortvarend aan de slag met vernieuwingen, onder andere met betrekking tot de bedrijfsvoering. Hij bouwde niet alleen in opdracht maar ook op risico; hij bood zijn schepen te koop aan via de krant. Het gamma werd uitgebreid met skûtsjes en meer gespecialiseerde varianten op de praam en de snik. In 1890 werd er een insteekhaven gegraven op het zuidelijke stuk van het werfterrein, loodrecht op het Vliet waar een helling kwam voor onderhoud en reparatie van schepen. Het bleef een duidelijk familiebedrijf; naast alle zonen werden ook neven in het bedrijf opgenomen.

Industriële revolutie
Hoewel al eerder in de negentiende eeuw de industriële revolutie Nederland bereikte, dempte een wereldwijde crisis vooralsnog de effecten voor Nederland en raakte met name de scheepvaart en scheepsbouw in de tweede helft van de negentiende eeuw in een crisis. Maar na 1890 drong de economische vernieuwing ook in ons land in de meeste sectoren en regio's door, zeker ook in Friesland.

De nieuwe tijd
Voor veel werven was dat niet alleen goed nieuws. Die hadden niet de capaciteit of mentaliteit om 'met de nieuwe tijd mee te gaan' en om bijvoorbeeld over te gaan van de bouw van *houten* naar *ijzeren* schepen en - ook belangrijk - naar de bouw van *grotere* schepen. Eind negentiende eeuw kwam ook de vraag naar *stoomschepen* - en kort daarna ook naar *motorschepen* - op. Het 'wervenlandschap' in Friesland veranderde drastisch met als gevolg dat tussen 1890 en 1910 het merendeel verdween; er bleef nog een respectabel aantal werven overigens.[26]

Infrastructuur
Ook de infrastructuur ging op de schop. De zeventiende-eeuwse smalle en bochtige trekvaarten voldeden niet meer aan de eisen van de steeds grotere en snellere (stoom)schepen, die door binnenvaartschippers en -rederijen in dienst werden genomen. Begin jaren 1890 werd het Nieuwe Kanaal aangelegd, een deels nieuwe en deels verbeterde vaarverbinding van Leeuwarden via Franeker naar Harlingen.
Het Nieuwe Kanaal bereikte in 1893 Franeker, liep aan de zuidkant om de toenmalige stad heen en sloot ten westen van Franeker weer aan op de (eveneens verbeterde) vaarweg naar Harlingen.

Uitbreiding en modernisering
Daardoor verloor het Vliet een deel van de oorspronkelijke functie, maar de werf kreeg in feite een betere ligging aan die nieuwe vaarweg van Leeuwarden naar Harlingen, die door veel grotere schepen gebruikt kon worden. Johannes wilde wel mee met de nieuwe tijd en met vooruitziende blik had hij al van tevoren bouwland gekocht, grenzend aan de werf en achter de huizen aan het Oostvliet. De nieuwe situering bood interessante mogelijkheden voor aanpassing, uitbreiding en modernisering van de werf, hetgeen ook gebeurde. Er werden nieuwe hellingen gebouwd zodat aan meer schepen tegelijk gewerkt kon worden.[27]

IJzerbouw
Minder vooruitziend was Johannes als het ging om een andere noviteit, die de industriële revolutie met zich meebracht op scheepsbouwgebied: de bouw van ijzeren schepen.[28] Johannes moest daar niet veel van weten, maar zijn zoon (Klaas Johannes, let op de opvolging van voornamen) had dat beter door. Hij had de kennis van de ijzeren scheepsbouw op een werf in Groningen opgedaan en in 1897 werd de eerste ijzeren tjalk gebouwd voor een Franeker schipper, die het schip toepasselijk 'De Eersteling' noemde. Draaisma was daarmee één van de eerste Friese ijzerbouwers.[29]

Verdere uitbreiding
In 1901 kon Klaas de werf van zijn vader overnemen en verdere uitbreiding stond op het programma. Er kwam een dwarshelling bij, bedoeld voor binnenschepen van 80 tot 100 ton. Zes tjalken konden tegelijk 'op de helling' worden gezet. Voor de aandrijving van de lieren voor het omhoogtrekken van de schepen werd een verbrandingsmotor aangeschaft en uiteindelijk een elektromotor. Vóór die tijd gebeurde dat met de hand. Er werd een werkplaats gebouwd, ook al met een verbrandingsmotor om de machines aan te drijven.
Door de omschakeling op de ijzerbouw en de verdere uitbreiding werd het steeds drukker op de werfhelling en was steeds meer personeel nodig. Met de andere werven bood Draaisma in Franeker heel wat werkgelegenheid.

Marketing
De jaren 1920 lieten in ons land een tijd van kortstondige, maar ongekende technische en economische groei en bloei zien. Klaas had oog voor de nieuwe vormen van bedrijfsvoering en marketing. Er werden uiteenlopende scheepstypes gebouwd voor diverse marktsegmenten: de typisch Friese skûtsjes en snikken, maar ook de grotere tjalken, aken, klippers en klipperaken (ook als motorschip). Daarnaast sleepboten, vletten, schouwen en voor de landbouw melkboten en pramen. De pramen werden gebouwd in soorten en maten, van vijf tot 22 ton met nog zeven keuzes daar tussenin. Ze werden ook gebouwd voor eigen rekening en risico, waarbij ze later verkocht konden worden.

Verhuur
Maar er was ook een voorraad pramen voor de verhuur. Dit was een lucratieve bron van inkomsten en voor de agrariërs in de omgeving een uitkomst. Het gebruik van pramen was doorgaans sterk seizoensgebonden (oogsten, hooien) en zo kon men over een praam beschikken uitsluitend wanneer die nodig was.

Op krediet
Klaas leverde ook op krediet aan klanten en zorgde daarbij voor een overeenkomst voor rente en aflossing. De werf zat voldoende ruim bij kas en dat leverde opnieuw meer werk op. Verder werd Klaas met zijn werf ook lid van de *Friesche Scheepbouwers Vereniging*, al met al was hij een druk zakenman.
Behalve nieuwbouw bleven reparatie en onderhoud van belang. In de jaren 1920 verbleven jaarlijks zo'n honderd schepen met dat doel op de helling.

Crisis en oorlog
De beurskrach, die een bruusk einde maakte aan de 'roerige jaren twintig' raakte vanaf begin jaren 1930 ook ons land. De crisisjaren begonnen voor de werf trouwens dubbelslecht. In 1931 overleed Klaas, de man die de werf zo kundig tot bloei had gebracht. Zijn weduwe nam de werf over. De dagelijkse leiding ging gelukkig naar de volgende generatie, naar hun zoon die - hoe kan het ook anders - wederom Johannes heette, op dat moment pas 17 jaar oud.

Het laatste skûtsje
De nieuwbouw van schepen kwam intussen bijna stil te liggen - in 1933 werd op de werf het laatste ijzeren skûtsje gebouwd, overigens ook het laatste skûtsje van heel Friesland![30] De werkzaamheden beperkten zich verder tot onderhoud en reparatie. Nog in de jaren 1930 werd een reparatiewerkplaats voor scheepsmotoren en een machinefabriek ingericht met draaibank, freesmachine en zaagmachines. Zo konden de activiteiten worden uitgebreid met aanpalend werk als plaat- en smeedwerk en ijzerconstructies. Al snel volgde echter de malaise van de oorlogsjaren. Er ontstond gebrek aan alles en nu lag ál het werk stil.

Nieuwe bloeiperiode
Na de Tweede Wereldoorlog krabbelde de economie langzaam weer op, tot rond 1950 toen het vooroorlogse welvaartspeil weer was bereikt. In de jaren 1950 en 1960 vond in ons land weer een nieuwe economische bloeiperiode plaats, waar ook de scheepsbouw van profiteerde.
Ook Friesland profiteerde mee, maar waar de nieuwe economische ontwikkelingen elders in Nederland vaak tot sterke mechanisering en schaalvergroting in de scheepsbouw leidden, maakte de scheepsbouw in Friesland, enkele uitzonderingen daargelaten, juist geen sterke industrieel georiënteerde schaalvergroting mee. In Friesland bleef de scheepsbouw, meer dan elders, een ambacht, niet zelden blijvend uitgeoefend in familieverband.

Van Harinxmakanaal
Voor de noordelijke provincies werd het vooroorlogse plan tot vergaande verbetering van de grote kanalen, opnieuw opgepakt.[31] Voor de verbetering van de vaarverbinding Leeuwarden - Franeker - Harlingen werd het Van Harinxmakanaal aangelegd; deels nieuw, deels als verbetering van de bestaande vaarwegen. De uitmonding van het Vliet werd omgelegd naar dit nieuwe kanaal. De feestelijke opening van het Van Harinxmakanaal vond plaats op 30 mei 1951.

Ambachtelijk
Voor de werf van Draaisma bood dit wederom nieuwe kansen door de verbeterde bereikbaarheid, al was er enig protest nodig om te zorgen dat de werf goed bereikbaar zou blijven. Johannes schakelde leden van de Gedeputeerde Staten en de Gemeente Franeker in. Uiteindelijk met succes; er werd voorzien in een adequate verbinding en een ruime opvaart en havenkom voor de werf.
Overigens bleef de scheepswerf van Draaisma, ondanks de technologische vernieuwingen, een duidelijk ambachtelijk karakter houden. In het onderstaande (blz. 14) zullen we zien hoe dat voor een heel groot van de Friese scheepsbouw gold.

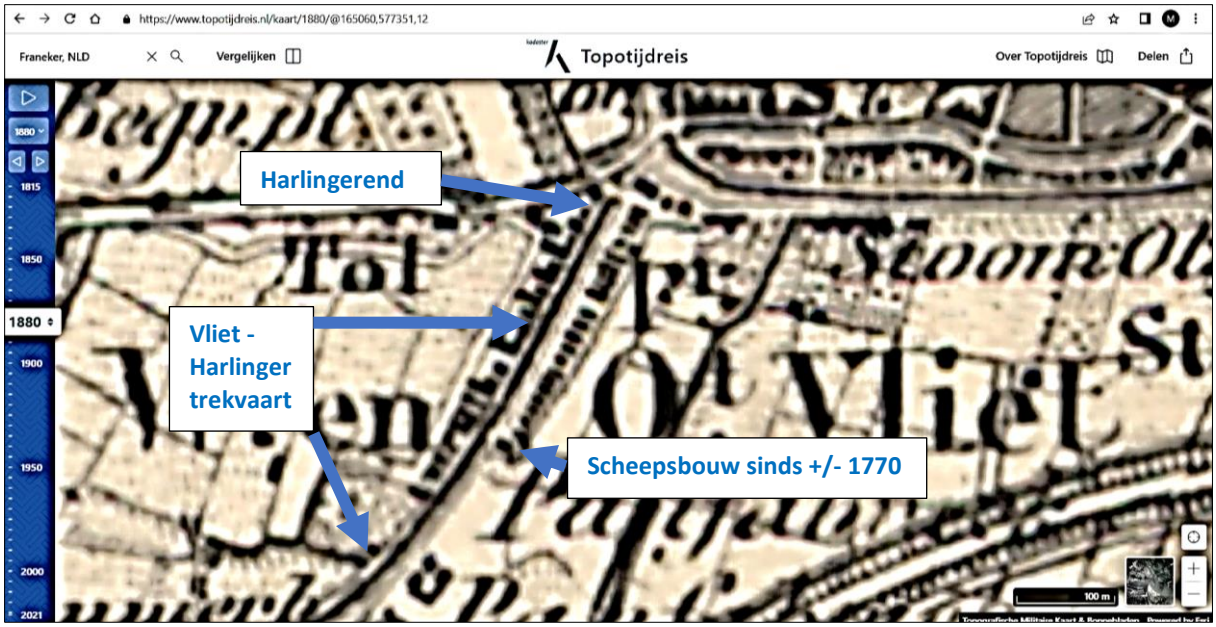
Jachtbouw
Van de economische groei profiteerde het bedrijf volop. Er bestond een sterke inhaalvraag naar achterstallig onderhoud en reparatie, modernisering en nieuwbouw van schepen voor de beroepsvaart. Veel schepen werden verlengd om daardoor het laadvermogen te vergroten. Daarbij kwam dat met de toenemende welvaart de werf kon inspelen op de groei van de pleziervaart. Een nieuwe afdeling voor jachtbouw, reparatie en stalling werd ingericht.

Verandering nodig
In 1972 werd het bedrijf omgezet in een vennootschap onder firma (v.o.f.); Johannes en zijn beide zonen Klaas en Jetze traden toe als firmanten. Na het overlijden van Johannes in 1984 zetten de beide broers de vennootschap voort.
Klaas en Jetze waren zich ervan bewust dat verandering nodig was; ze specialiseerden zich in onderhoud, reparatie en nieuwbouw van kleinere jachten en bedrijfsvaartuigen, maar ook van gespecialiseerde vaartuigen voor de overheid (meet- en inspectievaartuigen). In 1985 werd er een grote loods gebouwd voor een overdekte winterberging voor pleziervaartuigen. Het bedrijf bleef tot 2001 aan het Vliet gevestigd, vlakbij de binnenstad van Franeker.

Shipdock Draaisma verhuisd
Uiteindelijk bleek de locatie aan het Vliet niet voldoende geschikt voor een rendabele bedrijfsvoering, ook al vanwege de strenger wordende milieuwetgeving. Het bedrijf werd opgedeeld en verhuisde in 2001 naar een locatie op het Industrieterrein West langs het Van Harinxmakanaal, waar de werf onder de naam 'Shipdock Draaisma' nog altijd opereert. Klaas en Jetze Draaisma trokken zich uit het actieve bedrijfsleven terug, maar de naam Draaisma bleef bestaan!

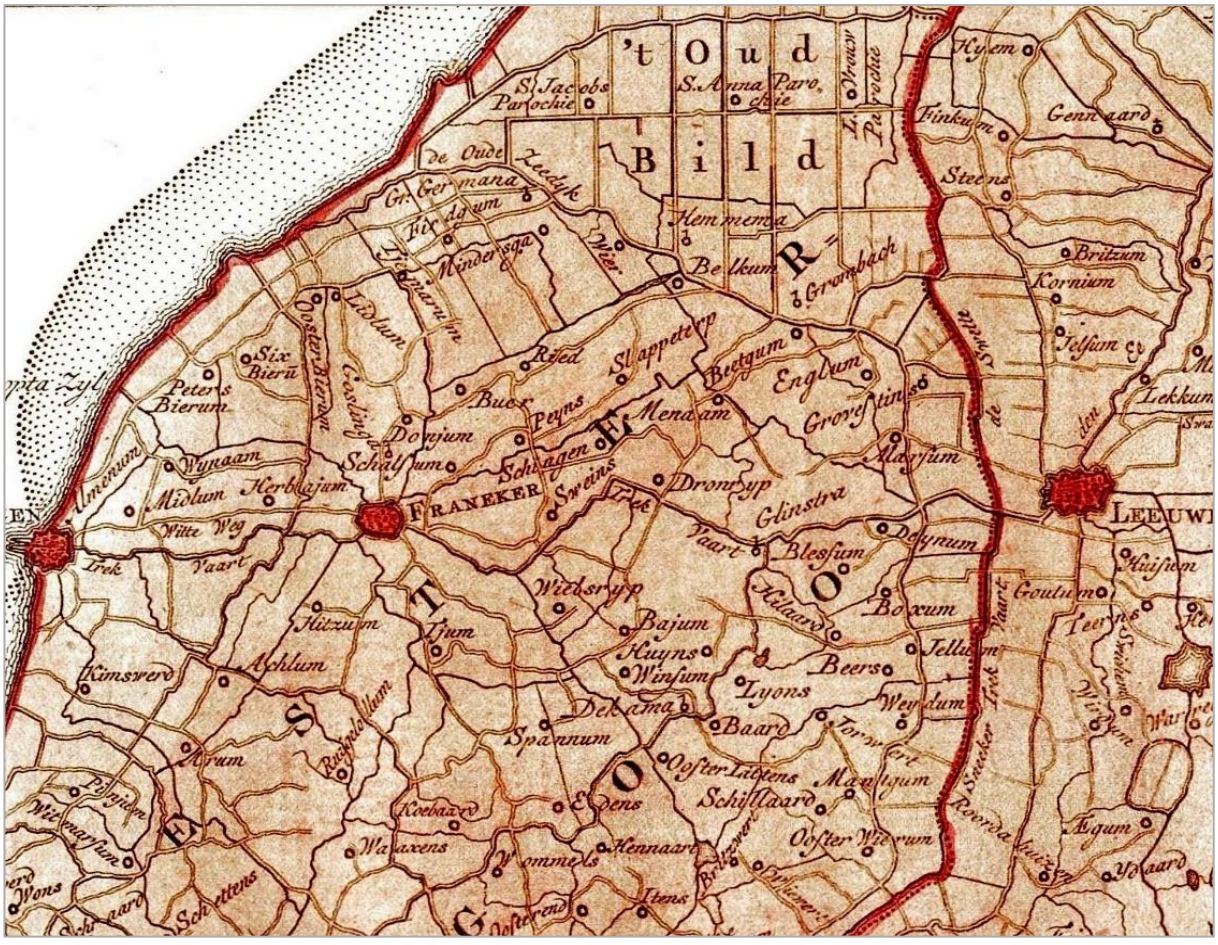
Cultuurhistorisch waardevol
In 2021 werd het hele bedrijfsterrein verkocht aan een projectontwikkelaar, die er - conform de wens van de gemeente - woningen wil bouwen. Tegen woningen kan de rechtgeaarde Franeker geen bezwaar hebben, want ook hier bestaat een tekort aan huizen.
Echter, op het terrein van Draaisma resteert nog het cultuurhistorisch waardevolle werfgebouw van eind negentiende eeuw. Dat zou zo maar gesloopt kunnen worden. Dan zou een representatieve, herkenbare en (vooral!) *unieke* herinnering aan de vele, kleinere werven die eeuwenlang in en om de stad hebben bestaan, verloren gaan.

In het hierna volgende hoofdstuk 2 wordt als een 'redengevende omschrijving' op kwalitatieve wijze betoogd dat sloop van het historisch werfgebouw cultuurhistorisch gezien onverantwoord is.
En het zij nogmaals gezegd: mede als aanvulling (en aanscherping) op de opmerking van het Steunpunt, dat behoud van de werf uit cultuurhistorisch oogpunt 'wenselijk' is.[32]



Het Vliet was sinds medio zeventiende eeuw onderdeel van de Harlinger Trekvaart en daarmee een druk bevaren scheepvaartroute. Eerste scheepsbouwactiviteiten vinden we hier al eind zestiende eeuw (Bron: Topotijdreis - kaartbeeld 1880).

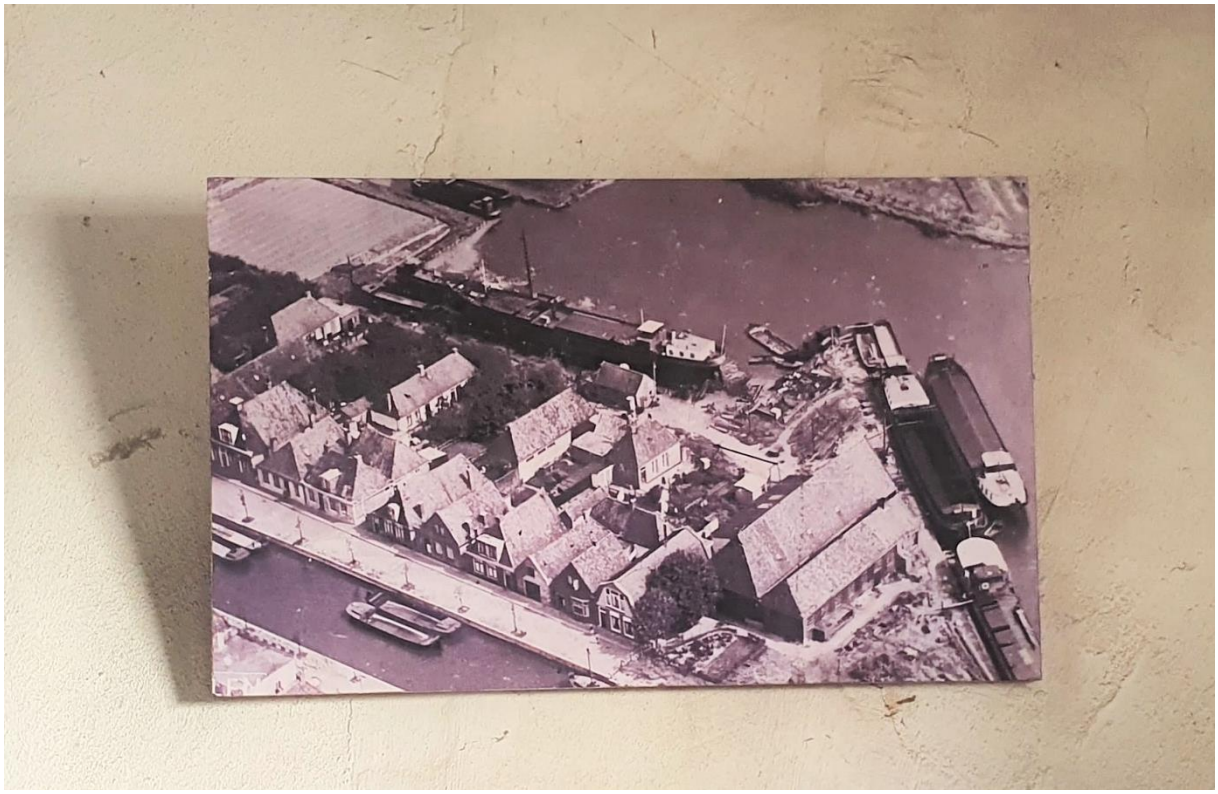
De stad ontwikkelde zich meer en meer als het centrum van de binnenvaart in Westergo, gunstig gelegen aan de trekvaarten en andere waterwegen in de omgeving (Bron: kaart van Westergo uit *Sepp, Jan Christiaan; Reise- en Zakatlas, 1773.* via https://tjerkmiedema.nl/artikelen_franeker/Franeker-stadsbeeld-in-1773.pdf).





Tijdens de industriële revolutie ging de infrastructuur op de schop. Het Nieuwe Kanaal werd gegraven en de werf kreeg een betere ligging met mogelijkheden voor modernisering. (Bron: Historisch Centrum Franeker)

Na de Tweede Wereldoorlog was wederom nieuwe infrastructuur nodig en werd het Van Harinxmakanaal aangelegd. Daarmee ontstonden weer nieuwe kansen voor modernisering en uitbreiding voor Draaisma. (Foto aan de muur in het kantoor van Draaisma, bron: Vereniging Vrienden van de Stad Franeker - Max Popma).



2. CULTUURHISTORISCHE WAARDERING

Onderstaand wordt een integrale cultuurhistorische waardering van het werfgebouw van de scheepswerf Draaisma gepresenteerd. De gehanteerde werkwijze leunt sterk op de methodiek die destijds gebruikt is ten behoeve van het Monumenten Selectie Project én op die van het Projectbureau Industrieel Erfgoed, beide gebruikt voor objecten uit de periode 1850 en 1940, dus bij uitstek geschikt voor de onderhavige scheepswerf van Draaisma.[33,34]
Opgemerkt moet worden dat onderstaande motiveringen niet altijd het individuele werfgebouw betreffen, maar de scheepswerf als geheel. Dat was niet altijd te vermijden; het blijft gaan om het behoud van het werfgebouw. Als het behouden wordt is dit object te zien als een waardige representant van de werf van Draaisma.

1. Cultuurhistorische waarden

- **Belang van het object als bijzondere uitdrukking van een sociaal-economische ontwikkeling**

Franeker heeft een lange geschiedenis als stad van handel en verkeer, die teruggaat tot de Middeleeuwen. Talloze objecten, meest in de oude binnenstad, getuigen daarvan. Daaronder Rijksmonumenten als het Korendragershuisje, de Waag, pakhuizen aan Froonacker en Vliet, grachten en kaden, maar ook vele woonhuizen.

Daarbij gaat het vooral om monumenten van vóór 1850. De ontwikkeling van Franeker als stad van handel en verkeer hield echter niet op in 1850, integendeel. De industriële revolutie én de economische ontwikkelingen daarna zorgden ervoor dat handel en nijverheid bloeiden als nooit tevoren.
Handel en nijverheid stimuleren van oudsher de scheepsbouw. Franeker heeft dan ook al een zeer lange scheepsbouwtraditie. Juist in de tweede helft van de negentiende eeuw kwam de scheepsbouw, na de crisis, tot hernieuwde bloei. Veldman telt in zijn boek 'Schuitmakers in Franeker' dertien scheepswerven op diverse plekken rond de stad; een enkele bestaande, maar ook nieuw gevestigde.[35]

Daarvan was de werf Welgelegen van de familie Draaisma er één. Niet alleen is deze werf, op provinciaal niveau, nu één van de meest kenmerkende met de 'oudste papieren',[36] het is ook één van de weinige werven uit die tijd die nog herkenbaar aanwezig is, al zijn enkele belangrijke elementen in de loop van de tijd wel verdwenen.[37]
Dat kenmerkende zit 'm vooral ook in het ambachtelijke karakter, dat - ondanks technologische vernieuwingen - duidelijk aanwezig bleef.

Dat geldt voor de gehele scheepsbouw in Friesland die, enkele uitzonderingen daargelaten, in de twintigste eeuw geen sterke schaalvergroting heeft meegemaakt, zoals elders in Nederland. De traditionele ordening, met veel kleine, lokaal georiënteerde werven bleef gehandhaafd. In Friesland was de scheepsbouw, meer dan elders, een ambacht. Van een echte industriële ontwikkeling met de daarbij behorende schaalvergroting was doorgaans geen sprake.

- **Belang van het object als bijzondere uitdrukking van een technische of typologische ontwikkeling**

Technisch en typologisch is het object een sprekend voorbeeld van een werfgebouw uit de tijd dat van houtbouw werd overgegaan op de scheepsbouw in ijzer en staal.[38] Met in het interieur de voor ijzerbouw typerende techniek (werktuigen en gereedschappen) van een ambachtelijk werkende scheepswerf.

Qua producten (de vaartuigen) werden er - eveneens technisch en typologisch gezien - allerlei schepen gebouwd in meer variaties dan voorheen, vooral voor de binnenvaart: de typisch Friese skûtsjes en snikken, maar ook grotere tjalken, motorvrachtschepen, sleepboten en dergelijke.

En voor de directe omgeving (Franeker lag en ligt te midden van agrarisch gebied) natuurlijk melkboten en pramen.

- **Belang van het object wegens innovatieve waarden of pionierskarakter**

Waren de meeste scheepswerven rond 1900 nog actief met het bouwen van houten schepen, Draaisma bleek meer innovatief en schakelde al vóór 1900 over op het bouwen van *ijzeren* schepen. Een belangrijke technische ontwikkeling, die door Draaisma als één van de eerste Friese werven werd toegepast.[39]

Van de talloze schepen die hier gebouwd werden, zijn er nog vele in de vaart, met name skûtsjes en tjalken. Ze maken al dan niet deel uit van de bruine vloot, zoals de beroemde 'Bruinvisch' van Cees Dekker, één van de oudste zeilende historische charterschepen in ons land.[40] Met bouwjaar 1902 is de Bruinvisch overigens een mooi voorbeeld van een ijzeren tjalk uit die pioniersfase.

2. Architectuurhistorische waarden

- **Belang van het object voor de geschiedenis van de architectuur**

Het werfgebouw is een zeer typerend voorbeeld van een industrieel gebouw in de zeer sobere en strikt functionele architectuur van eind negentiende, begin twintigste eeuw, zoals dat in Franeker niet meer in gave en herkenbare vorm voorkomt.[41]

- **Belang van het object wegens de bijzondere samenhang tussen exterieur en interieur**

Hoewel de Draaisma's dus zeker lange tijd economische en technische ontwikkelingen op de voet gevolgd hebben, bleef de werkwijze ambachtelijk. Dat betekent dat niet alleen het huidige gebouw, maar ook gereedschappen en werktuigen en het interieur grotendeels dezelfde geschiedenis weerspiegelen.

'Hier staan nog de oude metaalbewerkingsmachines. Er is nog een oude smidse, met zwart-geblakerde schouw en Friese geelties als brandwerende vloer. Om de hoek van de smidse is nog een grote nagelbak, met in ieder vak een ander soort klinknagel. Aambeelden, klinkhamers, smeedtangen, al het gereedschap is er nog', aldus Meindert Seffinga, voormalig directeur van het Fries Scheepvaartmuseum in Sneek.[42] De samenhang is zonder meer overtuigend.

3. Ensemblewaarden

- **Belang van het object als essentieel onderdeel van een groter geheel dat cultuurhistorisch en stedenbouwkundig van groot belang is / bijzondere betekenis van het object wegens de situering verbonden met de ontwikkeling en uitbreiding van stad en infrastructuur**

Als het 'grotere cultuurhistorisch en stedenbouwkundig-historisch geheel' beschouwen we hier het totale gebied rond het Vliet vanaf de binnenstad, vanouds een druk bevaren route richting Harlingen en medio zeventiende eeuw geschikt gemaakt als trekvaart. Het Vliet ontwikkelde zich in de loop van de tijd buiten de toenmalige stad tot een maritiem-economisch gebied met een bijzonder en eigen karakter; tamelijk zelfstandig en kenmerkend voor menig havenbuurt, ook elders in ons land.[43]

In 1893 werd het Nieuwe Kanaal aangelegd, een nieuw gegraven verbinding ten zuidoosten van de bestaande bebouwing aan het Vliet. Daardoor verloor het Vliet een deel van de oorspronkelijke functie, maar de werf kreeg in feite een betere ligging aan die nieuwe vaarweg van Leeuwarden naar Harlingen die door veel grotere schepen gebruikt kon worden.

De nieuwe situering bood interessante mogelijkheden voor aanpassing, uitbreiding en modernisering van de werf, hetgeen ook gebeurde. Het gebied tussen de oude stad Franeker en het Nieuwe Kanaal raakte intussen meer en meer vol met bedrijfsbebouwing.

Uit de tijd, dat het Nieuwe Kanaal werd gegraven (jaren 1890) is in de directe omgeving van de werf nog een brugwachterswoning aanwezig, behorend bij een draaibrug over het kanaal. Deze is van een standaardtype, dat op meer plaatsen langs het Nieuw Kanaal werd gebouwd.[44] Brug en water zijn op die plek inmiddels weg; de voormalige brugwachterswoning heeft nu een woonfunctie.

Ook de aanleg van het Van Harinxmakanaal na WO II bood voor de werf nieuwe kansen door de verbeterde bereikbaarheid. Daarbij kwam dat door de toenemende welvaart de werf kon inspelen op de groei van de pleziervaart. Een nieuwe afdeling voor jachtbouw en -reparatie en stalling werd ingericht.

Zo illustreren werf en werfgebouw op heldere wijze de relatie met de ontwikkeling van de stad Franeker en haar infrastructuur.

- **Betekenis van het object wegens de wijze van verkaveling en inrichting van het werfterrein als geheel**

Er bestaat een duidelijke relatie met de insteekhaven bij de werf, vanwege de voormalige helling die vanaf het werkgebouw naar de insteekhaven liep. In het algemeen is de verkaveling, zoals die historisch is gegroeid, nog in tact.

- **Bijzondere betekenis van het object voor het aanzien van de stad**

Hoewel niet direct bij de binnenstad gelegen, gaat het om een markant bedrijfsgebouw dat van groot belang is voor het aanzien van een stad, die het in de negentiende en twintigste eeuw vooral moest hebben van de bloei van handel en verkeer, waaronder dus de scheepsbouw.[45]

- **Belang van het object wegens de relatie met andere objecten in de stad**

Aan de Groen van Prinstererlaan (toentertijd de Kanaalweg) bevindt zich op nr. 18 nog steeds de woning van de eerste eigenaar van de werf: Klaas Draaisma. De woning wordt gesierd door een tegeltableau met een schip erop.[46]

4. Gaafheid/herkenbaarheid

- **Belang van het object wegens de gaafheid van ex- en interieur**

Het werfgebouw is nog in hoge mate herkenbaar als negentiende/twintigste-eeuwse bebouwing van een scheepswerf, ook qua interieur.

- **Belang van het object in relatie tot de visuele gaafheid van grote delen van de directe stedelijke omgeving**

De directe stedelijke omgeving, waarmee we hier vooral het Vliet bedoelen, is in hoge mate visueel gaaf gebleven of weer als zodanig gerestaureerd. Aan het Vliet bevinden zich nog een aantal historische - deels Rijksmonumentale - pakhuizen en een - Rijksmonumentale - ophaalbrug. Het Vliet valt bovendien tot ongeveer de helft binnen het beschermd stadsgezicht. De relatie met het in principe gaaf bewaarde werfgebouw is van groot belang voor het historisch aanzien van het hele gebied.

5. Zeldzaamheid

- **Uitzonderlijk belang van het object wegens een of meer van de onder 1 tot en met 4 genoemde kwaliteiten**

Van de dertien scheepswerven uit de negentiende en twintigste eeuw is een aantal bewaard gebleven, echter niet in hun historische vorm. Twee belangrijke werven zijn in de tweede helft van de twintigste eeuw verhuisd naar het westelijke industriegebied aan het Van Harinxmakanaal, ook Draaisma zelf (onder de naam Shipdock Draaisma). De tegenover de werf van Draaisma aanwezige werf van Bodewes is inmiddels geheel verdwenen en vervangen door woningbouw. Aan de Dongjumervaart bevinden zich nog gebouwen van de voormalige werf van Brandsma. Dit zijn nu woningen die in niets meer herinneren aan de tijd dat hier een scheepswerf was gevestigd.

Het historische werfgebouw op de werf van Draaisma is, met enige annexen, het enige object dat nog als zodanig herkenbaar is en als zodanig herinnert aan de scheepsbouw die in Franeker In de negentiende en twintigste eeuw ontstond én tot bloei kwam.
Dat betekent dat dit werfgebouw zeer zeldzaam (want uniek) is in de onder 1 tot en met 4 genoemde kwaliteiten en daarmee van uitzonderlijk belang.

In heel Friesland zijn twee werven aangewezen als Rijksmonument, in Workum en in Joure. Deze representeren typologisch gezien beide de houtbouw van schepen. Van de werven die typologisch gezien de zo belangrijke periode van de ijzer- en staalbouw representeren, is zelfs in heel Friesland vrijwel niets herkenbaars meer over dat als cultuurhistorisch waardevol gezien kan worden. Naast Franeker bevindt zich, voor zover we weten, een vergelijkbare werf alleen nog in Drachten, waarmee de werf van Draaisma zelfs op provinciaal niveau een buitengewoon hoge zeldzaamheidswaarde heeft.



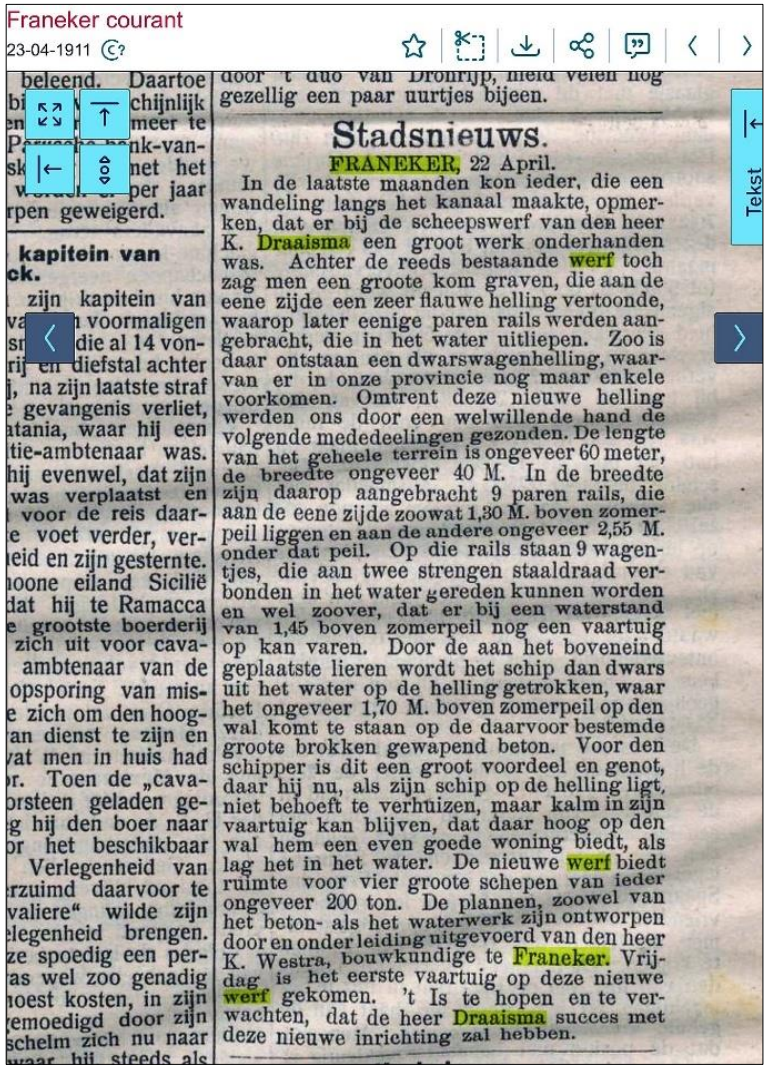
Belang van het object als bijzondere uitdrukking van een sociaal-economische ontwikkeling. **Talloze (Rijksmonumentale) objecten in de oude binnenstad getuigen van de lange geschiedenis van Franeker als stad van handel en verkeer, waaronder het Korendragershuisje. Daarbij gaat het vooral om monumenten van vóór 1850 (Bron: Agnes Monkelbaan via Wikimedia Commons)**

Belang van het object als bijzondere uitdrukking van een sociaal-economische ontwikkeling. **De ontwikkeling van Franeker hield niet op in 1850. Juist in de tweede helft van 19e eeuw kwamen handel en verkeer, en daarmee de scheepsbouw, tot hernieuwde bloei en zagen we zo'n dertien scheepswerven rond de binnenstad ontstaan. (Bron: Veldman, H.O. 2009)**





Belang van het object als bijzondere uitdrukking van een sociaal-economische ontwikkeling. **Van de dertien werven, die Veldman telt, was de werf Welgelegen van de familie Draaisma er één. Op provinciaal niveau is het één van de meest kenmerkende met de 'oudste papieren'. (Bron: Johan Jorritsma)**


Franeker courant
23-04-1911

beleend. Daartoe
chijnlijk
meer te
nk-van-
net het
per jaar
rpen geweigerd.

kapitein van ck.

zijn kapitein van
voormaligen
die al 14 von-
diefstal achter
, na zijn laatste straf
gevangenis verliet,
tania, waar hij een
tie-ambtenaar was.
hij evenwel, dat zijn
was verplaatst en
voor de reis daar-
e voet verder, ver-
eid en zijn gesternte.
oone eiland Sicilië
dat hij te Ramacca
e grootste boerderij
zich uit voor cava-
ambtenaar van de
opsporing van mis-
e zich om den hoog-
an dienst te zijn en
vat men in huis had
r. Toen de „cava-
orsteen geladen ge-
g hij den boer naar
or het beschikbaar
Verlegenheid van
rzuimd daarvoor te
valiere“ wilde zijn
legenheid brengen.
ze spoedig een per-
as wel zoo genadig
oest kosten, in zijn
emoedigd door zijn
schelm zich nu naar
waar hij steeds als

door 't duo van Dronrijp, hield velen nog gezellig een paar uurtjes bijeen.

Stadsnieuws.

FRANEKER, 22 April.

In de laatste maanden kon ieder, die een wandeling langs het kanaal maakte, opmerken, dat er bij de scheepswerf van den heer K. Draaisma een groot werk onderhanden was. Achter de reeds bestaande werf toch zag men een groote kom graven, die aan de eene zijde een zeer flauwe helling vertoonde, waarop later eenige paren rails werden aangebracht, die in het water uitliepen. Zoo is daar ontstaan een dwarswagenhelling, waarvan er in onze provincie nog maar enkele voorkomen. Omtrent deze nieuwe helling werden ons door een welwillende hand de volgende mededeelingen gezonden. De lengte van het geheele terrein is ongeveer 60 meter, de breedte ongeveer 40 M. In de breedte zijn daarop aangebracht 9 paren rails, die aan de eene zijde zoowat 1,30 M. boven zomerpeil liggen en aan de andere ongeveer 2,55 M. onder dat peil. Op die rails staan 9 wagentjes, die aan twee strengen staaldraad verbonden in het water gereden kunnen worden en wel zoover, dat er bij een waterstand van 1,45 boven zomerpeil nog een vaartuig op kan varen. Door de aan het boveneind geplaatste lieren wordt het schip dan dwars uit het water op de helling getrokken, waar het ongeveer 1,70 M. boven zomerpeil op den wal komt te staan op de daarvoor bestemde groote brokken gewapend beton. Voor den schipper is dit een groot voordeel en genot, daar hij nu, als zijn schip op de helling ligt, niet behoeft te verhuizen, maar kalm in zijn vaartuig kan blijven, dat daar hoog op den wal hem een even goede woning biedt, als lag het in het water. De nieuwe werf biedt ruimte voor vier groote schepen van ieder ongeveer 200 ton. De plannen, zoowel van het beton- als het waterwerk zijn ontworpen door en onder leiding uitgevoerd van den heer K. Westra, bouwkundige te Franeker. Vrijdag is het eerste vaartuig op deze nieuwe werf gekomen. 't Is te hopen en te verwachten, dat de heer Draaisma succes met deze nieuwe inrichting zal hebben.

Tekst

Belang van het object als bijzondere uitdrukking van een sociaal-economische ontwikkeling. **De situering aan het Nieuwe Kanaal vanaf 1893 bood interessante mogelijkheden voor aanpassing, uitbreiding en modernisering van de werf, hetgeen ook gebeurde. (Bron: Delpher via de 'Werkgroep Vliet')**



Belang van het object wegens innovatieve waarden of pionierskarakter. **Draaisma schakelde, als één van de eerste Friese werven, al vóór 1900 over op de bouw van *ijzeren* schepen. Van die ijzeren schepen zijn er nog vele in de vaart, zoals de beroemde 'Bruinvisch' van Cees Dekker. (Bron: De Mark, www.msdemark.nl)**

Belang van het object wegens innovatieve waarden of pionierskarakter. **Van andere vroege ijzeren schepen van Draaisma hangt nog een herinnering in het werfgebouw. (Bron: Vereniging Vrienden van de Stad Franeker - Max Popma)**





Belang van het object voor de geschiedenis van de architectuur. **Een zeer typerend voorbeeld van een industrieel gebouw in de zeer sobere en functionele architectuur van de negentiende en twintigste eeuw, zoals dat in Franeker niet meer in gave vorm voorkomt. (Bronnen: Johan Jorritsma)**





Belang van het object wegens de bijzondere samenhang tussen exterieur en interieur. **De werkwijze bleef ambachtelijk en niet alleen het huidige gebouw, maar ook gereedschappen en werktuigen, en het interieur als geheel, weerspiegelen grotendeels dezelfde geschiedenis. (Bron: Vereniging Vrienden van de Stad Franeker - Max Popma)**

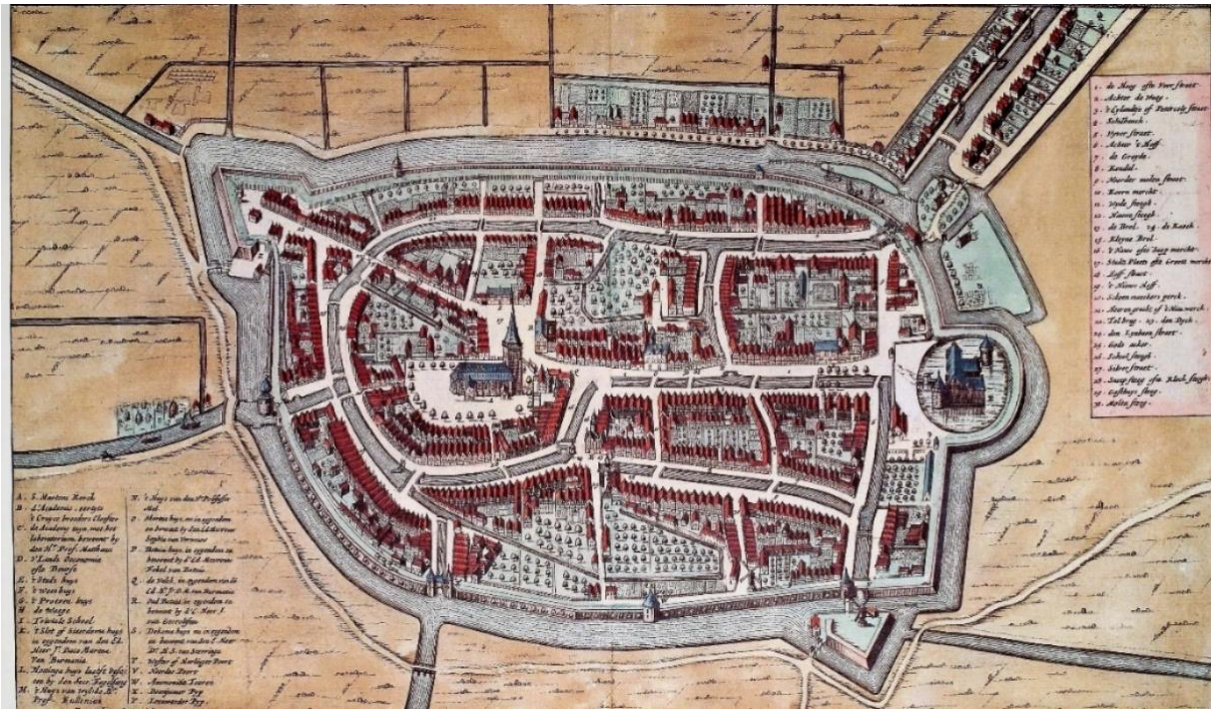
Belang van het object wegens de bijzondere samenhang tussen exterieur en interieur. **Om de hoek van de smidse is nog een grote nagelbak, met in ieder vak een ander soort klinknagel. (Bron: Douwe Jorna)**





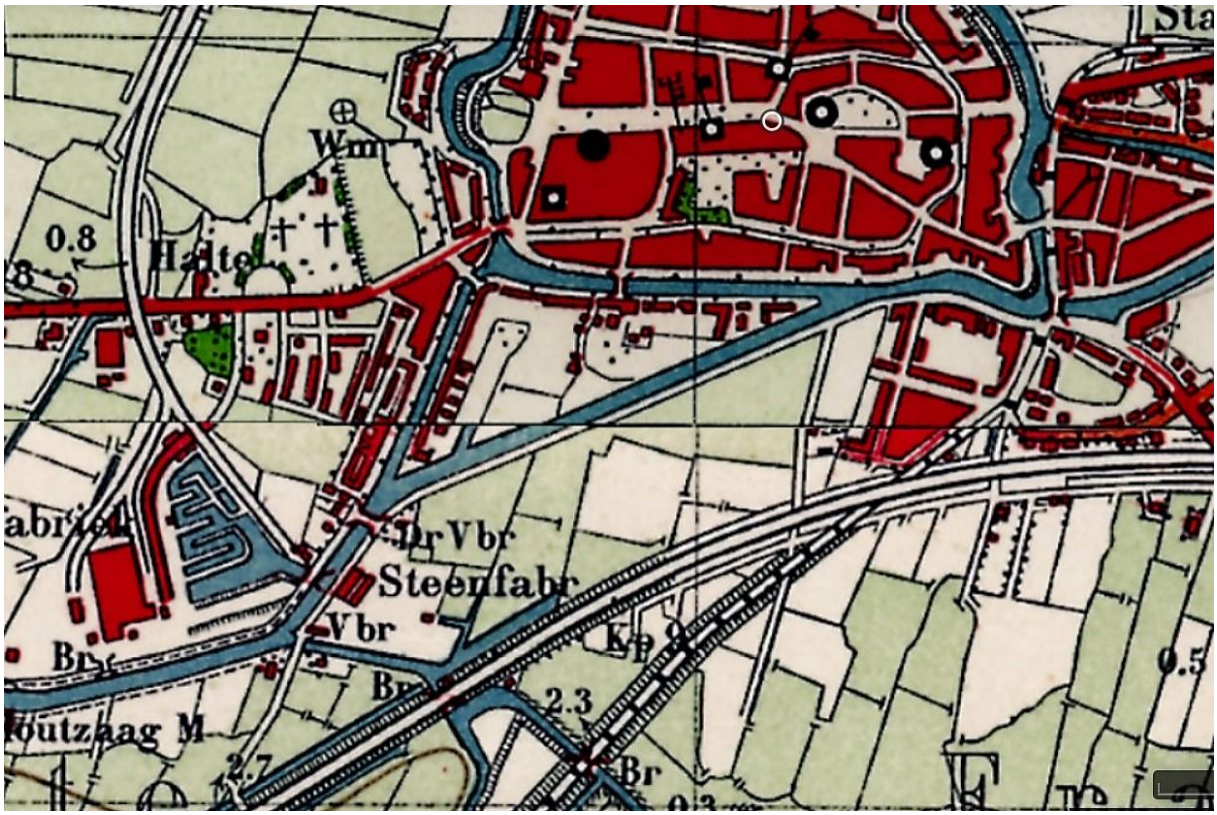
Belang van het object wegens de bijzondere samenhang tussen exterieur en interieur. **Hier staan nog de oude metaalbewerkingsmachines. 'Aambeelden, klinkhamers, smeedtangen, al het gereedschap is er nog'. De samenhang is zonder meer overtuigend. (Bronnen: Vereniging Vrienden van de Stad Franeker - Max Popma)**





Belang van het object als essentieel onderdeel van een groter geheel dat cultuurhistorisch en stedenbouwkundig van groot belang is… **Als het grotere cultuurhistorisch en stedenbouwkundig-historisch geheel beschouwen we hier het totale gebied vanaf de binnenstad rond het Vliet, vanouds een druk bevaren route richting Harlingen en medio zeventiende eeuw geschikt gemaakt als trekvaart. (Bron: Plattegrond van Schotanus [1664] via Wikimedia Commons)**

***….. en de bijzondere betekenis van het object wegens de situering verbonden met de ontwikkeling en uitbreiding van stad en infrastructuur*. In 1893 werd het Nieuwe Kanaal aangelegd, waardoor de werf Draaisma kreeg een betere ligging kreeg . (Bron: Topotijdreis - kaartbeeld 1930)**





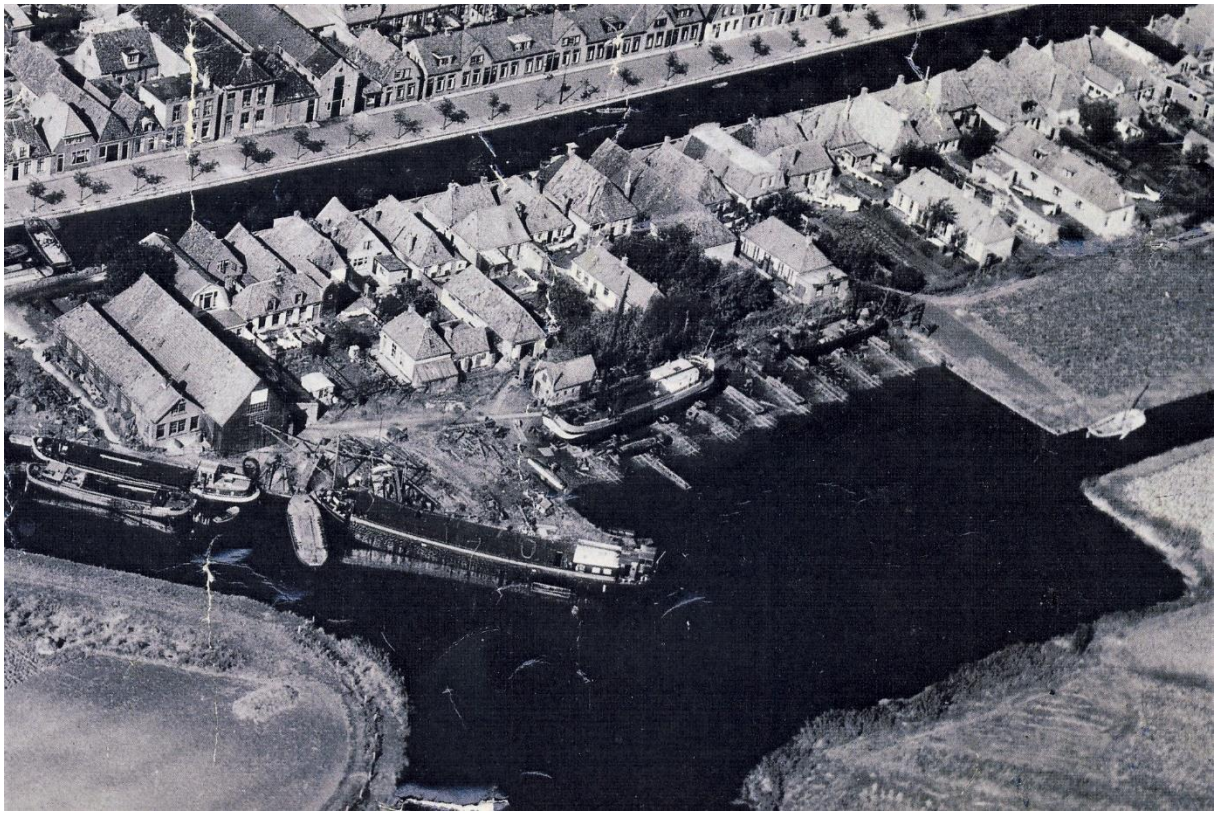
Belang van het object als essentieel onderdeel van een groter geheel dat cultuurhistorisch en stedenbouwkundig van groot belang is…. **Het Vliet ontwikkelde zich in de loop van de tijd tot een gebied met een bijzonder en eigen karakter'; kenmerkend voor menig havenbuurt, ook elders in ons land. (Bronnen: Historisch Centrum Franeker)**





***….. en de bijzondere betekenis van het object wegens de situering verbonden met de ontwikkeling en uitbreiding van stad en infrastructuur*. Uit de tijd, dat het Nieuwe Kanaal werd gegraven, dateert in de directe omgeving van de werf nog een brugwachterswoning, behorend bij een draaibrug over het kanaal (zie de letters 'Dr V br' op de plattegrond op bladzij 24). Brug en water zijn weg, de brugwachterswoning bleef. (Bronnen: Google Streetview [boven] en Historisch Centrum Franeker [onder])**

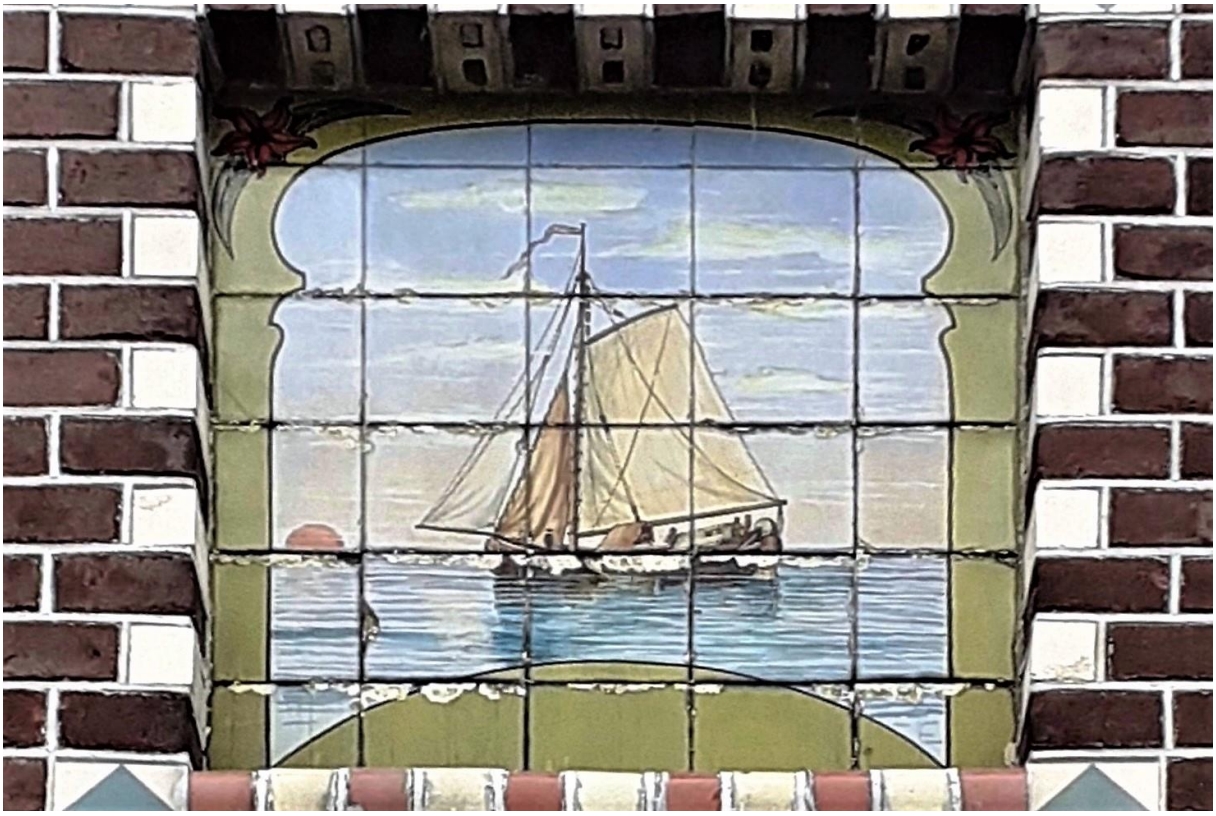




Betekenis van het object wegens de wijze van verkaveling en inrichting van het werfterrein als geheel. **Er bestaat een duidelijke relatie met de insteekhaven bij de werf, vanwege de voormalige helling die vanaf het werfgebouw naar de insteekhaven liep. (Bron: Friends of Frentsjer)**

Bijzondere betekenis van het object voor het aanzien van de stad**. Het gaat om een markant bedrijfsgebouw dat van groot belang is voor het aanzien van de stad, die het onder meer moest hebben van de scheepsbouw. (Bron: Vereniging Vrienden van de Stad Franeker - Max Popma)**







Belang van het object wegens de relatie met andere objecten in de stad.

Aan de Groen van Prinstererlaan (voorheen Kanaalweg) bevindt zich op nr. 18 nog steeds de woning van de eerste eigenaar van de werf: Klaas Draaisma. De woning wordt gesierd door een tegeltableau met een schip er op in Art Nouveau-stijl of Jugendstil. (Bron: Piet Postma)



Belang van het object wegens de gaafheid van ex- en interieur. **Het werfgebouw is nog in hoge mate herkenbaar als negentiende/twintigste-eeuwse bebouwing van een scheepswerf, ook qua interieur.**
(Bron: Vereniging Vrienden van de Stad Franeker - Max Popma)

Belang van het object in relatie tot de visuele gaafheid van grote delen van de directe stedelijke omgeving. **De directe stedelijke omgeving, waarmee we hier vooral het Vliet bedoelen, is in hoge mate visueel gaaf gebleven of weer als zodanig gerestaureerd. Aan het Vliet, bevindt zich nog een aantal historische - deels Rijksmonumentale en gerestaureerde - pakhuizen en een - Rijksmonumentale - ophaalbrug.**
(Bron: Historisch Centrum Franeker)





Belang van het object in relatie tot de visuele gaafheid van grote delen van de directe stedelijke omgeving. **Het Vliet valt deels binnen het beschermd stadsgezicht. De relatie met het in principe gaaf bewaarde werfgebouw aan de andere kant van het Vliet is van groot belang voor het historisch aanzien van het hele gebied.(Bronnen: Wikimedia Commons [boven] en Marion Golsteijn via Wikimedia Commons [onder])**

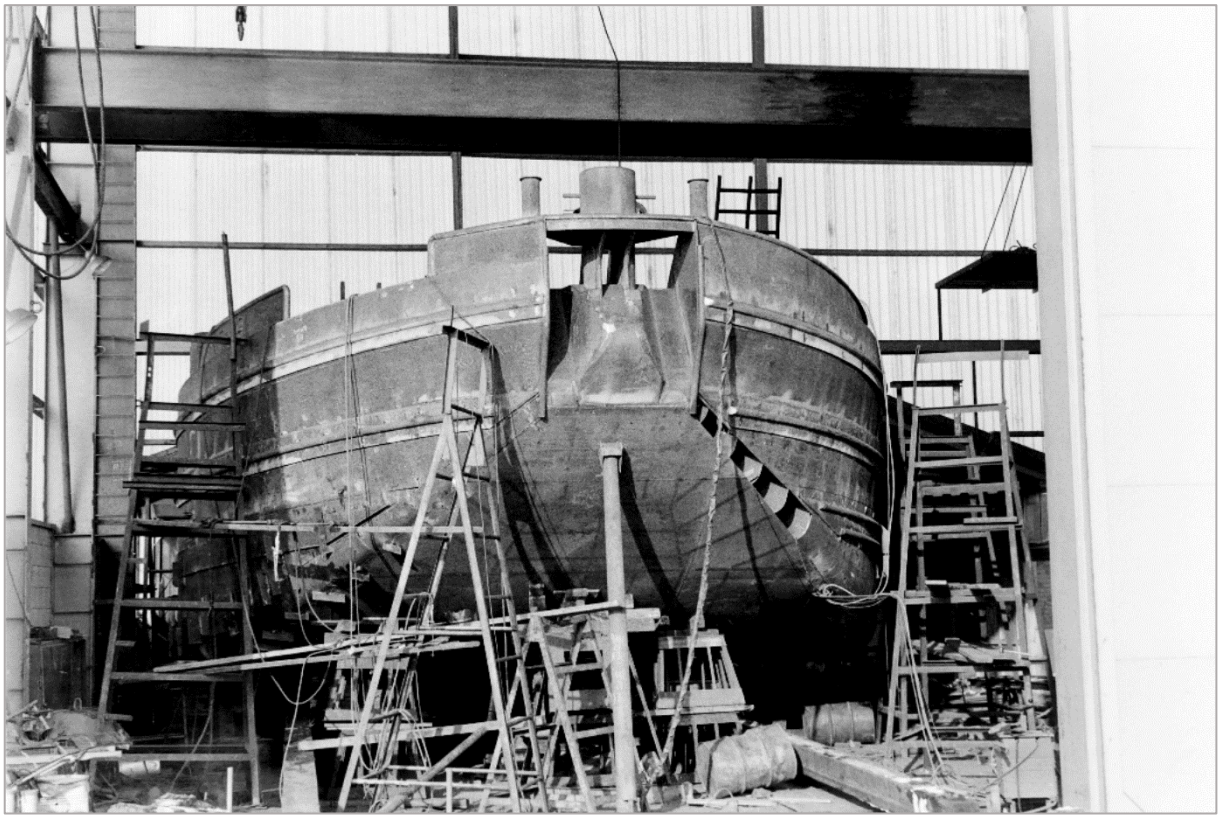






Zeldzaamheid - Uitzonderlijk belang van het object wegens een of meer van de onder 1 tot en met 4 genoemde kwaliteiten. **Het werfgebouw van Draaisma is, van de vele werven die Veldman telt, als enige representant herkenbaar overgebleven. En is dus zeer zeldzaam (want uniek) in de onder 1 tot en met 4 genoemde kwaliteiten. (Bron: Veldman, H.O. 2009)**

Zeldzaamheid. **De tegenover de werf van Draaisma gelegen werf van Bodewes bijvoorbeeld, is inmiddels geheel verdwenen en vervangen door woningbouw. (Bron: Historisch Centrum Franeker)**





Zeldzaamheid. **Bij de Noorderpoort bevond zich tot begin jaren 1920 de werf van Koningsveld. 'Niets wijst heden ten dage meer naar de plek waar ooit een scheepswerf was gevestigd'.[47] (Bron: Historisch Centrum Franeker).**

Zeldzaamheid. **Aan de Dongjumervaart bevinden zich nog gebouwen van de voormalige werf van Brandsma, gesloten in de jaren 1930. Het zijn nu woningen die in niets meer herinneren aan de scheepswerf van weleer. (Bron: Historisch Centrum Franeker).**



BRONNEN

Brugge, Jeroen ter en Gerbrand Moeyes, Elisabeth Spits (red): Scheepsbouw in perspectief, werven in Nederland 1870 - 2007 (Zutphen, 2009).

Commissie Industrieel Erfgoed: Het Industrieel Erfgoed en de Kunst van het vernietigen. Adviesnota, uitgebracht door de Commissie Industrieel Erfgoed in opdracht van de Minister van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur (Zeist, 1990), hoofdstuk 7: Naar een verantwoorde selectie.

Delpher, online krantenbank: www.delpher.nl.

Eissens, Jan (Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten, SSRP) via de website van de SSRP: https://www.ssrp.nl/publicaties/goed-gebundeld/jan-eissens-het-stamboek-in-de-spiegel-der-zeilvaart/2020-5-de-pioniersgeest-van-het-stamboek-deel-4/de-friese-scheepsbouw-en-scheepvaart---jaarboek-fries-scheepvaart-museum-en-oudheidkamer-kamminga-l-1977. Blz. 36-37.

Heide, Gerard van der: Knokken op het Vliet. In: Franicker, historisch tijdschrift voor Franeker en omgeving. Nummer 7 (2012).

Laan, Anne van der: Tering en nering aan het Vliet. In: Franicker, historisch tijdschrift voor Franeker en omgeving. Nummer 7 (2007), m.n. blz. 27-28.

Lyklema, Hisse: Scheepswerf Welgelegen. In: Franicker, historisch tijdschrift voor Franeker en omgeving. Nummer 7 (2007), blz. 33-36.

Miedema, Tjerk: 18de eeuwse reisgids onthult Franeker stadsbeeld (Kleve, 2015). Via: https://tjerkmiedema.nl/artikelen_franeker/Franeker-stadsbeeld-in-1773.pdf.

Postma, Piet: Gevelstenen in Franeker, keihard bewijs van een rijk verleden (Franeker, 2020).

Rijksdienst voor de Monumentenzorg: Handleiding Selectie en Registratie Jongere Stedebouw en Bouwkunst 1850 - 1940 (Zeist, 1991).

Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed: https://www.cultureelerfgoed.nl/onderwerpen/waarderen-van-cultureel-erfgoed.

Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed: Eenheid en verscheidenheid. Een zoektocht naar een integrale cultuurhistorische waardestelling van het materiële erfgoed (Amersfoort, 2014).
Inmiddels zag, eveneens bij genoemde Rijksdienst, onder de korte titel 'Waarderingscriteria' een (iets ander, maar handzaam) overzicht van de 'criteria voor bouwkunst' op twee bladzijden het licht.
https://www.cultureelerfgoed.nl/onderwerpen/waarderen-van-cultureel-erfgoed/documenten/publicaties/2014/01/01/eenheid-en-verscheidenheid;
https://www.cultureelerfgoed.nl/publicaties/publicaties/2019/01/01/waarderingscriteria.

Seffinga, Meindert: Kleinschalige Friese scheepsbouw - Scheepswerf Draaisma te Franeker. In: Jeroen ter Brugge, Gerbrand Moeyes, Elisabeth Spits (red): Scheepsbouw in perspectief, werven in Nederland 1870 - 2007 (Zutphen, 2009), blz. 107-114.

Steunpunt Monumentenzorg Fryslân: Waardebepaling scheepswerf Vliet 145 te Franeker, juni 2016 / januari 2022.

Snijder, G.L. (red): Friese werven - Verzameling van eerder gepubliceerd materiaal ('s-Hertogenbosch, 2018).

Stichting 'Foar de Neiteam': https://www.skutsjehistorie.nl. (Website over de geschiedenis van de skûtsjes met verhalen over de werven waar ze gebouwd werden, zoals de werf van Draaisma.)

Topotijdreis: www.topotijdreis.nl

Veldman, H.O.: Schuitmakers in Franeker, geschiedenis van de Franeker scheepswerven (Franeker, 2009).

Werff, Ate van der: Werf(f)boek - Twaalf generaties Van der Werf / Van der Werff - 1685 -2009 (Bridel [Lux], 2009), blz. 1-33-1 t/m 1-33-14 over de werf van de Draaisma's in Franeker.

NOTEN

1 In de 'volksmond', zowel als in de literatuur worden de namen 'Welgelegen' en 'Draaisma' voor deze werf door elkaar gebruikt. In het onderhavige document wordt zoveel mogelijk de naam 'Draaisma' gebruikt. Waar nodig wordt gesproken van het 'Werfgebouw Draaisma', om aan te geven dat het niet gaat om het behoud van de hele (huidige) werf, maar slechts om dat gedeelte, dat cultuurhistorisch van dermate groot belang is, dat het behouden zou moeten worden.
2 De Erfgoedverordening van de Gemeente Waadhoeke biedt die mogelijkheid.
3 De gemeente Waadhoeke stelt hiervoor als eis dat het pand minstens 19 punten op de 'Schaal van het Steunpunt' moet verwerven. Bij de hernieuwde waardestelling van januari 2022 bleef het pand dus steken op 17 punten. Het staat de gemeente overigens vrij om, als daar aanleiding toe is, van dit generieke uitgangspunt af te wijken.
4 Opmerkelijk is, dat het object niet is meegenomen in de inventarisatie, die in de jaren 1990 is uitgevoerd ten behoeve van het zogeheten Monumenten Selectie Project (MSP). In de lijst die tijdens het daaraan voorafgaande Monumenten Inventarisatie Project (MIP) is opgesteld, komen werf of werfgebouw simpelweg niet voor. De reden dat deze objecten in het geheel ontbreken hebben we tot dusver niet kunnen achterhalen.
5 Steunpunt Monumentenzorg Fryslân: Waardebepaling scheepswerf Vliet 145 te Franeker, juni 2016 / januari 2022. Zie opmerkingen achteraan het document.
6 Steunpunt Monumentenzorg Fryslân: Waardebepaling scheepswerf Vliet 145 te Franeker, juni 2016 / januari 2022. Zie opmerkingen achteraan het document.
7 Het Steunpunt Monumentenzorg zegt hier zelf over: 'Het doel van de waardestelling is niet om exact wetenschappelijk te bepalen wat beschermenswaardig is (..)'.
8 In totaal kunnen maximaal 46 punten aan een object toegekend worden. Daarvan kunnen hooguit acht punten onder het kopje 'cultuurhistorische waarden' terecht komen.
9 Drs. Bé Lamberts is architectuurhistoricus te Drachten met een schat aan ervaring op erfgoedgebied, onder andere waar het gaat om cultuurhistorische waardestellingen. Lamberts is tevens gelieerd aan de stichting Smelne's Erfskip, die zich bezighoudt met de cultuurhistorie van Smallingerland.
10 Het huidige werfgebouw is ontstaan en ontwikkeld in deze periode.
11 Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (Amersfoort, 2014), blz. 20 en 21.
12 Zie voor een nadere toelichting en uitwerking van waardering van cultureel erfgoed:
   a. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (Amersfoort, 2014).
   b. Rijksdienst voor de Monumentenzorg (Zeist, 1991).
   c. Commissie Industrieel Erfgoed (Zeist, 1990), hoofdstuk 7. Hier worden de contouren geschetst van een cultuurhistorische waardestelling van industrieel erfgoed in het bijzonder, passend binnen het MIP en MSP. Met deze nota werd de grondslag gelegd voor de cultuurhistorische waarderingen die in de periode 1990 - 2000 door het Projectbureau Industrieel Erfgoed werden uitgevoerd. Er is geen reden tot twijfel over de nog altijd actuele betekenis van deze waardestellingen.
13 Een 'culturele biografie' is een meer of minder uitgebreide geschiedenis van een erfgoed-object en verwijst naar de veelheid aan betekenissen van een object in z'n historisch-maatschappelijke context. Dat is belangrijk, want het is die context die het object pas werkelijk zijn cultuurhistorische betekenis geeft. Onder een andere benaming speelde deze context een belangrijke rol in de methodiek die het PIE destijds gebruikte gebruikte voor de cultuurhistorische waardestellingen van industrieel-erfgoedobjecten en -complexen.
14 Deze betrokkenen zijn, naast Heemschut en de Vrienden - onder meer- de Werkgroep Vliet, Varend-erfgoedorganisatie 'Noorderschippers', het Historisch Centrum Franeker, Stichting Gerben van der Kooi en een groot aantal andere actieve Franekers en Harlingers.
15 BOEi is een maatschappelijke onderneming, in het algemeen gericht op herbestemming van 'moeilijk erfgoed'. Oorspronkelijk was dat industrieel erfgoed, inmiddels is daar (onder meer) agrarisch en religieus erfgoed bijgekomen. Zie https://www.boei.nl.
16 Zie ook: Jeroen ter Brugge, Gerbrand Moeyes, Elisabeth Spits (red, Zutphen, 2009), blz. 7: In dit boek 'Nu eens geen traditionele werfgeschiedenissen (…), maar wel de rol die werven speelden in de ruimtelijk ordening, economie, sociale verhoudingen, …'
17 In de 'volksmond', zowel als in de literatuur worden de namen 'Welgelegen' en 'Draaisma' voor deze werf door elkaar gebruikt. In het onderhavige document wordt zoveel mogelijk de naam 'Draaisma' gebruikt.

18 Informatie voor dit hoofdstuk is voornamelijk afkomstig uit Veldman, H.O. (2009), Seffinga, Meindert (2009) en https://www.skutsjehistorie.nl. Waar nodig wordt naar een specifieke bladzij in één van deze bronnen verwezen.
19 Zevenhuizen was gunstig gelegen aan de Leeuwarder trekvaart, aan de andere kant van de stad.
20 https://www.skutsjehistorie.nl.
21 Veldman, H.O. (2009), blz. 7.
22 Dat wil zeggen: Franeker (stad), Franekeradeel, de stad Harlingen, Barradeel, Menaldumadeel en Henneradeel). Veldman, H.O., (2009), blz. 7.
23 Veldman, H.O. (2009), blz. 7.
24 Veldman, H.O. (2009), blz. 29.
25 https://www.skutsjehistorie.nl.
26 Over het aantal werven dat in Friesland de periode 1890 - 1910 verdween en (dus) overbleef, bestaat enige onduidelijkheid. Veldman spreekt van 300 scheepswerven, die in 1900 nog over zouden zijn (2009, blz. 7). Volgens Snijder waren het er in 1906 nog 22 (2018, blz. 4). Eissens houdt het erop, dat dit laatste in ieder geval niet kan kloppen en noemt een getal van 105 werven in 1910 (2020, blz. 36-37). Duidelijk is in ieder geval wel, dat de industriële revolutie en de daarmee gepaard gaande omschakeling van hout- op ijzerbouw én de schaalvergroting in scheepvaart en scheepsbouw in maritiem Friesland diepe sporen heeft nagelaten. Van belang is voorts, dat de werf Draaisma in Franeker dankzij een sterke pioniersgeest tot de succesvolle overlevers behoorden!
27 Het huidige werfgebouw stamt uit deze tijd, was oorspronkelijk van hout en is langzamerhand uitgebreid en verbouwd, waarbij steeds meer in steen werd uitgevoerd (mondelinge informatie G. van der Heide, Historisch Centrum Franeker).
28 IJzer en staal: vaak wordt gesproken van 'ijzerbouw' en 'ijzeren schepen'. Puur ijzer werd in de scheepsbouw echter niet gebruikt. Staal is ijzer waaraan een aantal stoffen zijn toegevoegd, met name koolstof. Wanneer (ook alhier) van ijzer wordt gesproken, wordt altijd een vorm van staal bedoeld; ijzer dus, waaraan meer of minder van dergelijke stoffen zijn toegevoegd.
29 Seffinga, Meindert (2009), blz. 108-109.
30 Seffinga, Meindert (2009), blz. 112. Opmerkelijk is dat zowel het eerste als het laatste ijzeren skûtsje van Friesland van de werf van Draaisma kwam.
31 Dat zijn het Prinses Margrietkanaal, het Van Harinxmakanaal (beiden in Friesland) en het Van Starkenborghkanaal (in Groningen). Delen van dit 'netwerk' (w.o. het Van Starkenborghkanaal) werden al voor de oorlog uitgevoerd in het kader van de werkverschaffing tijdens de crisisjaren.
32 Steunpunt Monumentenzorg Fryslân: Waardebepaling scheepswerf Vliet 145 te Franeker, juni 2016 / januari 2022. Zie opmerkingen achteraan het document.
33 Het huidige werfgebouw dateert in oorsprong van eind negentiende eeuw.
34 Zie voor de verantwoording van het gebruik van deze methodiek de Inleiding.
35 Veldman, H.O. (2009), blz. 88-89. Zie ook blz. 19 en 32 in het onderhavige rapport.
36 Seffinga, Meindert (2009), blz. 107.
37 Zo zijn onder andere de scheepshellingen inmiddels verdwenen.
38 Dit in tegenstelling tot twee andere (Rijksmonumentale) scheepswerven, die vooral de technische en typologische ontwikkeling van de houtbouw representeren (De Hoop in Workum en De Jong in Joure, v/h van Eeltje Holtrop van der Zee. Deze laatste werf is vooral beroemd geworden vanwege de bouw van houten schepen).
39 Seffinga, Meindert (2009), blz. 108.
40 Zie: https://nl.wikipedia.org/wiki/Bruinvisch_(schip,_1902).
41 Strikt functioneel: er is geen enkele poging tot overbodige versiering, detaillering of ornamentering gedaan.
42 Seffinga, Meindert (2009), blz. 108.
43 Zie o.a.: Miedema, Tjerk (2015); Laan, Anne van der (2007), blz. 27-28; Heide, Gerard van der (2012).
44 Onder andere bij de Stationsbrug in Franeker staat nog een exemplaar van dit 'standaardtype', inmiddels eveneens met uitsluitend woonfunctie.
45 Als, volgens het Masterplan Recreatie uit 2011, watersporttoeristen vanuit het Van Harinxmakanaal via Het Vliet de binnenstad 'ingelokt' worden, is het werfgebouw met het bord 'Scheepswerf Welgelegen' het eerste wat ze zien. Volgens dit Masterplan zou deze omgeving binnen dit deel van het gebied 'Vliet-Tuinen' worden ingericht als 'Wervenkwartier', met een cultuurhistorische aantrekkingskracht.
46 Postma, Piet (2020), blz.16.
47 Veldman, H.O. (2009), blz 57.