

DAT WORDT WENNEN IN HARLINGEN

Welgelegen moet weg

Johan van der Wal

● *Worden aan de Harlinger Zuiderhaven sinds mensheugenis schepen gebouwd en gerepareerd, daaraan komt binnen een jaar voor ons en altijd een eind. Want werf 'Welgelegen' gaat verhuizen naar de nieuwe Industriehaven. De huidige bedrijfsvoering van de werf is in strijd met de wettelijke normen. Dat geldt vooral voor de geluidszonering. 'Welgelegen' ligt ingeklemd tussen de wijk Havenkwartier en verpleeghuis 'Dukdalf'. Tegenover het bedrijf begint het historisch stadscentrum van Harlingen. Bovendien staat het bedrijf de voortgang in de weg van het 'Ontwikkelingsplan Harlingen Waddenstad', waarmee de Friese havenstad zich beter wil profileren ten opzichte van het ook hier nog steeds toenemende toerisme. Kortom: 'Welgelegen' moet weg. Dat wordt wel even wennen voor de Harlingers.*

In 1660 vestigde de eerste werf zich op de plek waar 'Welgelegen' nu ligt. Maar er werden al veel eerder schepen gebouwd langs de Zuiderhaven. Toen de Friese Admiraliteit in 1644 van Dokkum naar Harlingen kwam, was er al een werfje gevestigd op een steenworp afstand van de huidige locatie. Dat bedrijfje werd pas in 1933 opgeruimd. Archeologisch onderzoek moet straks meer over dit vroege Harlinger werfje duidelijk maken. In 1660 werd op de huidige plek van 'Welgelegen' het terrein ingericht voor een werf. Het is niet precies bekend wanneer die in gebruik is genomen. In het begin was er alleen ruimte voor het bouwen van kleinere schepen. In 1662 nam de Admiraliteit de werf als 'Landswerf' in gebruik om er oorlogsschepen te kunnen (laten) bouwen. Friesland moest negen schepen bijdragen aan de oorlogsvloot van de Republiek, want de Tweede Engelse oorlog stond voor de deur. In 1665 werd bevolen, dat er nog eens tien schepen bij moesten komen. Het was vooral in Harlingen, dat de nieuwe sche-

pen gebouwd werden. De Sneker notaris en geschiedschrijver S. Haagsma beschreef in 1895 in 'De Vrije Fries' de bedrijvigheid die er in die jaren in Harlingen moet hebben geheerst. *'De vele handen die zich beijerden om de schepen te wapenen, toe te takelen en te provianderen, brachten er eene ongekeerde levendigheid en vertier, zoowel in de havens en op de wallen, als in de winkels der ambachtstieden, die de handen vol werk hadden.'* Maar ook een goede honderd jaar later, in 1780, toen de tijden weer wat vreedzamer waren, had de werf het blijkbaar zo druk dat er uitgebreid moest worden. Al in 1784 vond een tweede uitbreiding plaats. Vanaf dat moment was er ruimte om wat grotere schepen te bouwen. Jammer genoeg brandde in 1771 het gebouw van de Admiraliteit af. Daarbij gingen alle archieven verloren,

zodat veel werfactiviteiten voor altijd het nageslacht onthouden zullen blijven. Gedurende de Franse tijd (1795-1813) verdween de Admiraliteit uit Harlingen. Maar niet nadat de 'Landswerf' nog platboomde vaartuigen voor de Fransen had gebouwd. Die waren bestemd voor de vloot waarmee Napoleon Engeland wilde veroveren. Met het vertrek van de Admiraliteit kwam er na de Franse tijd echter definitief een eind aan bouw en reparatie van oorlogsschepen.

In partikuliere handen

Het Ministerie van Marine besloot in 1816 de oude 'Landswerf' van de hand te doen. Het bedrijf werd verkocht aan de broers Johannes en Pier Alta, afkomstig uit een Makkumer scheepstimmermangeslacht. De werf kwam daarmee sinds 1662 voor het eerst in handen van partikulieren. De gebroeders Alta hadden besloten hun vleugels uit te slaan naar Harlingen, en noemden hun bedrijf 'Welgelegen'. De door de Alta's gebouwde schepen hadden een wat vreedzamer bestemming dan de producten van de 'Landswerf'. Zo werd in 1828 de 'Harlingen' te water gelaten, de walvisvaarder

Zuiderhaven rond de eeuwwisseling



Cent. Fopma

die onder kapitein Klaas Hoekstra van Texel jammerlijk op haar eerste reis in het ijs bij Groenland vastraakte en verging. Het laatste zeilschip dat bij 'Welgelegen' werd gebouwd was de 'Twee Gebroeders', een opgetuigde brik die in 1894 op weg van Harlingen naar Christiansund op de Deense kust te pletter sloeg.

De laatste jaren van de 19e eeuw kenmerkten zich ook in Harlingen door economische malaise. Timmerwerf 'Welgelegen' had bovendien de pech, dat er geen vraag meer was naar houten (zeil)schepen. De werven in het Westen waren sterk concurrerend met de bouw van ijzeren stoomschepen. De aanleg van het Noordzeekanaal maakte de positie van Harlingen als havenstad er niet florissant op. Pas na de Eerste Wereldoorlog kwam er weer muziek in 'Welgelegen'. De werf maakte vooral furore als scheepsreparatie- en onderhoudsbedrijf. Sleepboten, coasters, baggermolens, vissersschepen: bij 'Welgelegen' werd het allemaal onderhouden en gerepareerd. Daarnaast was de werf de basis van mobiele werkploegen die er op uittrokken om schade aan elders liggende schepen te verhelpen.

Na oorlogen krijgen reparatiebedrijven het vanzelfsprekend altijd druk. Gold dat na de Eerste Wereldoorlog voor 'Welgelegen', net zo ging het na de Tweede. Men kreeg opnieuw menig door oorlogsgeweld beschadigd schip onder handen.

In andere handen

Intussen was de werf allang in de handen van erfgenamen van de gebroeders Alta overgegaan. De laatste daarvan, Anne Adamus, verkocht de werf met toebehoren in 1910 aan de gemeente Harlingen. Die ging het bedrijf niet zelf exploiteren, maar verhuurde het aan de firma Van Duiven-dijk en Van Drimmelen. Na de Tweede Wereldoorlog verkocht de gemeente de werf in 1954 op haar beurt aan de Scheepvaart- en Steenkolenmaatschappij: de SSM, een Rotterdams bedrijf dat al jaren een vestiging in de Friese havenstad had, en dat met een aantal in die jaren zeer bekende schepen een lijndienst vanuit Harlingen op de Britse havens Hull, Goole en Londen onderhield. De SSM ging in de periode 1961-1964 over tot een grondige modernisering van het bedrijf. Zo werd

Cees Fopma



Zuiderhaven in de jaren dertig

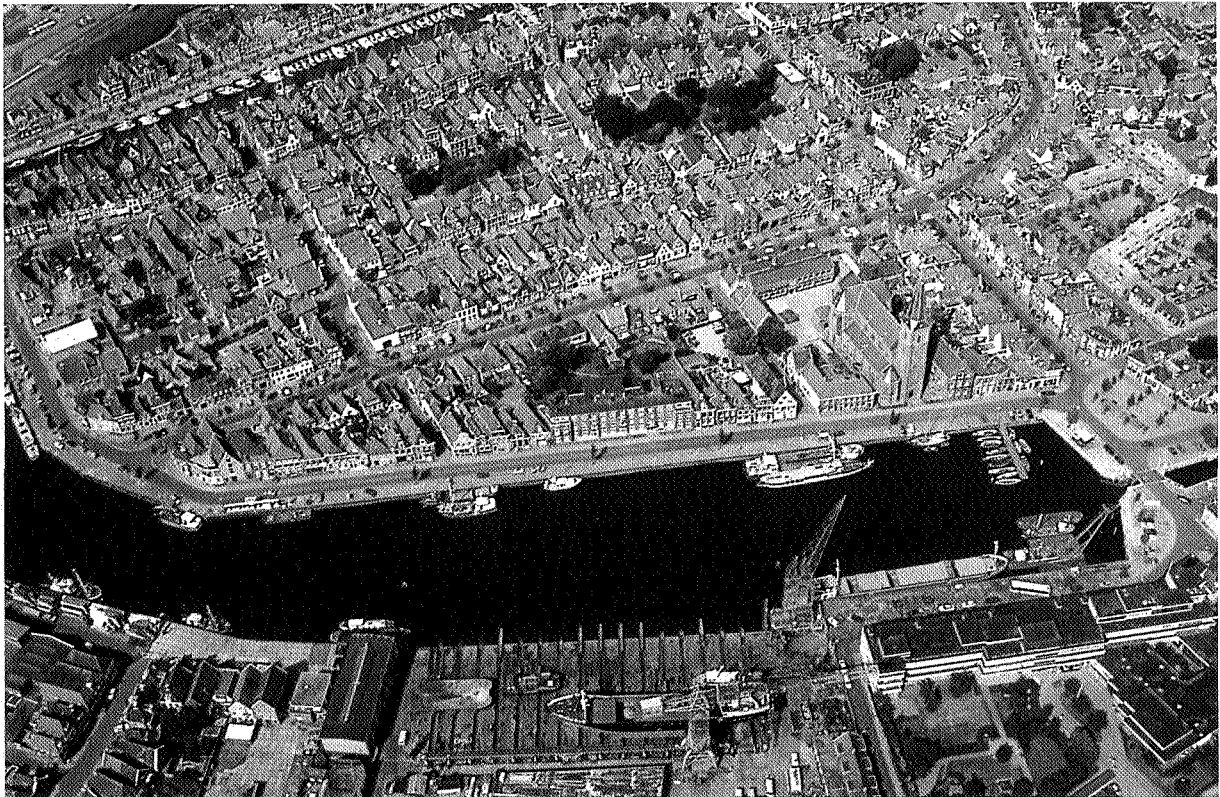
de dwarshelling vernieuwd en van 75 m uitgebreid tot 110 m. Er kwamen betonnen hellingbanen, waarop zware hellingwagens liepen met een hefvermogen tot 175 ton. De nieuwe wagens waren in staat automatisch te lossen, wat een aanzienlijke tijdsbesparing opleverde. Het leidde tot een verdubbeling van de capaciteit van de werf. Verder kwam er een 36 m hoge verrijdbare kraan met een hefvermogen van 15 ton. Ook werd 'Welgelegen' in de SSM-periode uitgebreid met een grote machinehal voorzien van eigentijdse apparatuur. In 1970 kocht men een droogdok aan, dat een plaatsje kreeg in de Nieuwe Willems haven, op steenworp afstand van het moederbedrijf aan de Zuiderhaven.

De Van der Schoots

In 1969 stootte de SSM het bedrijf af naar de Amsterdamse Droogdokmaatschappij (ADM). Toen die in 1977 ter ziele ging, werd 'Welgelegen' overgenomen door collega-werf 'Harlingen', die geëxploiteerd werd (en wordt) door de familie Van der Schoot, een bekend Harlinger zakenge-

slacht. De Van der Schoots begonnen in de 19e eeuw ooit met een borstelfabriek in Harlingen, en werden later eigenaar van diverse grote winkelbedrijven en industrieën. In de jaren zestig was men gestart met werf 'Harlingen' aan het Industrie-terrein aan de oostelijke rand van de stad. Ook exploiteerde men in samenwerking met de familie De Jong van 'Frisia Suikerwerken' een rederij, waarbij de huidige 'Welgelegen'-directeur, Cees van der Schoot, als coasterkapitein voer. Toen men in 1977 de kans kreeg 'Welgelegen' over te nemen kwam de bouw van grotere schepen in Harlingen geheel in handen van de familie Van der Schoot. Met de overname van 'Welgelegen' werd de werkgelegenheid van de meer dan 200 personeelsleden veilig gesteld.

De Van der Schoots liquideerden de nieuwbouwen reparatiewerf 'Welgelegen', en samen met 'Harlingen' werd verder gegaan onder de naam 'Scheepsbouw Welgelegen'. Intussen nam de vraag naar grotere schepen steeds toe. Dat leidde tot samenwerking met menig ander bedrijf in en rond Harlingen. De grote schepen bouwde op verschillende werven in secties, die dan in Harlingen wer-



Jan Abrahamse

Harlingen met op de voorgrond de werf Welgelegen aan de Zuiderhaven

den samengevoegd. Die werkwijze leidde in 1983 tot de oprichting van de 'Scheepswerf Harlingen Holding', waarin behalve de werven 'Harlingen' en 'Welgelegen' ook de volgende bedrijven opgingen: 'Heerde Staalbouw' uit Wieringen, schilders- en klassificeerbedrijf 'Welsec', machinefabriek 'Landustrie' uit Sneek en 'Harlingen Frisian'. In 'Harlingen Holding' werken op dit moment een 450 personeelsleden. In de laatste helft van de jaren tachtig kwam in de Harlinger Industriehaven de gigantische hal van 'Frisian Shipyard' tot stand, waarin een aantal Friese werven de elders geproduceerde segmenten tot complete schepen samenvoegt. In de hal van 'Frisian Shipyard' is ook 'Tille

Shipyards' werkzaam, een bedrijf dat haar bakermat heeft in Kootstertille langs het Prinses Margrietkanaal. In Kootstertille zelf is 'Tille Scheepsbouw' gevestigd, een werf die voornamelijk binnenschepen bouwt, maar die voor haar opdrachten sterk afhankelijk is van 'Tille Shipyards' in Harlingen. Toen de afgelopen zomer bekend werd dat 'Welgelegen' en 'Tille Shipyards' zouden fuseren, ontstond bij 'Tille Scheepsbouw' in Kootstertille grote ongerustheid omdat gevreesd werd voor behoud van de werkgelegenheid. Toen onderhandelingen voor gelijke arbeidsvoorwaarden stukliepen, blies 'Welgelegen'-directeur Cees van der Schoot de fusie af. Op het moment dat dit artikel geschreven wordt, begin oktober '92, komen de onderhandelingen tussen werven en bonden weer langzaam op

gang. Duidelijk is, dat beide partijen de fusie graag willen.

Verhuizing

Inmiddels werd duidelijk dat de moedervestiging van 'Welgelegen' niet aan de Zuiderhaven kan blijven. In feite belet het bedrijf de ontplooiing van het 'Ontwikkelingsplan Harlingen Waddenstad', een veelomvattend plan dat Harlingen binnen een periode van ongeveer 10 jaar moet herscheppen in een goed geoutilleerde toeristenstad, met de industrie daar waar ze hoort: langs de industrieterreinen en -havens. In het kader van het Ontwikkelingsplan moet de wijk 'Havenkwartier' een facelift ondergaan, waarbij de werf een zeer detonerende factor zal zijn. En 'buurvrouw' verpleeg-

