



West-Friese Archeologische Rapporten

Archeologisch bureauonderzoek (ABO)

Plangebied voormalige Technische School "De Cuyp",
Enkhuizen



D.M. Duijn

Archeologisch bureauonderzoek (ABO)

**Plangebied voormalige Technische School "De Cuyp",
Enkhuizen**

D.M. Duijn

Colofon

West-Friese Archeologische Rapporten

Titel: Archeologisch bureauonderzoek (ABO). Plangebied voormalige Technische School "De Cuyp", Enkhuizen.

Onderzoekslocatie: Voormalige Technische School "De Cuyp", tussen Kuipersdijk, Cromhoutstraat en Admiraliteitsweg, Enkhuizen

Opdrachtgever: BPD Ontwikkeling BV, regio Noord-West

Uitvoerder: Archeologie West-Friesland

Projectvoorbereidingsnr: 15103

Auteur: D.M. Duijn (archeoloog, Archeologie West-Friesland)

Redactie: M.H. Bartels (senior-archeoloog, Archeologie West-Friesland)
C.P. Schrickx (senior-archeoloog, Archeologie West-Friesland)

Illustraties: D.M. Duijn

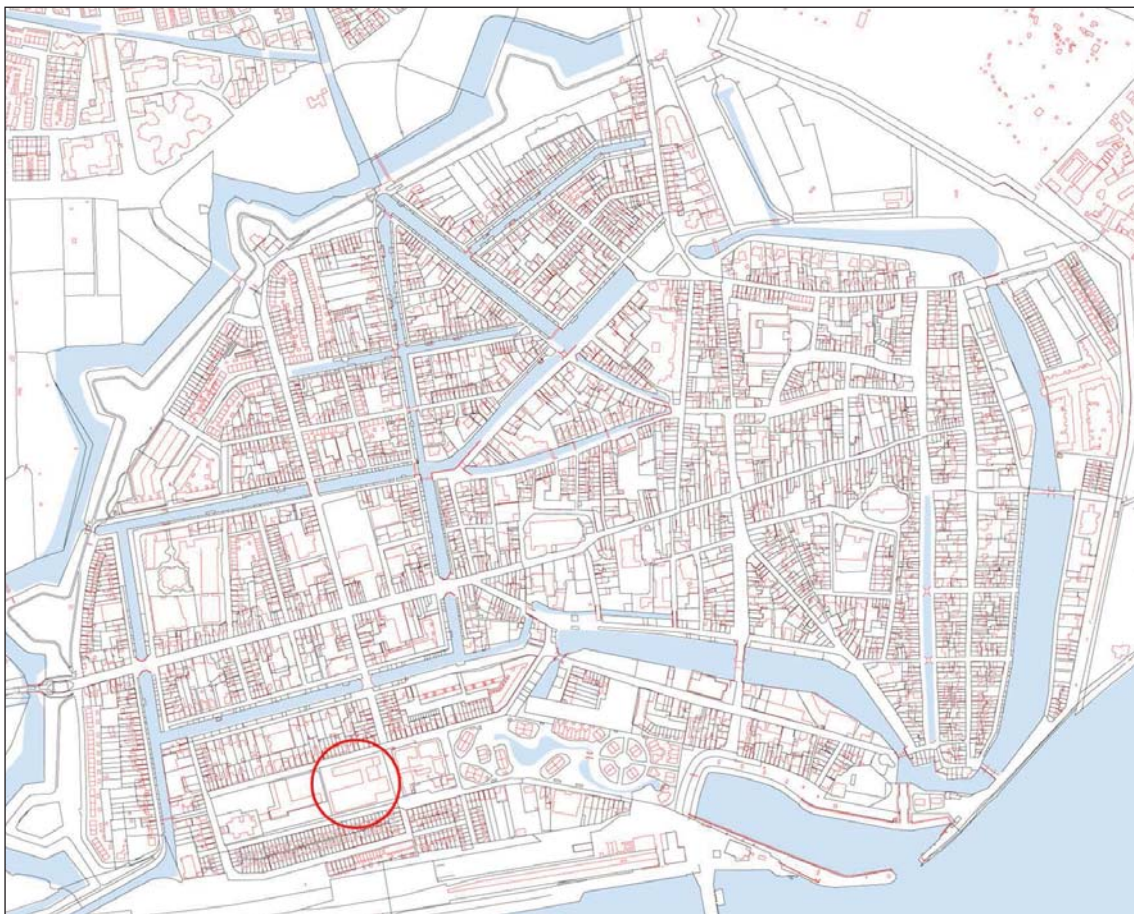
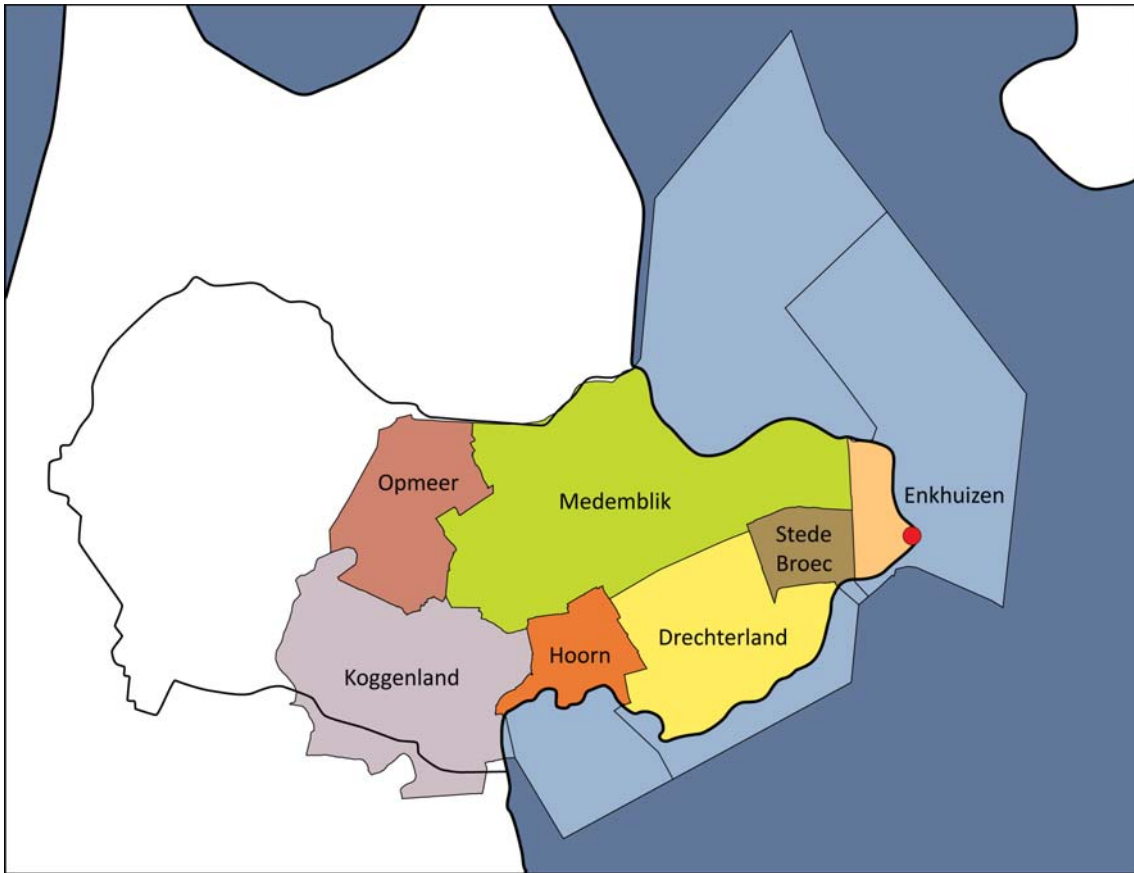
© Archeologie West-Friesland 2015

Niets van deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, film, fotokopie, digitaal of geautomatiseerd systeem zonder voorafgaande toestemming van de copyrighthouders en de auteur.

De uitgever heeft de inhoud met de grootst mogelijke zorgvuldigheid samengesteld. Ondanks deze zorgvuldigheid kunnen gegevens zijn veranderd of onjuist zijn weergegeven.

Inhoud

1. Inleiding	7
2. Administratieve gegevens	8
3. Bestaande situatie en voorgenomen ingreep	9
4. Korte geschiedenis van Enkhuizen	12
5. Historische ontwikkeling plangebied	15
6. Vergelijkbaar archeologisch onderzoek	26
7. Archeologische verwachting	31
8. Onderzoekskader	33
9. Conclusie en advies	35
10. Literatuur	37
Bijlage 1: oudbouw geplot op de kadastrale kaart van 1823	39
Bijlage 2: nieuwbouw geplot op de kadastrale kaart van 1823	40



Afb. 1 Ligging van het plangebied binnen West-Friesland (boven) en op de kadastrale kaart van Enkhuizen (rode cirkel).

1. Inleiding

Naar aanleiding van de sloop en geplande nieuwbouw op de locatie van de voormalige Technische School De Cuyp in Enkhuizen is in opdracht van BPD Ontwikkeling BV door Archeologie West-Friesland een archeologisch bureauonderzoek (ABO) uitgevoerd.

Het plangebied is gelegen binnen de oude stadskern van Enkhuizen. De hele binnenstad van Enkhuizen wordt op zowel de Provinciale als Gemeentelijke Cultuurhistorische Waardenkaart aangeduid als gebied met hoge archeologische waarde. Op de archeologische beleidskaart van de Gemeente Enkhuizen ligt het plangebied in een zone waar archeologisch onderzoek verplicht is bij plangebieden groter van 30 m² en ingrepen dieper dan 35 cm onder maaiveld.

Het doel van dit bureauonderzoek is in de eerste plaats het reconstrueren van de historische ontwikkeling van het plangebied aan de hand van geschreven en cartografische bronnen. Vervolgens zal de archeologische verwachting voor dit gebied worden geformuleerd. Ten slotte wordt een advies voor verdere archeologische stappen gegeven.

Dit ABO is uitgevoerd conform de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie (KNA 3.3-LS01/LS06) en het Protocol Archeologisch Bureauonderzoek van de Gemeente Hoorn/Archeologie West-Friesland versie 2013 (BUR01/05).

Hiermee vervalt het Archeologisch Bureauonderzoek van Past2Present-ArcheoLogic uit 2010.

2. Administratieve gegevens

Onderzoeksgegevens

Soort onderzoek Archeologisch bureauonderzoek (ABO)
Plaats Enkhuizen, gemeente Enkhuizen
Locatie/toponiem Voormalige Technische School "De Cuyp", tussen
Kuipersdijk, Cromhoutstraat en Admiraliteitsweg
Datum rapportage 16-12-2015

Opdrachtgever

Opdrachtgever BPD Ontwikkeling BV, regio Noord-West
Contactpersoon Dhr. T. Oomen
Adres Leidsevaart 588
Postcode en plaats 2014 HT Haarlem
Telefoonnummer 023-5306678
E-mail t.oomen@bpd.nl

Opdrachtnemer

Opdrachtnemer Archeologie West-Friesland
Contactpersoon Dhr. M.H. Bartels
Auteur Mevr. D.M. Duijn
Adres Nieuwe Steen 1
Postcode en plaats 1625 HV Hoorn
Telefoonnummer 06-30468593
E-mail m.bartels@hoorn.nl

3. Bestaande situatie en voorgenomen ingreep

Het bouwblok binnen de Kuipersdijk, Cromhoutstraat, Admiraliteitsweg en Korte Tuinstraat wijkt qua bebouwing af van de rest van het omliggende stadsdeel. Hier bevinden zich namelijk geen woonhuizen, maar drie grote schoolgebouwen: de voormalige Technische School De Cuyp, de Enkhuizer Zeevaartschool en Montessorischool de Wegwijzer (afb. 2).



Afb. 2 Het bouwblok binnen de Kuipersdijk, Cromhoutstraat, Admiraliteitsweg en Korte Tuinstraat op een luchtfoto. Bron: Google maps.

De eerstgenoemde school staat binnen het plangebied. De oudste bouwdelen van dit pand dateren uit de jaren 1954-1955 (afb. 3). Onder het pand is destijds een kelder gerealiseerd van circa 15 bij 7,8 meter en 2,7 meter diep. Het gebouw is gefundeerd op houten heipalen van 10 meter lang. Op de palen (met uitzondering van de palen onder de kelder) staan betonnen opzetters van 2 of 3 meter lang.¹ In 1955 lijkt een extra ruimte (natuurkundelokaal) te zijn toegevoegd aan het nieuwe complex, waarvoor twintig heipalen werden geslagen.² In de jaren 60 vond een grote uitbreiding plaats, waarbij de nieuwbouw weer op houten heipalen met betonnen opzetters is geplaatst. Gelijktijdig zijn extra palen geslagen bij de oude noordwestelijke vleugel om de fundering te versterken.³

De voorgenomen ingreep behelst de sloop van de bestaande bebouwing, gevolgd door nieuwbouw. Het huidige bouwplan verkeert nog in het stadium van schetsontwerp (afb. 4). Het plan omvat de bouw van 21 woningen in twaalf bouwblokken, plus diverse garages. De nieuwe woningen worden onderheid. De geplande nieuwbouw heeft in totaal een oppervlakte van ruim 1700 m², het plangebied is circa 5500 m².

1 WFA, toegangsnr. 0121, inventarisnr. 442, 444, 458.

2 WFA, toegangsnr. 0121, inventarisnr. 445.

3 WFA, toegangsnr. 0121, inventarisnr. 460.



Afb. 3 De fasering binnen de bestaande bebouwing.



Afb. 4 Schetsontwerp voor het plangebied "De Cuyp".

4. Korte geschiedenis van Enkhuizen

Enkhuizen is gelegen in het oosten van West-Friesland, aan het oostelijke einde van de oost-west georiënteerde bewoningsas die door het midden van Drechterland loopt: de Streekweg. De aan deze weg gelegen dorpen bevonden zich oorspronkelijk noordelijker langs een oudere bewoningsas (de Kadijk). Deze as met de aanliggende dorpen is ten gevolge van de vorderende veenontginningen verplaatst naar de locatie van de huidige Streekweg.⁴ In eerste instantie werd gedacht dat deze verplaatsing in de 13^{de} eeuw had plaatsgevonden, maar archeologische vondsten uit Enkhuizen wijzen uit dat al in de 12^{de} eeuw bewoning langs de Streekweg aanwezig was.⁵

De stad Enkhuizen is ontstaan uit een samensmelting van twee dorpen: Enchusen en Gommerskarspel. De kern van Gommerskarspel lag waarschijnlijk bij de huidige Westerkerk, de locatie van het oude Enchusen moet gezocht worden in het huidige IJsselmeer. Het verdronken vissersdorp is in het verleden vaak gesitueerd ten zuidoosten van de huidige stad.⁶ Meer waarschijnlijk is echter dat het dorp ook langs de Streekweg lag, die oorspronkelijk verder naar het oosten door zal hebben gelopen.

Door de aanleg van de Westfriese Omringdijk in de 13^{de} eeuw kwam het oude Enkhuizen buitendijks te liggen. Ten gevolge van de stijgende zeespiegel en het afslaan van dit buitendijkse land is het dorp door zijn inwoners geleidelijk verplaatst naar het gebied binnen de Omringdijk. Als gevolg van deze verplaatsing kwam Enkhuizen tegen Gommerskarspel aan te liggen. In 1356 kregen de dorpen stadsrechten en werden zij door graaf Willem V onder de naam Enkhuizen officieel samengevoegd tot een juridische eenheid. In de tweede helft van de 14^{de} eeuw kreeg Enkhuizen steeds meer een stedelijk karakter door de aanleg van havens en het oprichten van poorten en verdedigingswerken. Tevens vond de bouw van de eerste publieke gebouwen plaats, waaronder een stadhuis, gasthuis en waag.⁷

Pas na de St. Elizabethvloed van 1421 werd het buitendijks gelegen Enkhuizen definitief opgegeven. Op dat moment was alleen de kerk hier waarschijnlijk nog aanwezig. Deze kerk werd afgebroken en vanaf 1423 begonnen de Enkhuizenaren met de bouw van de huidige Zuiderkerk, gewijd aan St. Pancratius.⁸ Iets later werd de Westerkerk, gewijd aan St. Gummarus, door de parochianen van Gommerskarspel vergroot. Tussen 1420 en 1457 werden vier kloosters in Enkhuizen opgericht, namelijk drie vrouwenkloosters bij de Westerkerk en een mannenklooster bij de Zuiderkerk. Onder druk van de gespannen politieke situatie door de Hoekse en Kabeljauwse twisten begon men in 1489 de hele stad met wallen te omgeven. De Westerkerk en omliggende kloosters kwamen hierbij binnen de stadsomwalling te liggen.⁹

Onder invloed van de groeiende haringvisserij en handel steeg het bevolkingsaantal van Enkhuizen en verdichtte de bewoning in de 16^{de} eeuw. De dichte bebouwing van houten huizen met rieten daken bracht echter het risico van grote stadsbranden met zich mee. Diverse voorschriften (keuren) van het stadsbestuur dwongen de inwoners van Enkhuizen om hun

4 Besteman 1990, 111-112.

5 Duijn 2011.

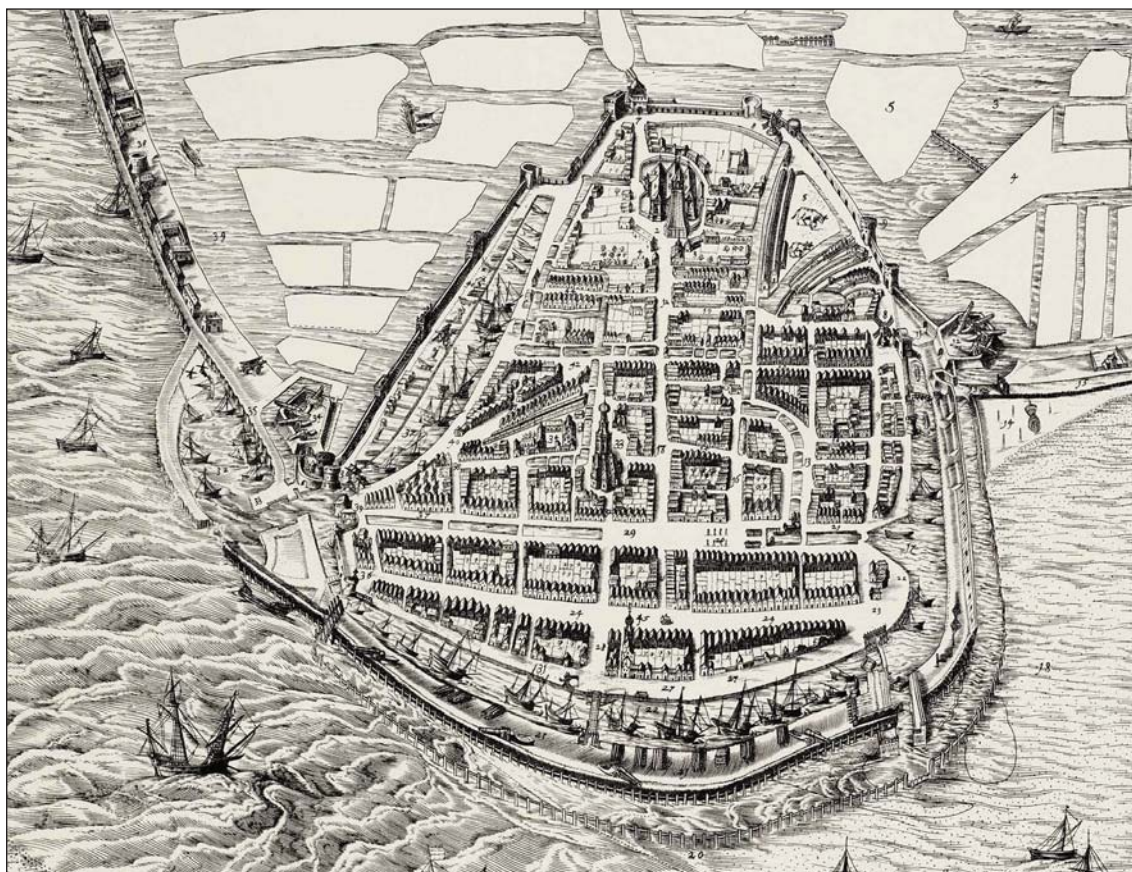
6 Bijvoorbeeld Willemsen 1988, 25; Jelgersma 1979; Bruin 1997.

7 Willemsen 1988, 25-26.

8 Jelgersma 1979, 20-22.

9 De Vries 1987, 10

huizen in baksteen te bouwen. Hierdoor veranderde de middeleeuwse houten stad in de 16^{de} eeuw in een stad van steen.¹⁰ Tevens werd de Oude Haven aan de zuidzijde van de stad uitgegraven. Deze haven werd beschermd door de in 1540 gebouwde Drommedaris. In 1560 werd het havenareaal van de stad opnieuw vergroot door de aanleg van de Vissers- en Oosterhaven.¹¹ De kaart van Wagenaar uit 1577 geeft een goed beeld van Enkhuizen in die tijd (afb. 5).



Afb. 5 Enkhuizen op de kaart van Wagenaar uit 1577. Het noorden is rechts.

Tussen 1590 en 1607 vond een grootschalige stadsuitbreiding plaats aan de west- en noordzijde van Enkhuizen (afb. 6). De stadsmuren en torens werden vervangen door moderne verdedigingswerken in de vorm van aarden wallen en bastions. Tevens werden tussen 1593 en 1618 nieuwe havens binnen de stad gegraven, namelijk de Nieuwe Haven, Oude Buishaven en Nieuwe Buishaven.¹²

Rond 1620 bereikte de economische bloei van Enkhuizen zijn piek. Op dat moment woonden ongeveer 21.000 mensen binnen de vest. De bloei was in de eerste plaats te danken aan de haringvisserij. Hiernaast speelden de handel en scheepvaart een grote rol, met name de Sontvaart (handel op het Oostzeegebied), kust- en Straatvaart (handel op Frankrijk en landen langs de Middellandse Zee) en handel met Azië door de VOC. Rond het midden van de 17^{de} eeuw was de bloeiperiode voorbij en vond op zowel economisch als demografisch gebied verval plaats. De belangrijkste oorzaak hiervan waren de problemen binnen de haringindustrie. Veel

10 Willemsen 1988, 27.

11 De Vries 1987, 12.

12 De Vries 1987, 13.

andere industrieën in de stad, bijvoorbeeld de kuiperijen, touwslagerijen en zoutziederijen, waren in meer of mindere mate afhankelijk van de haringvisserij en zij werden meegezogen in de neerwaartse spiraal waarin de visserij zich bevond. Hiernaast verslechterde de positie van Enkhuizen als handelsstad, onder andere door stijgende concurrentie van Amsterdam en het buitenland. Het dieptepunt van de crisis werd bereikt rond 1850, toen Enkhuizen nog slechts ca. 5000 inwoners telde. De leegloop had als gevolg dat veel huizen werden gesloopt en de stad een bijna landelijk karakter kreeg.¹³



Afb. 6 Enkhuizen op de kaart uit de kroniek van Brandt uit 1666.

13 Willemsen 1988, 157-161.

5. Historische ontwikkeling plangebied

Het plangebied bevindt zich op de plek van een gedempte haven: de Oude Buyshaven. De haven is aan het einde van de 16^{de} eeuw gegraven en rond het midden van de 19^{de} eeuw gedempt. De contour van de haven is nog altijd aanwezig in het huidige stadsbeeld, doordat de straten rond de haven (de kaden) zijn blijven bestaan. Dit zijn de Kuipersdijk, Cromhoutstraat, Admiraliteitsweg en Korte Tuinstraat.

De naam Buyshaven is ontleend aan de term 'buis', oftewel haringbuis. Dit type schip werd specifiek gebruikt voor de haringvangst op de Noordzee. De haringvisserij was in de 17^{de} eeuw de belangrijkste bron van inkomsten voor Enkhuizen. De helft van de Hollandse haringvloot, ruim 300 haringbuizen, behoorde in deze tijd tot de Zuiderzeestad.¹⁴

Tot het einde van de 16^{de} eeuw lag het plangebied buiten de stad Enkhuizen. Op de oudste kaart van de stad, gemaakt rond 1560 door Jacob van Deventer, heeft Enkhuizen nog haar middeleeuwse omvang (afb. 7). Ter plaatse van het plangebied bevond zich op dat moment nog een uitgestrekt veenweidegebied met veel sloten.

In 1590 begon de grote stadsuitbreiding van Enkhuizen: rond de middeleeuwse stadskern werd van zuidwest naar noordoost een nieuwe, brede schil gelegd. In dit nieuwe stadsdeel was ruimte voor nieuwe woonhuizen, havens en industrieën, waar door de grote economische bloei van Enkhuizen veel behoefte aan was.

Ten zuiden van en parallel aan de Oude Haven (gemaakt rond 1540) werd, waarschijnlijk tussen mei en oktober 1590, de Nieuwe Haven uitgegraven.¹⁵ In het verlengde van deze Nieuwe Haven is vervolgens de Oude Buyshaven uitgegraven. Deze haven bevond zich precies parallel aan de Westerstraat, de hoofdstraat van Enkhuizen, en was 196 meter lang en 66 meter breed.¹⁶ In de historische bronnen, bijvoorbeeld de stadskronieken of de resoluties van het stadsbestuur, wordt de aanleg van de Oude Buyshaven niet vermeld. Aannemelijk is dat de aanleg gelijktijdig met of vrij snel na het uitgraven van de Nieuwe Haven plaatsvond, dus in 1590 of in de jaren daarna.

Het gebied van de stadsuitbreiding werd geschikt gemaakt voor huizenbouw door het maaiveld flink op te hogen. Het oude weidegebied lag immers erg laag. Bij de opgraving tussen de Paktuinen en Nieuwe Haven in 2013 is vastgesteld dat voor het ophogen onder meer de uitgegraven grond van de havens is gebruikt, namelijk veen en klei. De kaden langs de havens moesten extra hoog worden gemaakt; zij fungeerden als een dijk rond de havens.¹⁷ In de havens was immers sprake van eb en vloed en bij vloed mocht de omliggende woonwijk natuurlijk niet overstromen. Gelijktijdig met de inrichting van het nieuwe stadsdeel zijn stegen, straten en bruggen gemaakt.¹⁸

14 Duijn 2011, 52-55.

15 WFA, OAE, inv.nr. 250, fol. 62 (13 mei 1590): 'datmen tasteck van(de) haven sullen laten blijven als tselve affgesteken is'. WFA, OAE, inv.nr. 250, fol. 96 (8 okt. 1590): 'worden burgem(eeste)r(e)n geautoriseert om palen te laten slaen opte nieuwe gemaecte haven tot verpachtinge van(de) erven aldaer mits dat de binnenwateren zullen blijven'.

16 Deze afmetingen zijn overgenomen van een kaart uit 1807.

17 WFA, OAE, inv.nr. 250, fol. 62 (13 mei 1590): 'datmen de caije van(de) haven die nu buijten de kete poorte gemaect zal worden zullen maken derdehalff voet [=2½ voet] boven een dagelijcx water en(de) voorts een weinich opdragen(de) ofte ruggen(de) nae eijsch v(ande) werck'.

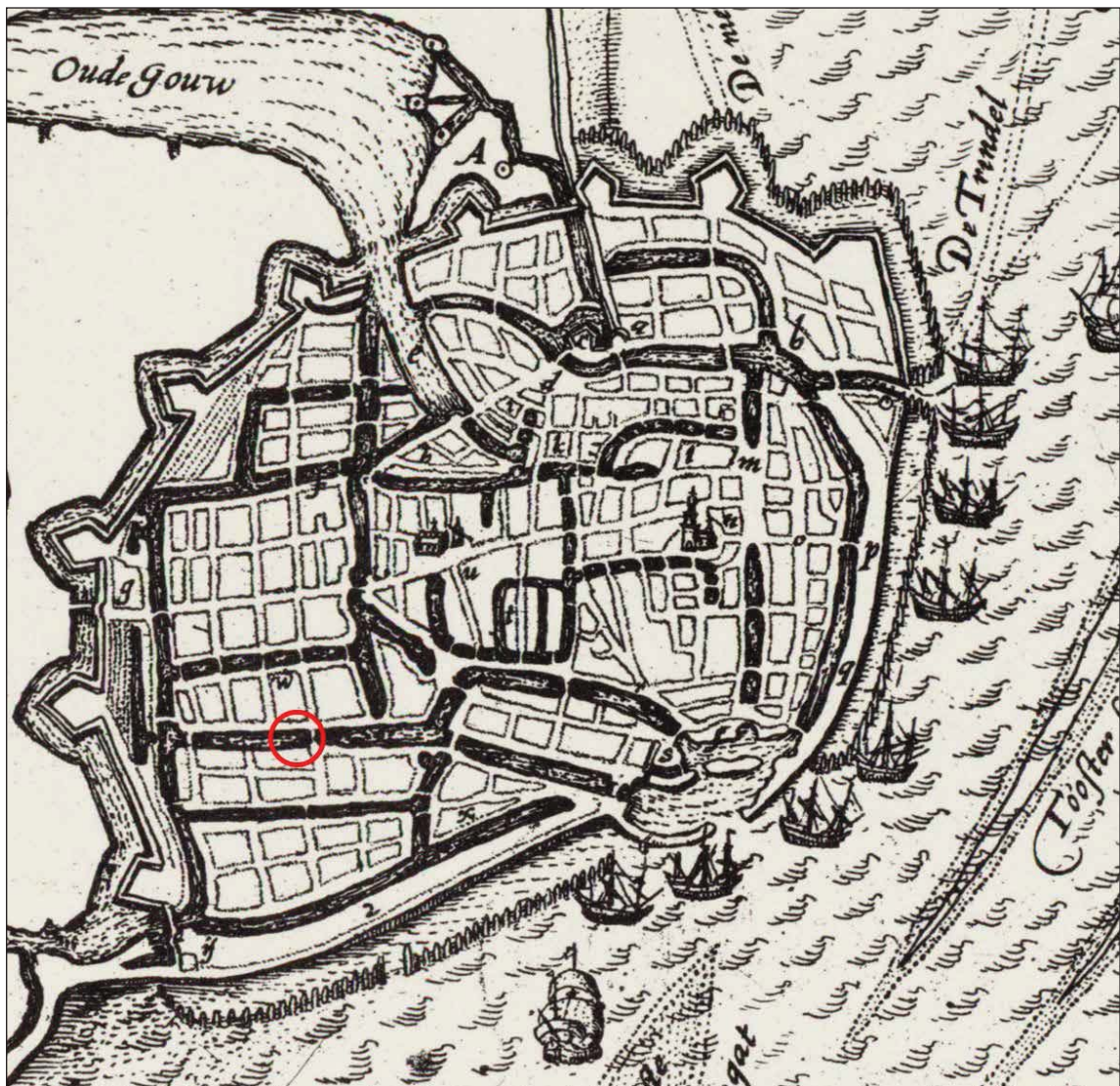
18 WFA, OAE, inv.nr. 250, fol. 198 (15 apr. 1592): 'datmen voer dit loopende jaer sullen surtheren mit het maken van(de) ongemaecte wallen en(de) datmen precederen sullen tot het maken van(de) stegen, straten en(de) bruggen inde verpachte plaetssen noodich behooren(de) gemaect te worden volgen(de) de verpachtinge'.



Afb. 7 Enkhuizen rond 1560 op de kaart van Jacob van Deventer. De rode cirkel geeft bij benadering de locatie van het plangebied weer.

De eerste kaart van Enkhuizen met het gebied van de stadsuitbreiding dateert uit 1598 en is gemaakt door Luytgen Jansz Wagenaar (afb. 8). Op de kaart is de stadsuitbreiding als voltooid weergegeven, wat niet klopt met de werkelijkheid in 1598. Alleen het nieuwe stadsdeel ten zuiden van de Oude Gouw was op dat moment namelijk voltooid; het gebied ten oosten daarvan is vanaf 1599 ontwikkeld. Hoewel de kaart niet gedetailleerd is, zijn de Oude Haven, Nieuwe Haven en Oude Buyshaven herkenbaar.

Op de vroegste kaart uit de 17^{de} eeuw, de kaart van Guicciardini uit 1634, is de Oude Buyshaven voor het eerst nauwkeurig ingetekend (afb. 9). Zichtbaar is dat de haven werd gescheiden van de Nieuwe Haven door een ophaalburg met aan weerszijden aarden 'aanbruggen' die ver de



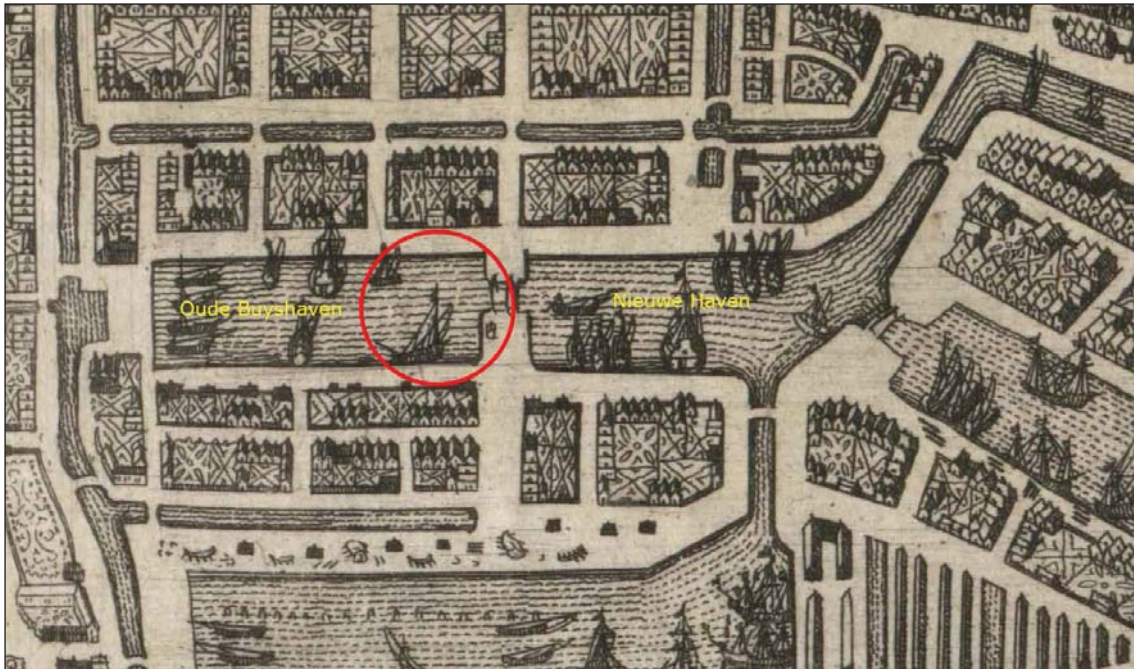
Afb. 8 Enkhuizen op de kaart van Wagenaar uit 1598. De rode cirkel geeft de locatie van het plangebied weer.

haven in steken.¹⁹ Deze brug bevond zich op de locatie van de huidige Cromhoutstraat. Uit historische bronnen is bekend dat deze brug de naam Roodebrug droeg.²⁰ Op de zuidelijke aanbrug is een klein gebouw getekend.

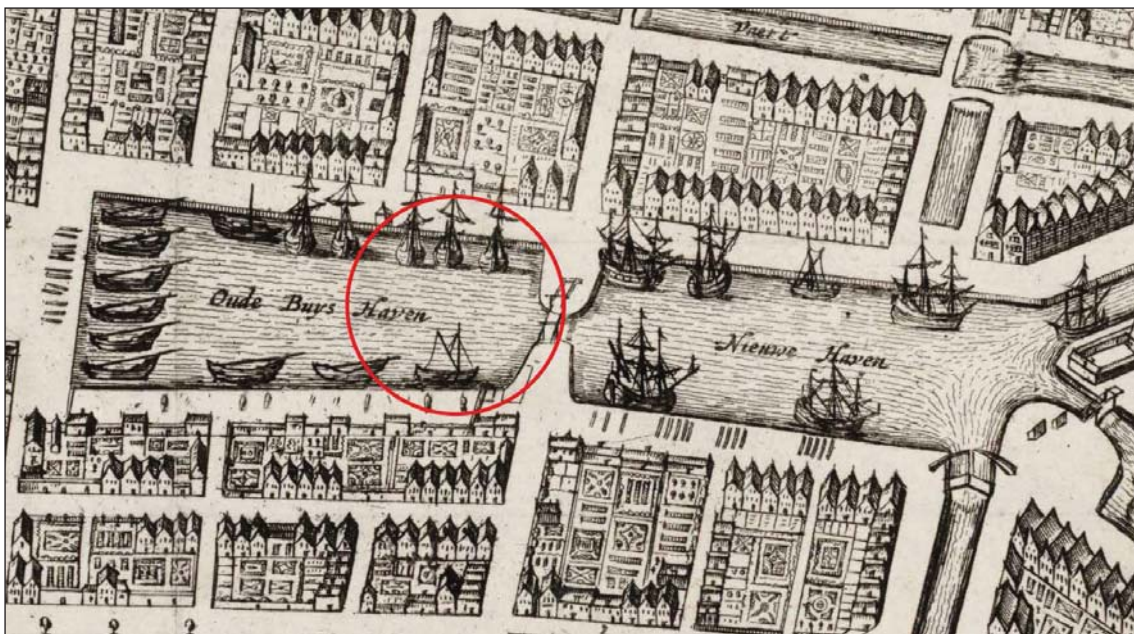
De volgende relevante kaart dateert uit 1666 en is afkomstig uit de stadschroniek van Gerard Brandt (afb. 10). Deze kaart wordt beschouwd als de meest betrouwbare kaart van Enkhuizen voor de 17^{de} eeuw. De brug is meer nauwkeurig afgebeeld: het lijkt op een dubbele houten ophaalbrug te gaan. Op westelijke kade zijn liggende houten balken getekend; hier bevonden zich blijkbaar houtwallen (houtopslagplaatsen). Ook op de zuidelijke kade is iets ingetekend, mogelijk kleine schuiten die op het land zijn getrokken. Op de noordelijke kade is alleen een klein gebouw getekend. De functie hiervan is niet bekend. Wellicht gaat het om een kleine hijskraan.

¹⁹ Aanbrug is eigenlijk niet de juiste term, want dat is een gedeelte van een brug tussen de hoofdoverspanning en het landhoofd. Bij gebrek aan een betere term wordt het woord aanbrug hier gebruikt.

²⁰ Zwart 1986, 125.



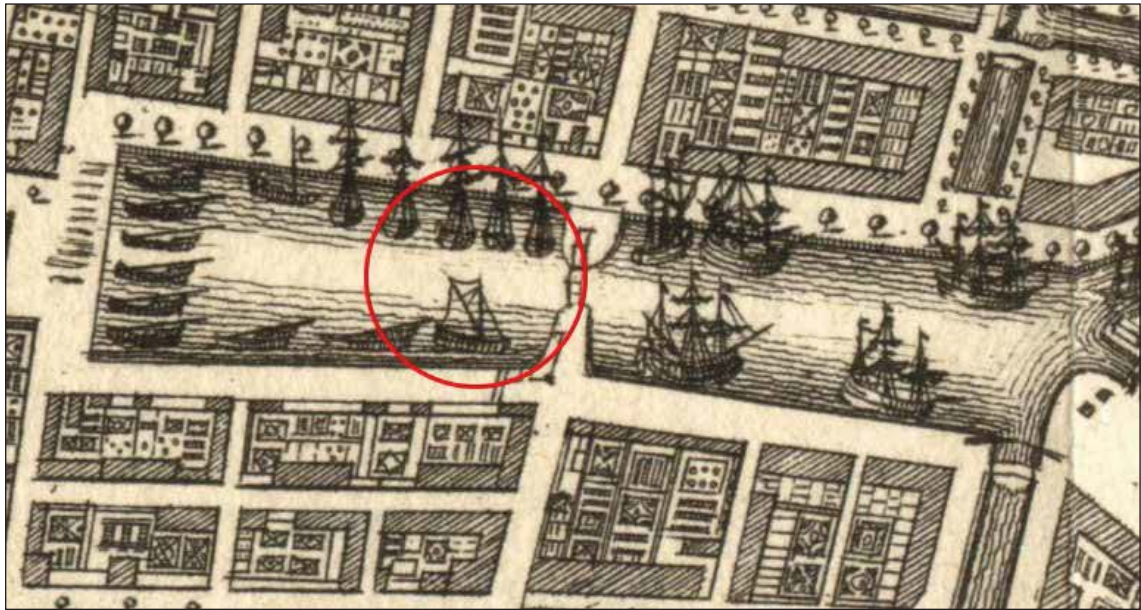
Afb. 9 Uitsnede uit de kaart van Guicciardini uit 1634. De rode cirkel geeft de locatie van het plangebied weer.



Afb. 10 Uitsnede uit de kaart uit de kroniek van Brandt uit 1666. De rode cirkel geeft de locatie van het plangebied weer.

Uit 1743 dateert de kaart van uitgever Isaac Tirion (afb. 11). Deze kaart is in feite een kopie van bovengenoemde kaart uit 1666, met enkele aanpassingen daaraan toegepast. Zo zijn onder meer bomen in de stad getekend, waaronder langs de noordzijde van de Oude Buyshaven.

Uit het begin van de 19^{de} eeuw dateren twee kaarten van de havens van Enkhuizen. Op een kaart uit 1807 wordt de haven aangeduid als Westerhaven (afb. 12). In 1812 is door Mentz een kaart van de havens gemaakt (afb. 13).



Afb. 11 Uitsnede uit de kaart van Tirion uit 1743. De rode cirkel geeft de locatie van het plangebied weer.



Afb. 12 Uitsnede uit een kaart van 1807 met de Oude Buyshaven (op de kaart Westerhaven genoemd) en Nieuwe Haven (op de kaart aangeduid als Kuipersdijk).



Afb. 13 Uitsnede uit de kaart van Mentz uit 1812. De rode cirkel geeft de locatie van het plangebied weer.



Afb. 14 Uitsnede uit de eerste kadastrale kaart uit 1823 met het plangebied (zwarte lijn) en het nieuwbouwplan (blauwe lijnen).



Afb. 15 Topografische militaire kaart uit 1845. De rode cirkel geeft de locatie van het plangebied weer.

De oudste kadastrale kaart van Enkhuizen dateert uit 1823. Deze kaart kan onder de moderne topografie worden gelegd, zodat de ligging van de haven precies kan worden geplot (afb. 14). De situatie bij de havens is in 1823 nog vrijwel gelijk aan die in de 17^{de} eeuw. De aarden aanbruggen op de locatie van de Cromhoutstraat zijn nog aanwezig, maar de ophaalbrug zelf is weg: de houten brug was op 15 januari 1816 ingestort en werd niet vervangen.²¹ De straat ten noorden van de verdwenen brug droeg blijkens de kaart de naam Roodebrugstyger.

De noordelijke kade bestaat op de kaart uit kleine percelen die in bezit zijn van verschillende personen. Twee van de percelen zijn eigendom van de stad Enkhuizen (nr 513 en 517). Volgens de Aanwijzende Tafel uit 1830 zijn alle perceeltjes in gebruik als weiland. Deze verdeling van de noordelijke kade in kleine percelen was waarschijnlijk al in de 17^{de} eeuw het geval.

Kort na het maken van de kadastrale kaart zijn de aarden aanbruggen van de Roodebrug gesloopt, namelijk op 31 januari 1832.²² De Oude Buyshaven vormde nu samen met de Nieuwe Haven één geheel. De situatie is zichtbaar op een kaart uit 1845 (afb. 15). Op een kaart die in of ná 1862 is gemaakt, is de haven nog aanwezig (afb. 16).²³ Ergens in de periode hierna is de Oude Buyshaven dichtgegooid. Uit historische bronnen is niet bekend wanneer de demping precies plaatsvond. Op een kaart uit 1877 is dit in ieder geval al gebeurd, zodat kan worden gezegd dat het opheffen van de haven zeker tussen 1862 en 1877 plaatsvond.



Afb. 16 Kaart uit 1862 met de leidingen voor gaslantaarns. Binnen de cirkel de gecombineerde Oude Buyshaven en Nieuwe Haven.

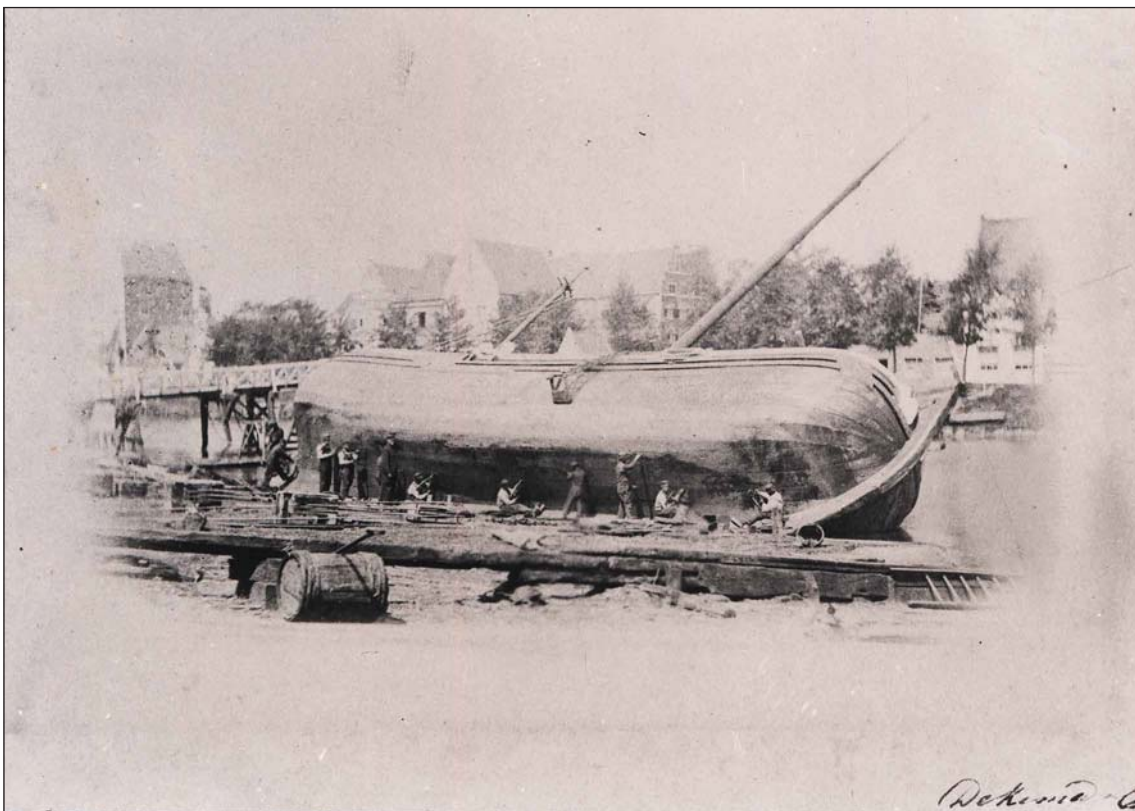
21 Zwart 1986, 125.

22 Zwart 1986, 125.

23 De Vries 2004, 35-36.



Afb. 17 Haringbuizen in de Oude Haven, gefotografeerd door de bekende fotograaf A. Dekema in 1879. Collectie Zuiderzeemuseum.



Afb. 18 Herstel van een haringbuis aan de Oude Haven, gefotografeerd door de bekende fotograaf A. Dekema in 1879. Collectie Zuiderzeemuseum.

Op de kaarten uit de 19^{de} eeuw is zichtbaar dat vrijwel alle bebouwing in de omgeving van de haven verdwenen is. Ook in de rest van de stad zijn in de 18^{de} en 19^{de} eeuw veel huizen gesloopt. Dit is het gevolg van de sterke daling van het inwonertal van Enkhuizen, wat weer werd veroorzaakt door de sterke economische achteruitgang van de stad. De belangrijkste reden hiervan was het verval van de haringvisserij vanaf het midden van de 17^{de} eeuw. Het aantal inwoners liep terug van ongeveer 22.000 rond 1625 naar ongeveer 5000 inwoners rond 1850.²⁴ In 1872 werden de laatste drie haringbuizen van Enkhuizen verkocht.²⁵ Uit omstreeks 1870 dateren twee unieke foto's van de haringbuizen, gemaakt door de bekende fotograaf A. Dekema (afb. 17 en 18).

Door het grotendeels verdwijnen van de visserij en de zeehandel verloren de havens van Enkhuizen grotendeels hun functie. Het onderhoud van de havens, onder meer het herstellen van de kadebeschoeiingen en het uitbaggeren van de havenkommen, kostte veel geld. Het is daarom niet verwonderlijk dat in de 19^{de} eeuw diverse havens in de stad zijn gedempt. Naast de Oude Buyshaven waren dit een groot deel van de Nieuwe Haven, de Pietershaven en de Mastenhaven.



Afb. 19 Het Witte Huis en de lijnbaan van de Gebroeders van Assen rond 1900. Collectie Oud Enkhuizen.

De grond die door het dempen van de havens werd verkregen, kreeg in de meeste gevallen een functie als boomgaard of weiland. Het terrein van de Nieuwe Haven werd bebouwd: hier verrees aan het einde van de 19^{de} eeuw het Snouck van Loosenpark. Langs de noordzijde van de Admiraliteitsweg, dus deels binnen het plangebied, richtte de firma Gebroeders van Assen in 1892 een lijnbaan op. Het nog bestaande Witte Huis, gelegen op de hoek van de Snouckstraat en Parklaan, maakt hier onderdeel van uit (afb. 19). De Cromhoutstraat bestond

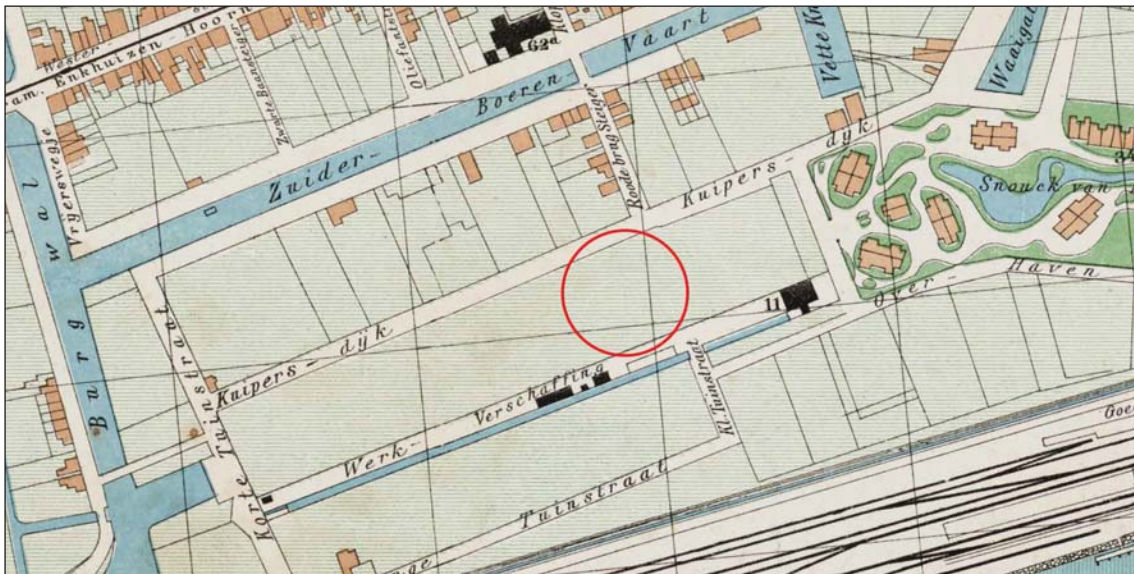
²⁴ Duijn 2011.

²⁵ Brouwer *et al.* 1938.

op dat moment nog niet. Aan het einde van de Admiraliteitsweg bij de Korte Tuinstraat stonden twee schuren die werden gebruikt voor het draaien van touw. Er werd ongeveer 2000 kilogram touw per dag gemaakt, evenals stalen kabels. In 1901 ging de zaak failliet en op 26 juni 1901 werd alles openbaar verkocht.²⁶

Het terrein van de lijnbaan werd gekocht door de 'Vereniging tot Werkverschaffing in Enkhuizen' voor 6500 gulden (afb. 20). Aan de Kuipersdijk werden enkele werkplaatsen neergezet. De rest van het terrein werd geschikt gemaakt als bouwland en verhuurd aan de firma Sluis en Groot.²⁷

Op een kaart uit 1940 wordt het terrein van de gedempte haven aangeduid als 'gemeente vruchtentuin' (afb. 21).



Afb. 20 Uitsnede uit de kaart van Egmond-Meijer uit 1902. De rode cirkel geeft de locatie van het plangebied weer.



Afb. 21 Uitsnede uit een kaart van de VVV uit 1940. De rode cirkel geeft de locatie van het plangebied weer.

²⁶ Archief Oud Enkhuizen.

²⁷ Jaarverslag Werkverschaffing 1901-1902, Archief Oud Enkhuizen.

De Cromhoutstraat is rond het midden van de 20^{ste} eeuw gemaakt; de naam werd officieel vastgesteld bij raadsbesluit op 8 december 1952. De naam was geopperd door de stadsarchivaris Douwe Brouwer en is afgeleid van de naam van een gebouw dat in de 18^{de} eeuw in deze buurt stond.²⁸ Uit het aanzeggedul uit 1787 blijkt dat in de omgeving al in de 18^{de} eeuw een Cromhoutstraat bestond. Om welke straat dit ging, is niet bekend.

Begin jaren 50 werd in het lege bouwblok de ULO gebouwd op de locatie van de latere Zeevaartschool. Enkele jaren later, in 1954/1955, vond de bouw van de Technische School "De Cuyp" plaats, toen nog aangeduid als de Ambachtsschool. In 1978 werd de Enkhuizer Zeevaartschool opgericht.

28 Zwart 1986, 32.

6. Vergelijkbaar archeologisch onderzoek

Om een inschatting te kunnen maken van de archeologische sporen en vondsten die binnen het plangebied aanwezig zijn, is het nuttig om naar enkele vergelijkbare onderzoeken te kijken. Het belangrijkste onderzoek is het plangebied Fruittuinen, gelegen naast het plangebied De Cuyp.²⁹ De Fruittuinen ligt tussen de Cromhoutstraat, Kuipersdijk, Snouckstraat en Parklaan. Op deze locatie ligt een deel van de gedempte Nieuwe Haven. De opgraving vond plaats in 2005/2006/2007. Onder de nieuwbouw is een parkeerkelder gerealiseerd, waardoor het volledige terrein tot grote diepte is afgegraven.

Binnen het plangebied is in de eerste plaats de houten kadebeschoeiing van de haven teruggevonden. Het gaat om een deel van de noordelijke beschoeiing van de Nieuwe Haven (lengte circa 60 meter) en aansluitend aan de westzijde de houten beschoeiing van de aanbrug tussen de Nieuwe Haven en Oude Buyshaven (afb. 22 t/m 24). Het einde van het aanbrug, dus de locatie van de brug, lag buiten de bouwput. De beschoeiing bestond uit zware palen met daarachter brede planken en was behoorlijk scheef gezakt. De plankenbeschoeiing was nog ongeveer 1 tot 1,5 meter hoog, de palen waren aanzienlijk langer (ingeslagen tot 3,4 m –NAP). De bovenzijde van het houtwerk lag op ongeveer 1,5 meter onder NAP (het maaiveld bevindt zich ter plaatse globaal tussen 0 en 1 meter onder NAP). De palen bleken zowel van eikenhout als grenenhout (naaldhout) te zijn. Uit het dendrochronologisch onderzoek op zes eiken palen en vier grenen palen blijkt dat de eiken palen dateren van de aanleg van de haven in 1590. De grenen palen horen bij reparaties uit de 17^{de} eeuw. Een aantal palen betrof hergebruikt scheepshout, waarschijnlijk spanten. De planken waren allemaal van grenenhout.



Afb. 22 De houten beschoeiing van de Nieuwe Haven, blootgelegd tijdens de opgraving binnen het plangebied Fruittuinen.

²⁹ Jacobs 2011.

Binnen de haven waren sedimenten aanwezig die zijn gevormd tijdens het gebruik van de haven. Tot een afstand van ongeveer 6 meter uit de kadebeschoeiing bestonden deze sedimenten uit humeuze klei met stukjes hout en veel vondstmateriaal, waaronder aardewerk, bouwkeramiek, glas, metaal, hout, textiel en leer uit de 17^{de} eeuw (afb. 25 en 26). Dit afval is door omwonenden vanaf de kade in de haven gestort. Het pakket was ongeveer 1 meter dik en bevond zich tussen 2,3 en 3,5 meter onder NAP. Verder van de beschoeiing af bestonden de havensedimenten uit meer vette klei met weinig vondsten, maar wel juist vaak complete objecten. In het midden van de haven bevond de onderkant van de sedimenten zich op 4,8 meter onder NAP. In de havenvulling zijn diverse objecten gevonden die samenhangen met scheepvaart, bijvoorbeeld drijvers van berkenschors voor visnetten, een zakzonnewijzer, losse stukken scheepshout, peilloden, fragmenten van katrollen, een pikhaak, stukken touw, een passer en een breekwijzer.



Afb. 23 De houten beschoeiing van de Nieuwe Haven, blootgelegd tijdens de opgraving binnen het plangebied Fruittuinen.



Afb. 24 De houten beschoeiing van de Nieuwe Haven, blootgelegd tijdens de opgraving binnen het plangebied Fruittuinen.



Afb. 25 Een hoeveelheid 17^{de}-eeuwse tinnen lepels die bij elkaar zijn gevonden in de vulling van de haven.

De dempingslagen uit de 19^{de} eeuw bestonden uit zand en klei. In dit dempingspakket waren vrijwel geen vondsten aanwezig. Resten van de touwslagerij uit het einde van de 19^{de} eeuw zijn niet gevonden. Wel kwamen houten funderingspalen van een gebouw uit de 20^{ste} eeuw langs de Snouckstraat tevoorschijn.



Afb. 26 Een stuk scheepshout in de vulling van de haven.

In 2010 vond archeologisch onderzoek plaats tijdens rioolwerkzaamheden in onder meer de Noorder Havendijk, Kaasmarkt en Nieuwstraat.³⁰ In deze straten was ooit een lange smalle haven aanwezig. In de Kaasmarkt en Nieuwstraat is de haven rond 1544 gedempt. Hier zijn delen van de houten kadebeschoeiing aan de westzijde van de haven teruggevonden, bestaande uit eiken palen met daarachter planken van eiken- en grenenhout. In de Noorder Havendijk is het water pas in 1727 gedempt. Hier is de houten kadebeschoeiing rond 1600 vervangen door een bakstenen kademuur (afb. 27). De kademuur is later in de 17^{de} eeuw vernieuwd door er een nieuwe muur tegenaan te zetten, zodat de muur nu in totaal ongeveer 1 meter dik was.



Afb. 27 Een deel van de bakstenen kademuur in de Noorder Havendijk, blootgelegd in 2010.

³⁰ Duijn 2012.

In Medemblik is in 1988 een sleuf gegraven door de gedempte Pekelharinghaven, een 17^{de}-eeuwse haven. Kademuuren of –beschoeiingen zijn hierbij niet gevonden. Wel kwam een op ongeveer 4 meter onder NAP een dik pakket zwarte slib met veel vondstmateriaal tevoorschijn.³¹

In Nederland zijn diverse ondergrondse resten van ophaalbruggen onderzocht.³² In alle bekende gevallen gaat het om ophaalbruggen met bakstenen of houten aanbruggen, oftewel een lange houten of stenen brug met in het midden een enkele of dubbele ophaalbrug. De brug die binnen het plangebied heeft gelegen (tussen de Nieuwe Haven en Oude Buyshaven) was op een andere manier gebouwd. In feite is sprake van twee lange aarden aanbruggen met in het midden een dubbele houten ophaalbrug. Op basis van het onderzoek op de locatie Fruittuinen kan worden gezegd dat de zijkanten van de aarden aanbruggen waren voorzien van een houten beschoeiing.



Afb. 28 De Compagniesbrug rond 1900. Foto door A. Dekema, collectie Oud Enkhuizen.

De ophaalbrug zelf is meestal gefundeerd op houten jukken, bestaande uit houten palen die zijn ingeslagen in de waterbodem met daarop een horizontale balk. Hierop, boven de waterlijn, bevond zich een tweede juk van palen en een liggende balk, met daarboven de brugconstructie. Op een oude foto van de Compagniesbrug, gelegen over de Oosterhaven in Enkhuizen, is deze constructie zichtbaar (afb. 28). In 2007 is deze brug volledig vernieuwd. Bij de sloop zijn de zichtbare funderingen van de brug vastgelegd.³³ De bakstenen aanbruggen bleken te zijn gefundeerd op een roosterfundering. Hiernaast kwam een rij zware palen tevoorschijn die zijn geïnterpreteerd als palen van een juk van de ophaalbrug (afb. 29).

31 Wynia 1989.

32 Koster 2013.

33 Meijers 2008.



Afb. 29 Vooraan de roosterfundering van de bakstenen aanbrug van de Compagniesbrug. Daarachter vermoedelijk palen van een houten juk van de brug.

7. Archeologische verwachting

Op basis van de historische ontwikkeling kunnen binnen het plangebied de volgende sporen en structuren worden verwacht:

Beschoeiing haven en aanbruggen

Binnen het plangebied ligt een deel van de noordelijke kadebeschoeiing van de Oude Buyshaven. De beschoeiing is naar verwachting over een lengte van ongeveer 75 meter aanwezig. Hiernaast bevinden de westelijke beschoeiing van de aarden aanbruggen zich binnen het terrein. De beschoeiing bestaat waarschijnlijk uit zware palen met daarachter planken, net zoals het geval was bij de locatie Fruittuinen. De bovenzijde van de beschoeiing, gelegen boven de grondwatergrens, zal zijn weggerot. Verwacht wordt dat de bovenkant van het houtwerk zich op ongeveer 1 meter onder het maaiveld bevindt. Binnen de beschoeiing is waarschijnlijk sprake van één of meerdere reparatiefases. Eveneens wordt verwacht dat hergebruikt scheepshout is toegepast.

Brug

Op de locatie van de dubbele ophaalbrug tussen de Nieuwe Haven en Oude Buyshaven zijn mogelijk nog funderingen aanwezig. Het zou in dat geval om bakstenen funderingen kunnen gaan, maar ook om zware houten palen die de onderkant van een juk vormden. Mogelijk zijn de brugfunderingen bij de sloop van de aarden aanbruggen in 1832 volledig verwijderd.

Havenvulling met afval

Tijdens de gebruikperiode van de haven is afval in de haven gegooid. Tevens kunnen spullen vanaf de kade of een schip per ongeluk in het water zijn gevallen. Op basis van het onderzoek op de locatie Fruittuinen kan worden verondersteld dat dit afval nog in het havenbekken aanwezig is en dus niet in latere tijd is verwijderd bij het uitdiepen of opschonen van de haven. Uit het onderzoek blijkt eveneens dat het afval met name uit de 17^{de} eeuw dateert en zich vooral in een zone van ongeveer zes meter uit de kadebeschoeiing bevindt. Bij het project Fruittuinen zijn ruim 10.000 vondsten verzameld, bestaande uit keramiek, glas, bouwkeramiek, leer, hout, metaal en textiel.

Kade

De noordzijde van het plangebied ligt buiten de contour van de haven. Hier bevond zich de noordelijke kade van de haven. Ten tijde van de grote stadsuitbreiding uit de periode rond 1600 is het nieuwe stadsdeel aanzienlijk opgehoogd om het bouwrijp te maken. Rond de havens was het nodig om nog verder op te hogen, omdat in de havens immers sprake was van eb en vloed. De hoge kades rond de havens fungeerden daardoor als een soort dijken die het omliggende gebied moesten beschermen tegen overstroming. Op de locatie van de kade wordt daarom een dik ophogingspakket verwacht. Voor het ophogen in de buurt van de haven zal vooral gebruik zijn gemaakt van grond dat vrijkwam bij het uitgraven van het havenbekken, namelijk klei en veen. Mogelijk is ter plaatse ook stadsafval gebruikt om op te hogen, zoals ook elders in Enkhuizen is vastgesteld. Het is aannemelijk dat de kade na het ophogen op een bepaalde manier is verhard, bijvoorbeeld met keitjes, een laag schelpgruis of klinkers. Deze verharding zal in de loop van de eeuwen geregeld zijn vernieuwd.

De kades langs de haven waren in ieder geval in de 19^{de} eeuw opgedeeld in kleine perceeltjes die in bezit waren van verschillende personen en instanties. Het is aannemelijk dat deze situatie

teruggaat tot de aanleg van de haven in de late 16^{de} eeuw. De stukjes van de kade werden door de eigenaren bijvoorbeeld gebruikt om schepen te laden en te lossen, voor de opslag van goederen en wellicht ook om werkzaamheden uit te voeren, bijvoorbeeld ambachtelijke activiteiten. Het is niet ondenkbaar dat op de kade tevens kleine bouwwerken stonden, bijvoorbeeld opslagplaatsen, kranen en kaapstanders. Van de activiteiten op de kade kunnen resten worden teruggevonden, bijvoorbeeld gereedschappen, lagen (ambachtelijk) afval of funderingen.

8. Onderzoekskader

Toekomstig archeologisch onderzoek binnen het plangebied moet niet op zichzelf worden bekeken, maar binnen een nationaal, regionaal en stedelijk onderzoekskader worden geplaatst. Voor het plaatsen van een opgraving binnen een landelijk onderzoekskader is de NOaA (Nationale Onderzoeksagenda Archeologie) van belang. De NOaA is vervaardigd door de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, ondersteund door universiteiten en gemeentelijk archeologen. Het weerspiegelt de stand van zaken, lacunes en vragen die er leven binnen de archeologie. Een aantal hoofdstukken uit deze onderzoeksagenda zijn relevant voor het plangebied:

- 13 Late Middeleeuwen, Vroegmoderne tijd en het historisch landschap van Holoceen Noord-Nederland
- 16 De Middeleeuwen en vroegmoderne tijd in West-Nederland
- 24 De stad in de Middeleeuwen en vroegmoderne tijd

Voor het plangebied kunnen een aantal onderzoeksvragen worden geformuleerd. Bij het vervolgetraject archeologie zullen deze vragen als inhoudelijke leidraad dienen.

1. Kadebeschoeiing

1.1 In hoeverre is de houten kadebeschoeiing van de noordzijde van de haven en de aarden aanbruggen nog intact? Hoe ziet de beschoeiing eruit? Hoe zijn de palen verbonden met de planken?

1.2 Welke houtsoorten zijn toegepast? Wanneer is het hout gekapt en wat is de herkomst van het hout? Kan op basis van de houtdateringen de aanleg van de haven worden gedateerd?

1.3 Zijn delen van de beschoeiing op zeker moment vervangen? Is dit alleen te herleiden uit de dateringen van het hout of is ook een verschil in de toepassing van hout (houtsoort, vorm van het hout) herkenbaar?

1.4 Is oud scheepshout of ander hergebruikt hout toegepast in de beschoeiing? Wat is de datering van dit hout? Wat kan worden gezegd over de primaire functie van de elementen?

1.5 In 1832 zijn de aarden aanbruggen gesloopt. Is hierna op deze locatie een beschoeiing gemaakt, als verbinding tussen de bestaande beschoeiingen in de Nieuwe Haven en Oude Buyshaven?

2. Brug

2.1 Zijn funderingen van de dubbele ophaalbrug in de bodem aanwezig? Zijn de funderingen van hout of baksteen/natuursteen? Wat kan op basis van de resten worden gezegd over het uiterlijk en de afmetingen van de brug. Kan de bouw van de brug worden gedateerd?

2.2 Indien houten funderingen zijn toegepast, hoe ziet de constructie eruit? Zijn houtverbindingen aanwezig, en zo ja, hoe zien zij eruit? Welke houtsoorten zijn toegepast? Wat is de herkomst van het hout?

2.3 Zijn aanwijzingen aanwezig dat de brug op zeker moment is vernieuwd?

3. Havenvulling

3.1 Hoe zien de vullingslagen uit de bestaansperiode van de haven eruit? Op welke

NAP-diepte ligt de onderkant en bovenkant van deze vulling?

3.2 Welke vondsten zijn in de havenvulling aanwezig? Concentreert het materiaal zich langs de kade? Is een verschil herkenbaar tussen vondsten langs de kade en vondsten op grotere afstand van de kade?

3.3 Wat is de datering van de vondsten? In hoeverre geven de vondsten een beeld van de materiele cultuur van de bewoners van het havengebied? Kunnen vondsten aan scheepvaart of ambachtelijke activiteiten worden gekoppeld?

3.4 Waarmee is de haven tussen 1862 en 1877 gedempt? Zijn vondsten aanwezig in het dempingspakket? Kan de demping strakker worden gedateerd op basis van deze vondsten?

4. Kade

4.1 Hoe ziet de bodemopbouw van de kade eruit? Is een natuurlijke veenlaag aanwezig? Waarmee is het maaiveld aan het einde van de 16^{de} eeuw opgehoogd?

4.2 Is sprake van één of meer verhardingslagen? Welk verhardingsmateriaal is toegepast?

4.3 Zijn sporen of vondsten aanwezig die horen bij werkzaamheden op de kade?

9. Conclusie en advies

Conclusie

Het plangebied op de locatie van Technische school De Cuyp heeft, gezien de ligging binnen de historische stadskern van Enkhuizen en de archeologische resten die hier worden verwacht, een hoge archeologisch waarde. Op deze locatie lag tot de 19^{de} eeuw een deel van de Oude Buyshaven. Deze haven is aan het einde van de 16^{de} eeuw gegraven als onderdeel van de grote stadsuitbreiding van Enkhuizen. Uit historische bronnen kan niet worden herleid in welk jaar precies de haven is aangelegd, maar vermoedelijk is dit in of kort na 1590. Op de locatie van het plangebied wordt een deel van de noordelijke houten kadebeschoeiing verwacht (lengte circa 75 meter), evenals de westzijde van de aarden aanbruggen met ophaalbrug, de kade langs de haven en zeer veel vondsten in de vulling van de haven.

Het huidige schoolgebouw is gefundeerd op meer dan 600 heipalen. Op basis van het palenplan van de oudbouw en de ligging van dit gebouw ten opzichte van de houten kadebeschoeiing lijkt het erop dat slechts weinig heipalen door de beschoeiing heen zijn geslagen. De kelder zal wel een lokale verstoring van de beschoeiing hebben veroorzaakt.



Afb. 30 De nieuwbouw geplot op de kadastrale kaart uit 1823. De blauwe stippellijn geeft de omvang van het plangebied weer. De doorgetrokken blauwe lijn is het op te graven gebied.

Advies

De nieuwe huizen binnen het plangebied zullen worden gebouwd op heipalen, wat een verstoring van het bodemarchief tot gevolg heeft. De bouwwerkzaamheden dienen daarom vooraf te worden gegaan door een archeologisch onderzoek in de vorm van een opgraving. Doordat geen (parkeer)kelders onder de nieuwbouw worden gerealiseerd en de heipalen van de nieuwbouw de zuidelijke kadebeschoeiing niet zullen verstoren, achten wij het niet noodzakelijk dat het plangebied vlakdekkend tot op de natuurlijke bodem wordt onderzocht.

Voor het beantwoorden van de onderzoeksvragen is de noord- en oostzijde van het plangebied het meest relevant, omdat zich hier de kadebeschoeiingen en aarden aanbruggen bevinden. Voorgesteld wordt daarom om alleen dit gedeelte op te graven (afb. 30). Het te onderzoeken deel heeft een oppervlakte van 2300 m².

Als leidraad voor de opgraving dient een door het bevoegd gezag goedgekeurd Programma van Eisen te worden opgesteld. Het archeologisch onderzoek dient te worden uitgevoerd door een gecertificeerd archeologisch bedrijf of organisatie. De kosten van een dergelijk onderzoek zijn conform de Wet op de Archeologische Monumentenzorg voor rekening van de ontwikkelaar. Bij de uitvoering van een archeologisch onderzoek moet mogelijk rekening worden gehouden met eventuele bodemverontreiniging. Na de opgraving wordt het plangebied vrijgegeven met betrekking tot het aspect archeologie.

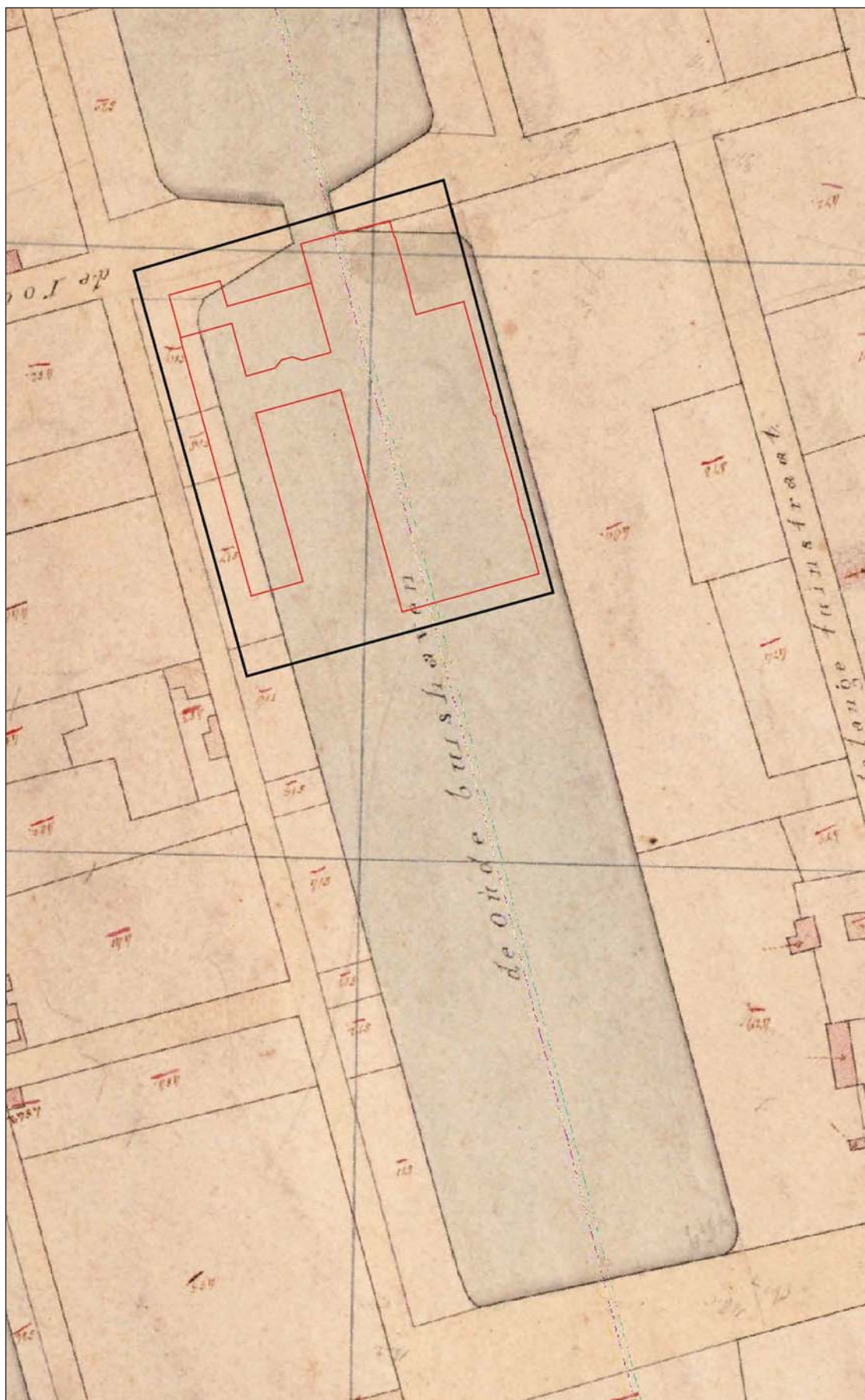
10. Literatuur

- Besteman, J.C., 1990. North Holland AD 400-1200: turning tide or tide turning?, in J.C. Besteman/J.M. Bos/H.A. Heidinga (eds.), *Medieval Archaeology in the Netherlands. Studies presented to H.H. van Regteren Altena*, Assen/Maastricht.
- Boon, P., 1991. Voorland en inlagen. De Westfriese strijd tegen het buitenwater, in *West-Frieslands Oud en Nieuw* 58, 78-111.
- Brandt, G., 1666. *Historie der vermaerde zee- en koop-stadt Enkhuizen, vervaetende haere herkomst en voortgangh. Mitsgaders verscheide gedenkwaardige geschiedenissen, aldaer voorgevallen*, Enkhuizen.
- Brouwer, D., S. Centen, G. Brandt, 1938. *Tweede vervolg van de historie van Enkhuizen, in aansluiting op de "Historie van Enkhuizen" van G. Brandt, uitgave 1666, en het Vervolg door S. Centen, uitgave 1747, aanvangende 1679*, Enkhuizen.
- Bruin, J., de, 1997. Over Gommerkarspel en een koekoeksjong genaamd Enkhuizen, in *Steevast* 1997, 4-19.
- Duijn, D.M., 2011. *Het verhaal van een West-Friese Wereldstad. Een onderzoek naar de opkomst, bloei en neergang van Enkhuizen tot 1800 aan de hand van archeologische en historische bronnen*, Hoorn (Masterscriptie Universiteit van Amsterdam).
- Duijn, D.M., 2012. *Huis en haven onder de straat. Archeologisch onderzoek tijdens rioolwerkzaamheden van de Noorder Havendijk tot de Compagniesbrug in Enkhuizen*, Hoorn (West-Friese Archeologische Rapporten 46).
- Jacobs, E., 2011. *Locatie 'Fruittuinen', gemeente Enkhuizen. Een archeologische onderzoek naar een postmiddeleeuwse haven*. STAR 291.
- Jelgersma, B.W., 1979. Het verdronken oude Enkhuizen. De ligging en de weg ernaar toe, in *West-Frieslands Oud en Nieuw* 46, 7-23.
- Koster, C.K., 2013. *Tussen waterbodem en wegdek. De archeologie van Nederlandse bruggen uit de middeleeuwen en het begin van de nieuwe tijd*. Masterscriptie Rijksuniversiteit van Groningen.
- Meijers, P.C., 2008. *Bouwhistorische deelopname Compagniesbrug te Enkhuizen*.
- Vries, R.J., de, 1987. *Enkhuizen 1650-1850. Bloei en achteruitgang van een Zuiderzeestad*, Amsterdam.
- Vries, P.J., de, 2004. *De plattegronden van Enkhuizen. Van ganzenveer tot cd-rom*, Enkhuizen.
- Willemsen, R., 1988. *Enkhuizen tijdens de Republiek. Een economisch-historisch onderzoek naar stad en samenleving van de 16^{de} tot de 19^{de} eeuw*, Hilversum.

Wynia, S.L., 1988. Medemblik, Pekelharinghaven, in Archeologische kroniek Noord-Holland over 1988, *Holland* 1989, 309.

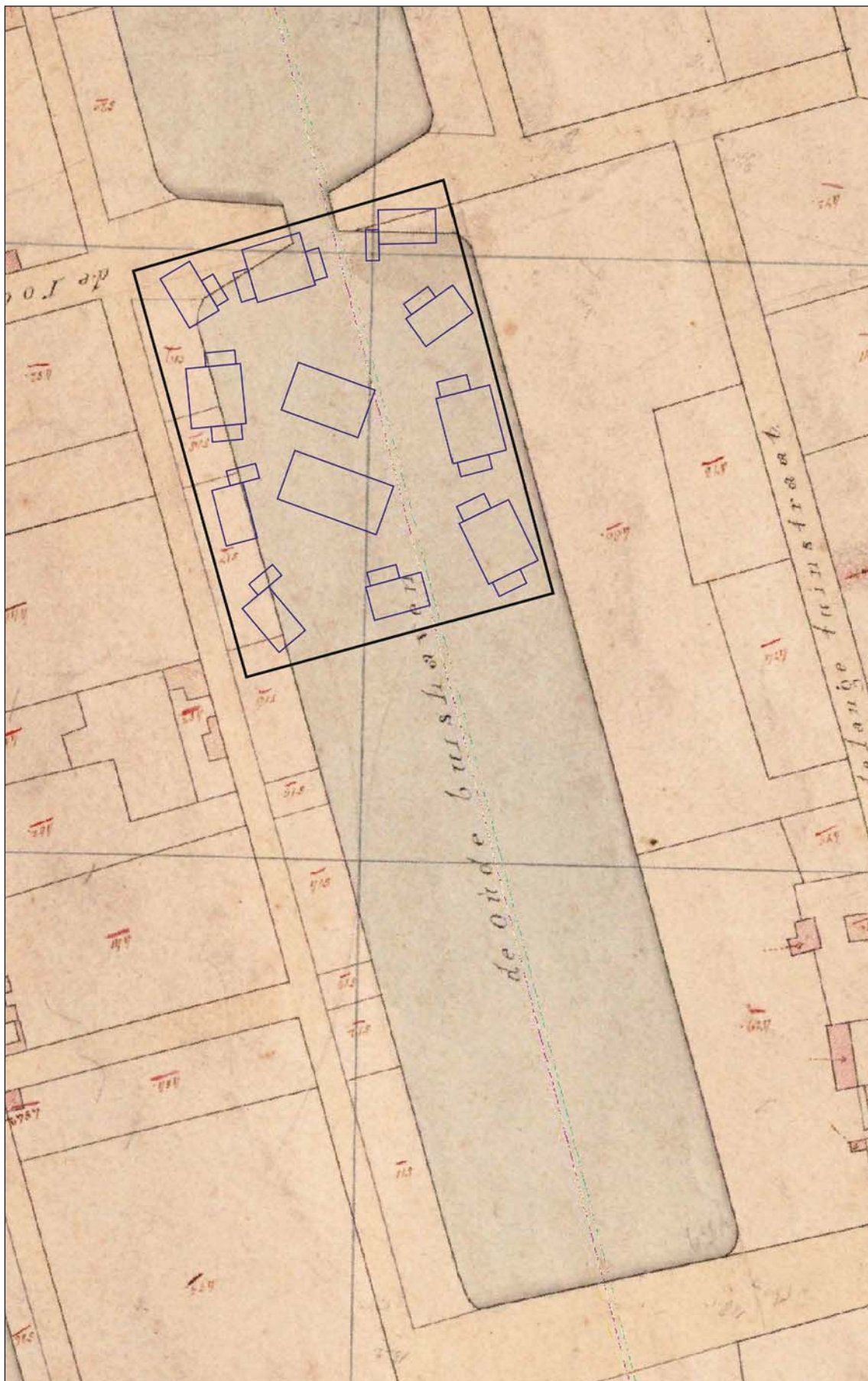
Zwart, P.A.M., 1986. *Tussen Hel en Vagevuur. Historisch-topografisch handboek van Enkhuizen*, Enkhuizen.

Bijlage 1



Het plangebied (zwarte lijn) en de oudbouw (rode lijnen) geprojecteerd op de kadastrale minuut uit 1823. Het noorden is links.

Bijlage 2



Het plangebied (zwarte lijn) en de nieuwbouw (blauwe lijnen) geprojecteerd op de kadastrale minuut uit 1823. Het noorden is links.

