

HET ENKHUIZER HAVENPLAN, SPIEGEL DER HISTORIE VAN DE ZUIDERZEE

In het Enkhuiser havenplan, zoals zich dat door de eeuwen heen ontwikkelde, spiegelt zich de geschiedenis der Zuiderzee. Het begin van Enkhuisen, dat Brandt's Historie stelt „ontrent den jaere 1100“, was een nederzetting buiten de Westfriesse omringdijk. Die moet gelegen hebben aan het meer Flevo, later ook Almere genaamd, dat een groot deel van de zuidelijke kom der Zuiderzee omvatte. Daarvan is bij de Romeinse geschiedschrijvers in de eerste eeuw onzer jaartelling al sprake. Zij zeggen dat de noordelijke Rijnarm (de IJsel) in een zeer groot meer uitstroomt en zich dan versmalt en, weer rivier geworden, door de mond die Flevum heet, in zee uitloopt. In het noordelijk bekken moet, buiten de Westfriesse zeedijk, dus wel heel wat land gelegen hebben, wat wel bewezen wordt door vondsten in de nieuwe polders. In verschillende kronieken wordt gewag gemaakt van het Kreiler bos, dat zich tussen Westfriesland en Friesland uitstreckte en zij beweren zelfs, dat men in 1225 „noch met een dalie van Stavoren tot Enckhuysen conde gaen“, maar ze achten dat zelf ten onrechte geschreven, omdat de Rijnstroom, die zijn derde uitgang maakte door het Vlie, tussen die beide plaatsen zijn loop moest hebben en in de Romeinse tijd al zulk een breedte had, dat een grote scheepsarmade daardoor passeren kon. Het Vlie heeft zich langzamerhand verwijd en de verbinding van de Almere met de Waddenzee is in de eerste helft der 14de eeuw zo ruim geworden, dat de getijden en stormvloeden in de zuidelijke kom schade aanrichtten. Bewoning van het onbedijkt land werd daardoor onmogelijk. Brandt meldt al in 1173 een zeer hoge vloed en sterke wind „die meenigte van morgen landts ontrent Enkhuisen en Medemblik verdrong“ en in 1326 heet het van de buitendijkse bewoners „om sich voor 't geweldt der see, soo veel in hun was, te bergen, begosten se hunne huizen meer inwaerts te setten ter plaetse nu ter tydt de Visschersdijk of Breëstraat geheeten“. Men had daar echter nog geen haven en toen in 1361 een



Plattegrond van Eindhoven uit 1572

storm verscheidene schepen zeewaarts dreef en op droogten zette, werd de eerste wijkplaats binnen de hoge dijk achter de Breedstraat aangelegd. Deze eerste haven, nu de Havendijk, was maar smal en kon alleen kleine vissersschepen bergen. Door menigvuldige watervloeden was de Zuiderzee zeer groot geworden en aanmerkelijk verdiept, zodat men nu met grote schepen van Hamburg, Lübeck en andere Oostzeeplaatsen door de zeegaten binnen kon komen. Er was dus een nieuwe haven nodig om die te kunnen ontvangen en in het voorland bezuiden de stad werd daarom een kolk uitgegraven en met een dijkje beschermd, die de naam Rommelhaven, later ook Lorlyndrayershaven, kreeg en aan de mond van de tegenwoordige buitenhaven gelegen was. Daarin vonden alle schepen die geen mast streken, de grote koopvaarders dus, een ligplaats, maar die kwamen allengs in zo groten getale binnen en men bracht er ook zelf zoveel in de vaart, dat nieuwe aanleg dringend nodig werd. De handel bracht zoveel doening, dat men wel gestadig op uitbreiding van de stad bedacht moest zijn. Men bouwde dus een nieuwe stadsmuur en maakte voor de grote schepen van de oude stadsgracht een nieuwe haven, die zich uitstreckte van de Zuiderpoort (de Drommedaris) tot aan het Patershof (het Nutsgebouw). Ook deze haven, nu bekend als de Dijk, is nog aanwezig.

Niet alleen aan de zuidzijde van de stad was men met havenaanleg bezig. De eerste haven, de Havendijk, had een uitmonding naar het vaarwater zowel aan de zuid- als aan de noordzijde der stad. Toen men in 1560 aan de noordzijde een nieuwe uitleg maakte, legde men voor de Visschersdijk enige treden in zee een wierdijk en het ingesloten water werd een haven voor de evers en andere vissersschuiten, waarvoor meteen de eigen uitvaart naar zee in orde werd gebracht. Die haven heette dus de Visschershaven en bestaat nu nog als plantsoenvijver. In 1566 ging men verder: er werd een wierdijk in zee gelegd vanaf het Noorderhoofd tot aan de Engelse toren, die in de buurt van de oude haven, de Rommelhaven, stond. Het water binnen die dijk vormde een nieuwe haven, de Oosterhaven, waaraan zich verschillende scheepswerven en later de pakhuizen en kantoren van de grote reders vestigden. In een daarvan, een pakhuis van de Enkhuizer Kamer der V.O.I.C., heeft thans het Zuiderzeemuseum een thuis gevonden. Dat was al de vijfde haven en nog steeds kwam men ruimte te kort om het steeds meerderend tal van eigen en vreemde schepen ligplaats te bieden. Naast de zich aldoor uitbreidende handel op alle wereldzeeën, nam de haringvisserij een ontzaglijke omvang aan en dat werd „de meeste grondt van den Hollandschen rijkdom”. Enkhuizen ging de andere steden „in 't stuck der haering-visschery” te boven en voer met honderden buizen ter haringvangst. Aan de wal gaf dat aan vele nevenbedrijven, touwslagerijen, taanderijen, zoutziederijen, kuisperijen en rokerijen, handen vol werk en al die bedrijvigheid vroeg

Plattegrond van Enkhuizen uit 1666



ruimte en armsglag. In de negentiger jaren van de 16de eeuw werd daarom opnieuw tot een grootse uitleg van de stad besloten. Een groot stuk lands ten zuiden en westen van de stad werd afgebakend en met vestingwallen versterkt. In het zuidelijk deel kwam een geheel nieuw havencomplex tot stand. In het verlengde van de oude Rommelhaven werd een nieuwe haven gegraven, waarvan een deel bestemd was als Buizenhaven. Enkele jaren daarna werd evenwijdig daaraan een Nieuwe Buizenhaven, ook St. Pietershaven geheten, aangelegd, welke langs de Keetendijk liep en zich tot aan de Keetenpoort uitstrekte. En daarna werd tussen de oude en de nieuwe havens een verbinding aangebracht door de aanleg van het tegenwoordige Waaigat, waardoor een uitstekende communicatie in het havengebied verkregen werd. De vissershaven in het noorden kreeg nog een zijarm, de Krabbershaven, waaraan de mastenwerven gelegen waren. De stad had toen negen havens, de een al groter dan de ander, en bood dus een uitstekende outillage voor de vissersvloot en de schepen van de grote vaart. Zij beleefde haar gulden tijd en floreerde in ongekende welvaart.

Maar toen kwam de kentering. De haringvisserij leed slag op slag grote schade door overval van kapers en vijandelijke machten. De koopvaart kwijnde door de herhaalde oorlogen met Engeland. De vaargeulen verzandden en brachten de scheepvaart in grote moeilijkheden. De welvaart verkeerde al meer in armoede en gebrek. De stad werd ontvolkt, de havens bleven leeg. Er kwam een tijd, dat Enkhuizen nog maar één artikel had om te verhandelen en dat was puin van de gesloopte huizen. Met het sloperswerk ging het dempingswerk hand in hand. In 1727 werd de Noorderhavendijk dicht gemaakt. In de loop van de 19de eeuw verdwenen de St. Pietershaven, de oude Buizenhaven en de Nieuwe Haven en werd de Noorderhavenmond gedicht.

Gelukkig is dit tijdperk van droevig verval weer tot een keer gekomen. Het eind der vorige eeuw geeft weer symptomen van opleving te zien. De stad kreeg een spoorwegverbinding met Amsterdam en een spoorbootveer naar Friesland, waarvoor aan de zuidzijde der stad door aanleg van een dijk een Spoorhaven werd gecreëerd. De Zuiderzeevisserij herkreëg veel van zijn betekenis door de ansjovisvangst en bracht weer bedrijvigheid aan de buitenkant. Er ontwikkelden zich enkele grote zaadbedrijven, die de stoot gaven aan een intensieve cultuur van tuin- en bloemgewassen in en om de stad. Enkele industrieën kwamen tot bloei, zodat de verlaten kwartieren thans weer volgebouwd zijn en de stad expansie zoekt buiten haar wallen.

De parallel tussen de geschiedenis van de Zuiderzee en de Enkhuizer havens blijft zich voortzetten. Nu de Zuiderzee al meer en meer wordt ingeperkt tot een meer, gaat zich dat proces aanstonds weer spiegelen in de aanleg van een werkhaven van de Zuiderzeewerken



Enkhuizen. Haveningang

tegen de muur der stad en hopelijk zal dan in de nabijheid daarvan nog een andere haven vorm krijgen, n.l. de museumhaven in het schiereiland van het buitenmuseum. dat momenteel nog niet meer dan plan is. Die haven zal bestemd zijn om de unieke schepenverzameling van het Zuiderzeemuseum te bergen. Als die tot stand komt zal meteen de cirkel gesloten zijn, want de geschiedenis van de Zuiderzee kan niet beter tot de verbeelding spreken dan door de tientallen bijzondere vaartuigen, die vroeger en later haar vlak bevaren hebben. Zij zullen meer dan enig ander ding, de herinnering levend houden aan de grote plaats, die de Zuiderzee heeft ingenomen in de historie van land en volk.

S. Spoelstra.