

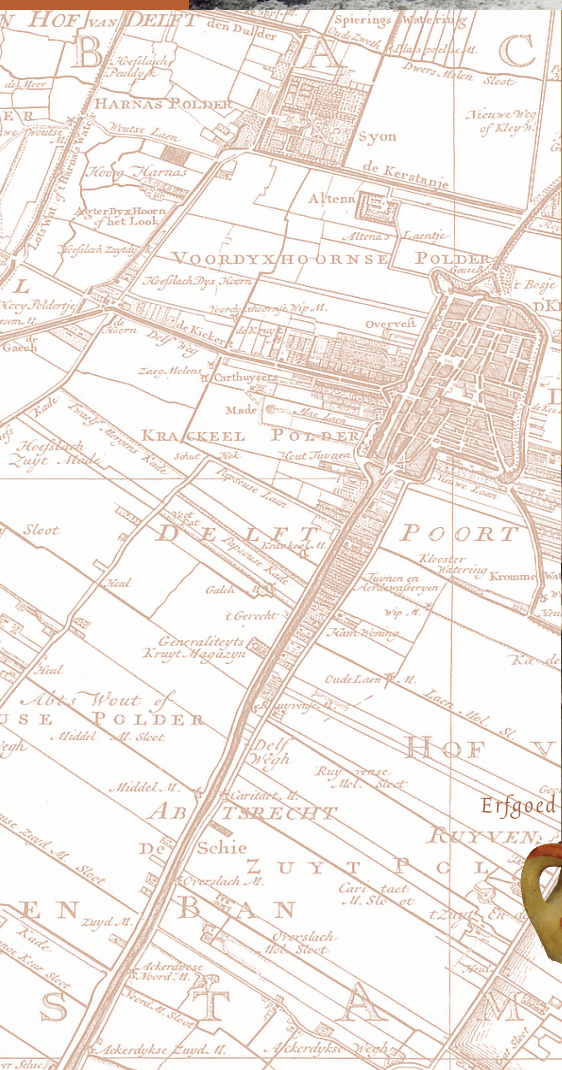
# De Scheepmakerij in Delft tussen de 15<sup>e</sup> en 20<sup>e</sup> eeuw

Een archeologische begeleiding achter het pand Scheepmakerij 11-12

Jorrit van Horssen



Delftse Archeologische Rapporten



# 119

Erfgoed Archeologie

Delft



# **De Scheepmakerij in Delft tussen de 15<sup>e</sup> en 20<sup>e</sup> eeuw**

**Een archeologische begeleiding achter het pand Scheepmakerij 11-12**

*Delftse Archeologische Rapporten 119*

Archeologie  
Delft

## Colofon

ISBN 978-90-8890-216-1

© 2013 Archeologie Delft

Delftse Archeologische Rapporten wordt uitgegeven door Archeologie Delft in samenwerking met Sidestone Press, Leiden.

[www.sidestone.nl](http://www.sidestone.nl)

De Scheepmakerij in Delft tussen de 15<sup>e</sup> en 20<sup>e</sup> eeuw. Een archeologische begeleiding achter het pand Scheepmakerij 11-12.  
DAR 119 - Jorrit van Horssen

### Administratieve gegevens

Opdrachtgever: Rijksmonumenten Prinsenstad B.V.

Contactpersoon: O. Brocades Zaalberg  
Scheepmakerij 11-12  
2628 AA Delft  
O.BrocadesZaalberg@bpo.nl

Bevoegde overheid: Gemeente Delft

Beheer documentatie: Gemeente Delft

Periode van uitvoer: 25-28 juni 2013

Type onderzoek: Archeologische begeleiding protocol opgraven

Aanleiding: Nieuwbouw

Locatie: Gemeente Delft, Scheepmakerij 11-12

Coördinaten: 84630 x 446794

Projectcode: DB152

CIS-code: 57245

Projectleider: drs. J.P. Bakx

Projectmedewerkers: drs. S.H. Jongma & drs. M. Rijkers

Status: Definitieve versie, november 2013

Autorisatie:



drs. J.P. Bakx

Archeologie

Delft

Postbus 78

2600 ME Delft

015-2197198

[archeologie@delft.nl](mailto:archeologie@delft.nl)

[www.erfgoed-delft.nl](http://www.erfgoed-delft.nl)

# Samenvatting

In juni 2013 heeft Archeologie Delft een beperkt archeologisch onderzoek uitgevoerd achter het historische pakhuis de Liefde op het perceel Scheepmakerij 11-12. Het onderzoek is uitgevoerd als een archeologische begeleiding protocol opgraven. Het was vooral gericht op archeologische resten uit de Late Middeleeuwen en de Nieuwe Tijd.

Het onderzoek heeft de resten van drie en mogelijk vier gebouwen aan het licht gebracht die achtereenvolgend in het plangebied hebben gestaan, vanaf het einde van de 16<sup>e</sup> eeuw tot aan 2010. Het betrof muren van een zwaar gefundeerd pand, mogelijk een pakhuis, een bijgebouw met een kelder en een gang, een grote schuur over de volle breedte van het perceel en een mogelijk vrij liggend gebouw aan de noordkant van het perceel. Door de beperkte omvang van het onderzoek was het niet mogelijk om de gebouwen exact te dateren.

Een steeg tussen perceel Scheepmakerij 11-12 en 13, die op verschillende oude kaarten is afgebeeld bleek tot aan de bouw van pakhuis de Liefde in 1899 in gebruik te zijn gebleven. Behalve de gebouwen zijn delen van de industriële installaties van een oliemolen aangetroffen die in de 19<sup>e</sup> eeuw op het perceel stond. Het zijn het 'doodsbed' en de gemetselde opvangbakken voor de olie. Van de molen zelf zijn geen funderingsresten aangetroffen.

Door de geringe diepte van nieuwbouw, en het archeologisch onderzoek, is het terrein van hoge archeologische waarde grotendeels intact gebleven. Op basis van dit onderzoek kan het terrein voorlopig als behoudenswaardig worden gewaardeerd.



# Inhoudsopgave

3	<b>Samenvatting</b>
7	<b>1 Inleiding</b>
9	<b>2 Bureauonderzoek</b> 2.1 Landschappelijke ligging 2.2 Historische achtergrond
15	<b>3 Veldwerk</b>
17	<b>4 Resultaten</b> 4.1 Bodemopbouw 4.2 Muurwerk 4.3 Industriële installaties
23	Bijlage 4.1 Baksteenformaten
25	<b>5 Vondsten</b> 5.1 Aardewerk 5.2 Bakstenen
27	<b>6 Conclusie</b> 6.1 Inleiding 6.2 Fase I (1575-1650) 6.3 Fase II (1600- circa 1810) 6.4 Fase III: de molen van Blom (1841-circa 1872) 6.5 Fase IV: (1841-1899) 6.6 Fase V (1899-2010)
33	Bijlage 6.1 Beantwoording onderzoeksvragen
35	<b>7 Waardering en selectie</b> 7.1 Waardering en selectie van de sporen dieper dan 30 cm -mv (-10 cm NAP).
39	<b>Bibliografie</b>
41	<b>Overzicht van afbeeldingen, tabellen &amp; bijlagen</b>



# 1 Inleiding

Archeologie Delft heeft in juni 2013 een archeologische begeleiding uitgevoerd op het achterterrein van Scheepmakerij 11-12. De aanleiding voor het onderzoek was de bouw van een aanbouw achter het historische pakhuis 'de Liefde' aan de Scheepmakerij. De nieuwbouw is onderdeel van een grotere gebiedsontwikkeling op het terrein achter de percelen Scheepmakerij 8 tot en met 12 en het perceel Scheepmakerij 9.

Het plangebied is op de beleidskaarten van de gemeente Delft gewaardeerd als een AMK-terrein van hoge archeologische waarde. In 2010 is daarom in het kader van een bestemmingsplanwijziging een bureaustudie uitgevoerd naar de mogelijke archeologische waarden in het plangebied. Hieruit is gebleken dat ter plekke een hoge verwachting geldt voor resten uit de Late Middeleeuwen en Nieuwe Tijd, in het bijzonder de resten van de scheepswerven waaraan de Scheepmakerij zijn naam ontleend.<sup>1</sup>

Naar aanleiding van het bureauonderzoek is in april 2012 een Programma van Eisen opgesteld voor het hele plangebied.<sup>2</sup> Hierin is de eis opgenomen dat alle grondwerkzaamheden, die dieper gaan dan 30 cm onder maaiveld, moeten worden uitgevoerd onder archeologische begeleiding.

Bodemkundig onderzoek had uitgewezen dat delen van het plangebied vervuild zijn. Hierdoor moest het archeologisch onderzoek onder milieukundige begeleiding plaatsvinden. Het onderzoek in het plangebied is uiteen gesplitst in drie afzonderlijke delen. Van mei tot en met juli 2012 is door Oranjewoud bv de sanering van het achterterrein van de percelen Scheepmakerij 8, 9 en 10 archeologisch begeleid. In september 2012 heeft Archeologie Delft een archeologische begeleiding uitgevoerd bij het uitgraven van het bouwcuinet voor de nieuwbouw op het perceel Scheepmakerij 9.

Het huidige onderzoek heeft de vorm gekregen van een archeologische begeleiding, volgens protocol opgraven, van het uitgraven van de bouwput. De werkzaamheden vonden plaats onder milieukundige begeleiding.

Het doel van het onderzoek is een beeld te krijgen van de aard, ouderdom en ontwikkeling van het plangebied gedurende de Late Middeleeuwen en Nieuwe Tijd. Hiertoe zijn in het Programma van Eisen onderzoeksvragen geformuleerd:

- Zijn er sporen van de 15<sup>e</sup> eeuwse scheepswerf aanwezig binnen het plangebied?
- Zijn er sporen van de 17<sup>e</sup> eeuwse scheepstimmerwerven met tuinen aanwezig binnen het plangebied?
- Zijn er sporen van andere schepenbouw georiënteerde bedrijven?
- Zijn er sporen van de laatmiddeleeuwse ontginningsas langs de Schie?
- Hoe is de bodemopbouw in het gebied (tevens eventueel door middel van boringen in kaart te brengen)?
- Zijn er sporen uit ijzertijd of Romeinse tijd aanwezig?
- Zijn er sporen van ontginning aanwezig?
- Zijn er sporen die wijzen op middeleeuwse oorsprong van de bewoning?
- Zijn er sporen van oudere infrastructuur aanwezig?

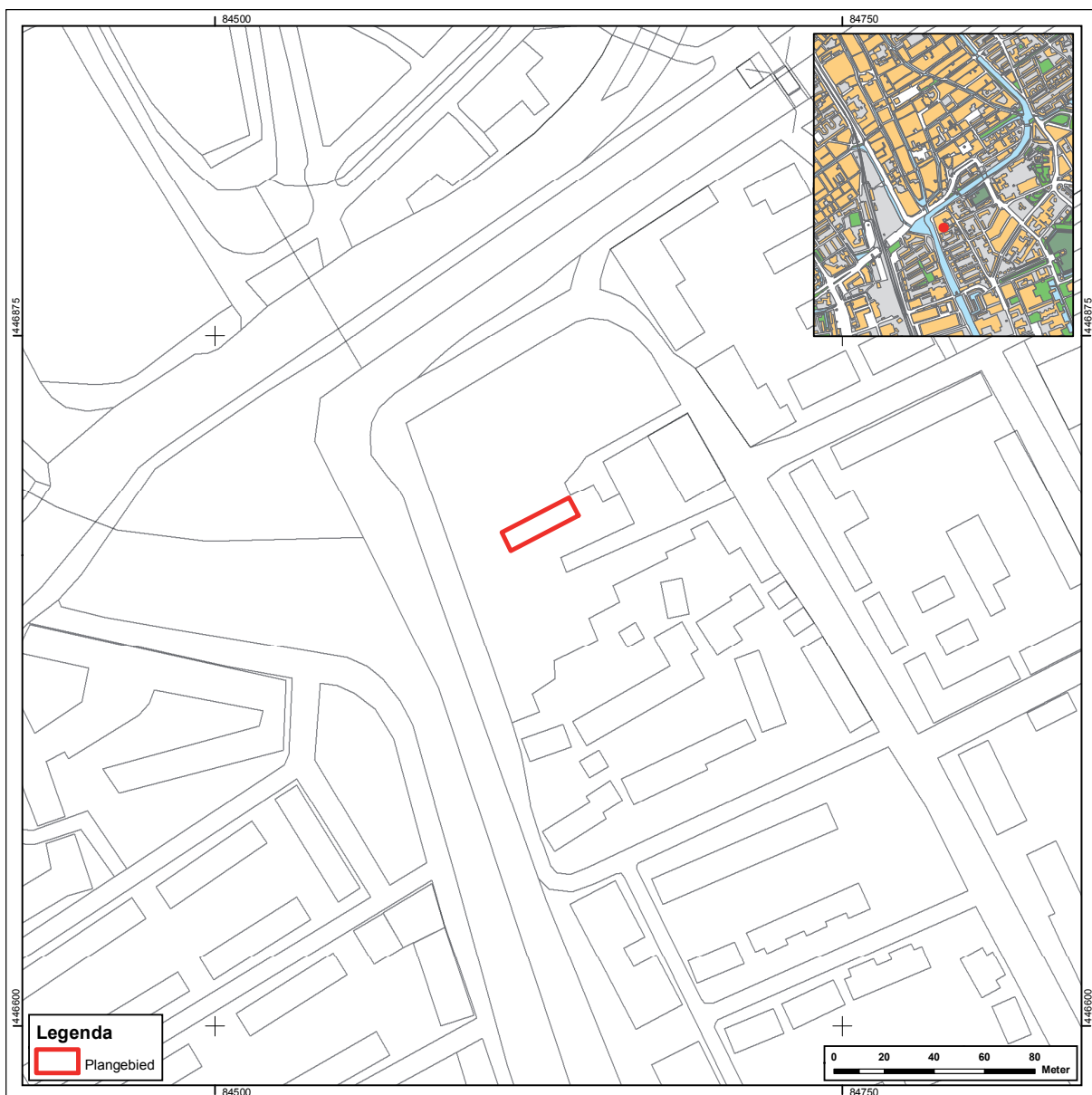
<sup>1</sup> Miedema 2010.

<sup>2</sup> Craane 2012



- Is er bebouwing aanwezig?
- Zijn er aanwijzingen voor activiteiten uit de Spaanse tijd? Zijn er sporen van een legerkamp, of omwalling?
- Zijn er nog andere (bewonings)sporen?
- Wat is de aard, omvang (begrenzing vaststellen), datering, context, gaafheid, kwaliteit van de aangetroffen sporen?
- Kan de begrenzing van de vindplaats worden vastgesteld?
- Indien de begrenzing niet kan worden vastgesteld: is er een uitspraak te doen waar de rest van de vindplaats zich bevindt en kan er een vermoeden worden uitgesproken over de totale omvang van de vindplaats?
- Wat is de waarde van de aangetroffen sporen?

Afbeelding 1.1: ligging van het plangebied.



## 2 Bureauonderzoek

### 2.1 Landschappelijke ligging

De geschiktheid van een locatie voor bewoning werd in het verleden in grote mate bepaald door de landschappelijke ligging. Een ideale vestigingsplaats lag droog, maar was wel gelegen in de nabijheid van open water en met voldoende mogelijkheden voor landbouw. De geologie, de opbouw van natuurlijke bodemlagen, geeft inzicht in het ontstaan en het uiterlijk van landschappen in het verleden.

Het huidige landschap in Delft en omgeving heeft zich gevormd in het holoceen, de periode na de laatste ijstijd, vanaf 9500 v. Chr.<sup>3</sup> Het pleistocene dekzand, dat in de ijstijd was ontstaan, raakte door een stijgende grondwaterpiegel begroeid met een moeras waarin het Basisveen werd gevormd. Vanaf 4000 v. Chr. werd het gebied overstroomd door de zee als gevolg van de stijgende zeespiegel. Op het Basisveen werden in een Waddenzee-achtig gebied klei en zand afgezet in getijdenkreken, het Laagpakket van Wormer. Rond 3200 v. Chr. werd dit proces van sedimentatie afgeremd door de vorming van strandwallen aan de kust en de verzanding van de riviermondingen. Het gebied achter de strandwallen kon niet meer ontwateren en er ontstond opnieuw een moeras, het Hollandveen. Dit Hollandveen ligt in de regio plaatselijk nog aan het oppervlak. Echter in de kustgebieden werden de strandwallen door geregelde stormen weggeslagen, waardoor de zee uiteindelijk via de Maasmonding het binnenland in kon stromen. In het Hollandveen ontstonden grote getijdegeulen die door de werking van eb en vloed werden gevuld met zand en klei. De geulafzettingen op het veen worden tot het Laagpakket van Walcheren gerekend. Het Laagpakket van Walcheren is in drie perioden afgezet: de Hoekpolder laag tussen 1500 en 1000 v. Chr., de Gantel Laag tussen 500 en 200 v. Chr. en de Laag van Poeldijk in het midden van de 12<sup>e</sup> eeuw na Chr.

Het plangebied ligt op de geulafzettingen van de Gantel Laag. De geulafzettingen bestaan uit klei met zandlagen. De dekafzettingen buiten de geulen bestaan uit zware klei. De Gantel laag is van grote invloed op het landschap in de Romeinse tijd en de Middeleeuwen geweest. De stad Delft is ontstaan op een zandige en relatief hooggelegen restgeul van de Gantel.

De natuurlijke ondergrond is bij het onderzoek niet aangesneden door de geringe diepte van de bouwput.

### 2.2 Historische achtergrond

#### 2.2.1 Historische ontwikkeling van de Scheepmakerij

De Scheepmakerij bestaat zeker al sinds de 16<sup>e</sup> eeuw maar was er waarschijnlijk ook al in de Late Middeleeuwen.<sup>4</sup> De scheepswerf bestond uit een brede strook land langs de Schie met hierachter de huizen, loodsen en schuren van de scheepstimmerlui. De plaats was gunstig gelegen, direct buiten de Rotterdamse poort, langs de Schie en langs de Rotterdamse weg, zodat de werf zowel over land als over het water goed te bereiken was. Aan de zuidkant van de Scheepmakerij bevond zich tot 1572 het complex van het middeleeuwse klooster Koningsveld.

De oudste afbeelding van de Scheepmakerij staat op een schilderij van de stadsbrand van 1536, dat kort na de brand door een anonieme schilder werd gemaakt (afbeelding 2.1). Hierop staat een rij van twaalf dwars op de Schie georiënteerde huizen. De meeste panden zijn vrijstaand en twee panden

<sup>3</sup> Kerkhof et al. 2010, 25-32.

<sup>4</sup> Houtzager 1997, 180.

hebben aan de voorzijde een aanbouw. Het verschil met de huizen aan de overkant, aan de Hooikade, is opvallend. Hier staat een aanéengesloten rij van herenhuizen, en vermoedelijk ook pakhuizen, met trapgevels. De huizen aan de Hooikade en in de stad hebben rode muren en licht grijze daken. Hiermee gaf de schilder duidelijk bakstenen muren en leien daken weer. De huizen aan de Scheepmakerij zijn echter weergegeven met bruine muren en donker bruin-grijze daken. De schilder heeft hier houten huizen met mogelijk rieten daken weergegeven.

Op de kaart van Delft uit 1630, circa 100 jaar later, staan de huizen aan de Scheepmakerij voor het merendeel nog steeds deels los van elkaar (afbeelding 2.2). De huizen zijn aan de achterzijde verbonden door lange smalle schuren, waardoor drie U-vormige werkplaatsen zijn ontstaan. Op de kaart figuratief uit 1675 zijn bijna alle houten schuren vervangen door huizen met een oriëntatie haaks op de Schie (afbeelding 2.3).

Het huidige pand Scheepmakerij 8 is het enige nog bestaande 17<sup>e</sup> eeuwse pand aan de Scheepmakerij en is vermoedelijk op de kaarten afgebeeld.<sup>5</sup> De historische kaarten zijn echter niet maatvast waardoor het niet met zekerheid is te zeggen welk pand het is. Het pand Scheepmakerij 8 zou het tweede pand van links met de met de rooilijn aan de straat, op de kaart van 1675 kunnen zijn. Scheepmakerij 11-12 is dan het derde pand langs de steeg. De steeg is vermoedelijk dezelfde als die ook op jongere kaarten wordt afgebeeld.

In de 18<sup>e</sup> en het eerste kwart van de 19<sup>e</sup> eeuw zijn er geen nauwkeurige kaarten van de Scheepmakerij gemaakt. In het Verpondingsregister van 1810 wordt voor het perceel ter plekke van Scheepmakerij 10-12 gesproken over 'twee huizen met achterhuizen en open erf' (perceelnr. 676). Voor het perceel van de steeg en het terrein achter de percelen is hier in 1821 aan toegevoegd dat het perceel is 'afgebroken en thans ledig erf' (perceelnr. 675).<sup>6</sup>

In 1832 verscheen de eerste maatvaste kadasterkaart. Het plangebied ligt deels over het perceel 676, een onbebouwde 'tuin als erf' en deels over perceel 675, de steeg op de grens met Scheepmakerij 13. Aangenomen kan worden dat de huizen met achterhuizen op perceel 676 kort voor 1832 zijn gesloopt, evenals de bebouwing op perceel 675.

### 2.2.2 Archeologisch onderzoek

Bij het archeologisch onderzoek op het perceel Scheepmakerij 9 zijn delen van in totaal acht verschillende gebouwen gevonden.<sup>7</sup> De gebouwen konden tussen het einde van de 15<sup>e</sup> eeuw en het einde van de 19<sup>e</sup> eeuw worden gedateerd. De muren liepen gedeeltelijk door buiten het perceel, zodat de perceelgrenzen in het verleden anders moeten hebben gelegen dan nu.

### 2.2.3 Oliemolens

In 1841 werd door Jan de Blom een achtkantige windmolen gebouwd voor een houtzagerij (afbeelding 2.5).<sup>8</sup> Deze molen werd ook gebruikt als pelmolen, waarin gerst van het kaf werd ontdaan en als volmolen voor het maken van vilt uit wol. In 1849 kreeg hij toestemming om de molen om te bouwen tot oliemolen voor het winnen van lijnolie. De toestemming was nodig voor het brandgevaar van de olie. Vanaf 1859 werd naast de molen een stoomoliemolen in gebruik genomen. De oude molen bleef nog in gebruik om brandstof te besparen en voor als de stoommachine technische problemen zou hebben.

Vanaf 1869 werd de olieslagerij met de 'de molen van Blom' en de stoomolieslagerij 'de jonge Jacob' eerst verhuurd en daarna in 1872 verkocht aan het familiebedrijf Vliegenthart uit Zwijndrecht.<sup>9</sup> Niet lang daarna werd de windmo-

<sup>5</sup> <http://www.delft.nl/monumentenresultaat.jsp?arg1=1179&adresnr=34554>.

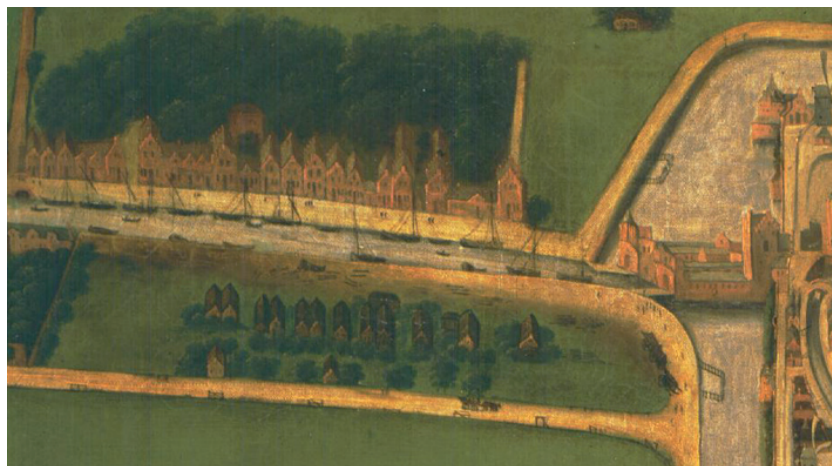
<sup>6</sup> Informatie van G. Buzing, Archief Delft.

<sup>7</sup> Van Horssen 2013.

<sup>8</sup> Informatie van Aart Struijk.

<sup>9</sup> Van Heijningen 1989, 31-39.

Afbeelding 2.1: het anonieme schilderij van de stadsbrand in 1536 (bron: Archief Delft).

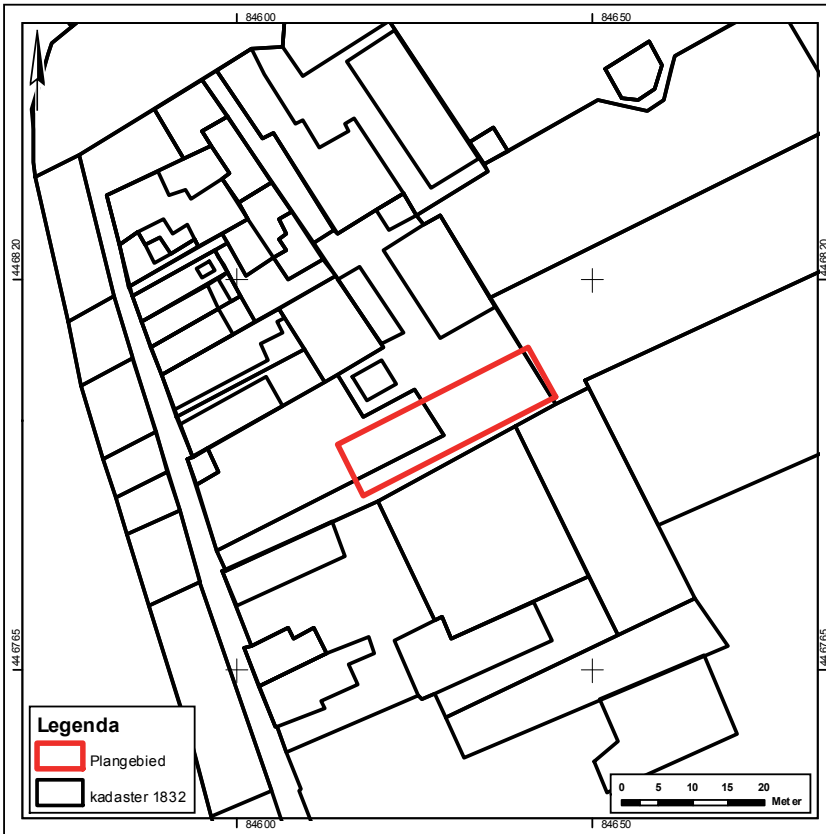


Afbeelding 2.2: de Scheepmakerij op een kaart uit 1630 van Balthasar Florisz. van Berckenrode (bron: Archief Delft).



Afbeelding 2.3: de kaart figuratief uit 1675 (bron: Houtzager 1997).





Afbeelding 2.4: het plangebied op de kadasterkaart van 1832.

Afbeelding 2.5: de Scheepmakerij met de molen van Blom gezien vanuit hotel Bellevue aan de Ketelstraat rond 1875 (foto: Archief Delft, object nummer 7192).



len afgebroken. Vliegthart kocht in de volgende decennia steeds meer van de omringende panden en percelen op voor de opslag van lijnzaad, olievaten en kolen. In 1899 werd een nieuw pakhuis gebouwd aan de kade, 'de Liefde' (afbeelding 2.6).<sup>10</sup> Het oude pakhuis was te klein geworden en lag bovendien niet aan de kade.

In de eerste decennia van de 20<sup>e</sup> eeuw ging het steeds slechter met de olieslagerij in Nederland door de import van lijnolie uit andere werelddelen.<sup>11</sup> In 1918 werd de olieslagerij stilgelegd en de firma Vliegthart ging zich toeleggen op de verwerking van oliehoudende producten als verven.

Lijnolie werd gewonnen uit lijnzaad en werd gebruikt als basis voor oliehoudende producten als verf, zeep, drukinkt en medische of ruikende oliën. Om de olie te winnen werd het lijnzaad geplet door twee 'rondrijdende' molenstenen op een plateau, het 'doodsbed'.<sup>12</sup> Vervolgens werd het geplette zaad op een hete bakplaat de 'vuister' verhit. Daarna werd het zaad in een wollen zak gedaan en in het 'voorslagblok' gehangen, een taps toe lopend blok. De 'heien', een soort houten wiggen, werden vervolgens door de wentelas van de molen in het voorslagblok geslagen, zodat de olie met een zijwaartse druk uit de zakken met zaad werd geperst. De olie werd opgevangen in koperen bekkens. Het uitgeperste zaad werd uit de zakken gehaald en verkocht als veekoeken.

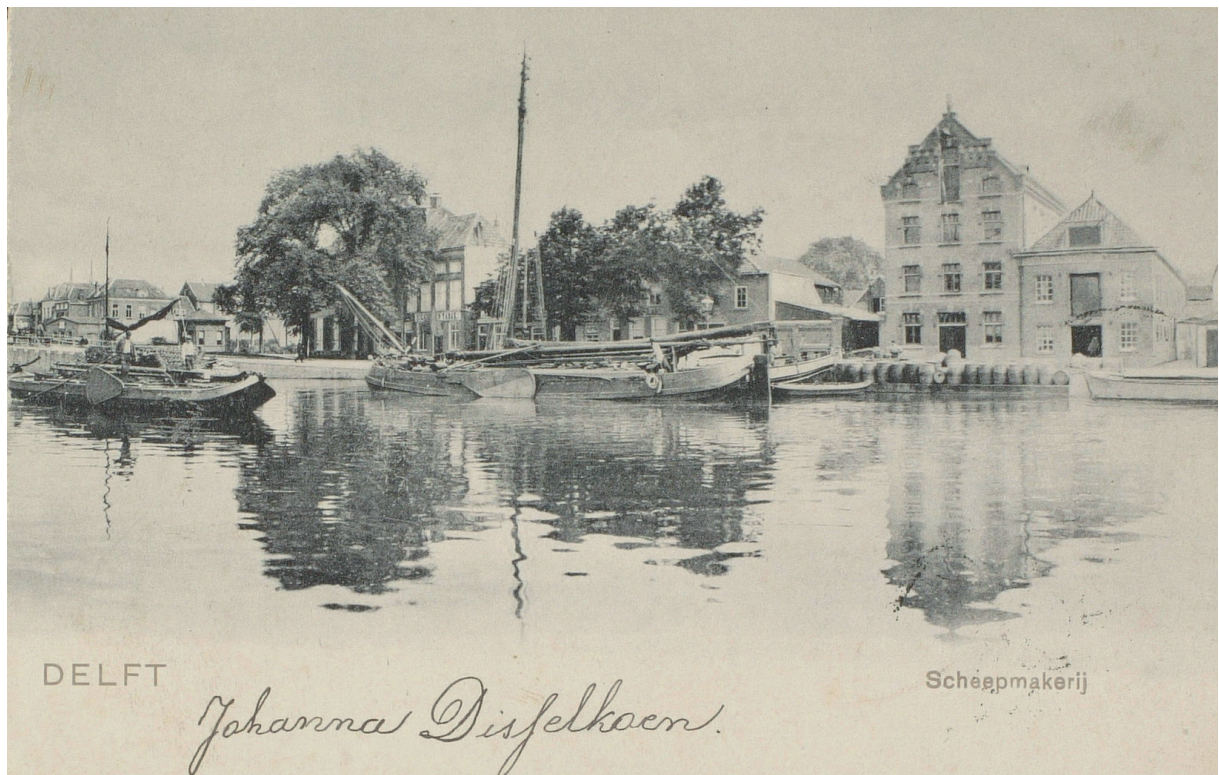
Er zijn geen kaarten bekend waarop de molen is weergegeven. Op de kadastrkaart van 1910 is op de plek van de molen een loods verschenen achter pakhuis de Liefde. Het is niet duidelijk of de loods (gedeeltelijk) al stond toen de molen van Blom nog in gebruik was. Deze loods is in 2010 afgebroken.

<sup>10</sup> Van Heijningen 1989, 51, [www.delft.nl/monumentenresultaat.jsp](http://www.delft.nl/monumentenresultaat.jsp).

<sup>11</sup> Van Heijningen 1989, 55-57.

<sup>12</sup> Van Heijningen 1989, 15-17.

Afbeelding 2.6: prentbriefkaart van de Scheepmakerij met pakhuis de Liefde rond 1900. Op de kade en op de boot staan olietonnetjes (foto: Archief Delft, object nummer 53763).





### 3 Veldwerk

De archeologische begeleiding is uitgevoerd van dinsdag 25 tot en met vrijdag 28 juni 2013 door een veldteam van afwisselend twee of drie archeologen van Archeologie Delft. De bouwput werd onder begeleiding van een DLP'er en een MKB'er ontgraven met een bandenkraan.

Bij het onderzoek zijn twee vlakken aangelegd. Het eerste vlak lag op circa 30 cm onder maaiveld (10 cm -NAP) en had een omvang van 264 m<sup>2</sup>.<sup>13</sup> In het vlak zijn muren, kelders en grondsporen gedocumenteerd. Het tweede vlak is aangelegd ter plekke van vier poeren voor de nieuwbouw en in de leidingsleuven langs de noord- en oostzijde van het plangebied op een diepte van 90 tot 120 cm onder maaiveld (60 cm -NAP). Deze 'kijkaten' hadden samen een oppervlak van circa 43 m<sup>2</sup>. In de kijkaten konden enkele delen van muren worden gedocumenteerd.

De aangetroffen sporen zijn gefotografeerd en digitaal ingetekend met behulp van een total station. Daarnaast is een analoge schets van de muren gemaakt om de onderlinge bouwkundige relaties vast te kunnen leggen. Van de baksteenmuren zijn de baksteenmaten en kleuren opgenomen. De spoor- en vondstgegevens zijn geadmineistreerd in het databaseprogramma Odile.

Na afronding van het veldwerk is het muurwerk afgebroken tot op 10 cm -NAP en ter plekke van de poeren en de rioolsleuven tot op circa 60 cm -NAP. Daarna is het vlak afgedekt met een 20 cm dikke laag zand.

<sup>13</sup> De hoogte van het maaiveld varieerde bij aanvang van het onderzoek van 10 tot 50 cm NAP.

Afbeelding 3.1: uitvoering van het veldwerk.







## 4 Resultaten

### 4.1 Bodemopbouw

Door de bouw- en saneringswerkzaamheden op het terrein in de jaren voor het onderzoek was de bovengrond tot aan de bovenkant van de funderingen geheel verstoord. In de kijkgaten kon vanaf circa 40 cm -NAP een donkergrijs bruine zandige klei met veel puin worden waargenomen. Dit ophogingspakket kon niet worden gedateerd.

### 4.2 Muurwerk

In deze paragraaf worden alle aangetroffen muurresten besproken, gedateerd en geïnterpreteerd. De muren kunnen alleen relatief worden gedateerd aan de hand van hun onderlinge relaties en de gebruikte soorten baksteen. Een absolute datering aan de hand van de formaten van bakstenen is voor de periode na de Middeleeuwen niet mogelijk doordat meerdere formaten gangbaar waren en veel van de formaten, zoals het IJsselsteenformaat, meerdere eeuwen in gebruik bleven. Ook was het niet mogelijk om de muren te dateren aan de hand van het verzamelde vondstmateriaal door het ontbreken van directe relaties.

Door de geringe diepte van het onderzoek konden veel funderingen niet worden uitgegraven. De functie van veel sporen blijft hierdoor onduidelijk of onzeker.

#### 4.2.1 Gebouw 1

Spoor 8 is een zware meermaals getrapte fundering met aan de basis een breedte van tenminste 110 cm. De onderkant van de fundering kon niet worden vastgesteld maar lag meer dan 90 cm onder maaiveld. De muur is gemetseld met verschillende soorten rode stenen (22,5 x 11 x 5 en 19,5 x 8 x 3,5 cm), waarvan het grootste formaat vermoedelijk oudere hergebruikte stenen zijn. Ook bij het onderzoek aan Scheepmakerij 9 kon worden vastgesteld dat middeleeuwse bakstenen waren hergebruikt.

Het muurfragment is de hoek van de noord- en de oostgevel van een zwaar gefundeerd pand; wellicht een pand met meerdere verdiepingen. Het zuidelijke deel van de fundering is in de 19<sup>e</sup> eeuw weggebroken voor de aanleg van een gemetselde bak (S4), het westelijk deel vermoedelijk bij de recentelijke restauratie van pakhuis de Liefde. Het onderzoek heeft geen directe aanwijzingen voor de datering opgeleverd. Bij het onderzoek aan Scheepmakerij 9 kon een gebouw met vergelijkbare zware fundering en eveneens hergebruikte middeleeuwse stenen globaal in de late 16<sup>e</sup> en de eerste helft van de 17<sup>e</sup> eeuw worden gedateerd.<sup>14</sup>

#### 4.2.2 Binnenplaats 1

In het verlengde van de noordgevel van gebouw 1 werd op enig moment een 7 meter lange perceelmuur opgetrokken (S20). De fundering heeft aan de basis een breedte van circa 70 cm en er resteerde één versnijding. De breedte van de muur kon niet worden vastgesteld. Ook deze muur is gemetseld met verschillende formaten stenen (22,5 x 10,5 x 4,5, 18 x 8 x 3,5 en 16,5 x 8 x 3,5 cm). Aan de muur kan geen absolute datering worden gegeven.

<sup>14</sup>Van Horssen 2013, 27 (gebouw 1).



Afbeelding 4.1: Alle sporenkaart.

Afbeelding 4.2: spoor 8 en spoor 4. Foto's richting het oosten (a) en zuiden (b).



#### 4.2.3 Gebouw 2

Met de bouw van binnenplaats I werd het achtererf van het naburige perceel afgescheiden. Vervolgens werd op de gecreëerde binnenplaats een nieuw gebouw opgetrokken, waarbij de perceelmuur als noordgevel werd gebruikt. De achtermuur van het pand besloeg de volle breedte van het perceel (S55). Hier dwars op stond een muur (S11/59) die vermoedelijk de zuidgevel van het gebouw vormde. De verbinding tussen S11 en S55 moet later zijn hersteld of aangebracht vanwege twee schuin ingezette stukken muur (S57 en S58). Het gebouw was 6,2 bij 5,6 meter groot en werd door een noord-zuid muur verdeeld in een twee ruimten: een ruimte van 4 bij 4,60 m en een gang van 4,60 bij 1,10. De aansluiting van de tussenmuur met de perceelmuur was weggebroken. De grote ruimte was in ieder geval aan drie zijden voorzien van een klamplaag. Van de smalle ruimte kon alleen aan de zuidmuur een beklamping worden waargenomen. Ook de fundering van het gebouw is niet gezien. De muren van gebouw 2 waren anderhalf steens dik gemetseld met gele Ijsselstenen (16,5 x 7,5 x 4 cm). De grote ruimte is waarschijnlijk een kelder met in de gang mogelijk de toegangstrap.

Aan de zuidkant van gebouw 2 bevond zich een steeg naar de Scheepmakerij. De steeg is weergegeven op de kadasterkaart van 1832. In de steeg lag een met Ijsselstenen beklampte bak waarvan de afmetingen noch de baksteenformaten konden worden vastgesteld (S62).

Het gebouw kan op basis van de gebruikte stenen niet nauwkeuriger worden gedateerd dan in de 16<sup>e</sup>, 17<sup>e</sup>, 18<sup>e</sup> of het begin van de 19<sup>e</sup> eeuw. Een gebouw op perceel Scheepmakerij 9 was gemetseld met stenen van exact hetzelfde formaat. Dit gebouw kon op basis van de onderlinge relaties in de late 16<sup>e</sup> of in

de eerste helft van de 17<sup>e</sup> eeuw worden gedateerd, zodat deze datering ook voor gebouw 2 mogelijk is.<sup>15</sup>

#### 4.2.4 Binnenplaats 2

In een nog volgende fase werd de muur tussen perceel 10 en 11-12 verder verlengd met S23. De muur met een lengte van 11 meter was één steens dik gemetseld met gemêleerde rood/oranje bakstenen (22,5 x 11 x 4,5 cm). Ook dit zijn waarschijnlijk hergebruikte middeleeuwse stenen. Ook op het perceel Scheepmakerij 9 zijn stenen van dit formaat gebruikt voor een perceelsmuur met perceel Scheepmakerij 10, vermoedelijk aan het einde van de 16<sup>e</sup> of het begin van de 17<sup>e</sup> eeuw.<sup>16</sup> In de noordhoek van de binnenplaats bevonden zich het restant van een fundering met onbekende functie (S32) en een puinkuil (S28).

#### 4.2.5 Binnenplaats 3

Tenslotte werd de perceelgrens met Scheepmakerij 10 nogmaals verlengd met muur S45, één steens dik opgetrokken in gemêleerde rood/oranje bakstenen (23 x 10 x 4,5 cm). Ook van deze stenen is het aannemelijk dat het hergebruikte stenen zijn. Aan de basis is de muur tweeënhalve steens dik.

#### 4.2.8 Gebouw 3?

Op binnenplaats 3 konden op twee plekken delen van oudere muren worden waargenomen. Parallel aan S45 liep een anderhalf steens dikke muur (S48). Hoewel van deze muur geen bakstenen onderzocht konden worden, lijkt de bleekrode kleur van de gebruikte stenen erg op die van de eveneens anderhalf steens dikke muur S29. Mogelijk maakten de muren deel uit van een gebouw dat vooraf ging aan gebouw 4.

Aan de zuidkant van binnenplaats 3 kon over een lengte van 1,5 m een uitbraaksleuf worden vastgesteld van een steendikke oost-west georiënteerde muur (S63). De muur was oorspronkelijk van gele IJsselstenen gemetseld. Aan de noordzijde van de muur bevond zich een donkergrijze klei, aan de zuidzijde een pakket puin en steenkoolgruis, zodat aangenomen kan worden dat de muur onderdeel van een kelder is geweest. Er kan geen datering aan de kelder worden gegeven.

#### 4.2.6 Gebouw 4

Binnenplaats 3 werd voorzien van een bestrating (S47) waarbij vier steensdikke poeren werden uitgespaard (S37, S39, S40 en S41). In het verlengde van de twee noordelijke poeren liggen in binnenplaats 2 nog drie poerfunderingen. Het kan worden aangenomen dat de zuidelijke rij poeren door een latere verstoring is verdwenen. De poeren moeten hebben gediend voor het dragen van een overkapping over de binnenplaatsen 2 en 3. Het is niet duidelijk of de overkapping over beide binnenplaatsen in één keer tot stand is gekomen.

Op de oostelijke perceelgrens lag onder de bestrating een goot (S59) van IJsselstenen (15 x 7,5 x 3,5 cm) en plavuizen. De goot liep aan de noordkant uit op een zinkput (S61). De goot doorsneed een 30 cm brede plank, mogelijk het restant van een houten voorganger van de goot. Ook het schrobputje in de noordoosthoek van gebouw 4 (S46) stond vermoedelijk in verbinding met de goot.

Op de goot werd tenslotte een lage muur gebouwd die werd afgedekt met plavuizen (S44) op dezelfde hoogte als de bestrating. Mogelijk was de muur de drempel van een doorgang naar een ten oosten van gebouw 4 gelegen ruimte of erf.

<sup>15</sup> Van Horssen 2013, 27 (gebouw 5).

<sup>16</sup> Van Horssen 2013, 16 (S31, 32).

Afbeelding 4.3: het noordelijke deel van gebouw 4 richting het oosten.



Aan de westzijde werd de nieuwe overkapte ruimte begrensd door een nieuwe tussenmuur (S25).

#### 4.2.7 Herstelling van gebouw 4

De overkapping op de 10 dunne poeren was geen eeuwig leven beschoren en werd, vermoedelijk in de 20e eeuw vervangen. Hierbij werden twee nieuwe zware poeren (S36 en S38) in het midden van de ruimte gezet. Ook werd een nieuwe tussenmuur opgetrokken langs de bestrating (S42). Aan de westkant werd tegen de muur een gemetselde bak gezet (S43, S50) die niet verder onderzocht is.

### 4.3 Industriële installaties

#### 4.3.1 Rond fundament

In het midden van de grote ruimte van gebouw 2 bevond zich een groot rond fundament (S10). De fundering had een diameter van 2,5 m en was gemetseld met industriële bakstenen (20 x 8,5 x 5 cm). Het fundament bestond uit een vier steens dikke wand van radiaal geplaatste stenen en een binnenvulling van recht gelegde stenen. Het baksteenwerk vertoonde geen sporen van verbranding die een aanwijzing hadden kunnen geven voor het gebruik als oven. Vanwege de geringe diepte van de fundering moet de installatie een geringe hoogte hebben gehad. Het fundament was gefundeerd op houten planken die tegen de zuidgevel van gebouw 2 aan lagen. Onder de planken bevond zich echter niet de vloer van de kelder van gebouw 2. Met dezelfde stenen als waarmee het fundament is opgetrokken was ook een tussenmuur gemetseld tussen het fundament en de perceelmuur van binnenplaats 2 (S9). Ook was tegen S55, de oostgevel van gebouw 2, een poer gezet (S14).

Het is niet duidelijk geworden of het fundament is neergezet toen gebouw 2 nog stond of dat het na de (gedeeltelijke) sloop toevallig in het midden van de funderingen kwam te liggen. Het fundament is op basis van het gebruik van vroeg-industriële bakstenen in de 19<sup>e</sup> eeuw te dateren.

Uit de historische bronnen is gebleken dat in de 19<sup>e</sup> eeuw op het perceel een oliemolen was gevestigd. Het fundament is waarschijnlijk het 'doodsbed' van de oliemolen. De grote diameter en lichte fundering kunnen hiermee verklaard worden. Het doodsbed moest groot genoeg zijn om de molenstenen op rond te laten draaien maar hoefde enkel het gewicht van de stenen te dragen, zodat geen zware fundering nodig was.



Afbeelding 4.4: spoor 10, 11 en 18, richting het zuiden.

#### 4.3.2 Waterbakken

De funderingen van gebouw 1 en 2 werden deels weggebroken voor de aanleg van een stelsel van vijf gemetselde bakken (S1-S5, 15, 16, 18, 19). De bakken waren gemetseld met een roodbruine industriële baksteen (21,5 x 9,5 x 4,5 cm) en aan de buitenzijde bekleed met een klamplaag van dezelfde stenen of van handgemaakte gele IJsselsteentjes. In de kelders S15, S16 en S18 was de klamplaag aangesmeerd met mortel. De bakken S15 en S19 waren verbonden door een buis. Vanuit bak S15 liep weer een buis naar buiten in noordelijke richting. Op een later moment werd aan de zuidkant een nieuwe kleinere bak toegevoegd (S18). Alleen van bak S18 kon de onderzijde worden gedocumenteerd. In deze bak bevond zich een verticaal houten schot dat in wanden van de bak was verankerd. Mogelijk was dit een overloopschot. De bodem bestond uit drie steenlagen waarvan de bovenste twee lagen van IJsselstenen.

#### 4.3.3 Bevestigingsblok

In binnenplaats 2 of gebouw 3 bevond zich een rechthoekig fundament van circa 1 bij 1 m met hierin twee gemetselde kokers met een diameter van 30 cm (S27). De functie van het blok is onduidelijk maar heeft vermoedelijk gediend voor het bevestigen van een onderdeel van een installatie.

## Bijlage 4.1

### Baksteenformaten

Spoor	Aard spoor	Lengte	Breedte	Dikte	Baksteen
4	<i>bak</i>	18,5	9,5	5,5	<i>roodbruin; industrieel</i>
4	<i>bak</i>	21	9,5	4,5	<i>roodbruin; industrieel</i>
4	<i>bak</i>	22	9,5	5	<i>roodbruin; industrieel</i>
5	<i>bak</i>	16	7	3,5	<i>geel; handgevormd</i>
5	<i>bak</i>	20	9,5	5	<i>roodbruin; industrieel</i>
6	<i>bak</i>	14,5	7	4	<i>geel; handgevormd</i>
6	<i>bak</i>	15,5	7	4	<i>geel; handgevormd</i>
7	<i>bak</i>	16	7	4	<i>geel; handgevormd</i>
7	<i>bak</i>	17	7	4	.
8	<i>gebouw 1</i>	19,5	8	3,5	<i>roodbruin; handgevormd</i>
8	<i>gebouw 1</i>	22,5	11	5	<i>roodbruin; handgevormd</i>
9	<i>tussenmuur</i>	21	10	5,5	<i>roodbruin; industrieel</i>
10	<i>schoorsteen</i>	20	8,5	5	.
11	<i>gebouw 2</i>	16,5	7,5	4	<i>geel; handgevormd</i>
14	<i>steunbeer?</i>	20	9	5	<i>roodbruin; industrieel</i>
20	<i>binnenplaats 1</i>	16,5	8	3,5	<i>geel; handgevormd</i>
20	<i>binnenplaats 1</i>	18	8	3,5	<i>geel; handgevormd</i>
20	<i>binnenplaats 1</i>	22,5	10,5	4,5	<i>rood; handgevormd</i>
22	.	21	10	5	<i>roodbruin; industrieel</i>
22	.	21	10	5	<i>roodbruin; industrieel</i>
23	<i>binnenplaats 2</i>	22,5	11	4,5	.
24	<i>steunbeer?</i>	16	8	4	<i>geel; handgevormd</i>
25	<i>gebouw 4</i>	23	10,5	5	<i>rood geel gemeleerd; handgevormd</i>
26	<i>gebouw 4</i>	23	10,5	4	.
27	<i>bevestigingsblok</i>	22	10,5	.	.
29	<i>gebouw 3?</i>	23	10	4,5	.
30	<i>gebouw 4</i>	22,5	10	5	.
32	<i>onbekend</i>	22,5	10	5	<i>rood geel gemeleerd; handgevormd</i>
35	<i>herstelling gebouw 4</i>	21	10	5,5	.
43	<i>bak</i>	22	11	5,5	.
44	<i>gebouw 4</i>	16	7,5	5	<i>geel; handgevormd</i>
45	<i>binnenplaats 3</i>	23	10	4,5	.
47	<i>vloer op vloer op vijlslag</i>	21,5	10	4,5	<i>roodbruin; handgevormd</i>
48	<i>schrobputje</i>	15	7	4	<i>geel; handgevormd</i>
55	<i>gebouw 2</i>	16	8	3,5	.
59	<i>goot</i>	15	7,5	3,5	<i>appelbloesem; handgevormd</i>





# 5 Vondsten

## 5.1 Aardewerk

Bij het onderzoek kon op slecht drie plekken een handjevol scherven worden verzameld. Uit de sporen S17 en S21 kwamen scherven van twee driepotig kookpotjes, een waterkan en een vetvanger van spaarzaam geglazuurd roodbakkend aardewerk. Deze scherven zijn in de 15<sup>e</sup> of 16<sup>e</sup> eeuw te dateren. Bij het onderzoek aan de Scheepmakerij 9 kon een pakket opgebrachte zandige klei vanaf circa 30 cm -NAP in de 15<sup>e</sup> eeuw worden gedateerd. De 15<sup>e</sup>-16<sup>e</sup> eeuwse vondsten uit S17 en S21 zijn wellicht uit dit middeleeuwse ophogingspakket afkomstig.

Daarnaast komen uit S17 ook jongere fragmenten aardewerk, zodat de laag zeker later verstoord is. Hieronder bevinden zich het fragment van een grijze Hollandse golfpan uit de 17<sup>e</sup> eeuw, fragmenten van Delftsblauwe tegels uit de 17<sup>e</sup> en 18<sup>e</sup> eeuw en een parfumsflesje uit de 19<sup>e</sup> eeuw.

## 5.2 Bakstenen

De bemonsterde bakstenen ze zijn te verdelen in drie soorten. De oudste stenen zijn rood oranje gemêleerde stenen van 23 x 11 x 5 tot 22,5 x 10 x 4,5 cm groot. De slecht gemengde klei en de afdruk van de houten mal zijn kenmerken van middeleeuwse bakstenen. Het is zeer aannemelijk dat deze stenen afkomstig zijn van het klooster Koningsveld dat in 1575 grotendeels werd afgebroken en waarbij enorme partijen stenen beschikbaar moeten zijn gekomen.

De tweede groep bestaat uit gele IJsselstenen, van 18 x 8 x 4 tot 14,5 x 7 x 3,5 cm groot. De stenen werden gemaakt van de tweede helft van de 16<sup>e</sup> eeuw tot halverwege de 19<sup>e</sup> eeuw. Opvallend is hier het, op één uitzondering na, ontbreken van appelbloesemkleurige stenen.

De derde groep zijn de industrieel vervaardigde bakstenen. De stenen zijn 21 x 10 x 5 of 20 x 8,5 x 5 cm groot. De stenen kenmerken zich door een zeer egale structuur en een hard baksel. De stenen zijn echter wel ongelijk van vorm en vertonen nog plooiën. Dit wijst er op dat de stenen wel in een moderne oven werden gebakken maar dat het vormproces nog niet geperfectioneerd was. Het bakproces van stenen werd pas aan het einde van de 19<sup>e</sup> eeuw geperfectioneerd zodat de stenen globaal in de tweede helft van de 19<sup>e</sup> eeuw zijn te dateren.<sup>17</sup>

<sup>17</sup> Stenvert & Tussenbroek 2007, 101-102.



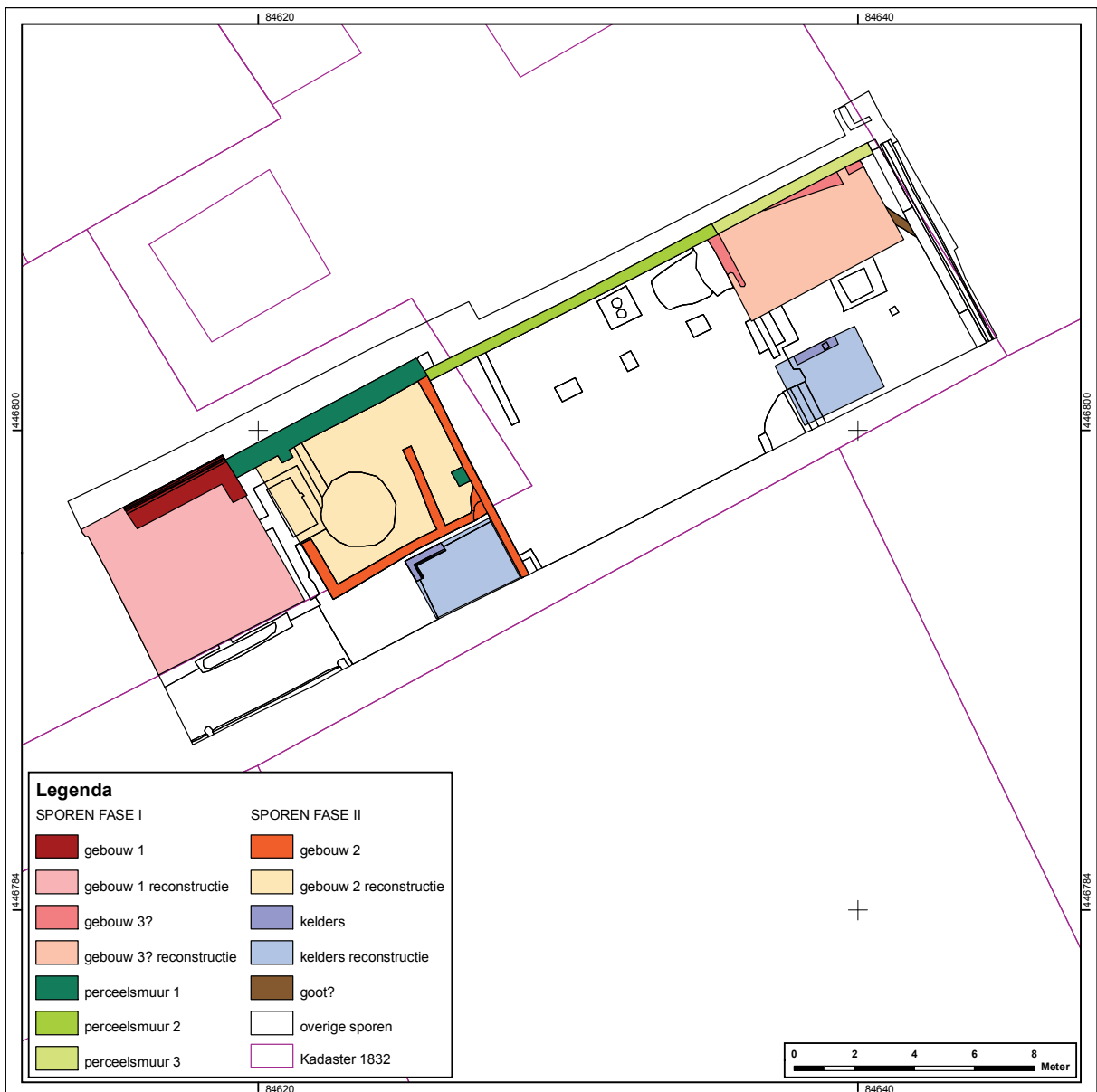
# 6 Conclusie

## 6.1 Inleiding

Het onderzoek heeft geen sporen uit de 15<sup>e</sup> of 16<sup>e</sup> eeuw opgeleverd. De vondst van een handvol scherven uit de 15<sup>e</sup> (of mogelijk de 16<sup>e</sup> eeuw) is een aanwijzing dat het 15<sup>e</sup> eeuwse ophogingspakket dat kon worden aangetoond onder Scheepmakerij 9 doorloopt tot onder dit perceel.

Veel van de hieronder gestelde conclusies zijn hypothetisch doordat de beperkte schaal van het onderzoek geen mogelijkheid bood om de onderkanten van muren en de bodems van kelders te onderzoeken.

Afbeelding 6.1: bebouwing uit de fasen I en II geprojecteerd op de kadastraal kaart van 1832.



## 6.2 Fase I (1575-1650)

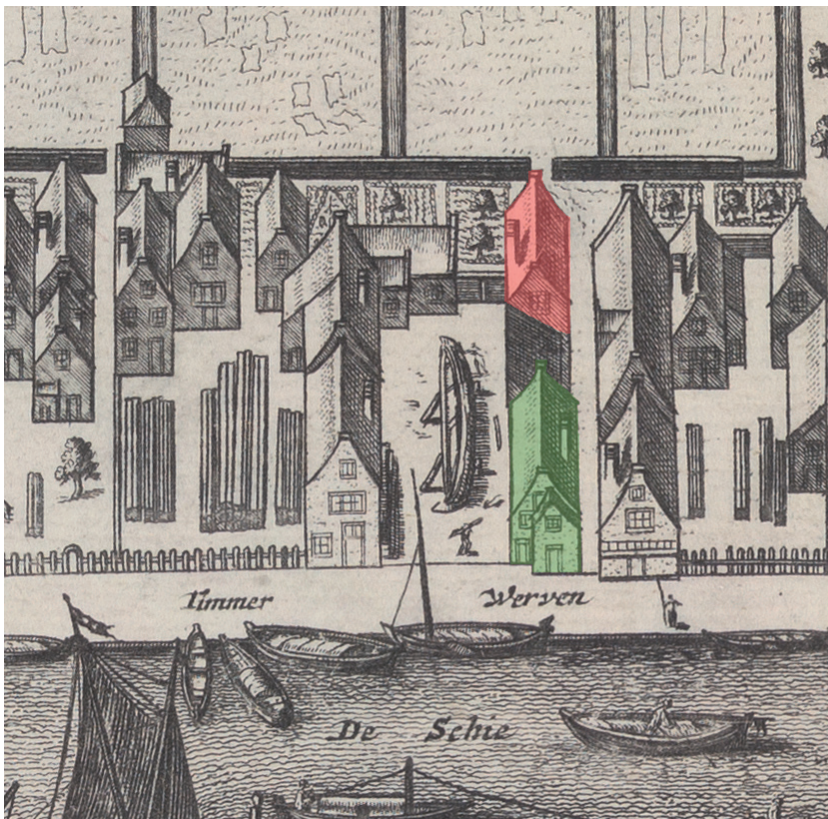
De oudste bakstenen in het muurwerk zijn vermoedelijk hergebruikte middeleeuwse bakstenen afkomstig van klooster Koningsveld. Omdat deze stenen pas na 1575 beschikbaar kwamen, is de bebouwing in het plangebied vermoedelijk ook pas van na 1575.

De oudste muur op het perceel is van gebouw I (S8). Het restant van de muur heeft deel uitgemaakt van een gebouw op de plek van het pakhuis 'de Liefde' (afbeelding 6.1). De fundering was stevig genoeg om meerdere verdiepingen te kunnen dragen, zodat het niet onwaarschijnlijk is dat dit pand ook een pakhuis is geweest. Het onderzoek heeft geen directe aanwijzingen voor de datering opgeleverd, maar op basis van de overeenkomsten in constructiewijze van de fundering (veel versnijdingen) en de gebruikte bakstenen met een gebouw onderzocht op Scheepmakerij 9, kan de bouw globaal aan het einde van de 16<sup>e</sup> of in de 17<sup>e</sup> eeuw worden geplaatst. Het is aannemelijk dat dit gebouw één van de aan het begin van de 19<sup>e</sup> eeuw gesloopte gebouwen is.

Mogelijk staat het gebouw afgebeeld op de Kaart Figuratief van 1645. Het gebouw links van de steeg, is dan het meest waarschijnlijk (afbeelding 6.2, groen).

Vanaf gebouw I liepen drie koud aaneengesloten perceelmuren naar achteren (S20, S23 en S45), die respectievelijk de binnenplaatsen 1, 2 en 3 omsloten. Alle drie de muren zijn opgetrokken van vermoedelijk middeleeuwse stenen die bij de sloop van klooster Koningsveld vrij kwamen.

Aan de oostkant van het perceel sloten de muren mogelijk aan op een gebouw, gebouw 3. Van dit gebouw zijn echter te weinig muren gevonden om hier zeker van te zijn. Dit gebouw bestond uitsluitend uit middeleeuwse bakstenen. Een datering aan het einde van de 16<sup>e</sup> of het begin van de 17<sup>e</sup> eeuw lijkt het meest aannemelijk, maar een oudere datering kan niet geheel worden uitgesloten. Mogelijk is dit het gebouw achteraan op de kaart van 1645 (afbeelding 6.2, rood)



Afbeelding 6.2: Kaart Figuratief met de vermoedelijke panden Scheepmakerij 11-12 met gebouw I (groen) en gebouw 3 (rood).

### **6.3 Fase II (1600- circa 1810)**

Na de aanleg van binnenplaats 1 werd hiertegen gebouw 2 opgetrokken. Dit gebouw bestond vermoedelijk uit een grote vierkante kelder met smalle gang ernaast, mogelijk de keldertrap. De functie van de kelder is onbekend, omdat de bodem niet onderzocht kon worden. Ten zuiden van gebouw 2 bevond zich een steeg waar een waterkelder werd aangelegd. De steeg is ook nog zichtbaar op de kadasterkaart van 1832. Op basis van de overeenkomst in gebruikte stenen en constructiewijze met een gebouw op perceel Scheepmakerij 9 kan het gebouw voorzichtig in de 17<sup>e</sup> eeuw worden gedateerd.

Ook aan de oostkant van het perceel werd een kelder aangelegd. Van de kelder restte alleen nog een uitbraaksleuf met puin, zodat de datering onzeker is. De vulling van de kelder bestond uit steenkoolgruis; een aanwijzing dat het erf inderdaad voor industriële activiteiten in gebruik was.

In het eerste kwart van de 19<sup>e</sup> eeuw werd vrijwel alle bebouwing uit fase I en fase II gesloopt. Het is niet bekend waarom. Mogelijk was de van oorsprong 17<sup>e</sup> eeuwse bebouwing inmiddels bouwvallig geworden of waren de gebouwen niet langer nodig. Echter de perceelmuren (S20, S23 en S45) en de oostgevel van gebouw 2 lijken aan de slopershamer te zijn ontsnapt en te zijn opgenomen in de nieuwe bebouwing.

### **6.4 Fase III: de molen van Blom (1841-circa 1872)**

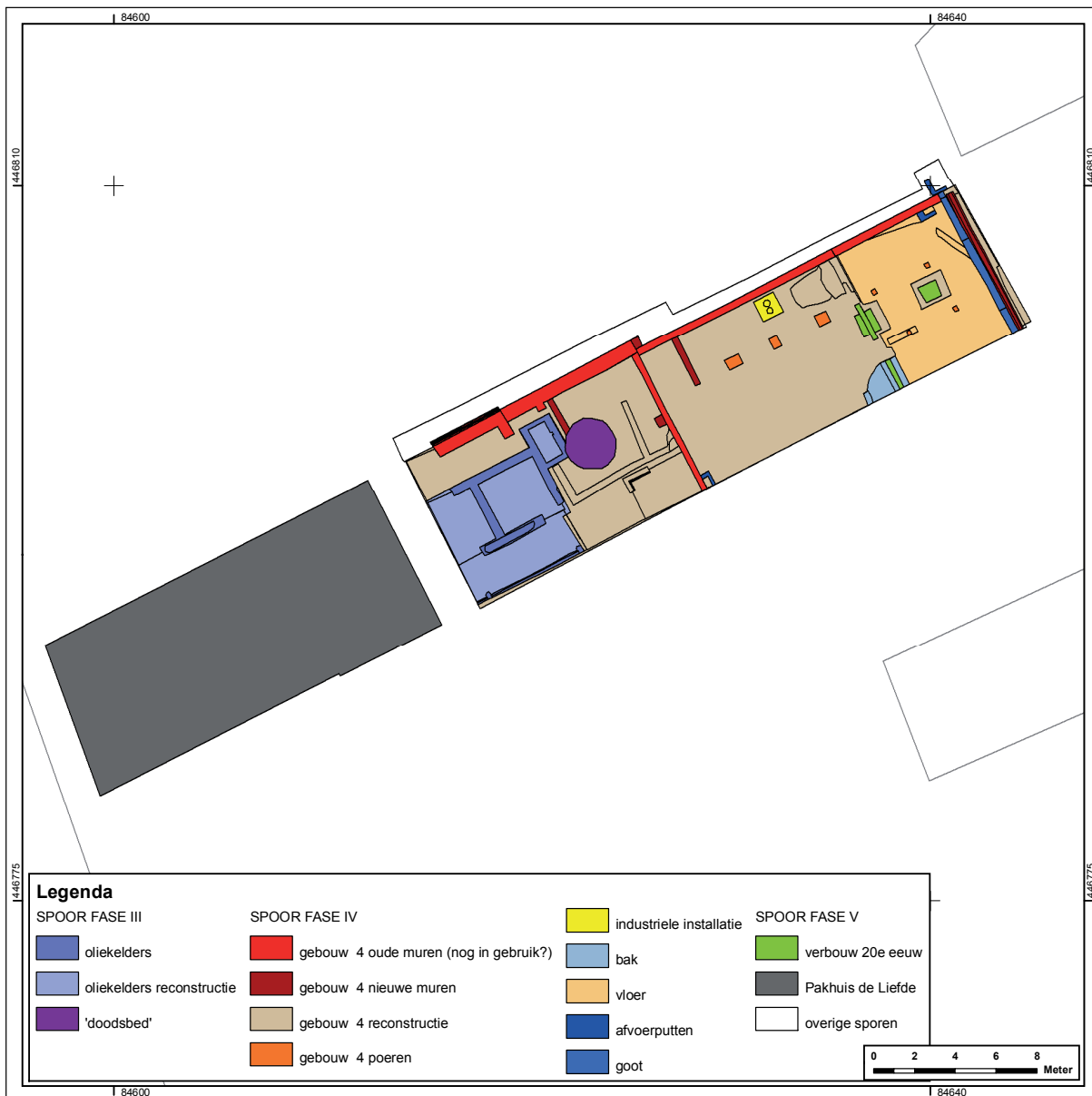
In 1841 werd door Jan de Blom een windmolen gebouwd op het (grotendeels) lege perceel. Op de enige foto van de molen is te zien dat de steeg nog in gebruik was en dat langs de Scheepmakerij een laag pand stond met een kap in de lengte van de straat (afbeelding 2.5). Hoewel de onderkant van de molen niet te zien is op de foto lijkt het gebouw los te hebben gestaan van de omringende bebouwing. Bij het onderzoek zijn geen funderingen gevonden die met de opbouw van de molen in verband kunnen worden gebracht. Doorgaans zijn molens tamelijk zwaar gefundeerd (veel heipalen). Het ontbreken van een fundering is dan ook merkwaardig. Was de molen volledig van hout en gefundeerd op liggers? Heien was in het plangebied wellicht onmogelijk door de vele oudere funderingen in de ondergrond. En maakte de (oudere) muren van gebouw 2 deel uit van de constructie? Of waren de nieuwe muren gefundeerd op de oude funderingen? Het lijkt er in ieder geval op dat Jan de Blom enig risico op verzakkingen voor lief genomen heeft.

Van de oliemolen is bij het onderzoek de fundering van het 'doodsbed', aangetroffen; het ronde plateau van waarop de maalstenen ronddraaiden om het lijnzaad te pletten (afbeelding 6.4). Daarnaast werd een stelsel van onderling verbonden waterdichte bakken aangelegd, waarvoor een deel van de fundering van gebouw 2 moest worden afgebroken. De bakken zullen gediend hebben voor het opvangen van de versgeperste olie. Het doodsbed en de tussenmuur zijn zeker aan de verbouwing van 1849 toe te schrijven, de bakken kunnen tegelijk maar ook later zijn gemaakt.

### **6.5 Fase IV: (1841-1899)**

Van gebouw 4 is het onduidelijk of dit al bij de bouw van de molen aanwezig was of pas na afbraak (van de opbouw) van de molen kort na 1872 is neergezet. Mogelijk werden de perceelsmuren S23 en S45 gebruikt als zijgevel van het gebouw, maar het is zeker niet uit te sluiten dat op de oude fundering een nieuwe zijgevel werd gezet. De binnenruimte van gebouw 4 werd door twee rijen van 5 poeren verdeeld in drie traveeën.

Ter plaatse van de molen bevinden zich in de zijgevel van Scheepmakerij 13 een rij afgezaagde balken. De balkenlaag moet onderdeel zijn geweest van een vloer of de dakconstructie van een deel van gebouw 4, die dus de zijgevel



deelde met Scheepmakerij 13. Met de bouw van gebouw 4 werd de steeg, in ieder geval op het achterterrein, overbouwd.

In gebouw 4 werd een kleine ronde fundering met twee ronde gaten gemetseld. Het blok diende waarschijnlijk ter ondersteuning van een industriële installatie.

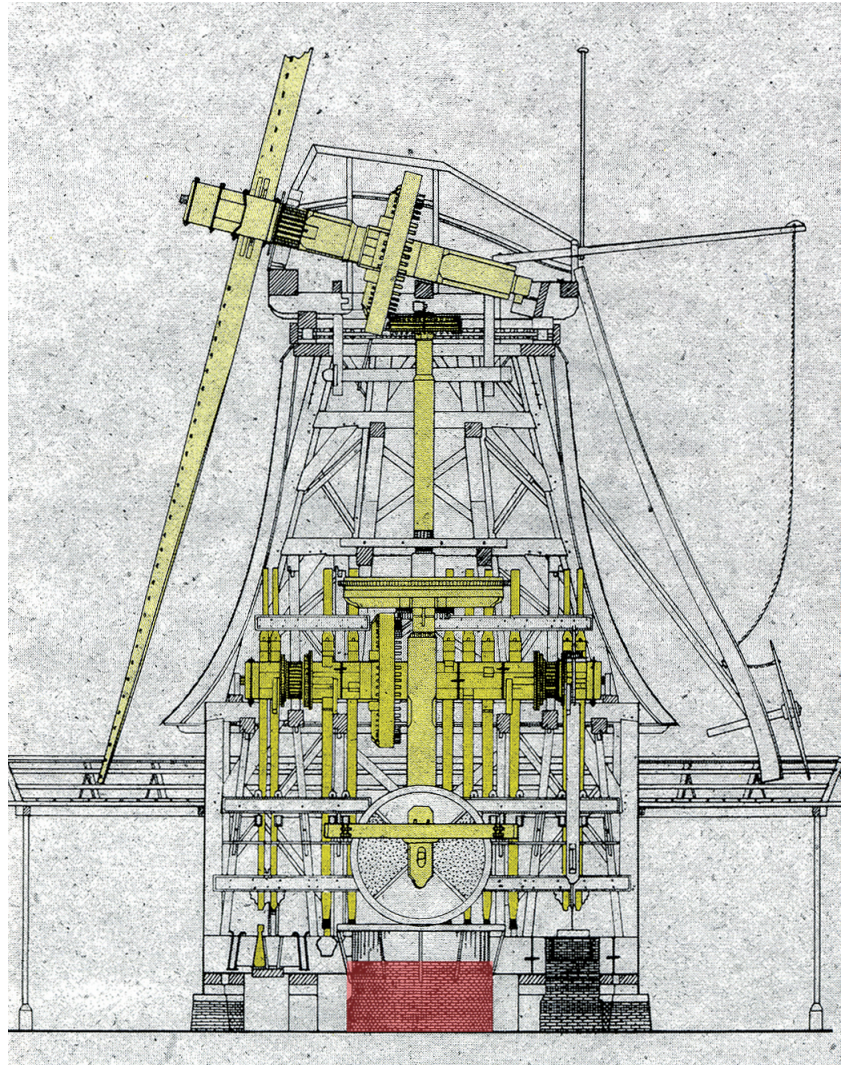
### 6.6 Fase V (1899-2010)

In 1899 werd het pakhuis 'de Liefde' gebouwd, met een eigen zijgevel op de grens met perceel 13. Waarschijnlijk moest een deel van gebouw 4 worden afgebroken om plaats te maken voor het pakhuis.

Tenslotte werd vermoedelijk in de 20<sup>e</sup> eeuw de kap over gebouw 4 vervangen. De nieuwe kap kwam te rusten op twee zware poeren. Tevens werd het achterste deel van gebouw 4 afgescheiden met een tussenmuur. Dit gebouw is in 2010 afgebroken.

Afbeelding 6.3: bebouwing uit de fasen III, IV en V geprojecteerd op de huidige kadasterkaart.

Afbeelding 6.4: constructie van een oliemolen met in rood het doodsbed (bron: Van Heijningen, 1989).







## Bijlage 6.1

### Beantwoording onderzoeksvragen

Zijn er sporen van de 15<sup>e</sup> eeuwse scheepswerf aanwezig binnen het plangebied?

Het onderzoeksterrein is gelegen op een ophogingspakket uit de 15<sup>e</sup> of 16<sup>e</sup> eeuw. Door de geringe diepte van het onderzoek is dit pakket nauwelijks onderzocht, zodat zich hier zeker nog resten uit de 15<sup>e</sup> eeuw in kunnen bevinden.

Zijn er sporen van de 17<sup>e</sup> eeuwse scheepstimmerwerven met tuinen aanwezig binnen het plangebied?

Bij het onderzoek is een zware fundering van een vermoedelijk 17<sup>e</sup> eeuws gebouw gevonden; mogelijk een pakhuis.

Zijn er sporen van andere schepenbouw georiënteerde bedrijven?

Geen van de aangetroffen sporen was direct in verband te brengen met scheepsbouw.

Zijn er sporen van de laatmiddeleeuwse ontginningsas langs de Schie?

Het onderzoek heeft geen sporen of vondsten van voor de 15<sup>e</sup> eeuw opgeleverd.

Hoe is de bodemopbouw in het gebied (tevens eventueel door middel van boringen in kaart te brengen)?

Door de geringe diepte van het onderzoek kon geen inzicht worden verkregen in de bodemopbouw.

Zijn er sporen uit de ijzertijd of Romeinse tijd aanwezig?

Het onderzoek heeft geen sporen of vondsten van voor de 15<sup>e</sup> eeuw opgeleverd.

Zijn er sporen van ontginning aanwezig?

Het onderzoek heeft geen sporen of vondsten uit de periode van de ontginningen opgeleverd.

Zijn er sporen die wijzen op middeleeuwse oorsprong van de bewoning?

In de 15<sup>e</sup> en/of de 16<sup>e</sup> eeuw is het terrein opgehoogd.

Zijn er sporen van oudere infrastructuur aanwezig?

Op de grens tussen perceel Scheepmakerij 12 en 13 lag tot aan 1899 een steeg. De zuidgevel van gebouw 2 lag langs deze steeg.

Is er bebouwing aanwezig?

Vanaf de 17<sup>e</sup> eeuw tot aan 2010 was het terrein wisselend bebouwd.

Zijn er aanwijzingen voor activiteiten uit de Spaanse tijd? Zijn er sporen van een legerkamp, of omwalling?

Nee.

Zijn er nog andere (bewonings)sporen?

Nee.

Wat is de aard, omvang (begrenzing vaststellen), datering, context, gaafheid en kwaliteit van de aangetroffen sporen?

De aangetroffen sporen bestonden hoofdzakelijk uit muren uit de 17<sup>e</sup>, 18<sup>e</sup> en 19<sup>e</sup> eeuw. De kwaliteit en de gaafheid van aangetroffen sporen is uitstekend.

Kan de begrenzing van de vindplaats worden vastgesteld?

De vindplaats strekt zich uit buiten de opgraving over alle naburige percelen.

Indien de begrenzing niet kan worden vastgesteld: is er een uitspraak te doen waar de rest van de vindplaats zich bevindt en kan er een vermoeden worden uitgesproken over de totale omvang van de vindplaats?

De vindplaats betreft een buitenwijk van Delft. De oorspronkelijke omvang kan worden vastgesteld aan de hand van historische kaarten.

Wat is de waarde van de aangetroffen sporen?

De aangetroffen sporen hebben informatie over de bebouwing van het terrein in de 17<sup>e</sup>, 18<sup>e</sup> en 19<sup>e</sup> eeuw. Door de geringe diepte van het onderzoek, waarbij kelders en muren niet zijn uitgegraven, kon nauwelijks informatie worden verzameld over de aard van de bebouwing.

## 7 Waardering en selectie

### 7.1 Waardering en selectie van de sporen

Zoals eerder al is aangegeven is het onderzoeksgebied afgegraven tot -10 cm NAP en plaatselijk tot -60 cm NAP. Onder het ontgravingsniveau zijn echter nog wel archeologische resten aanwezig. Het betreft muurresten uit de Nieuwe tijd en een ophogingspakket uit de Late Middeleeuwen. In en onder het ophogingspakket zijn resten uit de Middeleeuwen te verwachten die bij dit onderzoek niet aan het licht zijn gekomen.

De (diepere) archeologische resten (dieper dan 30 cm –mv, -10 cm NAP) in het onderzoeksgebied worden gewaardeerd volgens de waarderingssystematiek zoals is vastgelegd in de KNA versie 3.2. De waardering wordt bepaald aan de hand van de documentatie van het bureauonderzoek en de archeologische begeleiding. Deze waardering heeft plaatsgevonden aan de hand van drie waarden:

1. De belevingswaarde, met de criteria schoonheid en herinneringswaarde.
2. De fysieke kwaliteit, met de criteria 'gaafheid' en conservering.
3. De inhoudelijke kwaliteit, met de criteria zeldzaamheid informatiewaarde, ensemblewaarde en representativiteit.

Het proces van waarderen vindt als volgt plaats:

Het typeren van de belevingswaarde van vindplaatsen/monumenten heeft vooral betrekking op zichtbare monumenten. Indien sprake is van een zichtbaar monument en daarmee een zichtbare herinnering aan het verleden leidt dit in principe altijd tot een behoudenswaardige situatie. Het is echter ook noodzakelijk om op de overige waarderingcriteria te scoren. De belevingswaarde van een monument is overigens niet te vatten in een score.

Op basis van de fysieke kwaliteit wordt een vindplaats als behoudenswaardig bestempeld als de criteria een bovengemiddelde score (5 of 6 punten) opleveren (zie ook tabel 5). De beoordeling van de fysieke kwaliteit is gekoppeld aan de archeoregio waarin de vindplaats zich bevindt. Vervolgens wordt de vindplaats nog gewaardeerd op de inhoudelijke kwaliteit.

Bij een middelmatige of een lage score voor de fysieke kwaliteit (4 punten of minder) kan een vindplaats op basis van de inhoudelijke wetenschappelijke kwaliteit alsnog als behoudenswaardig worden gedefinieerd.

Bij een bovengemiddelde score (7 punten of meer) van de eerste drie inhoudelijke kwaliteitscriteria wordt een vindplaats als behoudenswaardig aangemerkt.

Indien sprake is van een lagere inhoudelijke waardering (minder dan 7 punten) dan wordt het laatste criterium, representativiteit van de vindplaats, nagegaan. Wanneer de representativiteit van toepassing is, dan wordt een voorstel gedaan voor een als behoudenswaardig aan te merken steekproef per categorie.

Alle andere vindplaatsen worden als niet behoudenswaardig gedefinieerd.

In tabel 7.1 zijn de scores van de waarden en criteria voor de vindplaats naar aanleiding van de archeologische begeleiding weergegeven. Daarbij moet worden bedacht dat slechts enkele kleine kijkgaatjes konden worden onderzocht. Op grond van de ervaringen met soortgelijke vindplaatsen in vergelijkbare

omstandigheden in de regio is een inschatting gemaakt van de fysieke kwaliteit en de informatiewaarde van de vindplaats. De scoretabel geeft dus slechts een indicatie van wat de waarden voor de vindplaats zullen zijn en niet de feitelijk geconstateerde waarde. Daarmee is echter wel een indicatie te geven hoe er met de archeologische waarden binnen het plangebied dient te worden omgegaan.

Uit de waardestelling blijkt dat de archeologische vindplaats als behoudenswaarding kan worden beschouwd.

De belevingswaarde van de vindplaats is gemiddeld. Ondanks dat de vindplaats op een achterterrein is gelegen maakt het perceel deel uit van een historisch industrieel complex dat nog herkenbaar is in het huidige straatbeeld. Het pakhuis 'de Liefde' maakt hier een belangrijk onderdeel van uit.

De fysieke kwaliteit van de vindplaats is hoog. Op het perceel is aangetoond dat zich in de ondergrond nog muurresten uit de Nieuwe Tijd bevinden en een ophogingspakket uit de Late Middeleeuwen. Bij het archeologisch onderzoek op het achterterrein van de percelen Scheepmakerij 8 t/m 10 en op het perceel Scheepmakerij 9 is duidelijk geworden dat zich op een dieper niveau intacte sporen en muurresten uit de Late Middeleeuwen en Nieuwe Tijd kunnen bevinden.<sup>18</sup> Ook hebben deze onderzoeken duidelijk gemaakt dat de conservering van het vondstmateriaal en de botanische monsters goed is.

De zeldzaamheid van een Scheepswerf zorgt ervoor dat de inhoudelijk kwaliteit hoog gescoord wordt. Daarnaast sluit onderzoek naar deze vindplaats aan bij onderzoek dat in het verleden heeft plaatsgevonden in en om de binnenstad van Delft.

Het terrein was al een terrein van hoge archeologische waarde. Conclusie van de waardering is, dat deze status op basis van dit onderzoek ongewijzigd blijft.

<sup>18</sup> Van Horssen 2013; Koopmanschap 2013.

Waarden	Criteria	Parameter	Antwoord	Score		
Beleving	Schoonheid	Zichtbaarheid vanaf het maaiveld als landschapselement	Nee	2		
		Vorm en structuur	Nee	.		
		Relatie met de omgeving	Ja	.		
	Herinneringswaarde	Verbondenheid met feitelijke historische gebeurtenissen	Nee	.		
		Associatie met toegeschreven kwaliteit of betekenis	Nee	.		
Fysiekekwaliteit	Gaafheid	Aanwezigheid sporen	Hoog	3		
		Gaafheid sporen	Hoog	.		
		Ruimtelijke gaafheid	Hoog	.		
		Stratigrafie intact	Hoog	.		
		<i>Mobilia in situ</i>	Onbekend	.		
		Ruimtelijke relatie tussen <i>mobilia</i> onderling	Onbekend	.		
		Ruimtelijke relatie tussen <i>mobilia</i> en sporen	Onbekend	.		
		Aanwezigheid antropogeen biochemisch residu	Onbekend	.		
	Conservering	Stabiliteit van de natuurlijke omgeving	Onbekend	.		
		Conservering artefacten (metaal/overig)	Onbekend	.		
		Conservering organisch materiaal	Onbekend	.		
		Inhoudelijke kwaliteit	Zeldzaamheid	Het aantal vergelijkbare monumenten (complextypen) van goede fysieke kwaliteit uit dezelfde periode, binnen dezelfde archeoregio, waarvan de aanwezigheid is vastgesteld	Hoog	3
				Idem, op basis van een recente en specifieke verwachtingskaart	Hoog	.
Informatiewaarde	Opgraving/onderzoek van vergelijkbare monumenten binnen dezelfde archeoregio (minder/meer dan 5 jaar geleden; volledig/ partieel)		Hoog	3		
	Recent en systematisch onderzoek in de betreffende archeoregio		Hoog	.		
	Recent en systematisch onderzoek van de betreffende archeologische periode	Hoog	.			
	Passend binnen regionaal onderzoeksprogramma	Hoog	.			
Ensemblewaarde	Synchrone context (voorkomen van monumenten uit dezelfde periode binnen de microregio)	Hoog	3			
	Diachrone context (voorkomen van monumenten uit opeenvolgende perioden binnen de microregio)	Hoog	.			
	Landschappelijke context (fysisch- en historisch-geografische gaafheid van het contemporaine landschap)	Hoog	.			
	Aanwezigheid van contemporaine organische sedimenten in de directe omgeving	Middel	.			
Representativiteit	Kenmerkendheid voor een bepaald gebied en/of periode	Hoog	3			
	Het aantal vergelijkbare monumenten van goede fysieke kwaliteit uit dezelfde periode binnen dezelfde archeoregio waarvan de aanwezigheid is vastgesteld en waarvan behoud is gegarandeerd	Hoog	.			
	Idem, op basis van een recente en specifieke verwachtingskaart	Hoog	.			

Tabel 7.1: scoretabel van de waardstelling van de vindplaats.



# Bibliografie

## Gebruikte afkortingen:

DAR            Delftse Archeologische Rapporten  
RDMZ RV      Rijksdienst voor Monumentenzorg Restauratievademecum

Bartels, M., 1999: *Steden in scherven, vondsten uit beerputten uit Deventer, Dordrecht, Nijmegen en Tiel (1250-1900)*, Zwolle/Amersfoort.

Berends, G., 1989: Baksteen in Nederland in de middeleeuwen, RDMZ RV 1989/15-11.

Bult, E.J., 1992: *IHE Delft bloeit op een beerput. Archeologisch onderzoek tussen Oude Delft en Westvest. IHE Delft*, Delft.

Craane, M.L., 2012: *Programma van Eisen, Scheepmakerij 8-12, Delft*, Oosterhout.

Heijningen L.A., van, 1989: *Energiek en ondernemend: 150 jaar olie- en vernisfabriek Vliegenthart Delft*, Rijswijk.

Horssen, J., van, 2013: *De Scheepmakerij in Delft tussen de 15<sup>e</sup> en de 20<sup>e</sup> eeuw. Een archeologische begeleiding onder het pand Scheepmakerij 9. DAR 114.*

Houtzager, H.L., et al., 1997: *De Kaart Figuratief van Delft*, Delft.

Janssen, H.L., 1988: Later medieval pottery production in the Netherlands, in: Gaimster, M.Redknapp & H.Wegner (ed.), *Zur Keramik des Mittelalters und der beginnenden Neuzeit im Rheinland, BAR International series 440.*

Kerkhof, M., E.J. Bult & B. Penning, 2010: *Midden-Delfland. Een archeologische verwachtings- en beleidsadvieskaart, DAR 100.*

Koopmanschap, H., 2013: *Evaluatieverslag archeologische Begeleiding Scheepmakerij 8-12 te Delft*, Oosterhout.

Kuile, E.H., ter, 1937: Baksteenformaten in Zuid-Holland tot het midden van de 16<sup>e</sup> eeuw, in: *Oudheidkundig jaarboek 6, 96-99.*

Miedema, F.R.P.M., 2010. *Gemeente Delft; Plangebied Scheepmakerij 8-12 te Delft, BAAC rapport V-10.0368.*

Stenvert, R. & G. van Tussenbroek, 2007: *Inleiding in de bouwhistorie. Opmeten en onderzoeken van oude gebouwen*, Utrecht.

Weve, W., 1996: *Cultuurhistorische Effectrapportage Scheepmakerij*, Delft.





# Overzicht van afbeeldingen, tabellen & bijlagen

## Afbeeldingen

Afbeelding 1.1 (blz. 8)  
Ligging van het plangebied.

Afbeelding 2.1 (blz. 11)  
Het anonieme schilderij van de stadsbrand in 1536 (bron: Archief Delft).

Afbeelding 2.2 (blz. 11)  
De Scheepmakerij op een kaart uit 1630 van Balthasar Florisz. van Berckenrode (bron: Archief Delft).

Afbeelding 2.3 (blz. 11)  
De kaart figuratief uit 1675 (bron: Houtzager 1997).

Afbeelding 2.4 (blz. 12)  
Het plangebied op de kadasterkaart van 1832.

Afbeelding 2.5 (blz. 12)  
De Scheepmakerij met de molen van Blom gezien vanuit hotel Bellevue aan de Ketelstraat rond 1875 (foto: Archief Delft, object nummer 7192).

Afbeelding 2.6 (blz. 13)  
Prentbriefkaart van de Scheepmakerij met pakhuis de Liefde rond 1900. Op de kade en op de boot staan olietonnetjes (foto: Archief Delft, object nummer 53763).

Afbeelding 3.1 (blz. 15)  
Uitvoering van het veldwerk.

Afbeelding 4.1 (blz. 18)  
Alle sporenkaart.

Afbeelding 4.2 (blz. 19)  
Spoor 8 en spoor 4. Foto richting het oosten (a) en zuiden (b).

Afbeelding 4.3 (blz. 21)  
Het noordelijke deel van gebouw 4 richting het oosten.

Afbeelding 4.4 (blz. 22)  
Spoor 10, 11 en 18, richting het zuiden.

Afbeelding 6.1 (blz. 27)  
Bebouwing uit de fasen I en II geprojecteerd op de kadasterkaart van 1832.

Afbeelding 6.2 (blz. 28)  
Kaart Figuratief met de vermoedelijke panden Scheepmakerij 11-12 met gebouw 1 (groen) en gebouw 3 (rood).

Afbeelding 6.3 (blz. 29)

Bebouwing uit de fasen III, IV en V geprojecteerd op de huidige kadasterkaart.

Afbeelding 6.4 (blz. 30)

Constructie van een oliemolen met in rood het doodsbed. (bron: Van Heijningen, 1989).

## **Tabellen**

Tabel 7.1 (blz. 37)

Scoretabel van de waardestelling van de vindplaats.

## **Bijlagen**

Bijlage 4.1 (blz. 23)

Baksteenformaten.

Bijlage 6.1 (blz. 33)

Beantwoording van de onderzoeksvragen.



