



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Een bergingspoging in 1618

Weber, R.E.J.

Citation

Weber, R. E. J. (1978). Een bergingspoging in 1618. *Mededelingen Van De Nederlandse Vereniging Voor Zeegeschiedenis*, 37, 13-18. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4305554>

Version: Publisher's Version

License: [Leiden University Non-exclusive license](#)

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4305554>

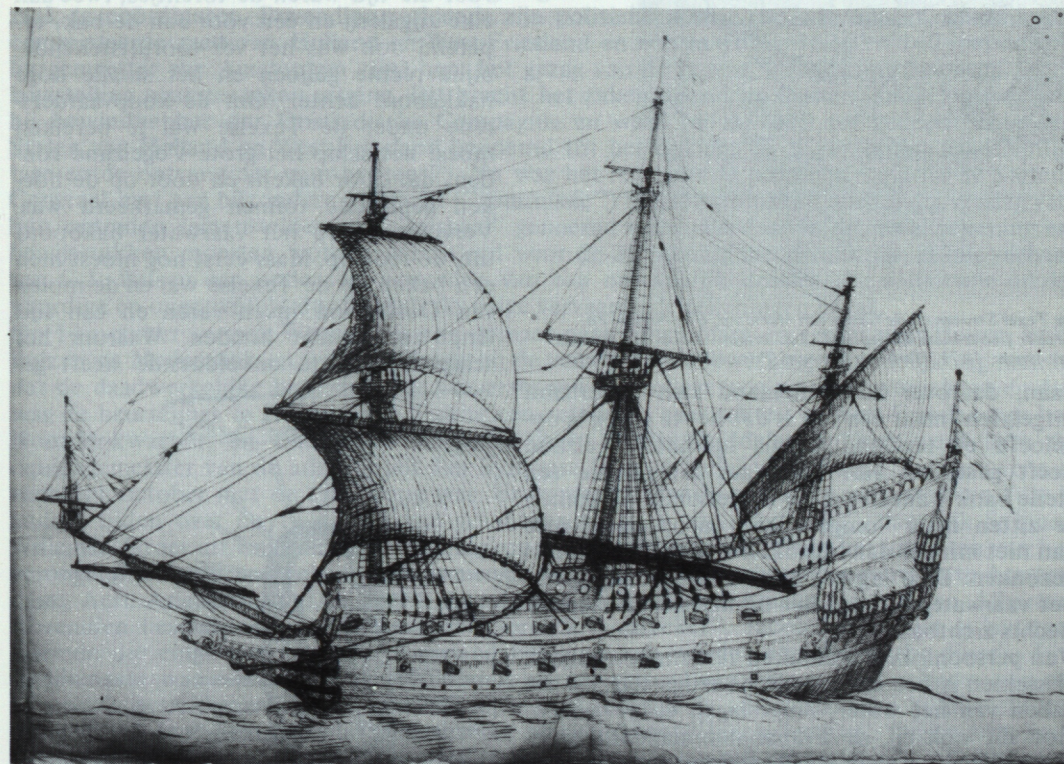
Note: To cite this publication please use the final published version (if applicable).

immers kon de Staatse vloot in de strijd worden geworpen ter verdediging van de Hollandse haringvisserij, doch nu is de visserij slechts een beperkt onderdeel in de totaal reeds stroeve samenwerking in de E.E.G. De stijd blijft echter de moeite waard gestreden te worden, al zijn de middelen beperkt. Die strijd gaat uiteraard over de hoofden van de bedrijfsgenoten heen, al dragen zij wel de financiële risico's. Zolang de E.E.G. echter machteloos is, zal de nationale staat de visserij moeten bijspringen, maar dat schept weer een afhankelijkheid van de overheid zoals die sinds 1857 niet meer bestond. Daaruit moge blijken dat het hoofdstuk overheid en zeevisserij nog in heftige beroering is en dat het interessant blijft het tijdvak na 1 januari 1977 nauwlettend te volgen.

Een bergingspoging in 1618

Dr. R.E.J. Weber

In de kort geleden verschenen *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden* publiceert de heer S. Hart een aardig oordeel over de activiteit van Enkhuizer bergers in de zeventiende eeuw. Toen in 1668 Zweedse onderdanen licentie en liefst octrooi vroegen om voor de Nederlandse kust bergingswerk te verrichten, schreef de Amsterdamse oud-burgemeester en gecommitteerde raad Gerard Hasselaer - zo zegt Hart - het volgende: "waernaer ick kan bemercken soo en werd die kunste alhier van geen nieuwe inventie aengenomen, alsoo onse Enckhuysers al voor veelle jaeren hier voor professoren in deselve sijn erckent geweest" 1). Het toeval wil dat de *Mariner's Mirror* kort tevoren een artikel had gebracht, waarin de activiteiten in Engeland en Ierland werden geschetst van een zekere John Jacop Janson, die in 1620 door de bekende resident van Venetië in de Verenigde Nederlanden Christofforo Suriano, uit Enkhuizen was gehaald om het geschut te bergen van een op de Ierse kust verongelukt, door Venetië in de Republiek gehuurd schip, genaamd *Santa Giustina* 2.)

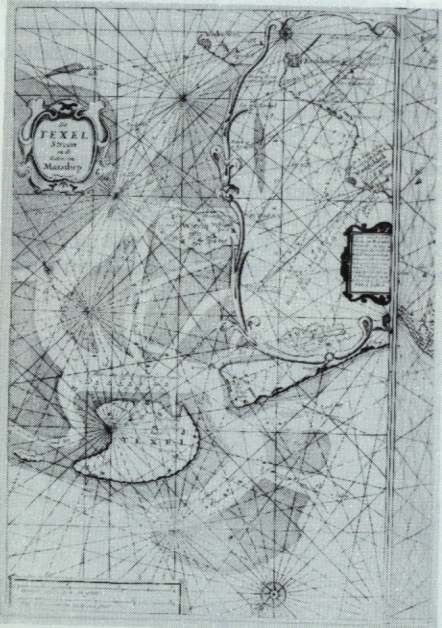


Het hier te lande voor Frankrijk gebouwde schip.
(ARA, Loketkas Frankrijk, nr. 41).

Hiermee is de geschiedenis aangestipt van een stuk zeemanshandwerk, dat wij inderdaad graag typisch Nederlands noemen, namelijk de berging van schepen en goederen. Vermoedelijk hebben de archieven der admiraliteitscolleges, die in 1844 zo deerlijk door brand geteisterd zijn, heel wat gegevens voor een dergelijke geschiedenis bevat. Wij mogen dit zelfs wel als zeker aannemen, want juist uit de tijd van de bijna legendarische "Jacob the diver" is een bundel stukken over een door de admiraliteit in West-Friesland en het Noorderkwartier geleide bergingspoging bewaard gebleven, doordat de hoogste autoriteiten in de Republiek zich voor de zaak geïnteresseerd hadden, een feit dat noodzakelijkerwijs zijn neerslag heeft gevon-

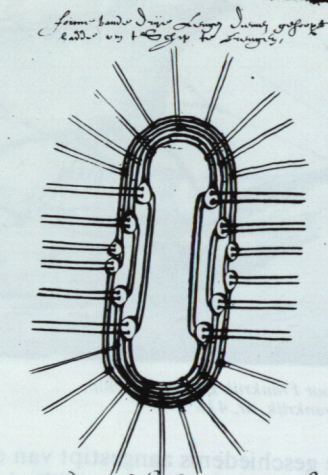
den in de archieven der Staten-Generaal. Dat wij Jacob Janson in deze stukken tegenkomen moge een voldoening betekenen voor degenen die hem het eerst voor het voetlicht der histori heeft gehaald 3).

Op 8 oktober 1618 liep een groot zeeschip over de ruime Wieringer Vlake in de richting van Texelstroom. Het was splinternieuw en zeilde onder weinig doek voort. De grote ra was zelfs aan dek gestreken en slechts de fok, het voormarszeil en de bezaan stonden bij. Fier toonde



De Texel Stroom en de Gaten van Marsdiep. Uit: Nieuw' en Grootte Loots-mans Zee-spiegel. Amsterdam, Jacob en Casparus Lootsman, 1679. Maritiem Museum 'Prins Hendrik', Rotterdam.

het zijn rang van zwaar bewapend oorlogsschip, want alle geschutpoorten stonden open en de stukken waren te boord gebracht. Zijn volle bewapening had het nog niet ontvangen, maar duidelijk was te zien dat het 21 stukken in twee lagen in de brede zij kon voeren, méér dan de meeste toenmalige Nederlandse oorlogsschepen. De ronde poorten van het bovendeck wezen op een vreemde nationaliteit. Inderdaad was het een Frans koningsschip, hier te lande gebouwd. Karakteristiek voor die tijd waren de torentjes, twee aan elke zijgalerij en één voor aan de bak, typerend ook was het ver vooruitstekende, bijna rechte galjoen en het smalle hoge hakkebord achter. Om de koopvaardersrede onder de Texelse wal te bereiken moest het schip het grote Vogelzand ronden, dat door bakens en door op de hoeken geplaatste tonnen gemarkeerd was. Vervolgens liep het vaarwater bakboord uit, de rede op. Maar eerst nog moest men een baken op de Texelse wal en de molen van Oostereind ineen varen en een tijd lang zo staande houden. Waarom het schip dit laatste onvoldoende heeft ge-



"Forme van de drye lengen die men gehoopt hadde om 't schip te brengen". Naar de pentekening in de archief-bundel.

daan, daarover heeft niemand zich naderhand uitgelaten, maar een feit is dat het te vroeg is opgelooft en terstond daarna op het Vogelzand heeft gestoten. Het was daar ter plaatse een steile bank want het schip is niet omhoog komen te zitten maar "omgevallen" en op een diepte van niet minder dan tien of elf vadem (17 à 19 m.) gezonken. Daar lag het nieuwe schip dan, nog in het vaarwater zelf en met de marsen en stengen slechts zichtbaar.

Van persoonlijke ongelukken vernemen we niets. Misschien is het schip eerst na enige tijd, bij het vallen van het water, omgeslagen en gezonken. Hoe dit ook zij, de Franse commandant monsieur Mantin, was in staat terstond naar de vaste wal te gaan om hulp te halen. Eerst reisde hij naar Enkhuizen, waar het schip uitgerust was, om de hulpverlening alvast voor te bereiden 4), en daarna meldde hij zich zeer juist bij de Franse diplomatieke vertegenwoordiging in Den Haag. Benjamin Aubéry, seigneur Du Maurier, was reeds geruime tijd ordinaris ambassadeur, terwijl destijds bovendien een extra-ordinaris ambassadeur aanwezig was in de persoon van Jean de Thuméry, seigneur de Boissise. Beiden wisten uitstekend de weg in ons regeringsbestel en zij verwierven allereerst de steun van prins Maurits,

die op dat ogenblik, zo kort na de gevangenneming van Johan van Oldebarnevelt, de machtigste figuur in de Republiek was. Reeds op 13 oktober, de vijfde dag na het ongeluk, vond een beraadslaging plaats in de Staten van Holland die besloten aan de steden Amsterdam, Enkhuizen en Medemblik te verzoeken met alle noodzakelijke benodigdheden bijstand te verlenen. Op dezelfde dag verzochten zij bij monde van Reinier Pauw aan de Staten-Generaal, eveneens een brief van die strekking tot de genoemde steden te richten. Dit geschiedde, terwijl de Staten-Generaal tevens de rechtstreeks onder hen ressorterende colleges ter admiraliteit te Amsterdam en in West-Friesland met het Noorderkwartier toestemming verleenden, om voorschotten voor deze zaak te verstrekken 5). De zwakheid van ons staatsbestel, dat tal van regeringscolleges telde maar geen centraal uitvoerend orgaan, komt hier duidelijk naar voren. Tegelijkertijd zien we echter het noodmiddel tegen dit gebrek in werking komen. Eveneens op voorstel van Holland werd namelijk door de Staten-Generaal commissie verstrekt aan Gerrit Jacobsz Wits (en), oud-burgemeester van Amsterdam en aanzienlijk koopman op de Oostzeelanden, om bij de genoemde steden en admiraliteiten te gaan bevorderen, dat met alle mogelijke middelen, ijver, raad en daad het verongelukte schip zou worden gelicht, gesalveerd en weer bruikbaar gemaakt. De Staten-Generaal verzuimden niet in de commissiebrief te vermelden dat de heren ambassadeurs beloofd hadden, dat de voor te schieten penningen prompt zouden worden terugbetaald. Een nauwkeurige rekening met bewijsstukken van alle gemaakte kosten was dus noodzakelijk. Met zoveel gezag en crediet achter zich viel het Witsen licht, de zaak te coördineren. Bovendien verleende zijn politieke positie (hij was op dat ogenblik geëmmiteerde raad van Holland en West-Friesland en zou in 1620, 1621 en 1625 wederom burgemeester van Amsterdam zijn) hem het gezag van de regent, terwijl zijn persoonlijke belangstelling naar zeezaken uitging. Dit bracht het zaken doen "op Oosten" mede; voorts was hij bewindhebber der Oostindische Compagnie en werd hij in 1619 tot gedeputeerde der Staten van Holland en West-Friesland benoemd tot het opzicht en de verzorging van de pilotage en de ontvang der vuur-boeten 7). Nu was het regel dat de personen die door de Staten-Generaal met een bijzondere opdracht ("commissie") belast waren, een omstandig verslag van hun optreden samenstelden, dat "verbaal" genoemd werd. En daar in dit geval rekening en bewijsstukken moesten worden overgelegd voor de afrekening met Frankrijk, is het verbaal van G.J. Witsen een onderdeel geworden van een omvangrijk dossier, dat zelfs twee merkwaardige en ongetwijfeld door een deskundige vervaardigde tekeningen bevat.

Op 14 oktober vertrok Witsen met zijn dienaar naar Amsterdam en verder naar Hoorn, Enkhuizen en Medemblik en overal ontving hij de verzochte medewerking. Geredelijk zag men in dat de daadwerkelijke hulpverlening het beste aan één college kon worden overgelaten en dat was de beurtelings te Hoorn en te Enkhuizen zetelende admiraliteit in West-Friesland en het Noorderkwartier. In Enkhuizen bevonden zich de hulpmiddelen en hier werd hem de equipagemesster van de admiraliteit Jan Symonsz Blauwe Hulck toegevoegd, die trouwens al vanaf 11 oktober met de zaak bezig was. Er werden nog enige adviseurs aangetrokken "die 't andere tijden over uuytwindinge van gesoncken schepen zijn gebruyckt", namelijk Sybrant Willemsz. Groes uit Enkhuizen, een haringkoper die veel bemoeienis met het uitrusten van het verongelukte schip had gehad; Jan. Symensz. Muyen, meester sloopstimmerman te Amsterdam; Aert Ariensz. van Dordrecht; Abraham Cornelisz. van Amsterdam en Jan Albertsz. Bovendien beschikten zij over een "extra-ordinaris duycker", Jacob Jansz. Het is laatstgenoemde die enige jaren later in Engeland befaamd zou worden als "Jacob the diver". Zijn familienaam was echter niet zo Nederlands als het verbaal van Witsen doet geloven; een op zijn werk betrekking hebbende kwitantie, in de hand van de administratieve hulpkracht geschreven, is door hem duidelijk eigenhandig getekend met "Jacob Janson". Onder deze kwitanties bevindt zich er verder één betreffende de diensten van een zekere Maerten Waterhaler, schipper van een waterschip, die duidelijk "Marten Janson" tekent. Waren beiden familieleden en waren zij van een oorspronkelijk Scandinavische familie? Sommige Enkhuizer "professoren" zouden dan niet zo autochtoon zijn geweest als Gerard Hasselaer heeft gedacht.

Op 23 oktober 's morgens vroeg ging de expeditie te Medemblik sloop en omstreeks 10 uur was men bij het verongelukte schip. Kapitein Mantin was ook aanwezig. Zij hadden 27 of 28 vaartuigen bij zich en ongeveer 90 sjouwers. Zware ankers en dreggen en grof touwwerk vormden de voornaamste hulpmiddelen. Van de hulpvaartuigen werden jijnen (takels waarvan de blokken minstens drie schijven hebben) op de masten uitgebracht en ankers en dreggen op het Vogelzand. Maar toen men eenmaal aan het werk was om het schip op die manier recht op zijn kiel te krijgen, werden deze ankers en dreggen "door de grond gewonden" hetgeen aan

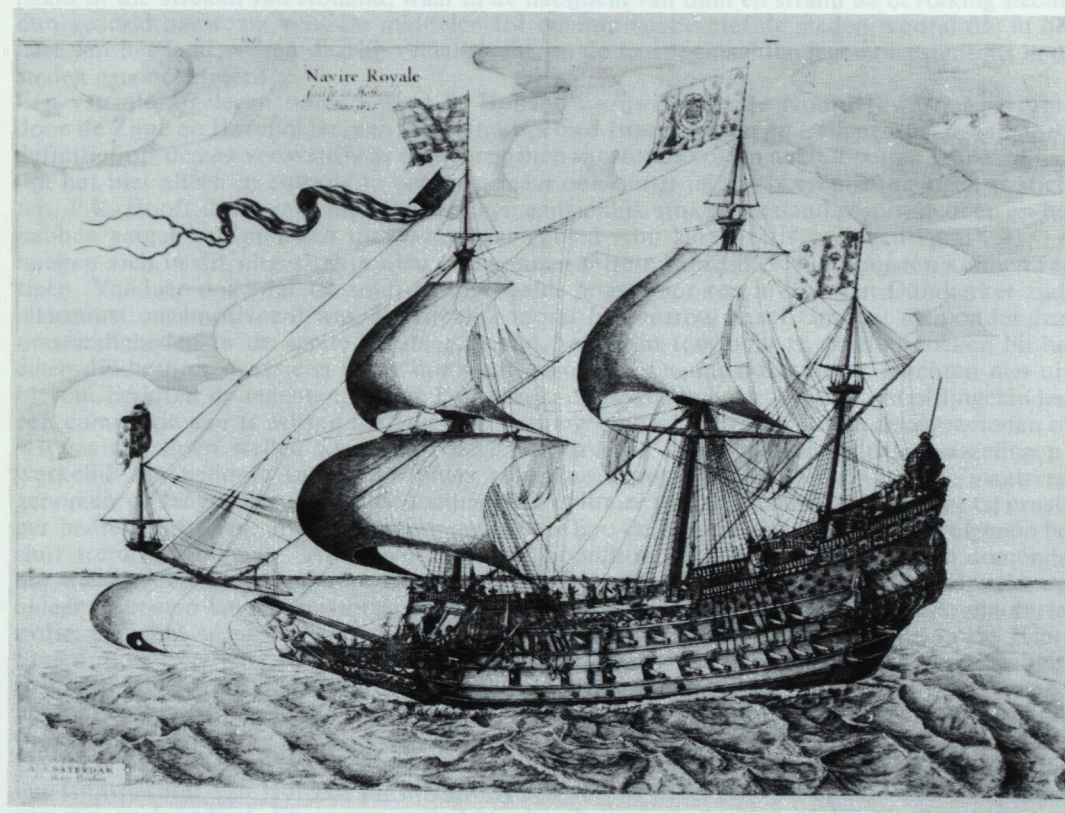
slechte ankergrond werd geweten. Het hopeloze van de pogingen komt duidelijk uit in de mededeling, dat het wel gelukte het schip een weinig op te richten, maar dat het bij het vallen van het water telkens weer neersloeg zodat de marsen ongeveer het water raakten. Gedurende drie dagen zijn de pogingen voortgezet, maar daarna begon het 's nachts hard te waaien en moest de bergingsvloot beschutting zoeken onder de Texelse wal nabij de kaap van Oostereind. In de daarop door de deskundigen belegde vergadering kwam men tot de conclusie dat de pogingen moesten worden opgegeven. Monsieur Mantin evenwel hield niet op aan te dringen op nieuwe initiatieven en tenslotte kwam er iets op tafel, dat algemene instemming verwierf. Men zou drie enorm grote, dubbele stroppen ("lengen") onder water horizontaal om het schip aanbrengen en wel zodanig dat ze met zware blokken vanaf vaartuigen konden worden toegetrokken. Dwars op die stroppen zouden touwen of "staarten" worden vastgemaakt waarvan de losse einden telkens door middel van een takel op een vaartuig gebracht zouden worden. In totaal dacht men 20 vaartuigen in te zetten die zouden trachten de touwen en kabels zover in te winden dat het schip opgelicht zou worden. Vervolgens zou men trachten het hoger op het zand te brengen.

Voorlopig werd nu een aantal vaartuigen afgedankt, want er moesten eerst kabels, zware takels (kardelen), grote blokken en andere behoeften worden gehaald. Op 29 oktober werd dit touwwerk aan land uitgelegd op de wijze waarop het om het schip moest komen en weer in de vaartuigen geladen, waarna op 30 oktober de nieuwe poging werd gewaagd. Men slaagde erin één samenstel van stroppen en staarten aan te brengen, maar moest vervolgens weer beschutting zoeken onder de wal van Texel. Teruggekomen vond men de staarten, ten gevolge van de felle stroom, zo verward dat men ze niet boven kon krijgen. Men moest toen opnieuw beginnen, maar dit is niet gelukt en op 7 november werd in een vergadering geconcludeerd dat het jaargetijde te ongunstig was en dat men tot het voorjaar moest wachten. Schepen en volk werden vervolgens afgedankt, terwijl Abraham Anthonisz. van Voorthuysen, officier van Texel en Claes Heyndrickxs. Clouck, secretaris, door Witsen gemachtigd werden om toezicht op het wrak uit te oefenen. Op 10 november vertrok Witsen via Huisduinen naar Den Haag om zijn verbaal bij de griffie der Staten-Generaal in te leveren en prins Maurits en de ambassadeurs in te lichten. Blauwe Hulck maakte in de loop van de winter nog een memorie die hij in het Frans liet vertalen die de de ambassadeurs aan de koning hebben gezonden. Het is mogelijk dat ook dit stuk van tekeningen voorzien was.

Het incident geeft ons, zoals reeds gezegd, een goed beeld van de wijze waarop de overheid van de Republiek functioneerde. De techniek van de berging zelf stelt wat teleur. Men kan zich de situatie moeilijker anders voorstellen dan dat het schip omgevallen is met de masten van de bank afgekeerd en dat de bergingsvaartuigen tussen het schip en de bank gelegen hebben. De hoek waaronder de takels vanaf de lage vaartuigen op de masten werkten, moet toch zeer ongunstig geweest zijn en het lijkt onvermijdelijk dat de ankers het eerst doorgingen. De zeer grote diepte "recht in het vaarwater", waarop het schip lag met zijn van de rolpaarden naar de lage zijde gevallen stukken, nabij de steilte van de bank, moeten toch onoverkomelijk beletsel voor het "uitwinden" hebben gevormd en dit laatste schijnt de enige methode te zijn geweest waarmee men ervaring had. Voor het lichten en telkens hoger brengen (de bij de Wasa toegepaste methode) moest men rustig met vele schepen rondom het wrak kunnen liggen en vooral onder water kunnen werken, maar dit beletten nu juist de zware stromingen en het daarmee gepaard gaande zandtransport langs de bodem. Opvallend is, dat niets is gedaan om het wrak eerst van zijn zware overhangende rondhouten te bevrijden; dat dit niet in de bedoeling lag, wordt wel bewezen door de incidentele vermelding dat tijdens de werkzaamheden één rondhout, de fokkera, werd geborgen. Zeer begrijpelijk is dat "Jacob the diver" geen pogingen heeft gedaan het diep liggende schip van zijn geschut te ontdoen. Neen, professioneel in de zin van systematisch beoefend met daartoe ontwikkelde gereedschappen, was dit Enkhuizer bergingsbedrijf niet. Opvallend is dat de Blauwe Hulck, die het eerst gealarmeerd is, ongezien het karwei heeft aanvaard. Wij moeten echter voor het goede historische inzicht bedenken, dat wij de term "bergingsbedrijf" niet mogen bezigen. Het was in die tijd ondenkbaar dat iets dergelijks als permanente dienst op de vereiste grote voet aanwezig zou zijn. Er waren enkelingen, hier en daar verspreid, die wat meer handigheid en kijk op de materie ontwikkeld hadden dan anderen. En dan nog waren zij in hun hulpmiddelen tegenover de enorme krachten die in het spel waren, verschrikkelijk beperkt. Zoals zij zelf zeiden, "uitwinden", het hogerop slepen en met behulp van het tij boven water krijgen van een wrak, was het enige dat nog wel eens gelukken wilde. De kosten hebben in totaal 17.291 gulden en 9 penningen belopen. De "sjouwers of arbeiders"

kregen een gulden per dag en bovendien de kost, waarvoor Sybrant Willemsz. Groes heeft gezorgd. Er staan er 94 op de loonlijst met aantallen dagen variërend van 6 tot 34. Er zijn 8 schuitevoerders geweest die blijkbaar geen schuit hadden; zij kregen iets meer, namelijk 25 stuivers. De schippers met eigen vaartuig ontvingen naar verhouding niet zo veel méér. Soms staat op de loonlijst "mij en mijn knecht", maar wij kunnen niet anders dan veronderstellen dat op elk schip een knecht aanwezig is geweest. Niet elk vaartuig werd even hoog gewaardeerd. Wij hadden gehoopt alle gebruikte scheepstypen met name in de lijst vermeld te vinden, maar hierin zijn we teleurgesteld. Bovenaan staat een "smakzeil of carviel"; gevolgd door een "carvielschip". Verder staat er vaak alleen maar "schip". Het kunnen allemaal smakken of karvelen geweest zijn, want zij behoorden alle tot de groep die zes gulden per dag kreeg. Of de opvarenden bovendien nog voeding ontvingen, konden wij niet vinden. Er is één "steygerschuit" bij geweest met drie opvarenden die het vaartuig gezamenlijk verhuurden voor 5 gulden en 15 stuivers per dag. Dan volgt een aantal "waterschipluyden" met "waterschepen", elk tegen 7 gulden per dag. Een "boeierschip" kreeg hetzelfde. In totaal zijn 29 Enkhuizer vaartuigen korter of langer in dienst geweest. Verspreid over verschillende andere steden hebben nog 11 vaartuigen dienst gedaan terwijl een "cage" van Jan Pouwelsz. Caeghman een enkele keer een vracht heeft vervoerd.

Op te merken valt dat de klerk die de kwitanties uitgeschreven heeft het vaartuig van de duiker Jacop Janson als "schip" omschreef, maar dat dit (door de eigenaar?) is veranderd in "schuyt". Hoe groot die schuit was is onzeker, want de duiker had geaccordeerd voor de vaste som van 150 gulden. Verder zijn lijsten aanwezig van touwwerk en ankers, waarbij verantwoord is hetgeen beschadigd of verloren gegaan is. Uit het wisselend aantal arbeiders en vaartuigen is al gebleken dat een nauwgezet beheer is gevoerd; zelfs is geen bedrag opgevoerd voor het gebruik van de onbeschadigd door de admiraliteit terugontvangen goederen. Voor vacatiegeld ontving Blauwe Hulck drie gulden per dag, hetgeen niet veel is, maar hij was dan ook reeds in vaste overheidsdienst. De haringkoper Groes kreeg ook drie gulden, hoewel hij als



Navire royale faicte en Hollande anno 1626.
Gravure met adres van J. Hondius. Maritiem Museum 'Prins Hendrik', Rotterdam.

particulier er zijn zaken voor in de steek moest laten. Hij mocht echter de voeding leveren. Veel meer ontving de meester-scheepstimmerman Jan Symonsz. Muyen uit Amsterdam, namelijk 9 gulden. De vacatie van Witsen is ondoorzichtig, omdat hij een bedrag heeft opgevoerd inclusief de kosten van een dienaar en andere onkosten. Verder bevat zijn declaratie een groot aantal posten wegens reis- en verblijfkosten. Zijn totale bedrag komt op 680 gulden, zeven stuivers en twaalf penningen. Van de overige met name genoemde adviseurs hebben wij de vacatiegelden niet kunnen vaststellen.

Bijzonder interessant is de tekening van het schip, al ontbreekt er wel iets aan zoals het loepend touwwerk van de bezaansroede. Zij mag als een uit vakkringen afmonstig document gelegd worden naast de door Hendrik Hondius uitgegeven gravure "navire royale faicte en Hollande anno 1626", die door de restaurateurs van de Wasa zo hoog geschat wordt.

Noten

1. II, p. 125.
2. Alan Roddie, "Jacob the Diver", *The Mariner's Mirror*, 62 (1976) p. 253.
Zie over Suriano de bijzonder interessante biografie door P. Geijl, 's-Gravenhage, 1913.
3. "Reckeninge van d'onkosten gedaen op 't verongelukte schip van Sijne Majesteit van Vranckrijck, 1619." Algemeen Rijksarchief, Archief der Staten-Generaal, no 12574-41.
4. Waar het schip gebouwd was, wordt nergens gezegd.
5. J.G. Smit. Resolutiën der Staten-Genraal. Nieuwe Reeks, III, 1617-1618, p. 521. (R.G.P. no. 152).
6. Joh.E. Elias. De vroedschap van Amsterdam 1578-1795. Haarlem, 1903-1905. 2 vol., I.168.

Angst voor en verweer tegen de Duinkerkers

Dr. J. Belonje

In zijn "Het Nederlandsche Zeewezen" betoogde De Jonge 1), dat in de oorlog ter zee met het uitbreken van de opstand tegen Spanje de manoeuvres vaak achterwege bleven, en hij voegde daaraan de betekenisvolle verklaring toe dat "de onnoemelijke gevechten in de strijd met de Duinkerkers geleverd, grotendeels bestonden uit een treffen tussen twee, vier of enige weinige meerdere schepen, waarbij het uitvoeren van manoeuvres weinig te pas kwam". Een typisch voorbeeld nu van zo'n actie op beperkte schaal wordt ons vertoond bij het aanschouwen van een contemporaine prent, verbeeldende op bepaald suggestieve wijze hoe halverwege Egmond op Zee en "de Rel" ten noorden van de "vierboet van Wijck op Zee" een "Duynkerker aen strant gejaecht den 3 april 1641 op de middagh, terwijl het schip uit zee bestookt werd door dry oorlogschepen Staten volk" en van de landzijde bovendien door talrijke te hulp snellende, meestal verspreide manschappen, uit Holland herkomstig 2). Vrij zeker is ook het gevecht met de Duinkerkers op 3 oktober 1622, toen het "metalen" kanon genaamd "Het Roode Paart", omhoog gevlogen van zo'n vijandelijk schip, op het dek van een andere aan Nederlandse zijde strijdende oorlogsbodem terecht kwam, een soortgelijke, min of meer kortstondige ontmoeting geweest 3).

Nu in de tegenwoordige tijd vrijheidsberovingen in velerlei vorm zich opnieuw beginnen voor te doen, zal het mogelijk belangwekkend zijn om eens na te gaan op welke wijze men zich in de 17e eeuw meende te kunnen verzetten tegen dergelijke gevreesde ondernemingen, waartoe in het bijzonder de Duinkerkers bij hun strijd een toevlucht meenden te moeten nemen.

De schrik voor de Duinkerkers zat er omstreeks 1630 hier te lande duidelijk in, en dan bepaald in die streken van Holland, waar in de nabijheid van duin en strand de bevolking slechts dun gezaaid aanwezig was. De middelen tot communicatie met de steden, vooral die in het hart van het land, waren daarbij veelal slecht, en de troepenmachten lagen meestentijds in de steden geconcentreerd.

Eén van die afgelegen oorden werd in Holland's vrijwel uiterste Noorderkwartier gevormd door de Zijpe en Hazepolder, een uitgestrekt gebied tussen Petten en Callantsoog, dat in 1597 definitief op de zee veroverd was en waarop men aanstonds kosten noch moeiten gespaard had om het niet alleen in cultuur te brengen, maar ook om er tal van boerenbehuizingen te stichten. P.C. Hooft moge met dit aangewonnen aanzienlijk stuk polderland gespot hebben en het hebben vergeleken met een onbewoonbaar gebied - hij sprak zelfs over een "graf" 4) -, er hebben zich in dit uitgestrekte nieuw gewonnen terrein tamelijk veel kolonisten kunnen vestigen. Vandaar ook, dat de zojuist aangehaalde angst voor een invasie van Duinkerker zijde allerm minst ongemotiveerd was. Begrijpelijk moest het daarom zeker zijn, dat men onder deze omstandigheden in de eerste plaats gemeend heeft zijn toevlucht te moeten zoeken bij het eigen dijkbestuur, waar een willig oor werd gevonden. Omdat ook verdere klachten niet uitbleven, besloten de regenten in deze landstreek, uitmakende het college van hoofdingelanden, een commissie aan te wijzen die ingevolge verkregen consent van de Staten de ingezetenen op wapens zou doen stellen 5), waarna deze wapens ook - echter na langdurige aarzelingen - werkelijk ten behoeve van de inwoners zijn aangekocht 6). Nauwelijks was deze maatregel genomen of tengevolge van de zich wijzigende militaire positie dienden zich nieuwe en ernstiger bedreigingen aan, als gevolg waarvan in de Zijpe en Hazepolder in 1628 het volgende besluit werd opgetekend: "Alsoo wij dagelijcx horen uyt luyden van Duynkerken comende, dat die van Sijp ende andere onse nagebuyren 7) van de Duynkerkers werden gedreicht om aldaer te comen landen en eenige notabele persoonen te halen, off niet goet soude sijn datter ordre beraemd werde bij ons en ons nagebuyren, door last ende autoriteyt van de Heern Staten, opdat eenyder soude mogen weten hoe hij hem bij sulcke gelegenheyt soude hebben te dragen [en] wat hulpe en se secours elck soude toebrengen. Het collegie in loco 8) is gelast om een ordre op de defentie op 't papier te brengen [en] die approbatie van hogerhandt te versoecken" 9).

De angst die de bevolking allengs meer begon te beheersen, heeft er stellig toe bijgedragen dat het landsbestuur van Holland bij uitsluiting een middel heeft gezocht in deze door toepassing van zijn oorlogsvloot. En aangezien het hier beschreven geval voornamelijk ging om het noor-