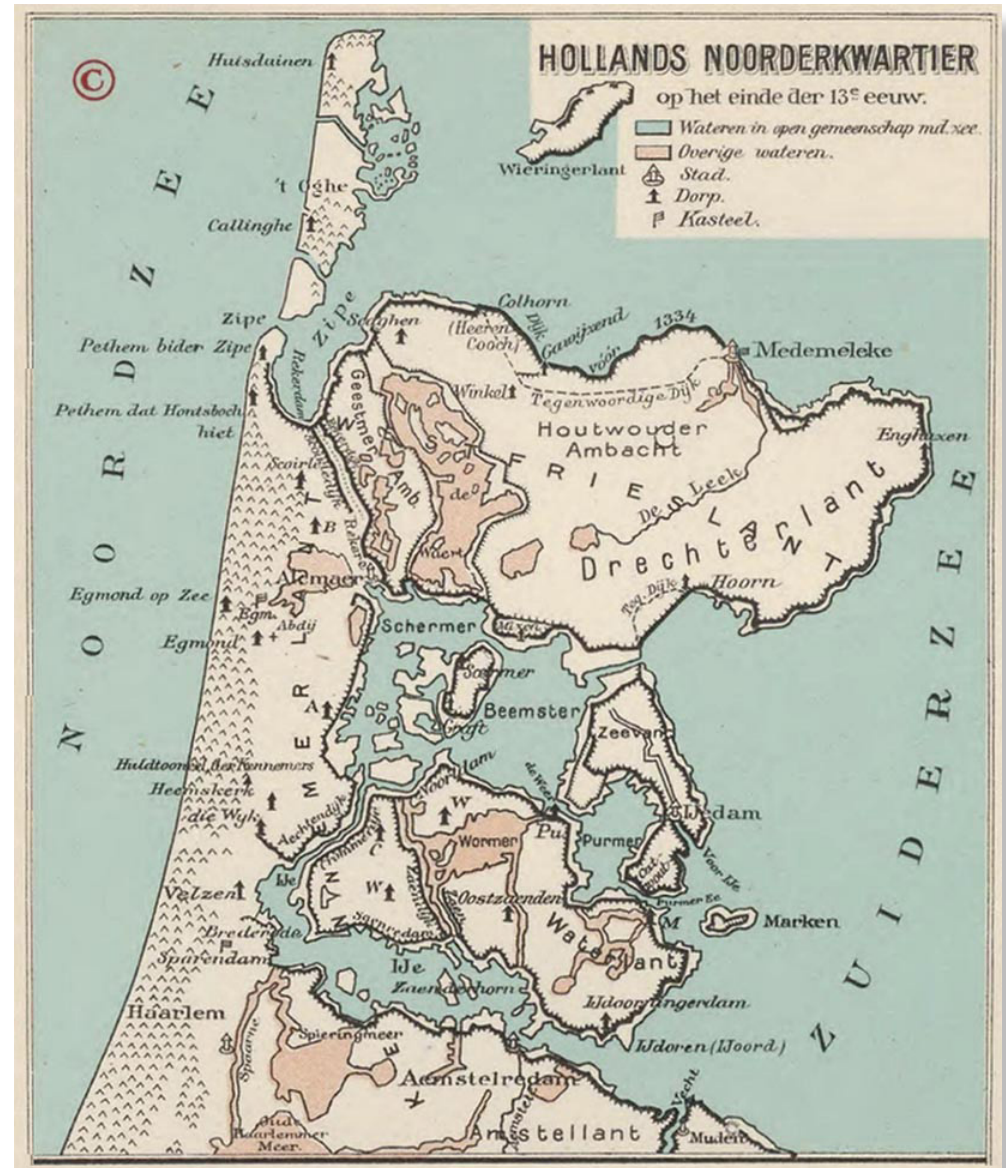


de Zijper- en Hazepolder



Tussen alle droogmakerijen in Noord-Holland is die van de Zijpe een afwijkende. Het was geen meer met overzichtelijke oevers rondom maar een zeearm of een sluf-ter, want de Zijpe viel bij eb vaak droog. Het grootste deel van het oppervlak lag namelijk op zeeniveau. Al eind 14e eeuw zag Albrecht van Beieren het gevaar van het Zijper stroomgat in. Als we nu de Waddeneilanden voor de Duitse en Deense kust vergelijken met de kust van de Noordkop is de conclusie gerechtvaardigd aan te nemen dat de kust van Noord-Holland er binnenkort net zo zou uitzien. Op een rijtje duinen na zou het achterland – dat uit een hoogveenpakket bestond – afgekalfd zijn en de Waddenzee tot de Rijndelta doorlopen. Bekijken we de kaart van onze provincie in diezelfde 14e eeuw blijkt dat het Zijper stroomgat al gevaarlijk op weg was om de kuststrook van Petten tot Huisduinen tot een losgeraakt eiland te reduceren. Albrecht van Beieren nam als eerste de taak op zich het stroomgat bij Hondsbosch af te sluiten, maar daarvoor ontbrak het destijds nog een de middelen. Dat vroeg om een kilometers lange dijk tussen Petten en Hondsbosch waarvoor men toen nog zand meende te moeten gebruiken. Dat werk werd bij de eerste de beste storm weer weggevaagd. Neem de Sint Elisabethsvloed van 1421 en de Allerheiligenvloed van 1570, die het gat zelfs nog groter maakten zodat de Hondsbosche Zeewering, samen met de Pettemer Zeewering nu zo'n 5,5 km lang is, terwijl in de 15e eeuw een dijk van 3370 meter bedacht was. Het dichten begon met een rij palen in het stroomgat die de golfslag moest breken, maar dan meer dan een kilometer landinwaarts. Daarmee werd een groot deel van de Noordkop geofferd aan de Noordzee.

De kosten van de dichting van het stroomgat zouden betaald moeten worden door het inpolderen van het stroomgat tot de Westfrie



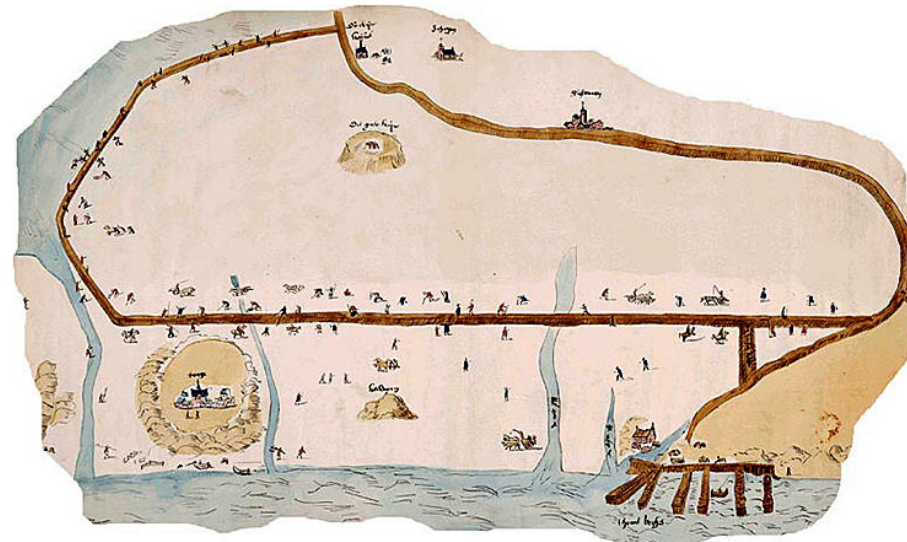
▲ Deze kaart die de situatie van de 13e eeuw weergeeft, maakt duidelijk wat de urgentie was van het sluiten van het Zijper zeevat; de inpoldering volgde dan door het leggen van een dijk van de Westfries Omringdijk naar de duinenrij



Omringdijk. Kanunnik en kunstschilder Jan van Scorel nam medio 16e eeuw het initiatief tot het bedijken van de Zijpe, waarna de droogmaking zou kunnen beginnen. Hij kreeg van keizer Karel V het gewenste octrooi en de bedijking begon. Aanvankelijk dacht Van Scorel zonder molens te kunnen indijken. De Zijpe viel immers droog bij eb. Maar al

doende kwam hij er toch achter dat enkele molens toch nodig waren. Er kwamen 6 bovenkruiers en in de polder nog 4 kleinere wipmolens. Overeengekomen werd dat de dorpen achter de bestaande bedijking (Westfriese Omringdijk en Pettemer zeedijk), zouden bijdragen in de kosten door een zogenaamde dijkvelling te betalen. In 1553 kwam de Zijpe droog te liggen door het werk van een onbekend aantal molens. Op 23 oktober werden de kavels door loting toegewezen. Karel V kreeg volgens afspraak 10% van de gronden, in elk der 20 vakken één van de 10 stukken. De bedijkers hielden zich niet aan de afspraak de dijken verder af te maken en te verstevigen, hoofdzakelijk door geldgebrek. Er ontstond

- ▲ Behalve kunstschilder was Jan van Scorel ook een behendig zakenman. Hij veronderstelde dat de verkoop van poldergrond alle investeringen zou goedmaken
- ▼ Het bedijkingsplan van Jan van Scorel; de dijk rechtsboven is de Westfriese Omringdijk en die rechtsonder een reeds in 1553 gelegde Schoorlse dwarsdijk om de duinenrij tegen de invloeden van de zeegeten te beschermen.



De droogmaking van de Zijpe heeft nogal wat voeten in de aarde gehad. Er zijn meerdere octrooien verleend tot het gewenste resultaat behaald werd. Dat begon met Holland onder leiding van het Bourgondische Huis. Octrooien verleend in welk jaar en aan wie...

1438	Filips de Goede	Graaf van Egmond en Heer van Brederode
1487	Maximiliaan v Oost. als voogd van Filips de Schone	Graaf van Egmond
1516	Karel V van Habsb.	Cornelis van Glimes
1552	Karel V	Jan van Scorel
1571	Staten van Holland	Reparatie door polder
1596	Staten van Holland	Alkmaarders (zie tekst)

ruzie met de ingelanden en als eerste haakte Jan van Scorel in 1554 af. Om de geldnood te bestrijden zodat de resterende dijkwerken aanbesteed konden worden, meende men vast de dijkveling te innen. De betrokken steden en dorpen eisten echter dat de dijkwerken eerst voltooid zouden worden. Hun gelijk kregen ze in november 1554 toen door herfststormen op diverse plekken gaten in de dijken sloegen.

Dit werd een onaangename strijd die door een machtswoord van koning Philips II in 1558 werd opgelost. Philips was zijn vader Karel V door diens dood in 1555 opgevolgd. De bedijkers van de Zijpe werden min of meer onder curatele gesteld met drie dijkgraven van buitenaf die toezicht hielden. Philips II intussen stond garant voor het geld om de dijken verder af te werken. Door de Allerheiligenvloed in 1570 werd het al dit werk weer teniet gedaan en moest het jaar erop opnieuw worden gerepareerd en drooggemaakt.

Na dit niet makkelijke begin waren verdere verbeteringen nodig, maar de Opstand tegen de Habsburgers zorgde voor oponthoud. De Republiek diende zich eerst los te maken van Philips II. Het was landsadvocaat Johan van Oldenbarnevelt die in 1596 voor de nodige politieke steun en financiering zorgde om de polder definitief droog te leggen. Onder zijn leiding werd in 1610 nog de Grote



Zanddijk aangelegd tussen Callantsoog en Huisduinen. Deze stuifdijk, vaak de Oldenbarneveltsdijk genoemd, was essentieel om het achterliggende gebied (waaronder het Koegras) te beschermen en landwinning mogelijk te maken. Opnieuw werd octrooi verleend voor droogmaking van de Zijpe, dit keer door de Staten van Hol-

- ▲ Zo dacht men lang dat zeegaten gesloten moesten worden; met palen en zand
- ◀ Uit de linkerfoto blijkt het verschil in constructie tussen Hondsbossche en Pettemer Zeewering; het duurde eeuwen voor men ondervond dat zeedijken flauwe hellingen vroegen om de golfslag te breken en geen steile; op de foto het resultaat van dijkverbeteringen in 1880 en het op Delta-hoogte brengen in 1981

De rechterfoto is van de slaperdijk die nog het origineel uit de 15e eeuw is (de zee is hier links)





land, want de koning was afgezworen. Het octrooi werd verleend aan drie personen: de landmeter en ingenieur van de fortificaties van Alkmaar en ook oud-burgemeester van Alkmaar, Adriaen Anthonisz., de uit Den Haag naar Alkmaar verhuisde auditeur van de Rekenkamer van de Staten van Holland, Mr. Willem Schouten en – verrassend – een dame, Jonkvrouwe Elisabeth van Egmond van Kenenburg, weduwe van de in 1580 overleden jhr. Frederik van Zevender die rentmeester was geweest over het gebied waarin ook de Zijpe lag. Zijn echtgenote mocht blijkbaar zijn plaats innemen. Van de heren kunnen we aannemen dat zij om hun kunde en kennis aangesteld waren.

Na het malheur door de Allerheiligenvloed van 1570 waren de dijkreparaties al ver gevorderd. De resterende dijken en sluizen werden in 1596 hersteld, vaarten opnieuw uitgegraven en een flink aantal nieuwe molens gebouwd. Men sprak dan ook van de herbedijking

- ▲ *Molen LQ, een bovenmolen met het elektrisch gemaal ernaast*
- ▶ *Molen P en daarnaast een wipmolen (foto's: Stichting De Zijper Molens)*

van de Zijpe. In het noorden werd een kleine correctie uitgevoerd ten opzicht van de situatie van 1570. De polder kon nu ontwikkeld worden; de inpoldering omvatte 10 kleine poldertjes met een eigen waterbeheersing (zie kavelkaart vorige pagina). De Hazepolder bleef een aparte polder met eigen beheer. In 1596/97 werkten zo'n 3000 mannen, vrouwen en kinderen plus 1000 paarden aan de bedijking van de Zijpe. Van heinde en verre waren ze naar hier gekomen om, in de zomermaanden, van 5 tot 9 uur 's avonds zeven dagen in de week te werken. Daar stond wel een relatief flinke beloning van 11 tot 16 stuivers per dag tegenover.

De Zijperpolder kreeg een rationele verkaveling. De structuur werd geënt op de langgerekte vorm van de polder en kreeg daardoor ook zijn kenmerkende knik. De polder werd in de lengterichting doorsne-

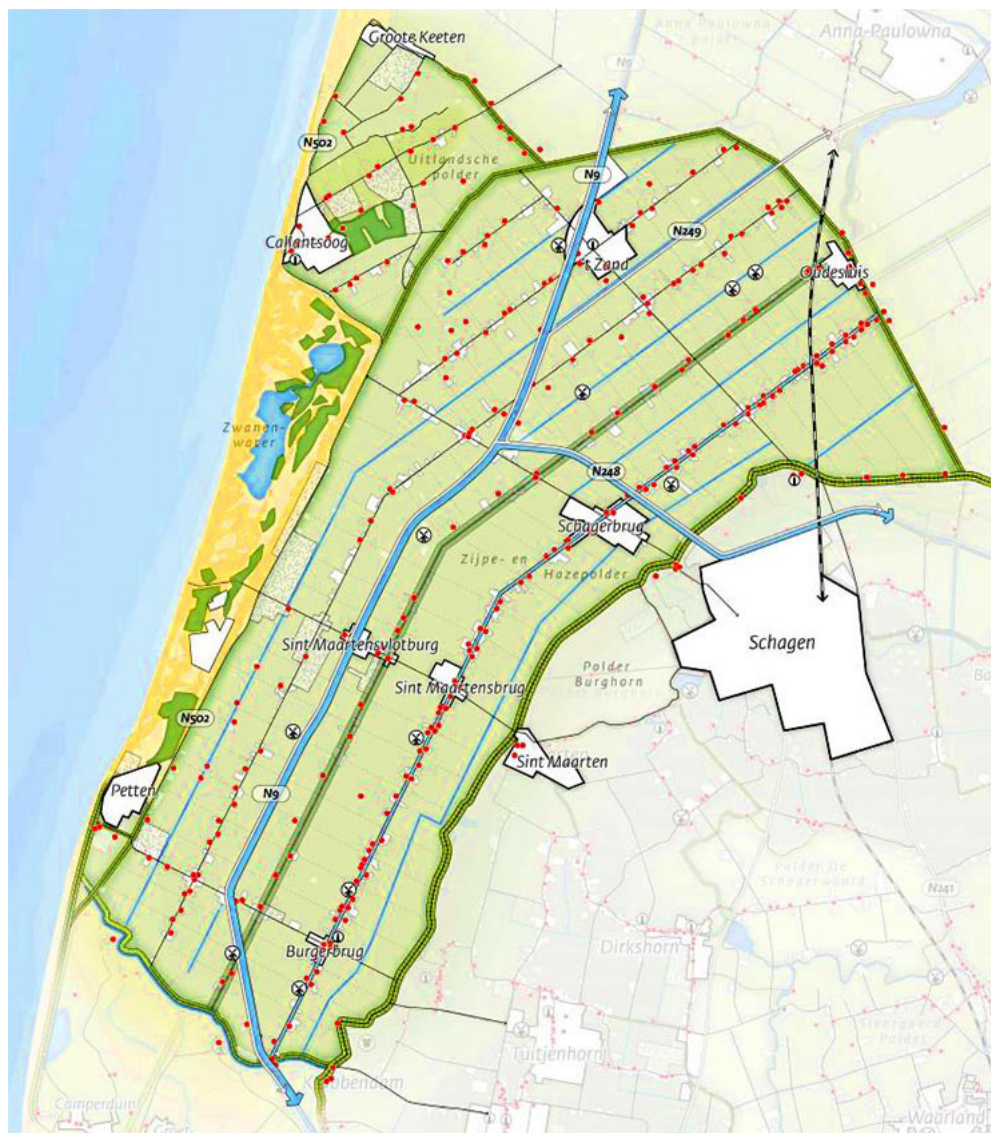


den door drie assen waarlangs de boerderijen zijn gebouwd, van west naar oost de Belkmerweg, de Ruigeweg en de Grote Sloot. De locatie van de Grote Sloot werd in belangrijke mate bepaald door de aanwezigheid van de oude stroomgeul van het Sint Maartenszwin. De langgerekte blokken tussen de linten werden verdeeld in regelmatige, langwerpige kavels. De polder werd op enkele plaatsen doorkruist door een dwarsweg. Op de kruispunten van bebouwingslinten en dwarswegen ontstonden kernen en in het midden van de polder werd rond een kruising een kleine hectare gereserveerd voor een kerk. De reeksen kernen aan een dwarsweg hoorden bij elkaar, zoals Sint Maartenszee, Sint Maartensvlotbrug, Sint Maartensbrug en Sint Maarten. Tegelijkertijd kregen de plaatsnamen langs een lange as weer dezelfde uitgang, zoals Burgerbrug, Sint Maartensbrug en Schagerbrug.



De Zijper polder werd oorspronkelijk met weinig molens droog-gemaakt, het precieze aantal uit die tijd varieert. In 1596 was dat aantal tot 21 opgelopen en het bleek dat die moesten blijven werken om de polder droog te houden. Ook in latere perioden, zoals rond 1864, telde de polder nog steeds 21 zelfstandige bemalingen, elk met een eigen schepradmolen. Het aantal wipmolens voor kleinere oppervlakken binnen de poldervakken was toen al opgelopen tot 14. Tegenwoordig zijn er nog 10 van deze historische poldermolens overgebleven die tot 1966 in werking zijn geweest. De bemaling is in dat jaar overgenomen door een elektrisch gemaal. De overgebleven molens zijn in particuliere handen overgegaan en een deel is ondergebracht in de stichting De Zijper Molens.

- ▲ *Sint Maartensbrug, Kerkbuurt; intussen waren er 7 protestantse kerken*
- ◀ *Luchtfoto van de Zijper polder met in de voorgrond een eendenkooi*



De Zijper polder en het Groot Noord-Hollands Kanaal

Met het dictaat uit Den Haag van koning Willem I en het ontwerp van Jan Blanken was het polderbestuur allerminst blij. De tamelijk

gesloten gemeenschap in de polder zou door het kanaal letterlijk doormidden gekliefd worden. Het voorstel het kanaal de Groot Sloot te laten volgen werd van de hand gewezen als “te duur en te veel omweg”. Te duur niet alleen door de langere weg maar vooral door het onteigenen van de duurste grond in de polder. Gekozen werd voor het verbreden van de Ooster-Egalementsloot, maar zodra die de knik van de polder volgde haakte men af en ging recht op Den Helder aan. Naast het kanaal kwam ook nog een rijksweg te liggen, wat het verlies aan bruikbare grond nog deed toenemen. De koning had zich in de grondwet van 1815 ongekennde oppermacht toegeëigend, zodat elk overleg met de overheid bij voorbaat afgesneden was. Het werd nog dramatischer voor het polderbestuur. De

- ◀ *Het tracé van het Groot Noord-Hollands Kanaal door de Zijper polder*
- ▼ *Luchtfoto van het Groot Noord-Hollands Kanaal bij Sint Maartensvlotbrug*



krachtens het polderreglement verwachtte men de bijdragen die voor de vergraven grond van toepassing was en die werd in Den Haag botweg geweigerd. Het polderbestuur wist niet beter te bedenken dan een procedure aan te spannen bij de Alkmaarse rechtbank. Den Haag decreeteerde dat die rechtbank niet bevoegd was voor dit onderwerp, welke stelling echter rechtelijk vernietigd werd. De overheid bleef bij de weigering en wilde niet verder gaan dan het betalen van de polderlasten, een schijntje van het gevraagde. In 1831 werd de vordering van het polderbestuur afgewezen met de redenering dat het tracé na onteigening publiek domein was geworden.

De werkzaamheden volgde in de jaren 1822-'24 door rond de 1000 werklieden uit het hele land en zelfs uit het buitenland. Die mensen kregen slecht betaald, slechte onderkomens (hokken) en slecht te eten, waardoor regelmatig opstandjes uitbraken waar de omgeving de meeste last van had. Op een gegeven moment waren er veel soldaten in de polder die ook een plek moesten krijgen. Zoals gezegd sneed het tracé van het kanaal de polder in twee helften en om de



communicatie te bewaren en verkeer mogelijk te maken werden zes vlotbruggen aangelegd. Die betekenden dan weer voor het toekomstig scheepsverkeer extra oponthoud. De eerste vaart van het fregat Bellona deed in de Zijper polder over een traject van zo'n 15 km vijf uren (gejaagd door tegenwind). Lopen ging aanzienlijk sneller. Het kanaal bleef altijd een angel in het Zijper vlees en helaas voor de overheid was het kanaal een grote vergissing. Het vroom veel sneller dicht dan de Zuiderzee en was onbruikbaar zodra ijsbrekers niets meer konden utruchten. Zodra er middelen beschikbaar kwamen om de doorsteek van Amsterdam naar zee te maken middels het Noordzeekanaal, raakte het Groot Noord-Hollands Kanaal voor de grote scheepvaart in onbruik. Slechts de binnenvaart maakt er nog gebruik van... en de oestervissers uit Ierseke als het hard waait.

- ▲ *De Koedijker vlotbrug geeft nog een beeld van de eerste vlotbruggen*
- ◀ *Het in de winter dichtgevroren kanaal was dan onbruikbaar*