

Als de Hargervaart kon spreken

Groet - De Hargervaart... Wat is ie in de publiciteit geweest. Wat is er over gediscussieerd. Het rustig kabbelende water langs de Slaperdijk, de polder in, richting Noordhollands Kanaal. Rustig kabbelend, maar soms ook onstuimig. Met kleine schuimkopjes, met een variant op de mens, die er immer mee te maken heeft gehad. Soms met het schuim op de "bek". De Hargervaart... Wanneer de oevers zouden kunnen spreken...

Spreeken van de tijd rond de eeuwwisseling, maar ook ver daarvoor, en zeker ook ver daarna. Dan zouden zij meer kunnen verhalen dan alle zandschippers, watersporters en rekreanten tezamen. De schippers, die sinds mensengeugenis de vele miljoenen kubieke meters onvervalst Schoorls duinzand naar alle delen van de provincie vervoerden. De rekreanten, die eveneens, maar dan veel later, uit alle delen van de provincie, maar ook ver daarbuiten, naar Hargen togen. Er uit voor enige weken of langer. Ver van het stadse, van de krioelende massa.

Om de longen vol frisse lucht te vullen. De Hargervaart, waar in de zomermaanden de pleziervaartuigen aanleggen, de recreatie al lange tijd hoogtij viert. Waar eveneens het Schoorls zorgenkindje ligt. Of beter, heeft gelegen, omdat de plaatselijke overheid met particulieren in de clinch heeft gelegen, waar het ging om de verpachting en exploitatie van de vaart. Wel, daarover heeft men in vroeger tijden ook vele malen als kempfanen tegenover gestaan. Heeft men elkaar wel willen vermoorden, ophangen, willen verzuipen. Schoorl heeft de handen gewassen en afgedroogd in en bij de Hargervaart.

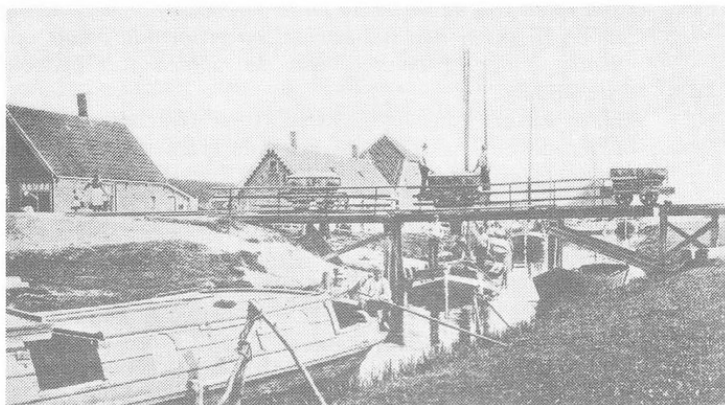
Schoorl heeft het welletjes gevonden. Een blok aan het been heeft men van zich afgeschud. Nu alweer twee jaar geleden. De belangen worden in het zomerseizoen behartigd door de Prince George, de botenvereniging, die in de Hargervaart haar domicilie heeft gevonden, en exploiteert de zaak.



Zandscheppen in de zandmennenrij

Rijke historie

Wat een verleden. Wat een rijke Harger historie, die Hargervaart. Laten wij er met z'n allen nog even in-duiken. Nee, niet al te letterlijk. Want zo fris is het allemaal ook weer niet. Hoe zei wethouder Piet Bootsma het ook al weer tijdens een gemeenteraadsvergadering? "Aan de Hargervaart ligt nog geen riolering". En hij antwoordde dit op de vraag van de burgemeester, hoe het verder zou moeten met de rioolverordening met betrekking tot de vaart. Wanneer we de geschiedenis



Zandschuiten in de Hargervaart

aan ons voorbij laten gaan, dan leert die, dat meer dan vier eeuwen geleden de duinen eigendom waren van de domeinen, de graven van Holland. In dit gebied maakten de inwoners van Schoorl er aanspraak op. Het was een soort gewoonterecht, dat men zand mocht halen, als men dit nodig had. Op 16 maart 1597 werd dit in een acte vastgelegd.

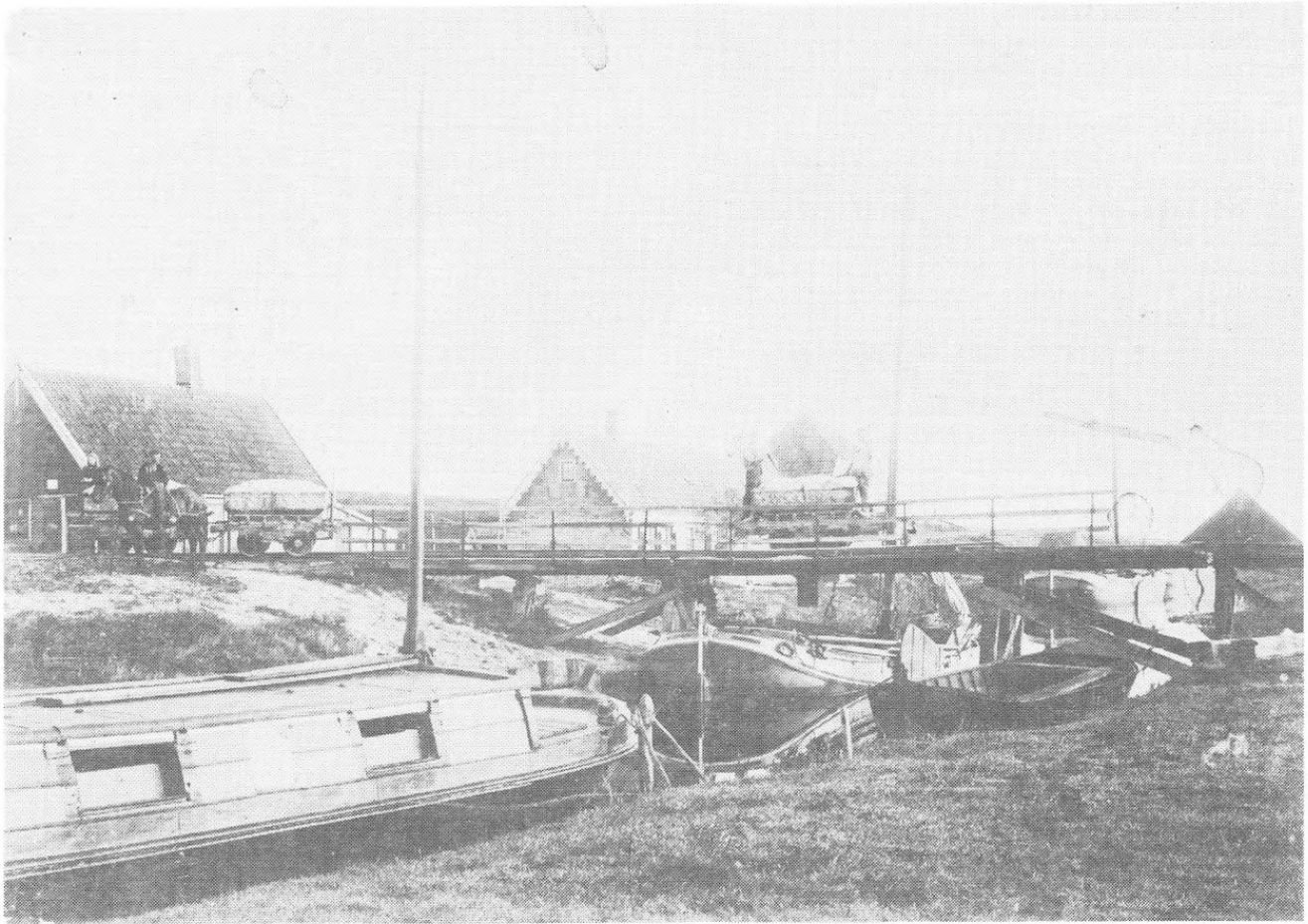
Op 10 februari 1613 schreef de toenmalige sekretaris van Schoorl W. Gherritszn, een brief aan de houtvester uit die tijd, waarin nog eens werd gewezen op deze afspraak. De houtvester was Reinier van Oldebarnevelt. De Schoorlse sekretaris pleitte er in zijn brief voor, dat "Onse arme ingesetene" dit recht zouden behouden.

Mennen

Vanuit die tijd komt de uitdrukking mennen, en zandmennenrij. Het woord mennen wijst op vervoer met paardekracht. "Het witte duinsant mennen te water" wil dus zeggen, dat het zand met paard en trekschuit moest worden getransporteerd. De inwoners van Schoorl

Lok, lorrie en een drukte van belang





Een zandlorry boven de storkoker op de brug

gebruikten het zand voor de vloer en om te schuren. Op 1 oktober 1617 werd een pachtcontract opgemaakt, waarin schout, schepenen en regeerders van Schoorl de rechten tot afgraving en zandmennen kregen. Het contract zou gelden voor zeven jaar. Twee jaar later kregen de Schoorlse regenten het voor elkaar dat het contract met twaalf jaar werd verlengd. Dit op grond van de hoge kosten, die men had aan de zandvaart. Schoorl had hiermee dus de zandmennen in eigen hand. Tot 1629 evenwel, want toen liep de pacht af. Er werd een nieuwe regeling getroffen. De zandmennen werd openbaar verpacht. Van de pachtopbrengst zou de helft ten goede komen aan Schoorl.

Belangrijk bedrijf

De eerste pachter was Garbrant Dirxzn van Hargen. De zandmennen was een belangrijk bedrijf geworden. Later zou ook Groet in de opbrengst van de totale pachtsom delen, namelijk een achtste; drie achtste voor Schoorl en de andere helft voor de domeinen. Als er opnieuw moest worden verpacht, kwam er uit Den Haag een ambtenaar naar Schoorl. Na afloop van het officiële gedeelte werd er dan uitgebreid gegeten in het "Wapen van Brederode", later de "Roode Leeuw".

Zandvaart

In het begin van de achttiende eeuw vormde het Hargergat het begin van de Hargervaart. Deze zandvaart liep

ten noordwesten van de Slaperdijk. Het Hargergat zou echter voor het grootste gedeelte volstuiven. Het gevolg was, dat de zandvaart verhuisde naar de andere kant van de dijk. De pachter mocht in die tijd zes stuivers voor een wagen witzand in rekening brengen. Hij had ook zo zijn rechten en plichten. Zo moest het zandpad schoongehouden worden. Het zand moest op de juiste manier worden gebrest, en de ligplaats voor de schepen in de vaart moest hij op diepte houden. Lange tijd bleven er geschillen omtrent de verpachting van de zandmennen. De inspecteur van de domeinen oordeelde, dat dit de instantie was, die de meeste rechten bezat. De gemeente Schoorl dacht daar duidelijk anders over. De minister van financiën moest er uiteindelijk aan te pas komen om de partijen tot elkaar te brengen.

Eerste Wereldoorlog

In de jaren rond de eerste wereldoorlog was Schoorls burgemeester A.J. Peeck de pachter. Op zijn gele klompen kwam de burgervader van tijd tot tijd kijken hoe de zaken er in de Hargervaart voor stonden. Bij de zandafgraving was het ene Kuijper, die de eerste zandbaas was. Vier mannen deden de hele dag niet anders dan de lorries laden met het duinzand, dat bestemd was voor de glasblazerijen, voor metselwerk, steenfabrieken en vooral werd gebruikt als stopzand.

Ook herbergiers konden het witte zand best gebruiken als strooizand voor hun cafe's. Tijdens de rustpauzes mochten de laders meerijden op de lorries naar de losplaats in de Hargervaart. Na een stevige duw kwamen

de lorries op eigen kracht op de plaats van bestemming. Hier moesten de wielen met houtblokken worden geblokkeerd om de hele handel niet in het water te laten belanden.

Hier lagen de schepen klaar voor het verdere transport. Er werd een rijksdaalder betaald voor een kar witzand, voor metselzand betaalde de schippers drie kwartjes en voor het stopzand vijf duppies... Dikwijls moesten de schippers lange tijd wachten voordat hun schepen werden bevracht. Zij doodden de tijd met het leggen van een kaartje, en zorgden er voordat zij zelf behoorlijk aan de vracht kwamen.

Het geestrijk vocht kreeg men in het kroegje aan de vaart, waar Dirk Schagen en Grietje Stapel de scepter zwaaiden. Hieraan was ook een kruideniersbedrijfje verbonden. De alcohol was dan ook niet zo vreemd aan de bekvechtpartijen, waarbij de burgemeester, de bosbaas, de zandbaas en de vele schippers betrokken waren. Wanneer de schippers na het uitslapen van hun roes weer in staat bleken hun plaats achter het roer in te nemen koos men het Noordhollands Kanaal om hun handel, soms niet meer dan drie tientjes, naar elders te vervoeren. De schuiten moesten vanaf de vaste wal worden voortgetrokken.

Een reisje naar Amsterdam kostte zo'n drie tot vier dagen. Het ging allemaal wat sneller bij een gunstige wind met de zeilen in de mast. Een enkele maal kregen de schippers een "lift" van een speler. Maar de paar piek, die de schipper hiervoor moest dokken, kon nauwelijks worden gemist. En reserves mochten niet worden aangesproken. Bij een strenge winter, dus als er niet kon worden gevaren, aten de schippers met hun gezinnen "van de mast", dus van de spaarcentjes, voor zover deze niet al in de kroeg van eigenaar waren verwisseld.

Rokin

Maar intussen verdween er ontstellend veel zand uit de duinen bij Hargen. Voor het dempen van het Rokin in de hoofdstad moest de zogeheten "Hartjesnol" worden opgeofferd. Dat was in 1937. Eerder, in de jaren twintig, was de romantiek al uit de business zo goed als verdwenen. Eens groot aantal schepen was voorzien van mechanische PK's. Het ging allemaal veel sneller en de broodnijd onder de schippers hield hiermee gelijke tred. Er ontstonden ruzies (alweer), waarbij rake klappen vielen. De tijd van het borreltje voor de mannen en het haakwerkje bij de vrouwen was voorbij. In 1933 werd het kroegje opgeheven. De familie Schagen vertrok en de familie Oostindië betrok het kruidenierszaakje. Acht jaar later zou het alleen nog maar als woonhuis dienst doen. In 1957 werden de lorries na vele lange jaren uit de rails genomen, waarna het zandtransport door vrachtwagens werd verzorgd. Het zand in de Harger duinen blijft nu liggen waar het ligt. Zo af en toe gaat er nog eens kruiwagentje naar een boer of een particulier. Voor de stal, voor een kinderzandbak. Maar de invasie is over. Geen zandtransport meer over het water van de Hargervaart, waar alleen nog maar recreatie wordt bedreven, en waar alleen nog maar een aantal gezinnen in de huisjes langs de vaart woont. En wie weet voor hoelang nog? Want de eigenaar van de gronden het Hoogheemraadschap, is nu ook niet zo bar gelukkig met het rijtje woningen dat rond de komende eeuwwisseling zal moeten verdwijnen.

Jouke Minkema

Zandafgraving met spoor in de zandmennerij

