

De Thoolse Hoogaars 'Banjaard'

Clemens van Hooff

De 'Banjaard' is een schip met een uitstraling die je meteen te pakken heeft. Zo verging het mij althans in 1995. Ik had dat jaar een eiken zeeschouw gekocht in Heeg van P. Rinkes. Bij de overdracht kwam Rinkes met zijn nieuwe schip aanvaren, de hoogaars 'Banjaard'. Meteen zei ik tegen mijn wederhelft: "Wat een mooi schip! Dat schip wordt mijn volgende!".

En zo geschiedde, zij het wel negen jaar later.

Een spoor van restauraties.

Toen we het schip dan kochten in 2004, was het in slechte staat. We hebben het meteen na de koop van Zwartsluis naar de Scheepswerf Van der Meulen in Sneek gevaren om daar alvast de belangrijkste dingen aan te pakken. Met deze reis hebben we ook nog "geluk" gehad. Bij aankomst op de werf, we waren net afgemeerd, spoot het water bij wijze van spreken tussen de vloerdelen omhoog. Even later bleek dat er een motorsteun was afgebroken, waardoor de motor scheefgezakt was en de schroefas de gland eruit gedrukt had. Dankzij kordaat optreden van het werfpersonnel en een heel sterke pomp, bleef die schade beperkt. Toen met de restauratie van de kuip werd begonnen bleek er meer aan de hand te zijn dan alleen een slechte kuip: de spanten in het achterschip waren verworpen tot compost (zie Spiegel der Zeilvaart;nr. 6 juli 2005). Er werden zes nieuwe spanten en leggers geplaatst en omdat de Samofa drie cilinder diesel ook zijn beste tijd had gehad en alles nu open lag hebben we besloten de motor met keerkoppeling te vervangen door een Beta Marine. De kuip is

perfect ingetimmerd met droge naad en al en laat zich makkelijk onderhouden.

In de winter van 2006 was het kajuitdak aan de beurt. We hadden regelmatig lekkage en dat liet zich niet verhelpen. Het bleek dat het dak gedubbeld was met een polyester tussenlaag. Het gevolg was dat de boel danig aan het rotten was. Bij de restauratie zijn extra dakspanten geplaatst, waardoor het geheel goed stabiel werd. Bij het reguliere lakwerk ontdekte ik een ingewaterd plekje aan de mastwang ter hoogte van het dek. Het bleek meer dan een plekje: de mastwang was bijna geheel doorgerot, dus die is toen ook meteen vervangen.

Naast dit werk hebben we ook de kajuit nieuw laten intimmeren, het is nu een open geheel: je kunt alle spanten in het vooronder zien en je kunt ook overal bij. We hebben nu een dubbele kooi in het vooronder en drie riante slaappleaatsen op de banken.

2007 was het winterseizoen waarin we de binnenboeisels, de potdeksels, een bolder en zeven meter boeisel aan stuurboord hebben laten restaureren. Grote delen waren hier en daar door inwateren ernstig aangetast.



De NZ 1 (Banjaard) in Terneuzen in 1935.

Zo hebben wij vijf winterseizoenen achtereen diverse zaken grondig aan laten pakken bij Van der Meulen. Gedurende het vaarseizoen zijn wij vooral in de Zeeuwse wateren en ook wel op het Wad. Tot voor kort overwinterde het schip in het schiphuis bij Van der Meulen in Sneek. Daar kon in de winter op de werf de restauratie en het onderhoud worden uitgevoerd. Zo voeren we elk najaar naar boven en elk voorjaar naar beneden. Op zich altijd leuk, maar ook tijdrovend met een staande mast. Dit heeft ons doen besluiten het schip in het vervolg in Zeeland te schuren en te lakken en de Museumhaven van Zierikzee als winterberging te benutten. Afgelopen winter was het vlak aan de beurt. In de winter van '08/ '09 bleek bij een controle dat op veel plaatsen de priem met weinig moeite door het vlak ging. Dit is toen tijdelijk afgetimmerd met blik. Eind september 2009 hebben we Banjaard naar de Scheepswerf van Peter Schouten in Kortenhoef gevaren. Daar is in het vroege voorjaar begonnen met de restauratie.

Het schip is achter de loods op bokken geplaatst, want het past niet in de loods. Bij het slopen van het oude, 2 duim dikke vlak viel ons op dat het was gemaakt van iepenhout, met uitzondering van een rechthoekig stuk eiken in het voorschip. De meest waarschijnlijke reden voor deze reparatie lieten we in het boek Herinneringen van een Zeeuwse garnalenvisser door Kees Grootjans. Hij beschrijft uitgebreid de lotgevallen van de NZ (Terneuzen) 1 en van de vissers in oorlogstijd en ook dat er in het begin van de oorlog een handgranaat in het voorschip werd gegooid. Zijn pleegvader en hij hebben het schip toen naar De Klerk in Breskens gebracht waar het in vijf weken tijd gerepareerd werd.

Het oude vlak was vastgezet met houten pennen, waarbij later extra pennen zijn aangebracht die wat groter van formaat zijn. Verder viel het Peter Schouten op dat de kimmen langs het vlak lopen zoals bij schouwen gebruikelijk is. Ook kwam er een stalen T-profiel van ca 60 cm tevoorschijn ter hoogte van het kussen. Wat de functie daarvan was, is niet duidelijk, ook Melis van Duivendijk wist daar geen antwoord op.



De Banjaard (NZ 1) op de Nieuwe Waterweg in 1961.

Het slopen en opbouwen is afwisselend gedaan. Eerst werden de kimmen door Peter Schouten onder handen genomen en als laatste de kielplank. De nieuwe planken hebben een dikte van ruim 2 duim, met uitzondering van de kielplank, die 2 ½ duim dik is.

Dankzij de constructie van het soldatengat is het gelukt zonder al te veel problemen de kielplank in zijn geheel fatsoenlijk te plaatsen. De planken zijn met houtfretten van 10 x 110 mm vastgeschroefd.

Omdat het mastspoor qua constructie een zwakke schakel vormt is besloten een kielbalk te plaatsen ter versterking van de langsscheepse sterkte van het geheel. Samen met de 2 1/2 duims kielplank geeft dit een grotere stijfheid aan de romp. Er zijn ook twee spanten vernieuwd.

Het eindresultaat bleek deze zomer: een droog schip en betere zeileigenschappen.

In het voorjaar van 2010 is het schip geschouwd en ingeschreven als varende monument® nummer 2530, in het Nationaal Register Varende Monumenten.

De bewogen geschiedenis.

Het schip wordt in 1932 als visserman gebouwd op de werf van Van Duivendijk in Tholen, voor rekening van De Quelery uit Terneuzen. (Zie hierover ook Consent, voorjaar 1998 blz. 9 met foto's van de tewaterlating). Na de tewaterlating wordt het schip naar Yerseke gesleept waar bij de Motorfabriek Bakker een Industrie gloeikop motor van 12 pk wordt geïnstalleerd. De firma Van Poelje heeft het schip verder getuigd. De totale kosten bedroegen 3.500 gulden.

Uit de kaarten van het visserijregister in het Visserijmuseum in Vlaardingen blijkt dat de NZ 1 op 25-2-1932 werd ingeschreven onder de naam "Adriana", een half gedekte platbodem met motor. Als eigenaar werd vermeld De Quelery Jzn. De meting was 30 m3 bruto, 20 m3 netto. De motor was een 12 pk Industrie.

De Quelery heeft met zijn pleegzoon met het schip gevaren en gevestigd tot 1946. Behalve voor de garnalenvisserij werd het schip ook regelmatig gebruikt om vracht mee te varen. Zo gingen zij in de oorlog er stiekem op uit om lading van gezonken bevoorradingsschepen van de geallieerden aan wal te halen, waar de handel dan vervolgens werd uitgeleurd. In 1946 werd het schip volgens Grootjans verkocht voor 4.500 gulden. Volgens het register is de NZ 1 doorgehaald op 20-4-1946, onder vermelding: verkocht aan J. Knolle te Arnhem. Jan Knolle was een voormalige vertegenwoordiger van de machinefabriek Het Kromhout in Amsterdam. De motorisering van de vissersvloot in Zeeland was in de twintiger jaren van de vorige eeuw goed op gang gekomen met als gevolg dat er flink wat vraag was naar scheepsmotoren. Nadat hij voor zichzelf was begonnen als franchisehouder in Hansweert,

vestigde Knolle in 1933 een machinefabriekje naast de werf van Meerman, om zo mee te liften op de motorisering van de Arnemuider vloot. Het bedrijf bestaat nog steeds, en werkt nu voornamelijk voor de visserij in Vlissingen.

Volgens de aantekeningen van de later eigenaar G. Bosschietier komt het schip dan in handen van Berend Lels, die de werf van Cees Meerman de opdracht geeft het schip tot jacht te verbouwen. Het schip krijgt de toepasselijke naam 'Meerman'.

Daarna volgen de eigenaren elkaar in rap tempo op. Eerst ene H.O. Horstmann die het schip inschrijft onder naam 'Vuilbaard'. Vervolgens is Van Wijngaarden, werkzaam bij Bruijnzeel, de volgende eigenaar die het schip weer verkoopt aan Dr. W. Pierrot in 1955.

Deze Dr. Pierrot geeft het schip de naam 'Banjaard' en laat het opnieuw tuigen, ook mast en zwaarden worden vervangen. In 1958 koopt G. Bosschietier het schip van Dr. Pierrot.

De Jachtwerf Van Wijk in Woubrugge plaatst in 1960 een heel nieuw teakhouten dek.

Ditzelfde dek ziet er na 50 jaar nog steeds schitterend uit! Op advies van Van der Neut in Lemmer wordt in 1966 de mast vervangen, de oude is ter hoogte van de mastbout volkomen verrot. Ook laat Bosschietier de kuip restaureren (1967). In 1969 doet hij de 'Banjaard' van de hand voor 30.000 gulden aan C.F. Diesch uit Zwolle. In 1970 wordt door Van der Meulen de voorsteven gerestaureerd. Rond 1974 verkoopt Diesch het schip aan H. Bloemers in Broek in Waterland.

Bij meer dan toeval hebben mijn vrouw en ik de Bloemers aan boord gehad tijdens SAIL 2010. Dok hij had mooie verhalen over wedstrijdzeilen en de frustratie telkens niet als eerste over de finishlijn te komen. Reden waarom hij uiteindelijk het schip verkoopt.



Het nieuwe vlak



De Banjaard (NZ 1) op de Van Loon hardzeildagen in 2005

Twee dingen troffen mij tijdens zijn bezoek samen met zijn zoon; zijn enorm enthousiasme de 'Banjaard' weer terug zien, maar vooral het prachtige cadeau dat hij voor ons had mee genomen. Nadat hij zich ervan had overtuigd dat het schip werkelijk de 'Banjaard' was en ook nog deze naam draagt kregen wij een prachtige bronzen mistbel overhandigd met de naam 'Banjaard' erin gegraveerd. Hij had het schip aan JW. Selles verkocht en de bel tot dit moment op zolder laten liggen.

Daarna zijn volgens het Stamboek Ronde- en Platbodems de volgende eigenaren geregistreerd: 1978 AR. de Waal Elburg, 1983 mr. D.W. van Terwisga Leeuwarden, 1990 S.P. Muys Kortgene, 1994 P. Rinkes Pesse. Deze laatste laat in 1995 een aantal gangen en het berghout restaureren bij Bueltjer in Ditzum.

Vanaf oktober 2004 is schrijver dezes de trotse eigenaar. Dit jaar hebben wij een stichting opgericht voor 'Banjaard' NZ 1. Met restauraties zijn nu eenmaal grote kosten gemoeid en wij zijn natuurlijk slechts particulieren. Wij beleven echter veel plezier aan het schip en zijn er van overtuigd dat Banjaard nog wel een poosje mee kan. Natuurlijk komt er na ons ooit weer een andere eigenaar die voor de 'Banjaard' gaat zorgen. Maar zolang het fysiek nog kan blijven we er mee varen!

Het is dankzij de oplettendheid van zoon Jaap

Bosschieter dat de historie nu nagenoeg geheel bekend is. Hij zag de 'Banjaard' terug in het artikel van de Spiegel der Zeilvaart, waarin verslag werd gedaan over de restauratie. Hij heeft met mij contact opgenomen en zo zijn mijn vrouw en ik op een middag op bezoek geweest en kregen een oude film met de 'Banjaard' te zien. Ook kregen we veel verhalen en ordnermappen met documentatie mee. Met de informatie uit deze mappen en het logboek zijn veel raadsels opgelost. Of hiermee alles bekend is zal de geschiedenis ons leren. Het was leuk te horen dat er in die tijd heel frequent met het schip gevaren is. De zoons kregen van vader Bosschieter de boodschap mee ook zo veel als mogelijk met het schip te gaan varen. Er werd ook veel aan wedstrijden mee gedaan. Die waren vaak niet succesvol, het schip kwam vaak als laatste aan.

Bronnen:

*K.Grootjans: Herinneringen van een garnalenvisser, Hulst 1990, ISBN 90 5327 004 3
Visserijmuseum Vlaardingen: Visserijregister kaarten*