

Wij zagen in het eerste hoofdstuk van deze scheepshistorie hoe de fraaie boeierschuit „Vrede Best”, na een kwart eeuw zeilende beurtvaart, in 1906 door C. Goudriaan uit Ouderkerk aan den IJssel werd verkocht aan de familie Groenendijk in Alblasterdam. Zij veranderden de naam in „Vertrouwen”. Piet en zijn zoon Cornelis Groenendijk hielden het schip, beurtvarend op Rotterdam, tot 1927 onder zeil. Na nog een zware tijd als „zandschip” lag de boeierschuit in 1929 te koop ofwel voor sloop te Nieuw-Lekkerland bij het werfje „De Koophandel” van Leen Jansen. De inmiddels zwaar verwaarloosde boeierschuit zou zeer waarschijnlijk in die crisistijd gesloopt zijn als niet een jonge kunstschilder zijn oog op haar fraaie lijnen had laten vallen.

**Een eeuw lang als boeier
onder zeil (1883-1984)**

II. Een halve eeuw boeierjacht „St. Lucas” (1930-1984)

Frans Berntsen, achtentwintig jaar oud en in 1927 afgestudeerd aan de Koninklijke Tekenaadademie te Den Bosch, had al enige tijd gezocht naar een sloop die passend zou zijn voor het ideaal dat hij en zijn aanstaande vrouw zich hadden gesteld: een kunstenaarsleven op te bouwen al zwerfend door de lage landen, die immers vanaf het water gezien het mooiste zijn.

Kunst en schroot waren niet bijster veel waard in die slechte tijd, en zo kwam in 1930 de koop tot stand voor de „prijs” van twee schilderijen van eigen hand en driehonderd gulden contant.

door C.J.W. van Waning,
met gebruikmaking van gegevens
en schilderij van R. Reijnen

Het wegvaren vormde meteen al het eerste probleem voor de nieuwe eigenaar, want de zeilen waren er niet meer. Mast, roer en zwaarden verkeerden in erbarmelijke staat en ook het overige houtwerk was ronduit slecht. En natuurlijk was ook het vele koperwerk al van het schip afgesloopt.



Frans Berntsen, kunstschilder (1903-1980). Schipper eigenaar van het boeierjacht „St. Lucas” (1930-1980)

Frans Berntsen kreeg echter een sleep naar Nijmegen. Onderweg in Gorinchem was hij zo gelukkig een stel tweedehands zwaarden op de kop te kunnen tikken. De maten (3 meter lang en 1,50 meter breed) weken weliswaar enigszins af van de oorspronkelijke, maar zij zijn zo deugdelijk gebleken dat zij het tot op de huidige dag hebben uitgehouden.

Aan de wal dicht bij Nijmegen lag toentertijd de scheepswerf Van Beerden. De boeierschuit werd daar afge-meerd om te worden verbouwd, ingericht, getuigd en toegerust tot haar nieu-

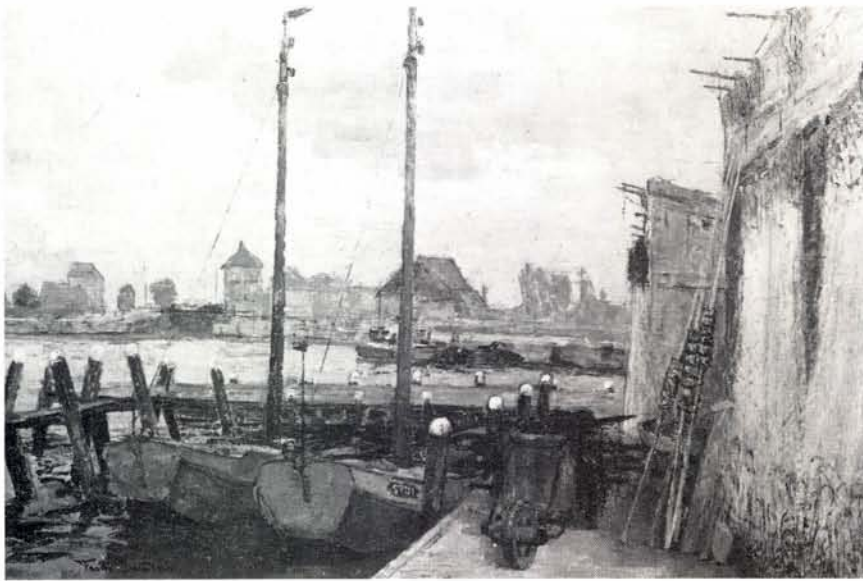
we bestemming van jachtboeier.

Boven het ruim kwam een eikehouten roef, met behoud van de ijzeren denneboom. De acht ronde houten luiken waren verdwenen in de jaren van zandvaren, waarbij een luikendak overbodig was. De ijzeren merkels zijn echter nu nog steeds zichtbaar als dekbalken onder het roefdak, dat op deze manier ook de ronding van de oorspronkelijke luikenkap heeft behouden. De roefopbouw is naar onze huidige smaak wat hoog uitgevallen, maar Berntsen en zijn toekomstige vrouw waren tenslotte van plan voor langere tijd aan boord te wonen.

Het casco bleef onveranderd, zodat men nog steeds kan zien waar de houten lenspomp heeft gestaan en waar de horizontale houten ankerrol heeft gezeten. Zeilen, blokken en lopend want bestelde Berntsen bij de zeilmakerij Schuil te Harlingen, op de maten van de eveneens nieuwe mast, gaffel en giek. De jonge en sterke nieuwe schipper achtte mast-, schoot- en zwaardlieren overbodig. Het moest allemaal uit een smalle beurs, al hielp vader Berntsen wel, bijvoorbeeld

Haven van Urk (± 1965).





Havengezicht Stavoren (± 1935). Rijksmuseum Zuiderzeemuseum, Enkhuizen.

met de aanschaf van nieuw koperbeslag.

De vervanging van de traditionele steenrode schuitenverf van Van Walsum (uit Ouderkerk aan den IJssel) door witte Japanlak bekroonde de gedaanteverwisseling van boeierschuit tot jachtboeier. Nu pas kon de naam van de schutspatroon van de kunstschilders, „St. Lucas”, met sierlijke letters op het glanzende achterboeisel geschilderd worden. Op 31 juli 1931 ligt de boeier „St Lucas” geheel gereed in een kleine inham van de Waal bij Nijmegen te wachten op het jonge echtpaar Berntsen-Visser. Gedu-

Garnalenvisser op het Wad. (foto Weijert van Zantwijk, Nijmegen)

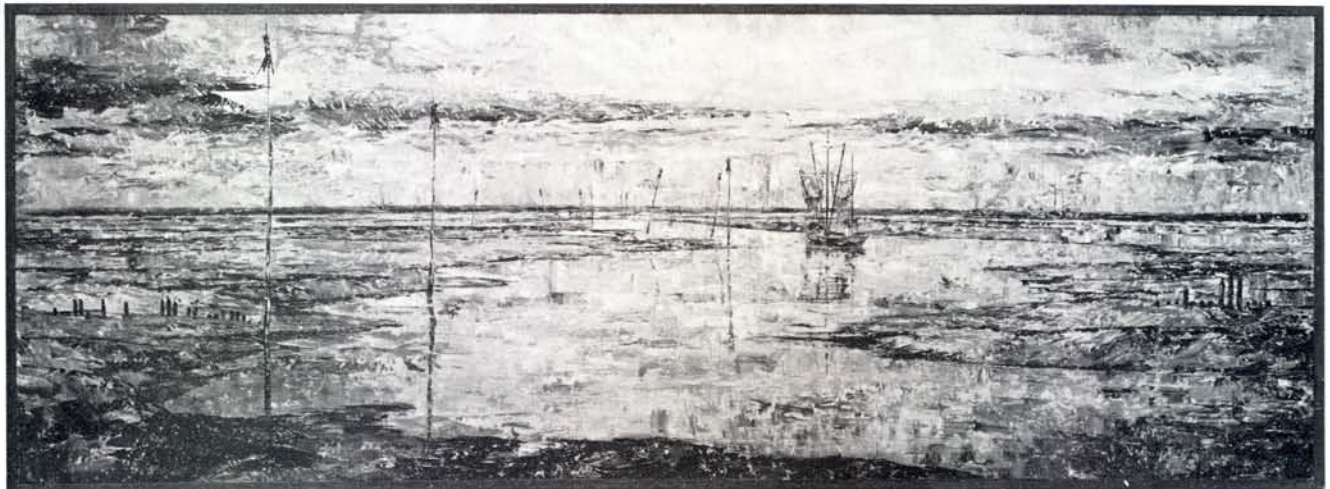
rende de wittebroodsweken blijft het schip nog voor de kant liggen, maar dan is het tijdstip van de eerste vaartocht aangebroken. Wat eigenlijk maar een vrij korte tocht rond het Eiland van Dordrecht had moeten worden, loopt anders uit. Zoals het eerste logboek (van de totaal vijftig) vermeldt, ontmoet de „St. Lucas” onderweg de grote houten boeier „Almere”.*

Op voorstel van de eigenaar van dit prachtige schip besluiten de Berntsens om mee op te varen naar Zeeland. Deze lange eerste reis is het begin van een veeljarige traditie: Naar Zeeland varen en daarna een verblijf van korte of langere duur in Antwerpen. Het Antwerpse weekblad *Ons Land* beschrijft in 1960 (42ste jaargang, nummer 28) zo'n be-

zoek onder de titel „Reeds 30 jaar langs de waterwegen”.

Veel meer dan uit de vijftig logboeken spreekt uit dit leuke verhaal de gezins- en werksfeer van het kunstenaarsgezin aan boord van de boeier „St. Lucas”. In de eerste jaren houdt Frans Berntsen zelf het logboek bij. Later zal zijn echtgenote dit in de regel gaan doen. Voor ons helaas vermelden deze logboeken niet veel meer dan puur nautische gegevens: Vertrek, passeren van bruggen en sluizen, bezochte havens, weer, wind en stroom en al wat een echt scheepsjournaal behoort te bevatten. Graag hadden wij meer willen lezen over hetgeen de schipper als kunstenaar boeide, tekende en schilderde.

Het toerzeilen puur op de zeilen vereist meer schipperskunst dan met een motor achter de hand. Desondanks vermelden de journalen slechts enkele malen een lichte averij. Die wordt dan ook uitvoerig beschreven: Een gebroken giek bij het onder zeil en met harde wind binnenlopen van de haven van Hansweert. Het te laat oploeven en net missen van een steiger en dan komen te vervallen aan lager wal, tussen de dukdalven. Dit gebeurde in 1932, toen men nog bijna overal binnen een etmaal een andere giek kon kopen en passend laten maken. Een andere, ditmaal grotere, averij staat vijftientig jaar na dato kort beschreven in bovengenoemd Antwerps blad: Een in 1937 bij Kruijbeke (boven Antwerpen) opgelopen gat in het vlak. Bij vallend water was gebleken dat zij boven een gezonken wrak geankerd



hadden gelegen. Het ontstane gat werd eerst op aloude zeemanswijze voorlopig gedicht met een zijde spek. Bij elk schippersdorp was wel een helling. Als de hellingbaas zelf nog niet aan ijzer toe was, dan verrichte de dorpsmid het klinkwerk.

De pure zeiltijd met al zijn tijdrovend ongemak raakt in de jaren dertig op zijn eind. Grotere toerzeiljachten krijgen een hulpmotor ingebouwd. Frans Berntsen begint in 1933 met de aanschaf van een aanhangmotor voor het bijbootje, in hoofdzaak ter assistentie bij het binnenlopen en uitvaren van havens. De volgende stap zet hij kort voor de oorlog met de inbouw van een Penta-motortje



van ongeveer 10 pk. Deze zal hij pas in 1961 vervangen door een meer volwasen B.M.C.-diesel van 48 pk, die er nu nog steeds in staat (en het nog goed doet bovendien).

Ondanks de crisisjaren, als ook de kunstenaars erg lijden, geniet het jonge gezin Berntsen met vole teugen van hun „St. Lucas” en bovenal van hun in 1932 geboren zoon Ad, die al piepjong met het scheepsleven vertrouwd raakt.

Het gezin woont na de geboorte van Ad 's winters in Arnhem en in de regel van april tot eind september aan boord.

De negen jaren van 1931 tot 1940 zijn voor Frans Berntsen en zijn gezin rijk aan levensvreugde. Zijn havengezichten

(van Antwerpen, Dordrecht, Vlissingen, Yerseke, Amsterdam, Stavoren, Urk en andere plaatsen), onderwerpen uit de visserij, water- en wadpartijen, krijgen goede kritieken en worden aardig verkocht. Het leven op zijn varende atelier- en expositieruimte is niet duur en de vaar- en onderhoudskosten zijn niet hoog, omdat de schipper/eigenaar bijna al het scheepswerk eigenhandig uitvoert. De boeier komt vrijwel niets te kort. Ook het schilderwerk wordt goed bijgehouden. Net als in haar beurtvaarttijd blijft de boeier nog steeds een lust voor het oog.

In de logboeken vinden wij vrijwel niets

Berntsen hield zelf het schip bij 1934.



over internationale spanningen, oorlog en bezetting van 1940 tot 1945. Op 10 mei 1940 ligt de „St. Lucas” in Medemblik, de mobilisatiebestemming van de wel dienstplichtige maar nog niet eerder opgeroepen Frans Berntsen.

Gedurende de eerste bezettingsmaanden kan de „St. Lucas” nog ongestoord enkele tochten maken op het IJsselmeer alvorens via Kampen naar Arnhem te varen. In 1941 vraagt Frans Berntsen een vaarvergunning aan en alhoewel hij deze nooit heeft gekregen, maakt hij met zijn gezin nog verscheidene meerdaagse tochten op de rivieren. Ook in de zomer van 1942 kan dit nog wel, maar er is



Zomer 1949. Met gestreken mast op de Rijn.

alleen geen benzine meer voor de motor. Dit betekent weer al het oude ongemak van jagen en bommen bij tegenwind en -stroom.

In 1943 werd het varen kennelijk te riskant. De Duitsers confisqueerden steeds meer schepen en ook jachten. Om minder op te vallen was de „St. Lucas” al helemaal zwart geschilderd, maar nu wordt zij ook helemaal afgetuigd. Nadat in de winter van 1943 de binnenbetimmering geheel is vernieuwd, acht het gezin Berntsen de tijd rijp om een veiliger plek op te gaan zoeken. In februari 1944 sluipt de „St. Lucas”, met het gezin aan boord, heimelijk naar Driel en, na het bombardement van Nijmegen, de Waal af. Weer later komt het schip in de Loonsche Waard te liggen, waar het veilig was.

Na de bevrijding, in mei 1945, valt de „St. Lucas” weer haar goeddeels verwoeste thuishaven Arnhem binnen. De zwaarden, giek, kluijverboom en gaffel blijken als door een wonder gespaard. Dit ondanks het feit dat de opslagplaats waar Berntsen deze had ondergebracht, door het oorlogsgeweld zwaar was beschadigd. De mast, die elders op een

scheepswerf aan de Rijn was achtergelaten, zit echter zo vol granaatscherven dat deze verder onbruikbaar is. De zeilen zijn er ook niet meer. De boer bij wie deze waren opgeborgen, had niet verwacht de Berntsens ooit terug te zien. De flinke lappen stevig zeildoek waren hem waarschijnlijk goed van pas gekomen bij noodreparaties aan de boerderij. Van de lichtere jager waren kleren gemaakt.

Met al het gebrek aan materialen kost het Berntsens kennelijk behoorlijk veel tijd en moeite om alles weer voor elkaar

Drooggevallen op het Duitse Wad. 1952.



te krijgen. Een mast wordt gekocht van een „kustvaarder”. Vermoedelijk een Groningse zeetjalk, die zelf geheel op een motor overging. Schuil in Harlingen krijgt weer opdracht tot het maken van een nieuw stel zeilen. De tocht naar het noorden viel natuurlijk al niet mee met dat kleine Penta-motortje en het passend en strijkbaar maken van de dikke steekmast was ook een hele toer.

Het duurt in ieder geval tot de zomer van 1947 voordat de „St. Lucas” weer geheel wit gelakt en zeilree in de Oude Haven aan de Rijn bij Arnhem ligt.

Na zeven moeilijke jaren kan de inmiddels zestigjarige boeier haar bestemming als zeilend zomerverblijf, atelier en expositieruimte hervatten. Frans Berntsen en zijn gezin gaan weer naar Antwerpen en vinden er de oude kring vrienden en geïnteresseerde kopers terug. Antwerpen, in die tijd de grootste aanvoerhaven voor West-Europa, had zich eerder kunnen herstellen dan Rotterdam. Ook voor de kunsthandel was er inmiddels weer emploti.

Na Antwerpen volgt weer de „vooroorlogse” tocht over het IJsselmeer en de Wadden en daarna terug naar Arnhem.

De wederopbouw komt daar echter maar heel moeizaam op gang en voor kunst bestaat er nog niet zo veel belangstelling. Mede om deze redenen besluiten Frans en Nel Berntsen naar een andere vaste woonplaats uit te kijken en denken daarbij vooral aan de Vechtstreek.

Deze lag tenslotte gunstig op de voorhen gebruikelijke noord-zuid-vaarroute en had niet erg geleden onder het oorlogsgeweld. Het verkrijgen van een woning heeft nogal wat lemen bureaucratische voeten in de aarde en het duurt tot 1950 voordat in Vreeland een huis aan de Vecht met een ligplaats voor de „St. Lucas” kan worden gebouwd.

De bemanning telt in 1952 drie bevaren mensen: zoon Ad is nu twintig jaar. Hij had niet alleen de artisticeit van zijn vader geërfd, maar ook de liefde voor het varen die zijn beide ouders gemeen hadden. Denemarken en de Oostzee lokten reeds lang en er was geen enkele belemmering meer om deze reis te wagen.

De Weser Jacht Club, Bremen. 1963.



Op weg naar Terschelling. 1953.

Deze reis via de Friese en Duitse Wadden naar de Deense eilanden verloopt voorspoedig. Tegen de redacteur van het Antwerpse blad *Ons Land* zal Frans Berntsen later echter wel opmerken dat hij het er als schilder wel „koud” vond, daarbij waarschijnlijk niet alleen doelend op de temperatuur van de om-

geving. Vóór de herfststormen keert de familie weer huiswaarts.

De in 1955 ruim zeventigjarige boeier had zich steeds goed gehouden, maar was nu wel aan een grondige revisie toe. Dit omvangrijke werk wordt uitgevoerd door de bekende scheepswerf „Vahali”



van Van Hasselt bij Gendt (in Gelderland). De eikehouten berghouten, de strijklampen, kluisborden en beretanden worden vernieuwd en de braadspil voor de stalen ankerkabel wordt vervangen door een ankerlier met ketting. Tevens wordt bij deze gelegenheid de kleine stuurkuip vergroot tot een ruime „bollestaal” met eiken banken rondom.

Het gezin blijft tot 1955 in Vreeland wonen, maar verhuist dan naar Nijmegen, waar de „St. Lucas” net als in de jaren dertig weer een ligplaats in de jachthaven krijgt. Zoon Ad studeert intussen aan de Jan van Eyckacademie in Maastricht, waar hij in datzelfde jaar niet alleen met grote lof slaagt maar tevens een prijs in de vorm van een studiereis naar Italië ontvangt.

Tijdens zijn verblijf aldaar slaat het noodlot toe in de vorm van een hersenvliesontsteking. Ad overlijdt na enkele maanden van smartelijk lijden op 15 september 1958. Een geliefde zoon en een veelbelovende beeldhouwer gingen met hem heen. „Ergens in de roef op de tjalk staat een gevoelig kinderkopje. Dit subtiele beeldhouwwerkje werd door de enige zoon gemaakt. Hij vormt een stille aanwezigheid te meer op de „St. Lucas”, waar alles in dienst van de kunst staat gesteld,” zo schrijft de redacteur van *Ons Land* in 1960.

Het leven voor de ouders Berntsen gaat door, 's zomers varende en schilderend en 's winters in Nijmegen. In 1961 is de oude Penta-benzinemotor aan vervanging toe. Hij maakt plaats voor de sterkere B.M.C.-diesel, die er nu nog in staat. Aan nieuwe zeilen komt het ouder wordende echtpaar niet toe. Slechts bij zeer gunstige omstandigheden zetten zij nog de oude zeilen bij.



Mevr. Berntsen-Visser aan het roer van de „St. Lucas”. Augustus 1960.

De B.M.C. neemt de voortstuwing steeds meer over. Zo houden de Berntsens hun zomertochten nog jaren vol. Deze reizen worden wel steeds korter, maar voeren nog steeds naar de schilderachtigste plekjes op en aan het water. De liefde voor het schip blijft ongebroken en dank zij beider inzet blijft de „St. Lucas” een pracht vaartuig om te zien.

Tot de stille bewonderaars van dit mooie zeilschip behoorde van jongsaf René Reijnen. Hij had zijn bootje ook in de jachthaven van Nijmegen liggen en al jaren hielp hij het echtpaar Berntsen zo nu en dan een handje bij afmeren en wegvaren. René was zelf aankomend illustratief tekenaar en voelde zich ook op grond van zijn eigen aanleg tot de eigenaars van de „St. Lucas” aangetrokken. Als Frans Berntsen in het najaar van 1980 na een kort ziekbed overlijdt, deelt René Reijnen in de algemene verslagenheid van de Nijmeegse zeilerskring. Hij koopt het schip in 1981 van mevrouw Berntsen. Gezien zijn liefde voor het schip en zijn gave om te tekenen heeft de „St. Lucas” in hem een waardige nieuwe schipper/eigenaar gevonden.

René Reijnen neemt na aankoop de revisie van het schip voortvarend ter hand. Er was inmiddels toch wel het een en ander aan te doen. Hij vervangt het oude zeiltjalktuig door een bij een tevens nieuwe mast passend boeiertuig. Grote en kleine reparaties en achterstallig onderhoud worden verricht en het duurt tot 1982 voordat de „St. Lucas” weer voor meerdaagse tochten gereed is. Zo zeilt de boeier haar honderdste levensjaar tegemoet.

Dat zijn schip zo'n oude en rijke geschie-

denis had, bemerkte René Reijnen eigenlijk pas toen hij zich daar in ging verdiepen. Daarbij was hij in contact gekomen met de auteur van dit verhaal, die toevalligerwijze het schip van veel vroeger kende, maar zich voor dit tweede hoofdstuk geheel van de gegevens van René Reijnen heeft bediend.

Een kwart eeuw (1883-1906) boeierschuit „Vrede Best” van de beurtschippers Goudriaan te Capelle en Ouderkerk aan den IJssel, een kwart eeuw (1906-1930) „Vertrouwen” van de beurtschippersfamilie Groenendijk te Alblasterdam, gevolgd door een halve eeuw (1931-1981) boeierjacht van de kunstschilder Frans Berntsen. Drie, eigenlijk twee levensfasen van een van de eerste ijzeren Hollandse vrachtboeiers die dank zij de degelijkheid van haar bouwconstructie en het zorgvuldig onderhoud door haar schipper/eigenaars een eeuw zeilvaart glansrijk voltooide.

Nieuw getuigd en opnieuw met een jong gezin aan boord moge dit unieke varende monument nog vele jaren Nederlandse wateren sieren. „Vrede Best” en „Vertrouwen”, boeier „St. Lucas”!

De boeier „Almere” (18,20 meter lang en 5 meter breed) was in 1912 door Auke van der Zee in Joure gebouwd in opdracht van de Heer J. F. Bangert uit Amsterdam. Zij was de grootste boeier van haar tijd. Volgens enkele kenners meer een beurtschip dan een Friese boeier, omdat het middenschip vrijwel recht was. De „Almere” werd in 1961 door de erven Bangert geschonken aan Siebern de Jong van het Zuiderzeemuseum, in ruil voor een door deze nog te maken model van het schip. Na vergeefse pogingen om geld bijeen te krijgen voor de restauratie van dit unieke zeilschip werd het ten slotte bij Leeuwarden gesloopt.

