



Sharp-End 900

Een sharpie voor de 21^e eeuw

Anderhalve eeuw moet je teruggaan om terecht te komen bij de *roots* van de Sharp-End 900. Naar Florida om precies te zijn waar toen de sharpie Egret het levenslicht zag. Die boot stond aan de basis van deze moderne sharpie. Gestoeld op traditie, maar helemaal klaar voor de 21e eeuw.

TEKST JAN BRIEK | FOTO'S BERTEL KOLTHOF



The *Sharpie Book* heet het standaardwerk over het scheepstype ‘sharpie’ van Ruel B. Parker. Het betekende voor Frans van der Horst het begin van een nieuwe liefde die zich in de loop der tijd alleen maar zou verdiepen. Dankzij dit boek maakte Frans kennis met Egret. Voor de liefhebbers van de sharpie een bootje met een bijkans mythische naam. Niet in laatste plaats dankzij de verhalen van haar ontwerper en eigenaar, Commodore Ralph Munroe. Om Frans’ Sharp-End écht te leren kennen, moeten we daarom eerst zo’n anderhalve eeuw terug in de tijd. En naar de andere kant van de wereld. Naar het zuiden van Florida om precies te zijn, in de tweede helft van de negentiende eeuw. Na de Amerikaanse Burgeroorlog kwam dat gebied langzaam maar zeker tot ontwikkeling. En onder invloed van het noorden kwamen met die ontwikkeling typisch Noord-Amerikaanse boten naar het zuiden. Die bleken namelijk bij uitstek geschikt voor het vaarwater daar: ondiep, relatief beschut, voor een groot deel droogvallend en met duizenden baaien, krekens en eilandjes. Ralph Munroe was in belangrijke mate verantwoordelijk voor die introductie. Munroe, afkomstig van Staten Island in het noorden, bracht aan dek van een stoomschip de eerste *New Haven Sharpie* mee toen hij zich in het zuiden van Florida vestigde. Het scheepstype was ontstaan in de noordelijke oestervisserij, maar voelde zich in het zuiden als een vis in het water. Vanwege die eerder genoemde beperkte diepgang (30 tot 40 centimeter met het midzwaard omhoog). Maar vooral vanwege z’n *no nonsense* karakter. De knikspant boten waren supereenvoudig te bouwen. Een goede scheepstimmerman zette een tien-meter sharpie in zes dagen in elkaar voor een prijs van slechts 200 dollar! Munroe liet verschillende sharpies uit het noorden overkomen, maar in 1886 besloot hij een eigen ontwerp te laten bouwen: Egret. Munroe was inmiddels benoemd tot *postmaster* in het gebied, dat zo’n 70 mijl lang was, en had behoefte aan een ondiepe, maar relatief zeewaardige boot.

Smakelijke anekdotes

Als gezegd: de naam en faam van Egret kreeg in de loop der jaren bijna mythische proporties. Niet in de laatste



plaats dankzij Munroe zelf, die in z’n biografie *The Commodore’s Story* (1930), een boek dat hij schreef onder redactie van zijn vriend Vincent Gilpin, smakelijke anekdotes opdiste uit de tijd dat hij met z’n Egret de wateren van Zuid-Florida bevoer. Verhalen waarin de zeewaardigheid van de boot buiten kijf stond en die latere generaties zeilers en ontwerpers zouden inspireren.

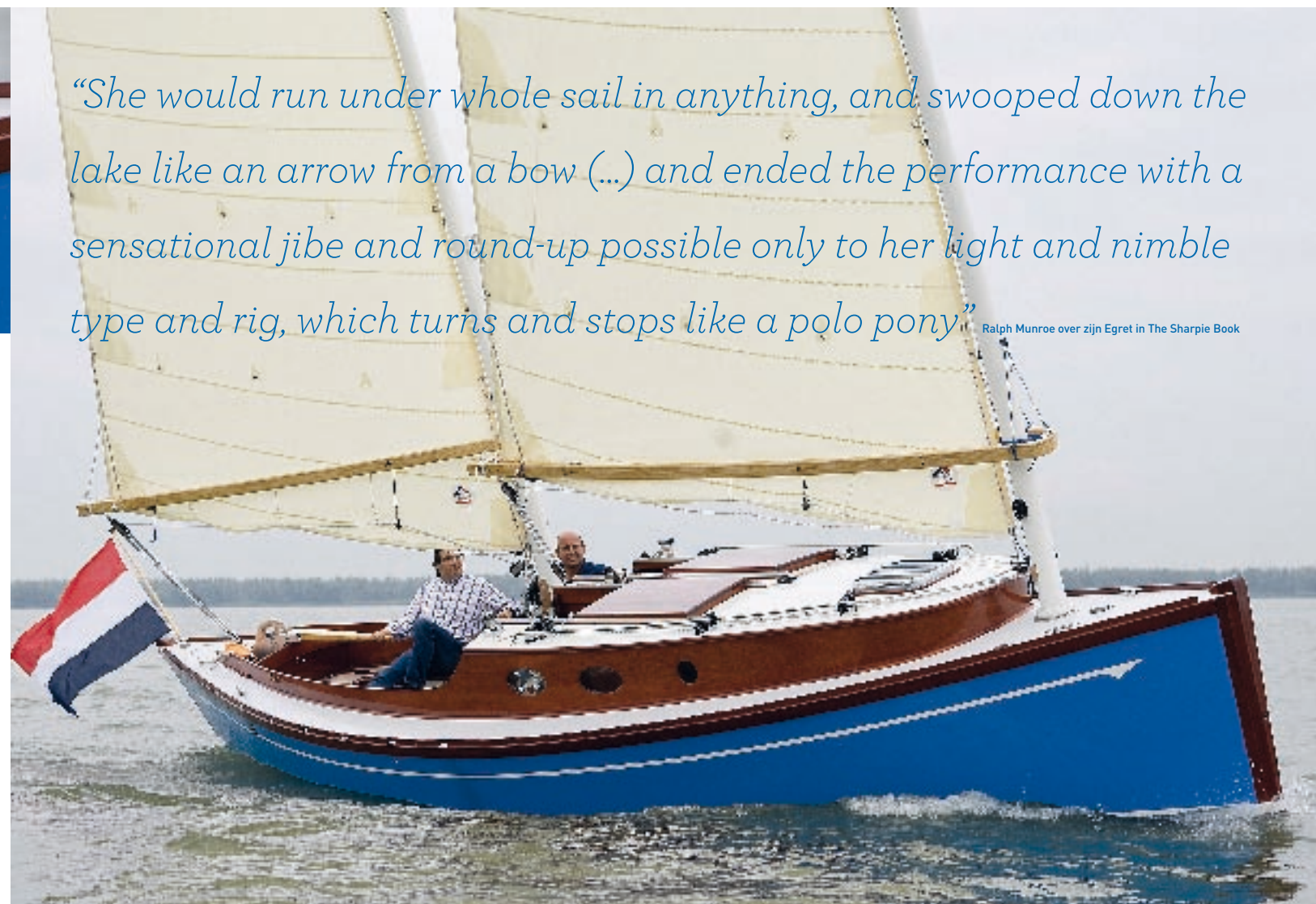
Nou is het die Vincent Gilpin die in het vervolg van het verhaal een belangrijke rol zou gaan spelen. Want de tijd schreed voort, Munroe én Egret zouden er allebei onherroepelijk aan ten prooi vallen. Geen drama, dat is nou eenmaal de loop der dingen, ware het niet dat Munroes tekeningen in een tropische storm in 1926 bijna allemaal verloren waren gegaan. Inclusief die van Egret. Munroes adepten moesten het in de jaren die zouden volgen, doen met zijn opgetekende verhalen en wat foto’s. Meer was er niet over, dacht iedereen. Een van hen was Bill Schwicker. Ook hij bevoer de ondiepe wateren van de Amerikaanse zuidkust en was vast van plan een sharpie à la Egret te bouwen. Maar naspeuringen naar de boot leverden zo goed als niets op. Tot een vriend uit het noorden, uit New England om precies te zijn, met een ‘verlossende’ tekening aan kwam zetten: *R.M. Munroe, Sharpie 29’* stond erop. Een tekening uit het archief van... Gilpin. Het inspireerde Schwicker op zijn beurt tot een bezoek aan Bill Munroe in Miami, kleinzoon van en ook jachtontwerper. Die viste een antiek halfmodel uit de nalatenschap van opa en je begrijpt het al: een plus een was twee. Twee essentiële puzzelstukken om Egret te reconstrueren waren gevonden. Het ontwerp van Egret werd uiteindelijk door Joel White in opdracht van het Amerikaanse tijdschrift *WoodenBoat* op papier gezet. Schwicker liet zich inspireren door Egret, maar bouwde uiteindelijk een op verschillende punten aangepaste sharpie. En Egret kreeg een prominente plaats in *The Sharpie Book*.

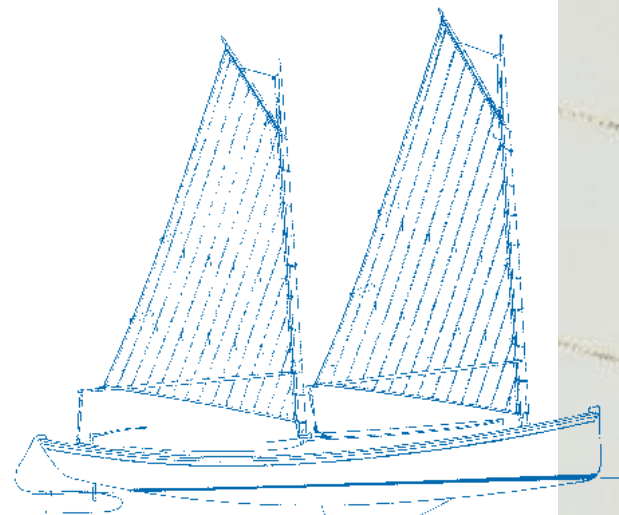


↓ Moderne invulling van een oud maar beproefd concept. Twee ongestaagde masten met gaffels zorgen voor een laag, makkelijk te bedienen tuig. Masten en gaffels zijn van koolstof in verband met het gewicht (makkelijk te strijken en beter voor de stabiliteit). De beide wishbone-gieken zijn van essens.

“She would run under whole sail in anything, and swooped down the lake like an arrow from a bow (...) and ended the performance with a sensational jibe and round-up possible only to her light and nimble type and rig, which turns and stops like a polo pony”

Ralph Munroe over zijn Egret in *The Sharpie Book*





ORIGINELE EGRET

Egret, gereconstrueerd op basis van een tekening uit het archief van Munroe en een halfmodel. In opdracht van het magazine WoodenBoat werd een tekeningenpakket van de boot gemaakt. Lengte over alles: 8,60 meter; lengte waterlijn: 6,90 meter; breedte: 2,18 m; diepgang: 0,3 meter; waterverplaatsing: ongeveer 2.000 kilo. Daaronder Bill Schwickers boot, net als de Sharp-End een variatie op het origineel.

Tekeningen van Egret zijn te bestellen via WoodenBoat Plans, P.O. Box 78, Brooklin, ME 04616, USA.

TECHNISCHE GEGEVENS

Sharp-End	900
Lengte	9 m
Breedte	2,45 m
Diepgang	0,30 - 1,50 m
Hoogte	boven water 9 m
Waterverplaatsing	2.100 kg
Ballast	300 kg
Zeiloppervlak	29 m²
Masten en gaffels	carbon
Wishbones	essen
Motor	Bukh, eencilinder, 7 pk
CE	C
Prijs	vanaf € 129.750 (vaarklaar)
Ontwerp	Martin de Jager Yacht Design
Bouw	Rexwinkel Jachtbouw
Meer informatie	over nieuwbouw of over het tekeningenpakket van de Sharp-End 900 is verkrijgbaar via Frans van der Horst, 06-311 95 311, www.whitewatersharpie.nl , whitewatersharpie@hotmail.com

“Het moest een kampeerboot worden, maar wel een luxe kampeerboot”



Een boot die er niet was

En zo zijn we met een grote omweg weer terug bij de sharpie van Frans van der Horst: Sharp-End 900. Frans: “Ik zocht een boot die er eigenlijk niet was. Een ‘campingcruiser’ met weinig diepgang, maar voldoende comfort en opbergmogelijkheden om bijvoorbeeld twee mountainbikes mee te kunnen nemen. Toen ik Egret zag, sprak het idee me erg aan. Egret was in z’n tijd enorm goed aangeslagen, vooral omdat het zo’n goede transportboot bleek. De aanpassingen van Munroe aan het oorspronkelijke sharpie-ontwerp – Egret had een spitsgat en wat meer vrijboord – waren heel goed uitpakkt.” Frans besloot echter verder te gaan dan simpelweg de tekeningen te bestellen bij WoodenBoat en de boot te laten bouwen. Hij wilde, zoals dat zo mooi gezegd wordt, zich laten inspireren door de traditie, maar er niet aan gebonden zijn. En zo toog hij met een lijstje aanvullingen en aanpassingen naar jachtonwerper Martin de Jager. “Een ontzettend leuke opdracht”, zegt Martin er nu over. “Het komt niet zo vaak voor dat je iemand treft die zo betrokken is bij een project en zoveel liefde heeft voor een bepaald scheepstype. Frans had zich er enorm in verdiept en heel veel zaken verzameld die hij aan ons doorgaf.”

Voor het ontwerp van de Sharp-End nam Martin de Egret als basis, maar paste de romp op punten aan. “De Sharp-End is bijna een halve meter langer dan het origineel en voor de breedte zijn we uitgegaan van de maximale trailerbreedte. Na een analyse van de originele rompvorm hebben we besloten dat het beter was om de breedte op de waterlijn wat te vergroten door de zijden van de romp wat meer rechtop te zetten. Dat komt de stabiliteit ten goede, maar tast de zeileigenschappen niet aan.” Martin prijst de bijna natuurlijke balans van de sharpie-romp: “De boot blijft bij verschillende hellingshoeken perfect in balans met een mooie scherpe waterlijn voor en een kont die het water prachtig loslaat.”

Een andere belangrijke wijziging vind je onder water. De originele Egret had een midzwaard en binnenballast (die desgewenst vervangen kon worden door lading). Op de Sharp-End is gekozen voor een meer eigentijdse oplossing: een geballaste hefkiel in combinatie met een ophaalbaar roerblad in een kleine bun in het achterdek. Martin de Jager: “We wisten dat de sharpies die zijn gebouwd op basis van de tekeningen in WoodenBoat, fors



loefgierig zijn. Dat komt door de vorm en de positie van roer en zwaard. Dat was de belangrijkste reden om over te stappen op een hefkiel en -roer. Bovendien zorgt de ballast in de kiel voor een betere stabiliteit.”

Maar bij die aanpassingen aan de romp bleef het niet. Frans wilde namelijk ook een zelflozende kuip en een wat hogere opbouw, zodat meer accommodatie mogelijk was. Al is het woord ‘meer’ hier eigenlijk niet op z’n plaats. De originele Egret had helemaal geen accommodatie. De boot was immers bedoeld als postboot en vrachtbootje. Munroe kon hooguit een beetje schuilen onder de overkapping van het voorste deel van de kuip. “Een beetje comfort was echter essentieel”, zegt Frans. “Het moest een kampeerboot worden, maar wel een waar twee personen luxe op kunnen kamperen.” Ben je met meer dan twee, dan kan er een tent over de kuip zodat daar nog eens twee slaappleatsen ontstaan.

Ongestaagde masten

Wat voor de Sharp-End in het algemeen geldt, gaat in het bijzonder op voor de tuigage: gestoeld op traditie maar dan wel in een moderne uitvoering. Van origine hadden de sharpies een of twee ongestaagde masten (zodat ze makkelijk gestreken konden worden) in combinatie met een giek waar het zeil nog onderuit steekt. Nou is dat laatste voor de vorm van het zeil niet optimaal, dus werd besloten om op de Sharp-End wishbones (of in mooi archaïsch nautisch Nederlands: spreigieken) te gebruiken. Deze hebben nóg een voordeel: als je er een soort netje onderhangt, kunnen zeil en gaffel heel gemakkelijk als het ware in de wishbone worden opgeborgen. Masten en gaffels zijn van koolstof. Dat spaart gewicht, wat je waardeert als je de masten moet strijken en weer zetten. En het heeft een gunstige invloed op de stabiliteit.

Een pareltje in hout

De bouw van de Sharp-End werd ondergebracht bij Rexwinkel Jachtbouw. Voor ons geen onbekende natuurlijk, omdat hij nogal eens betrokken is bij onze eigen redactieboten, *Tijgerhaai en Marina*. Benno en z'n team maakten van de Sharp-End een waar pareltje in hout. Met talloze op maat gemaakte details die van het bootje iets heel bijzonders maken. Dat daarmee een van de essenties van de sharpie - *basic* - wat naar de achtergrond is verdrongen, *so be it!* Het was Frans er mede om te doen dat zijn Sharp-End een mooie boot zou worden en dat kun je de mannen aan de Zwijsdrechtse Ringdijk wel toevertrouwen. Bovendien is het comfortniveau aan boord van de Sharp-End veel en veel hoger dan op de traditionele sharpies. Dat de bouw dan ook niet in de traditionele week en voor 200 dollar kon, mag voor iedereen duidelijk zijn. Rexwinkel deed ongeveer zeven maanden over de bouw. "Maar een deel van die tijd is opgegaan aan het uitdenken van de verschillende constructies. Alles was dan wel bedacht, maar het moest ook nog worden gemaakt. Vooral op de constructie van de kielkast, het mechanisme om de kiel op en neer te bewegen, de roerconstructie in de bun en de uitvoering van de tuigage hebben we lang gepuzzeld", zegt Benno.

De Sharp-End is gebouwd van 15 millimeter Suprahecht Hechthout. Het vlak is 20 millimeter, het dek en de opbouw zijn in verband met het gewicht op 12 millimeter gehouden. Ook alle interne schotten zijn van Hechthout en Suprahecht. De constructieve delen zoals spanten, kiel-, steven- en hekbalk zijn van massief mahonie. Datzelfde materiaal is buiten en binnen voor de afwerking gebruikt. Een mooi detail is de kajuitvloer in yellow cedar in combinatie met mahonie lijfhouten. De afwerking van de kuip is uitgevoerd in teak.

Ook anders dan vroeger is de inboard motor: een 7 pk Bukh 1-cilinder, de kleinste motor die mogelijk was en met een gewicht van net geen 80 kilo ook op dat punt acceptabel. De klapschroef zit achter de scheg van de boot zodat die goed beschermd is als je met de Sharp-End droogvalt. En die motor is niet de enige luxe aan boord. Een dubbel spiritus kooktoestel, wasbak, 120 liter watertank, koelbox met compressor, Ebepächer hete-luchtverwarming, droogtoilet en dubbele accu's voor de motor en de stroomvoorziening - het zit er allemaal op



en aan. Wat dat betreft doet de Sharp-End in wezen niet onder voor het comfortniveau van een conventionele 30-voeter. De uitvoering is alleen compleet anders...

Een heerlijk bootje

We smaakten het genoeg om inmiddels twee keer met de Sharp-End te mogen varen. En je kunt niet anders zeggen dan dat de samenwerking tussen Frans van der Horst, Martin de Jager en Benno Rexwinkel een ontzettend leuke, eigenwijze en ook nog eens prima varende boot heeft opgeleverd. Het zetten van de beide zeiltjes is een peulenschil, het bergen eveneens dankzij de beide wishbones. En zeilen doet dit bootje als de beste. Met zo'n drie beaufort prik je hem aan de wind zonder moeite binnen de veertig graden en blijft de gang er goed in: 5,5 knopen op z'n sloffen. Wat ruimer doet de Sharp-End er nog een half knooppje tot een knoop bovenop. Op het Hollands Diep moest menig grotere vinkielier toch heel goed z'n best doen om ons voorbij te lopen - als dat al lukte. Zeker als de toch al zwakke wind wat vlagerig wordt, voelt de Sharp-End zich in z'n element. Hij springt heel vlot aan en loopt prachtig door. Niet in de laatste plaats natuurlijk omdat dat markante kontje het water zo lekker loslaat. En dan het zeilen zelf: *zwei finger in die Nase*. De stuurman cq -vrouw vaart dit bootje alleen, omdat je bij manoeuvres dankzij de tuigage eigenlijk niets hoeft te doen. Ga je overstag, dan stuur je door de wind en dat is het. Val je wat af, dan vier je de schoten een beetje. Punt. Frans is inmiddels zelfs zo overtuigd van het concept van de Sharp-End dat hij er wel markt voor ziet. En eerlijk is eerlijk: wat geldt voor de wateren rond Florida gaat natuurlijk voor een groot deel ook op voor ons Nederlandse vaargebied. 't Is daar alleen wat warmer... Het zou natuurlijk heel erg leuk zijn als er over enige tijd meer van deze geëvolueerde Egrets in Holland rondvaren. Dat had zelfs Commodore Munroe nooit kunnen bedenken. ⚓