





*Erfgoedtopper Sperwer*

# Een ode aan de snelheid

Zo moet de toekomst van het wedstrijdzeilen er 150 jaar geleden uit hebben gezien: als een jacht met een vlijmscherpe boeg. Dat was nog eens wat anders dan die stompe boeiers of aken! Koos Frouws en Jantina Monsma vielen voor de centreboard *Sperwer* en brachten haar zoveel mogelijk terug in oude staat.

Fotografie Bertel Kolthof Tekst Arthur van 't Hof



‘**W**at is dat nou voor een boot?’ is een vraag die de bemanning van de *Sperwer* maar al te vaak te horen krijgt vanaf de wal. ‘Een centreboard,’ is dan het antwoord. ‘Het gekke is,’ zegt Jantina, ‘dat er daarna meestal niet verder gevraagd wordt.’ Hoewel ze betwijfelt of de belangstellenden aan die informatie genoeg hebben. Wij – fotograaf Bertel en ondergetekende – weten best wat een centreboard is (zie de *Stella Matutina* in SdZ 2025.7), maar hebben meer dan genoeg vragen voor Jantina en Koos. Bijvoorbeeld over de herkomst van dit jacht. Maar ook: waarom zou je kiezen voor een dergelijke oude boot? Want de *Sperwer* is een bewuste aankoop geweest in 2017.

### ‘Niet handig’

Om met de keuze voor een 150 jaar oud jacht te beginnen: Koos houdt nou eenmaal van oude schepen. De scheepsbouwkundige zeilde eerder met een vooroorlogse schouw uit de visserij, nog gebouwd bij Amels in Makkum in 1933. ‘Die zeilde perfect en ik kon die in mijn eentje bedienen. Dankzij de zeevaarders van drie meter kon ik er ook hoog mee aan de wind varen.’ Als jongen begon Koos ook in een schouw, eentje van 4,75 m. ‘Dat was een NNWB-klasse in die tijd, met een breedte van slechts 1,25 m en gebouwd in eiken.’ Dankzij de schouwen kreeg Koos veel kluservaring met staal en hout, wat natuurlijk handig is als je dat kunt koppelen aan de theoretische kennis die je als student hebt opgedaan in Delft. Maar toch, de Amelsschouw werd verkocht en Koos was al wat langer ‘bootloos’ (en inmiddels samen met Jantina)

toen hij het wel weer tijd vond om zelf een boot te bezitten. In de Spiegel viel zijn oog op een advertentie van de *Sperwer*, die te koop lag in Monnickendam. De centreboard had op dat moment een heel ander uiterlijk dan je hier op de foto’s ziet. Er stond namelijk een kajuit op. ‘Een hok’, aldus Koos. En hoewel dat oneerbiedig klinkt voor iets wat ook alweer een eeuw onderdeel van het schip was, fraai vond Koos het simpelweg niet. ‘En erg handig was het ook niet,’ vult Jantina aan. ‘De kajuit mat maar twee bij twee meter en was net niet hoog genoeg, zodat je alles op je knieën moest doen.’ Toen Koos ook nog eens constateerde dat de kajuit lekte op de hoeken, werd vijf jaar na de koop het besluit genomen om van de *Sperwer* weer een open boot te maken.

### Inspectie

Kort na de koop in 2017 maakte Koos een eerste tocht naar Enkhuizen. Hij kreeg de schrik van zijn leven, want het waaide nogal en plotseling bleek de ring boven in de mast los te zitten. Aan die ring zat het topwant vast. Het was het sein om het hele schip eens

### ONTWERPER ARIE SMIT

**Burgemeester-scheepsbouwer Arie Smit, die vrijwel zeker de ontwerper was van de *Sperwer*, was een zwaargewicht in negentiende-eeuws Nederland. Arie was telg uit een beroemd geslacht scheepsbouwers: zijn grootvader was Fop Smit. Hij leerde het ontwerpvak op de werf in Slikkerveer van vader Jan Smit en maakte naam met de snelle klipper *Noach II*.**

vorige pagina’s: Koos Frouws en Jantina Monsma aan boord van de *Sperwer*, die haar geprononceerde klipperboeg toont. Plus een aantal elementen die cruciaal waren bij de restauratie: nieuw boegbeslag, een nieuwe boegspriet en ook daarop nieuw beslag

boven: Koos bouwde een nieuwe motor in en maakte daarvoor ook een nieuwe motorkist. De kuiprand is origineel en heeft een bijzondere constructie: een houten rand met daarop een halfronde van ijzer. De helmstok heeft maar een geringe uitslag, iets om rekening mee te houden

rechterpagina, boven links: Mooi zicht op het klinkwerk. De huidplaten zijn dun, maar geheel origineel van puddelijzer en dus nauwelijks geroest. Het jacht was voorzien van luchtkasten die in de 19de eeuw in zwang kwamen. Toen het jacht geen wedstrijden meer zeilde zijn ze open gemaakt voor bergruimte

midden: Al het beslag is waar nodig opnieuw galvaniseerd. Maar er werd ook beslag opnieuw gesmeed, zoals dat voor de boegspriet (volgende pagina) waarop een vintage lier is gemonteerd om de waterstag door te zetten

rechts: Ooit werd het lummelbeslag verhoogd in verband met de kajuit. De mast kan gestreken worden dankzij een wip-uit

rechtsonder: Heerlijk zeilen richting Braassemermeer

Omdat de werf in Slikkerveer weinig mogelijkheden bood voor het bouwen van grote ijzeren zeeschepen, vestigde hij zich in 1875 in Vlissingen waar hij werf “De Schelde” begon. Hij was er ruim vijftig jaar president-commissaris. In 1879 werd hij tevens burgemeester van Vlissingen en begon hij een politieke loopbaan. Zijn hobby? Het ontwerpen van centreboards.







Een goed beeld van de grote breedte van de Sperwer. En al die gangetjes... om te zoenen!

jacht in 1926 gekocht en wist dat het in 1882 of 1884 gebouwd was voor de zoon van Smit in Slikkerveer. 'Dat moet Leendert Smit geweest zijn,' denkt Koos. Diens oom was Arie Smit (zie kader) van wie bekend is dat hij centreboards tekende. Zo hebben we van Arie Smit nog het ontwerp van de *Johanna II*. Als hij met zijn scheepsbouwkundige oog kijkt, dan ziet Frouws in dat ontwerp een aantal verbeteringen ten opzichte van zijn eigen *Sperwer*. En zo is die redelijk goed te dateren op 1883/1884. Overigens zegt Koos: 'Als ik zou moeten kiezen tussen de *Sperwer* of de *Johanna II*, dan zou ik voor de laatste gaan...' Maar ontevreden is hij niet, ook zijn boot tikt gewoon 7 knopen aan met wind.

Dankzij de brief van Poelsma weten we wat er allemaal veranderd is door de jaren. Zo was de boegspriet ingekort (eerst was die 3 m lang) en werd het zeiloppervlak steeds verder verkleind, uiteindelijk naar 52 m<sup>2</sup> in 1958. Een motor was al eens in 1937 ingebouwd. De familie Poelsma was gek op het schip en toerde eindeloos door heel Nederland.

### Gebruiken

Ook Jantina ziet dat wel zitten: 'We hebben geen kajuit meer, maar dankzij een dek tent hebben we nu veel meer ruimte aan boord.' Vorig jaar presenteerde de vernieuwde *Sperwer* zichzelf tijdens de Dutch Classic Yacht Regatta. Frouws mocht er meteen de Ventis Vintage Trophy in ontvangst nemen als blijk van waardering voor al het werk dat er aan dit jacht verricht is.

Op een mooie dag kunnen ook wij de *Sperwer* fotografisch in het zonnetje zetten. We genieten van dit 'toekomstbeeld van het wedstrijdzeilen anno 1884'. Eris weinig wind, maar toch zien we meteen de potentie van de *Sperwer*: een vlagje en er verschijnt al een mooi golfje bij de messcherpe boeg. En dan te bedenken dat deze centreboard eigenlijk bedoeld is om nog eens veertig vierkante meter meer zeil te dragen! Met dat in ogenschouw was de *Sperwer* in haar tijd niets meer en minder dan een ode aan de snelheid. 🦋

### CENTREBOARD SPERWER

Lengte over alles:	11 m
Lengte over dek:	8,40 m
Lengte waterlijn:	6,60 m
Breedte:	3,20 m
Diepgang:	0,85 m
(Oorspronkelijk met zwaard: 2,50 m)	
Zeiloppervlak:	60 m <sup>2</sup>
(Oorspronkelijk: ca. 100 m <sup>2</sup> )	

grondig te inspecteren. Hij vond meer rotte plekken in de mast en constateerde dat de mastvoet ook een vreemde constructie had. Kortom, het werd tijd voor actie. Ook al omdat het beslag waarin de boegspriet op het dek lag hem helemaal niet beviel.

Wat wel in prima staat was? Het casco van het jacht. Dat bestaat uit vele smalle gangen van puddelijzer, geklonken uiteraard, gezien het vermoedelijke bouwjaar 1884. Die mankeerden nog helemaal niets. Koos toont ons foto's van het onderwaterschip. Hij wijst op het roerblad met de omvang van 'een schuurdeur', dat origineel zou zijn, net als de flinke scheg onder het achterschip.

Niet origineel is overigens de kiel. Dat is een plaat staal die in 1927 is aangebracht. Deze verminderde de diepgang naar 85 cm in plaats van de oorspronkelijke 2,5 meter van het midzwaard. Iedereen zal begrijpen dat zo'n midzwaard de wedstrijd eigenschappen zeer ten goede komt, maar met minder dan een meter diepgang toer je natuurlijk veel relaxter door Nederland.

### Renovatie

Het eerste jaar wilde Koos direct aan het klussen slaan, maar daar kwam weinig van, door werk en de reistijd tussen thuis en de boot. In 2018 vond wel de mastrenovatie plaats. Maar de ingrijpende stappen werden gezet vanaf 2022. Koos haalde de kajuit weg, hoewel die binnen beschilderd was met zeilafereeltjes en vroeg zich af wat hij met de lelijke nagelbank zou doen, die vanachter het roer het zicht blokkeerde. In het boek van Midden-dorp vond hij dat de korvijnnagels vroeger in een mastring staken, een elegante oplossing

die hij besloot na te maken. Op de foto hierboven zie je wat het opgeruimde resultaat is als je de vallen zo belegt.

De boegspriet was een verhaal apart. Ook die had rot en bovendien was die niet ophaalbaar, wat toch wel erg gewenst was, want inmiddels was de *Sperwer* verhuisd naar de Doeshaven in Leiderdorp. Koos bedacht vooraf het nieuwe beslag en tekende dat nauwgezet, zodat IJzerij Paulus in Rotterdam ermee aan de slag kon gaan. Zelf maakte Koos de boegspriet in de achtertuin. Die heeft een lichte kromming neerwaarts meegekregen, waardoor hij prachtig oogt.

### Herkomst

Centreboards waren de racemachines van hun tijd. Overgewaaid uit Amerika, waar met 'sandbaggers' werd gevaren – scheepjes met een enorm tuig. Door hun grote breedte hadden ze veel aanvangs stabiliteit. Als de wind toenam, werden ze rechtop gehouden door zoveel mogelijk ballast naar de hoge kant te versjouwen. Ook in Nederland ontmoette dit type rond 1850 enthousiasme en werden ze – voorzien van een midzwaard – ontworpen en gebouwd. Naarmate er meer op het water verschenen werden er wedstrijden georganiseerd en werden ze ingedeeld in klassen, de tonnage was daarbij leidend.

Zeer bekend is de prijswinnaar *Yum Yum*, bouwjaar 1885. En hoewel de *Sperwer* weinig is terug te vinden in wedstrijdverslagen, is het vrijwel zeker dat die net iets vroeger gedateerd kan worden. Koos kreeg bij de koop van het jacht namelijk een handgeschreven brief mee uit 1978 van de zoon van een vorige eigenaar, de heer Poelsma. Vader Poelsma had het