

# Vreedenburg schokker in Nieuw Zeeland te water

September 1997. De Zeehaen wordt verrold naar een beter bereikbare plek voor de kraan.



28 augustus 1998. Zo hoog zal ze wel nooit meer komen.

## Tekst: Antoon Blijlevens

In SdZ 1991 nummer schreef Antoon Blijlevens uit Christchurch. "Hierbij enige foto's van de VS 86 knikspantschokker waar ik mee bezig ben. Aan de hand van de uitstekende tekeningen van ir.H. Vreedenburg is de romp en het gehele schip door één man met 'enige' inspanning te bouwen. Het gebeurt hier in mijn achtertuin en dan na werktijd en in de weekends. Alle platen heb ik met een knabbelaar in vorm gebracht. Het grootste probleem in Nieuw Zeeland is de plaatlengte. De normale handelsmaat is niet groter dan 6 x 1,80 meter. Er zitten dus een paar stuiken in de huid. De romp is nagenoeg klaar, zodat ik de komende (zuidelijke) winter, na het zandstralen en verven, aan het timmerwerk kan beginnen. Verschillende blokken heb ik ook al van teakhout met rvs-beslag gemaakt. Ik hoop over een jaar of drie met het schip te zeilen en er veel plezier van te hebben."

Dat was acht jaar geleden en in februari kregen we het vervolg door dat we hier graag publiceren.

Zoals eerder geschreven is het schip niet rond, maar als knikspant uitgevoerd. Dat heeft het voordeel dat het casco, zonder dat er een plaatroller aan te pas komt, door één man te bouwen is. Relatief nam het bouwen van de romp de minste tijd in beslag en verliep zonder problemen.

Het afwerken en het maken van alle onderdelen nam de meeste tijd. Hierdoor duurde het ruim tien jaar, voordat de VS 86 klaar was.

In totaal zijn er ongeveer 5500 manuren in het project gaan zitten, tezamen met een hoop geduld van mijn vrouw, mijn kinderen en mijzelf.

### Tewaterlating

Op 28 augustus 1998 was het zover. 's Morgens om negen uur kwam de kraan voorrijden. Om tien uur stond de Zeehaen op de dieplader en om elf uur

lag ze in haar element in de haven van Lyttelton Deze haven ligt op circa twintig minuten rijden van ons huis.

Nadat we de mast omhoog hadden gezet, de zeilen aangeslagen en alles vaarklaar hadden gemaakt, zeilden we dezelfde middag door naar de marina, waar familie en genodigden een stevige borrel namen op de goede afloop van de bouw en schip en schipper een behouden vaart wensten.

De volgende dag was er tijd om echt te zeilen. Het schip lag, met een stevige bries in de zeilen, goed op het roer en vaak kon ik het roer loslaten, zodat ze zichzelf zeilde.

Het ligt in de bedoeling om de baaitjes van Banks Peninsula en Akaroa haven aan de andere kant van het schiereiland aan te doen.

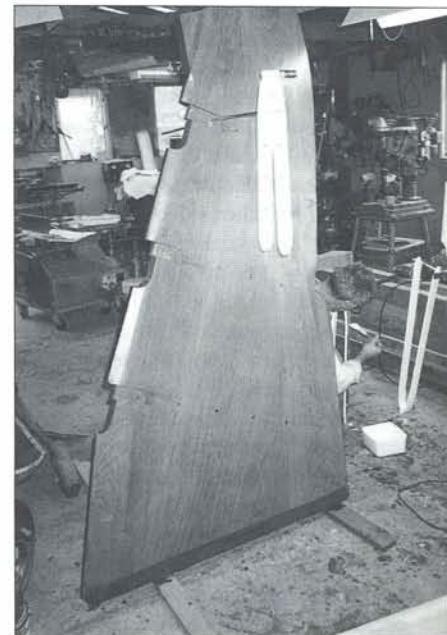
Daarna kunnen de vele baaien van Marlborough Sounds (top van Zuidel-

land) volgen en wie weet ook nog wel eens de baaien van Noordeiland van Nieuw-Zeeland.

### Technische bijzonderheden

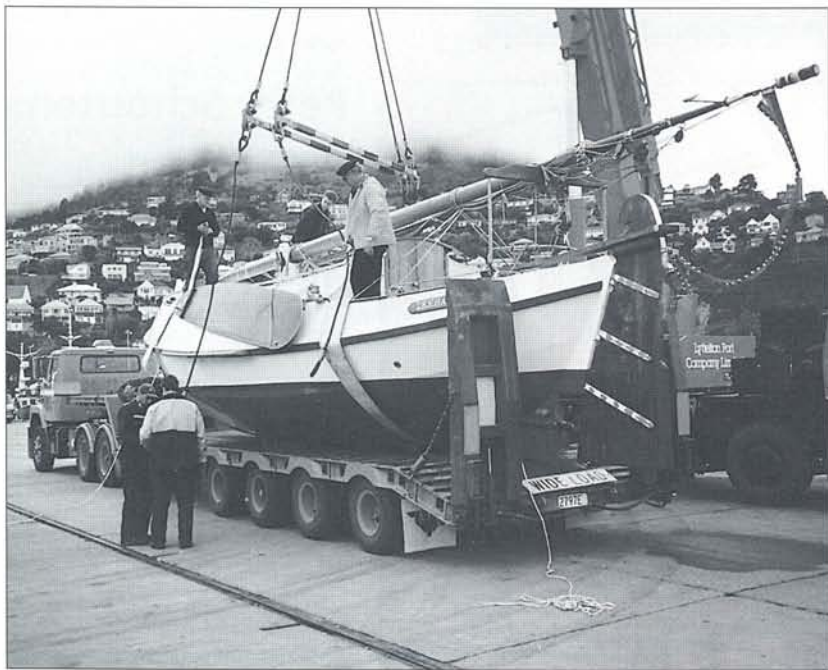
De romp is van gewoon staal gebouwd. Blank gestraald en als eerste laag is er zink epoxy opgespoten. Daarna is het geheel in een twee componenten-systeem afgeschilderd.

Voor het interieur gebruikte ik verschillende houtsoorten. Zo is de kombuis van teakhout. Dit hout komt uit de in onbruik geraakte Chinezenkombuis



April 1996. Het roer moet nog worden voorzien van vingerlingen.





Op een dieplader bereiken we Lyttelton. We liggen klaar voor de eerste tocht naar de marina.

van de *Straat Chatham*, een ex-KJCPL vrachtschip.

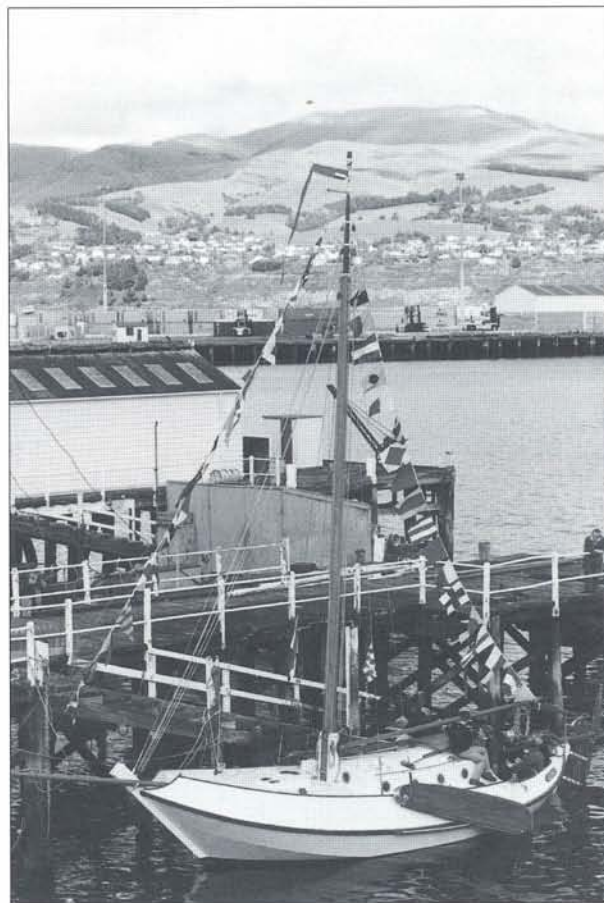
De mast is van oregon balken gemaakt, die uit een grote tachtig jaar oude wolopslagloods van Christchurch kwamen. Verder is er veel iepenhout en eiken in het schip verwerkt. Plafonds en wanten zijn wit en afgewerkt met palissander latten.

Voor de winter is er als verwarming een Dickenson Pacific oliekachel geïnstalleerd. 's Zomers gebruiken we een tweepits gastoestel om ons potje op te koken.

De stahoogte is ruim twee meter en

er is een kooi van 2,20 meter voor de extra lange bemanning. Den Boer Sails uit Numansdorp maakte voor ons de zeilen.

Als voortstuwingsbron is een VW-diesel ingebouwd. Het koelwater loopt door de achterstevan en het schroefraam, zodat er geen zout water nodig is in de motorruimte. Schroefas en -koker zijn een getrouwe kopie van het vertrouwde Simplex patent, dat tot nu toe tot grote tevredenheid werkt. Voor in de schroefaskoker heb ik een dubbel druklager verwerkt,



zodat er geen axiale druk op de Hurth keerkoppeling komt.

Vermeldenswaard is nog dat Jeff Cookson uit Perth en Adrie Dil uit Enkhuizen eenzelfde Vreedenburg schokker hebben gebouwd. Toevallig als u weet dat we alle drie als scheepswerktuigkundige voor de KJCPL/KPM hebben gevaren? Alleen Adrie Dil uit Enkhuizen is nog bezig, maar hoopt haar ook gauw in het water te hebben.

Het leuke zijn de opmerkingen van mensen die langslopen in de marina, zoals "Hé, eindelijk eens iets anders." Of: "Mooie boot." Ook wordt wel eens gevraagd of we via het Panamakanaal, Kaap de Goede Hoop of via het Suez kanaal zijn gekomen.

*Samen met ir. Herman Vreedenburg wordt, tijdens een kort verblijf in Nederland, op 3 februari van dit jaar geklonken op de goede afloop van de bouw van de VS 86.*



De 'Zeehaen' onder zeil. Wat gaat ze er mooi doorheen...

