



Kneel, een 9,84 m Vreedenburg schokker

Harrie van Os vaart overal naar toe waar de wind hem brengt, zelfs tot Parijs. Dat doet hij meestal solo, aan boord van zijn trouwe metgezel *Kneel*, een 9,84 m Vreedenburg schokker. 's Zomers is Van Os altijd enkele maanden achter elkaar aan boord om pas weer naar huis te gaan als het te koud wordt op het water. Door Wim de Bruijn

In 1977, het jaar van de oprichting van Spiegel der Zeilvaart, werd er voor L.G. Rengers uit Zwolle een casco gebouwd bij Kooijman & de Vries in Deil aan de Linge. In overleg met Jan Kooijman mocht de heer Rengers het jacht - een schokker naar ontwerp van Vreedenburg - in eigen beheer aftimmeren, omdat hij een meubelfabriek had. Mevrouw Cornelia Rengers werd door haar man altijd *Kneel* genoemd, dus was de naam voor het jacht snel gekozen. Het echtpaar bleef 32 jaar met de schokker zeilen. Daarna werd de heer Y. Folmer uit Warmond de tweede eigenaar, maar die bood het schip al snel weer te koop

aan. Harrie van Os zeilde toen met een grote grondel van 9 meter en was op zoek naar een wat zeewaardiger scheepje. Tijdens een zeil-evenement in Veere maakte hij kennis met de stoere, eenvoudige schokkers. Op het moment dat hij in zijn woonplaats Gouda kleiner ging wonen - hij verruilde zijn grote huis voor een woonark - werd de grondel vervangen door een 9,84 m Vreedenburg schokker.

Vreedenburg schokkers

Ir. Herman Vreedenburg ontwierp de 9,84 m lange schokker in 1955 aanvankelijk voor zichzelf. Hij was scheepsbouwkundig ingeni-

boven: De *Kneel* onder uitgerolde fok en klein grootzeil

eur en in staat om niet alleen veel te tekenen, maar ook veel te rekenen aan zijn ontwerp. De basis voor zijn ontwerp ontleende hij aan de tekeningen van de Vollenhovense schokker die Sopers publiceerde in zijn boek *Schepen die verdwijnen*, aan de hand van opmetingen aan een toen nog varende vissermanschokker. Toch liet hij er, voor die tijd, al heel moderne theorieën op los. Hij ging uit van een lancet-vormig vlak dat hij een dikte gaf van 2,5 cm. Later werd dat zelfs 3 cm dik, zodat je geen wrangen of spanten op het vlak nodig had,

hetgeen een maximale stahoogte opleverde. Bovendien hoefde je bij droogvallen op een zandplaat niet bang te zijn als het vlak niet overal gelijkmatig werd ondersteund. De knikspant van de Vollenhovense schokker verdween en de spanten kregen een licht bolle vorm. Dus moesten alle huidplaten stuk voor stuk in de vorm worden gewalst, hetgeen een fraaie romp opleverde. Naar boven toe werd steeds dünnere plaat gebruikt om het gewicht van de romp laag te houden. Zo werden boei-sels, gangboorden en opbouw bijvoorbeeld van 3 mm dikke staalplaat gemaakt. Niet eenvoudig voor de lassers om dat alles strak uit te voeren.



SCHIPPERS VAN DE KRING

Harrie van Os is al jaren lid van de Schipperskring Kooijman & de Vries en Van Rijnsoever (SKVR). Maar hij is al minstens even lang lid van de VSRP en staat met zijn *Kneel* ook ingeschreven in het Stamboek van de SSRP. Momenteel zit hij namens de SKVR in het overleg over het samengaan met de VSRP. Hij verwacht dat dat overleg volgend jaar positief kan worden afgerond. Bij evenementen als in Hellevoetsluis (zie verderop in dit blad) en ook in Zwartluis en andere plaatsen is gebleken dat er al gauw een verbroedering tussen de opvarenden plaatsvindt. Ondanks zijn 75 jaar is Harrie 's zomers veel aan boord te vinden. Tussendoor is hij in zijn woonplaats Gouda een graag geziene stadsgids en altijd te porren voor vrijwilligerswerk. Hij was een van de bestuursleden bij het opzetten en uitbreiden van de Museumhaven Gouda en alhoewel hij geen bestuurslid meer is, komt hij graag even kijken of alles naar wens verloopt. In het jaar 2021 is hij weer een paar dagen havenmeester als de LVBHB, net als dit jaar in Alkmaar, in Gouda haar zomerbijeenkomst houdt. Dan viert Gouda 750 jaar stadsrechten.



Stabiliteit

Vreedenburg besteedde veel tijd aan de stabiliteitsberekening. Het schip zou al snel een lichte helling krijgen, maar verder dan 10 tot 15 graden zou het onder normale omstandigheden niet komen. Volgens de stabiliteitskromme, zou de schokker nog een oprichtend koppel hebben bij een helling van 90 graden! Zelfs dan zou het schip, na volledig platslaan, weer rechtop komen. Maar stelde Vreedenburg toen, de kuip zou onder die helling al lang zijn volgelopen en het water zou via de kajuitdeurtjes al lang naar binnen zijn gelopen.

Tijdens een Deltaweek in de jaren tachtig zag ik echter de grotere versie van de Vreedenburg schokker, de 10,75 m lange *Pieter Paniek* van Van Ballegooien, eens zo schuin gaan dat

boven: De 9,84 m schokker *Kneel* in de takels. Zo is goed de bolle huid te zien met de overnaads gelaste huidplaten. Om de schroef voldoende diep te krijgen is een scheg ontworpen. Het zwemtrapje aan het roer is noodzakelijk om te zorgen dat solozeiler Harrie altijd aan boord kan klimmen.

onder: Het gezellige interieur van de 9,84 m schokker. Onder het voordek is de ruime tweepersoons kooi zichtbaar en nog een kinderkooi aan stuurboord. Uiteraard kan er op de kuipbanken ook nog geslapen worden.

het water op het gangboord tegen de patrijspoorten in de opbouw stond. En nog gaf de bemanning de schoten geen centimeter loos. Later heb ik op mijn eigen 10,75 m Vreedenburg schokker geprobeerd om het water in het gangboord te krijgen, maar dat is me tijdens 15 jaar zeilen nooit gelukt. Het jacht gaat hellen maar blijft heel lang onder nagenoeg



boven: Een oude 'fisheye' opname onder vol tuig

links: Harrie van Os vaart regelmatig lange stukken op de binnenwateren

linksonder: De mast staat tegen de kajuitopbouw. Met permanent bevestigde bokkenpoten kan de mast snel worden gestreken. Op het kajuitdak ligt teakhout, het geeft een goede bescherming en is stroef, zodat je niet snel weg glijdt.

rechtsonder: De 9,84 m schokker, afgemeerd tijdens de VSRP zomerreunie in Hellevoetsluis, oogt slank

dezelfde helling doorzeilen. Toch was de kuip uitgevoerd met een brugdek, een 'drempel' van 45 cm hoog die moest voorkomen dat er water in de kajuit zou komen. Dat brugdek had een voordeel; de banken in de kuip liepen rondom door, zodat je veel zitplaatsen had.

Seriebouw

Ted van Rijnsoever vertelde me dat er op de werf Kooijman & de Vries en later op zijn voortzetting als Jachtwerf Van Rijnsoever zeker tachtig 9,84 m Vreedenburgh schokker zijn gebouwd. Van de 10,75 m versie zijn er een kleine dertig exemplaren gebouwd. De 9,84 m schokker werd zelfs vaak opgezet in series van vijf exemplaren. Zo kon je relatief goedkoop een casco bouwen. We hebben het over de tijd van voor de snijpakketten, toen alle huidplaten aan de hand van mallen stuk voor stuk werden gesneden en ook de spanten stuk voor stuk volgens mallen werden gebogen. Pas later kwamen de snijpakketten in zwang, hetgeen de bouwtijd aanzienlijk verkortte. Naast Kooijman & de Vries bouwde ook Jachtwerf Ooltgensplaat een aantal 9,84 m Vreedenburgh schokkers. Deze onderscheiden zich door een gladboordige huid in tegenstelling tot de overnaadse huid bij K&V.

Cortenstaal

De *Kneel* werd in 1977 tegelijk met een tweede 9,84 m schokker opgezet om te worden gebouwd van Cortenstaal, dat toen in zwang kwam. Cortenstaal, ook bekend onder de merknaam COR-TEN-staal, is een metaallegering, bestaande uit ijzer waaraan koper, fosfor,



silicium, nikkel en chroom zijn toegevoegd. De sterkte is vergelijkbaar met die van andere gelegeerde staalsoorten zoals roestvast staal. Cortenstaal is een weervast staal en de bruine roestkleur is het meest typische uiterlijke kenmerk. De roestkleurige en zeer dichte oxidehuid beschermt het dieper liggende materiaal af van zuurstof, waardoor de oxidatie sterk vertraagt. Omdat het sterker is dan scheepsbouwstaal zou je dünnere plaat kunnen gebruiken, maar dat is weer veel moeilijker strak te verwerken. De *Kneel* ziet er na 42 jaar nog prima uit en we hebben geen roestsporen aan de romp kunnen ontdekken.

Inrichting

Dat veel opdrachtgevers in die tijd toch voor een Lemsteraak kozen, was omdat een aak van dezelfde lengte veel meer ruimte in voor- en achterschip biedt. Vreedenburgh koos voor een scherpe intreehoek van de waterlijn, zodat een zeer scherp voorschip ontstond dat door de golven snijdt. Bij een aak is die hoek veel groter en het water moet worden 'weggeduwd'. In het voorschip van een schokker moet je echt woekeren met de ruimte. In de *Kneel* zien we een grote, zeer ruime tweepersoons kooi, plus aan bak- en stuurboord wat hoger liggende kinderkooien. Deze inde-

ling is door Harrie van Os zelf aangepast. In de kajuit, onder de opbouw die tot de mast loopt, zien we aan bakboord een L-vormige kombuis met een driepits gastoestel, ervoor een zit/slaapbank waarbij de rugleuning omhoog geklapt kan worden om de maximale breedte te benutten en weer meer naar voren een toiletruimte. Aanvankelijk bevond zich daarin een wasbakje dat naar achteren kon schuiven, maar dat wasbakje is door Harrie verwijderd, en heeft plaatsgemaakt voor een handig opbergplankje achter het toilet. Aan stuurboord is door Harrie een zinken bak op maat gemaakt, hierboven kan nat oliegoed worden opgehangen. Het druiwater wordt opgevangen en afgevoerd. Verder is er een kaartentafel met eronder een koelkast en naar voren toe weer een zit/slaapbank en daarvoor een hangkastje. De kajuit biedt, omdat de houten vloer direct op het vlak is gelegd, voldoende stahoogte. Je kan zien dat de eerste eigenaar een meubelbedrijf had, want op verschillende plaatsen zien we fraaie handgesneden figuren op paneeltjes van laden en kastjes. Aanvankelijk was een Peugeot Indenor diesel ingebouwd, maar die werd, om onduidelijke redenen, als snel vervangen door een 3-cilinder Volvo Penta MD 17C van 35 pk. Dat is veel meer dan bij de meeste 9,84 m schokkers, die werden vaak uitgerust met de 2-cilinder Volvo Penta.

Thuishaven en tochten

De *Kneel* ligt, als er niet wordt gevaren, naast de woonark 'bOlwerk' van Van Os in Gouda. De Hollandse plassen liggen op slechts enkele uren varen. Ook de Biesbosch is een gewild vaargebied voor Harrie. Toen wij, tijdens de zomerreünie van de VSRP, aan boord waren in Hellevoetsluis was hij al weer langere tijd

aan boord. Omdat hij veel alleen vaart heeft hij Simon den Boer een fraaie rolfok laten maken, die er goed bijstaat, ook half ingerold. Het voordeel is dat hij, vanuit de kuip, de fok kan uitrollen en zonodig snel kan inrollen, dat voorkomt een loopje naar het voordek.

Omdat Vreedenburgschokkers geen loefbijter hebben, daar was ir. Vreedenburg fel op tegen, waait het schip bij dwarswind al snel weg. Een voordeel is wel dat het jacht een korte draaicirkel heeft. Bij het wachten voor een brug moet je dan ook het lijwaard laten zakken om op koers te blijven. Daarom liet Harrie een elektrische boegschroef monteren en kan hij solo varende met een gerust hart aanleggen met dwarswind, zonder andere schippers tot last te zijn. Maar, vertelt hij, 'de boegschroef gebruik ik alleen als het echt niet anders kan.'

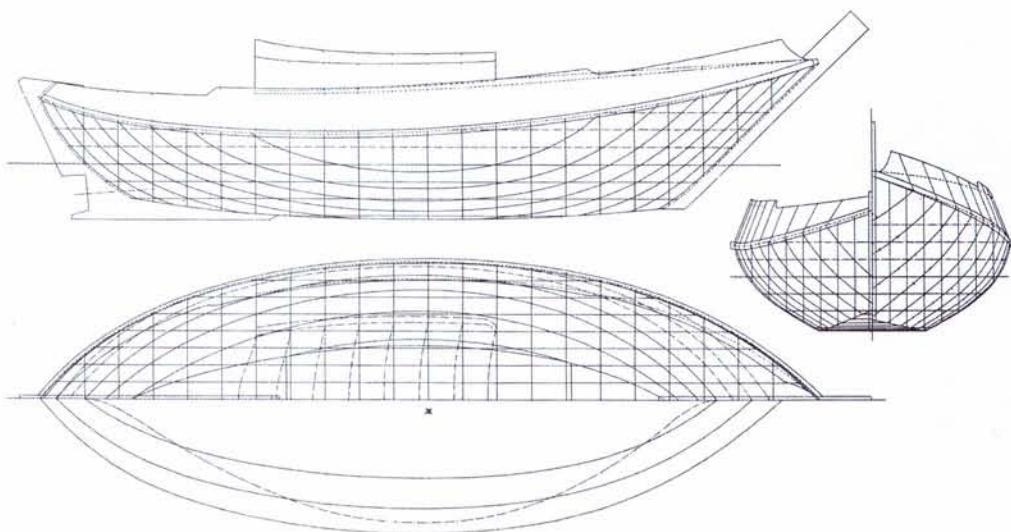
Niet alleen IJsselmeer, Friesland, Wadden en de Zeeuwse Stroom behoren tot zijn vaargebied. Hij bezoekt ook de Duitse Wadden, en Oostende voor Anker is een evenement waar hij graag naar toe gaat en dan zeilt hij over zee weer terug.

Een van zijn wensen was om Parijs te bezoeken met zijn *Kneel*. In 2015 trok hij er 3,5 maand voor uit om binnendoor via Antwerpen naar Parijs te varen. Aan het einde van een fantastische tocht had hij maar liefst 268 sluisen gepasseerd en was door de nodige tunnels gevaren. Een droomwens was in vervulling gegaan en zeer de moeite waard geweest. Lachend merkt hij op dat wij Nederlanders vinden dat we slim zijn met het ontwerpen en bouwen van waterbouwkundige kunstwerken. Maar de Belgen kunnen er ook wat van met hun trapsgewijs gebouwde sluisen om grote hoogteverschillen te overbruggen. Tijdens zijn tochten is altijd zijn accordeon



Met gereefd grootzeil en de oude botterfok kunnen relatief hoge snelheden worden behaald

aan boord en als de sfeer goed is, dan zorgt hij voor een gezellige muzikale ondersteuning. Onder het schuifluik zien we een fraai gesneden plank met de tekst uitgehakt: 'Beidt uw tijd'. Dit bord is nog door de heer Rengers gemaakt en is aan boord gebleven. Het is een kreet die ook goed bij hem past, want Harries tijd wordt goed besteed. Hij hoopt nog lang van zijn schokker *Kneel* te genieten, liefst ook met opstappers. Want als hij alleen is zeilt hij vooral op de botterfok, maar zo gauw er opstappers aan boord zijn wordt ook het grootzeil erbij getrokken ☺



Het fraaie lijnenplan en spantenraam van de 9,84 m Vreedenburg schokker. Let op de scherpe intreehoeken van de waterlijnen, de fraaie gebogen spantvorm en het smalle lancetvormige vlak.

Afmetingen:

L.o.a.	9,84 m
L.w.l.	7,80 m
Breedte	3,20 m
Breedte op zwaardkl.	3,30 m
Diepgang	0,86 m
Waterverpl.	ca. 7 ton
Grootzeil	26 m ²
Botterfok	19,50 m ²
Kluiver	6,5 m ²