

Bouwbeschrijving art. K-802 Motorvrachtschip 20 meter

Door: M. Kastelijn 2023

Het origineel, ingezet tussen ca. 1900 en 1970

Deze vrachtschepen voeren voornamelijk op de kleinere kanalen maar kwamen zo ook in de grotere havens terecht. Het waren de lokale "vrachtwagens" voor opkomst van het wegverkeer. Ze werden voor allerlei vracht gebruikt.

Versies tot ca 1910 werden veelal nog geleverd zonder stuurhut. De motor bevond voor- of achter het stuurwiel. Later is vaak alsnog een gesloten hut aangebracht maar tot het einde voeren diverse schepen nog zonder hut met een liggend stuurwiel achter een scherm.

Boven de motor was er soms alleen een lichtkap aangebracht, bij wat grotere motoren was er vaak een verhoogde opbouw. Deze variant was er ook met open stuurwiel.

Rond 1920 werden de inmiddels wat compactere nieuwe motoren verder naar voren geplaatst. Zo ontstond achterin plaats voor een kleine woonruimte voor de schipper onder het daartoe wat verhoogde achterdek. Oudere schepen hadden voorheen niet altijd een verhoogde opbouw en kregen ook wel alleen een kleine slaapruijnte voorin het schip. Het dek achterop bleef dan vlak zodat daar ruimte was voor extra lading.

Later werd de woonruimte achterop meestal wat verhoogd gebouwd en voorzien van ruiten met kleine schuifluikjes aan de buitenzijde. Vanaf de jaren '50 zijn veel ruiten door moderne beglazing vervangen en vervielen de luikjes.

Niet alle schepen werden gebouwd met hijsmast. De lokale belading / overslag gebeurde dan nog met de hand. Eind jaren '30 werden ook steeds vaker hijsmiddelen vanaf de wal gebruikt waardoor laadgerei van de schepen steeds vaker werd afgenomen. Bij schepen voor losgestorte goederen was ook geen laadgerei (meer) aanwezig.

De meeste van deze kleine schepen raakte vanaf de jaren '70 in onbruik. Voor het lokale vervoer in de kleinere kanalen waren ze door het vrachtverkeer vervangen zodat alleen nog lange afstand of bulkvervoer overbleef. Doordat hun formaat konden ze echter niet concurreren met grotere schepen op dezelfde routes. Diverse schepen zijn in de loop der jaren nauwelijks gewijzigd en meerdere kregen uiteindelijk via particulieren nog een tweede leven als recreatie schip. Daarbij is vaak in het ruim extra woonruimte gemaakt. Veel schepen werden ook verbouwd voor andere doelen waarbij alleen de romp nog behouden bleef. Meerdere schepen zijn in de loop der tijd ook verlengd, soms meerdere keren. Deze schepen bleven vaak nog wat langer in gebruik.

U heeft de keuze uit het gebruiken van de volgende onderdelen:

- Met of zonder stuurhut. Bij deze laatste werd er een eenvoudig scherm (meestal van plaatijzer) om het stuurwiel geplaatst.
- Met motor achterin onder verhoogde opbouw (middelste tekening), al dan niet met open stuurwiel.
- Een woonruimte achter de stuurhut of machinekamer ervoor
- Verschillende types toegang tot het benedendek. Indien het voordek toegang gaf tot een verblijf werd deze vaak van een hoge toegang voorzien (kwart rond model).
- Het hekwerk aan de achterzijde was meestal een enkele rail, soms niets. Soms was op de dakrand van de woonruimte ook een dakrail aangebracht voor de schipper als deze er voorbij moest lopen.
- Het ruim is op te bouwen als een enkel ruim of verdeeld in twee stukken. Beide kwamen veelvuldig voor. Als er twee luiken zijn is de laadboom meestal ook dubbel uitgevoerd echter niet altijd.
- U kunt diverse varianten mengen uit de getekende voorbeelden.

Onderdelen lijst k-802

Bij deze kit worden de volgende onderdelen geleverd:

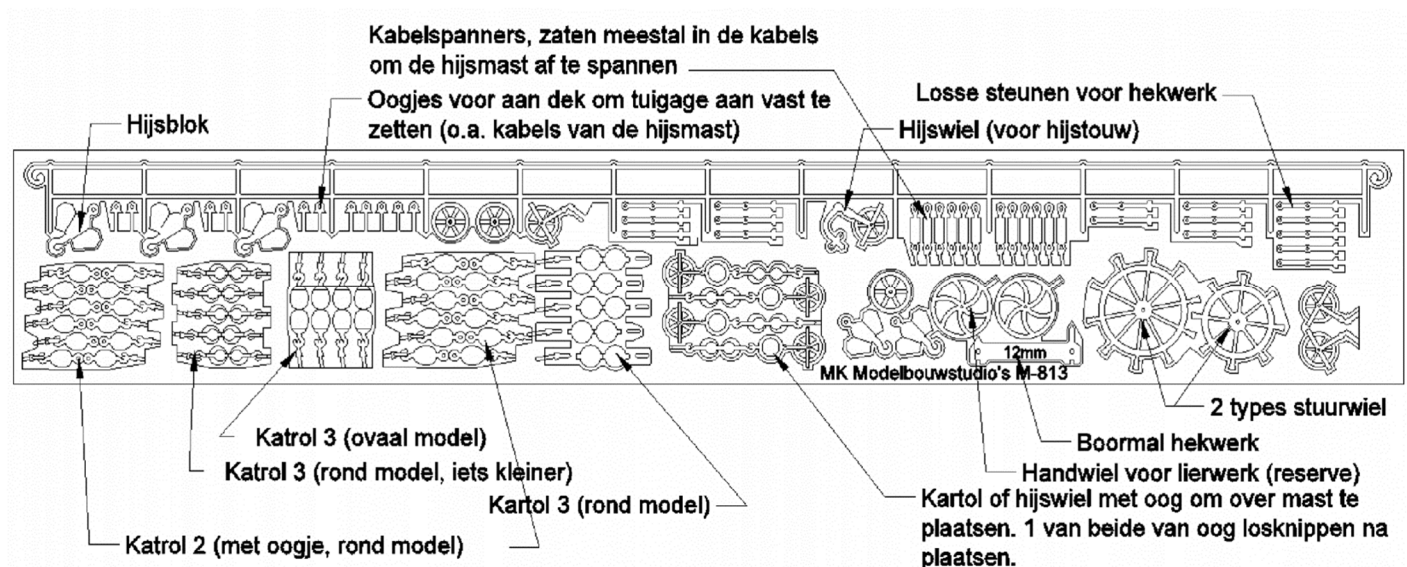
- Bouwbeschrijving met tekst en tekeningen
- 6x3cm Styreen plaatje 0,5mm dik voor scherm stuurhut
- 6x6cm Doorzichtig plastic voor beglazing
- 1x Messing etsplaat met hekjes enz. art. 813 + messing daken stuurhut (zie tekening onder)
- 12cm Messing buis 2.5mm voor mast
- 15cm Messing buis 1,5mm voor laadboom + staander voor eventueel horizontaal stuurwiel
- 5cm Messing rond staf 0,8mm voor in laadomen
- 5cm Messing rond staf 1mm voor o.a. laadmasten, spreekbuis
- 15cm Messing draad 0,5mm voor het maken van oogjes enz.
- 12cm Dun rechte draad voor hijskabel waaraan de haak komt. Door gebruik van dun metaal draad i.p.v. touw gaat uw laadhaak niet slingeren (naar wens gebruiken)
- 100cm Draad voor tuigage
- 4cm Fijne zwarte ketting (voor o.a. anker)
- Set kunststof onderdelen als op de kleurenbladen afgebeeld

Los verkrijgbare aanvullingen:

- Opschriftensets met verschillende scheepsnamen, zie de website voor de varianten
- Belijning in de vorm van dunne tape of als waterslide transfers, zie de website.

Zelf aan te schaffen:

- Primer (b.v. Alabastine spuitplamuur, bij ons verkrijgbaar)
- Plamuur, b.v. 2 componenten polyester plamuur (Action / Alabastine) of tube modelbouw filler (b.v. Perfect Plastic Putty) (bij ons verkrijgbaar)
- Verf naar eigen voorkeur
- Kneedgom om onderdelen tijdelijk vast te zetten of delen tijdelijk af te dekken tijdens het schilderen (bij ons verkrijgbaar)
- Vernis in spuitbus, b.v. matte vernis Motip Carat (bij ons verkrijgbaar)
- Secondelijm van Ever Build (ook verkrijgbaar bij Toolstation) (bij ons verkrijgbaar)
- Contactlijm UHU met doseernaald



Bouw van het laadgerei:

Zie hierbij de algemene bouwbeschrijving, kleurentekeningen en foto's!

Zaag de messing buis van 2,5mm op 95mm lengte af als u een enkele giek gebruikt en 82mm bij een dubbele giek (zie gekleurde tekeningen met aanzichten, onderste versie). Deze buis wordt de mast. Steek hier aan de onderzijde een stukje 1,5mm massief staf in, dit moet ca 17mm uit de buis steken. Hier overheen schuift u de kunststof mastvoet. Indien u een enkele laadboom maakt dan het bevestigingspunt voor de tweede giek van de mastvoet wegsnijden. Boor in de bodem een gaatje van 1,5mm waarin u de mast steekt.

Aan de bovenzijde van de 2,5mm buis komt de masttop. Deze heeft onderop een plaatje met vier gaatjes. Door deze gaatjes komen de draden om de mast af te spannen tegen de zijkanten van het schip. Let op: Er zit ook een "lus" op de masttop met hierin een gaatje. In dit gaatje komt de draad naar de voorzijde van het schip. Houd de masttop en de mast voet goed uitgelijnd met elkaar als u e.e.a. vastzet: lus naar voren, montageblokje van de giek naar achteren gericht.

Voor de laadboom (giek) gebruikt u de messing buis van 1,5mm. Als u een versie met twee laadbomen bouwt: De ene wordt 82mm lang, de andere 60mm. Bij een enkele boom word deze 105mm.

Steek hierin aan 1 einde een stukje van het ronde 1mm messing. Knip deze op ca 3mm af, dit pennetje komt dan in het gaatje van de mastvoet.

Aan de andere zijde komt de top. Deze past in de buis maar mogelijk moet u eerst de kop van de buis iets afbramen (rond vijltje erin draaien) of iets van het pennetje aan de top vijlen.

De top van de laadboom is een kunststof onderdeel. Bij stalen masten heeft u deze toppen niet altijd nodig hoewel soortgelijke toppen soms ook in metaal werden aangebracht. In plaats van het kunststof deel gebruikt u dan een stukje 1mm messing dat ca 1cm uitsteekt. Er zijn twee types van de kunststof giektop aanwezig, 1 met en 1 zonder wiel erin. Aan de laatste kon nog een extra lijn voor de lading worden vastgezet.

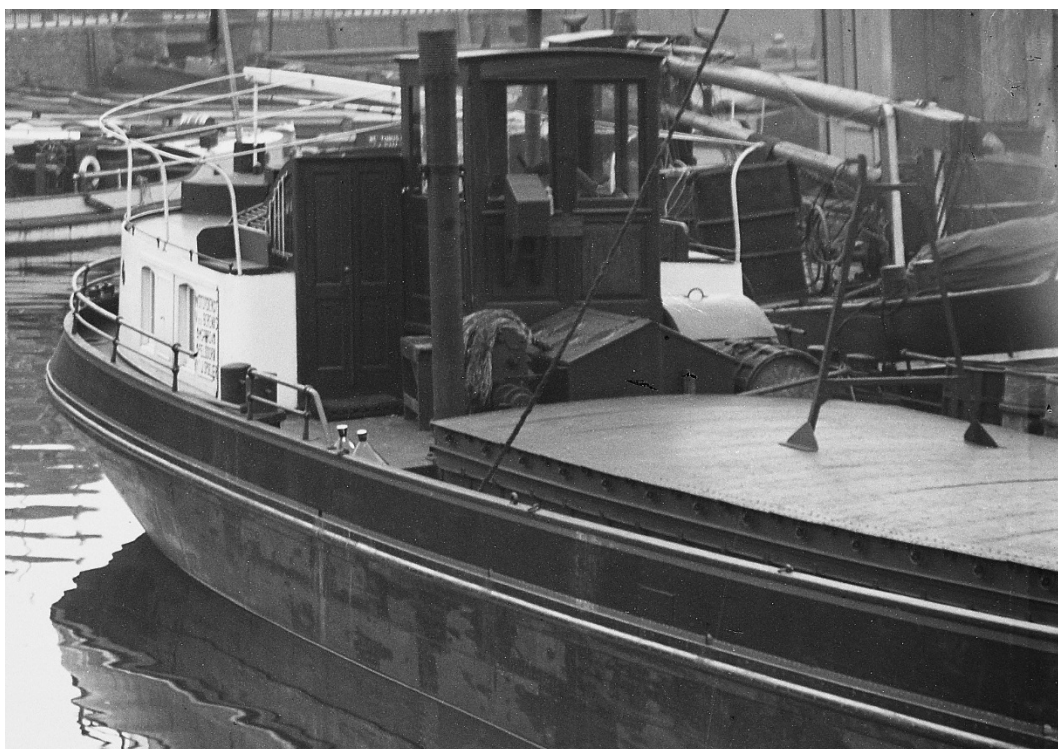


Foto: er valt voldoende te variëren bij de bouw van dit type schepen. Hier is het achterdek voorzien van een stangenwerk om in zomerdagen een dekzeil tegen de zon aan te kunnen brengen zodat het benedende koeler bleef. Op de hoek zit een houder voor een scheepslantaarn. Links waren deze rood, rechts groen aan de binnenzijde.

Foto's voorbeelden:

Beeldbank Groningen:

Zoeken op "Foxhol1" voor foto rechts afgebeeld:

Internet:

Zoeken op "Dintel schip"; een particulier museumschip in uiterlijk geheel originele staat zonder stuurhut.

Foto hieronder:

Beeldbank gemeente Amsterdam inv nr. 010009003264

Schip "Charlotta" in 1947 te Amsterdam





Schip "Twee Gebr" (Twee Gebroeders 1) rond 1930



Motorschip met neergelaten mast te Rotterdam in 1958



Schip "Stanfries 3", zie Historisch Centrum Leeuwarden nr HCL001000710



Afgebeeld schip ligt in 1957 vrijwel ongewijzigd aan de kade. Er is een demontabele stuurhut gemaakt die hier is neergeklapt. Het raam aan de zijkant zit met scharnieren bovenaan vast. Het dak zal een eenvoudig stuk zeil zijn geweest. Deze schepen konden zo ook onder de verschillende lage bruggen in o.a. Amsterdam varen.



Schip "Hendrika" was bij bouw in 1913 20,5m lang en is in 1953 nog met 4m verlengd. Het is tot 1968 als beurtschip gebruikt en vaart nog steeds, ruim 110 jaar oud.

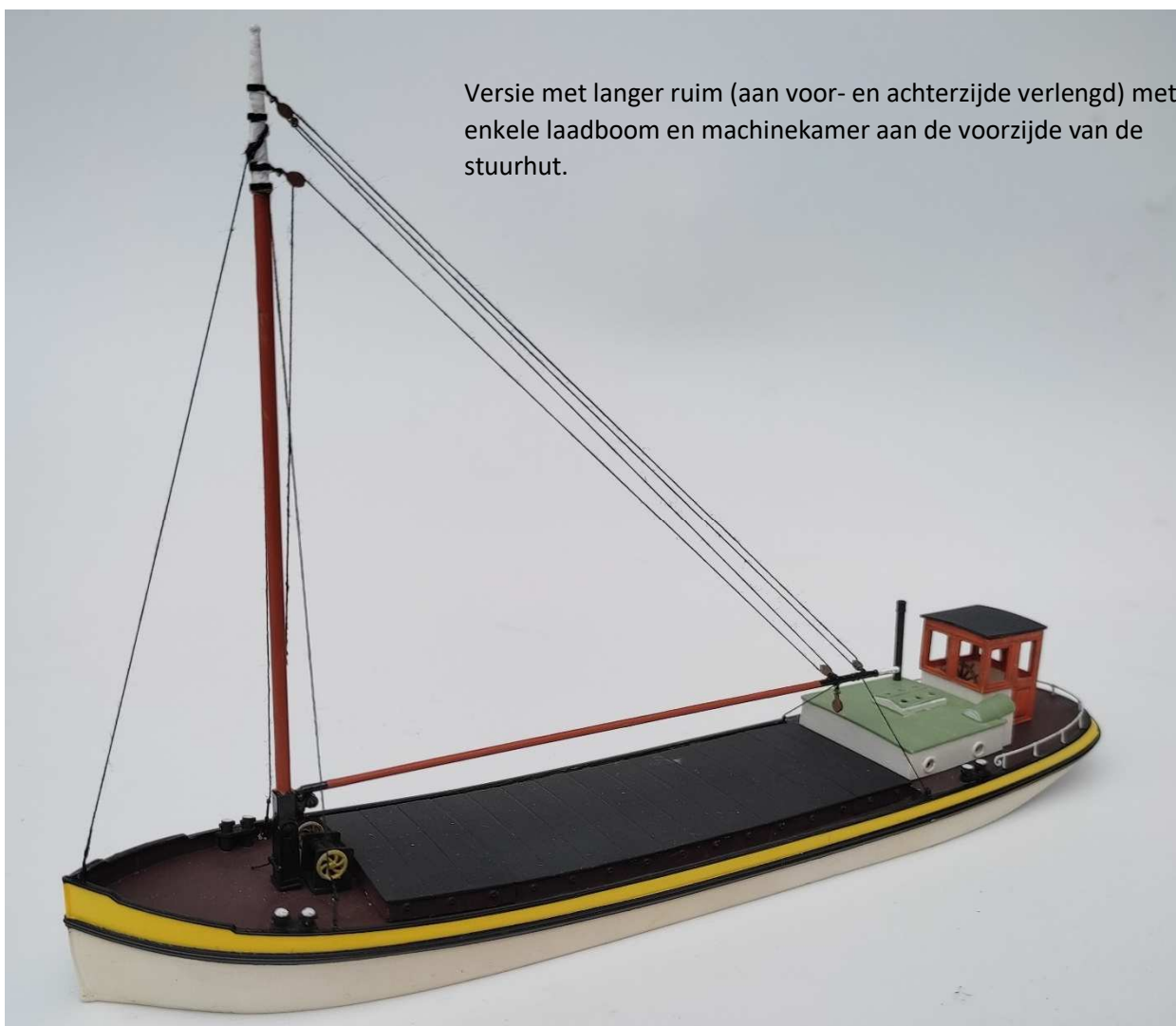


De "Klazina" (22m lengte) uit 1907 is eveneens als recreatieschip behouden.

Versie met laadgerei met twee laadbomen vanwege een tweede laadruim aan de voorzijde.



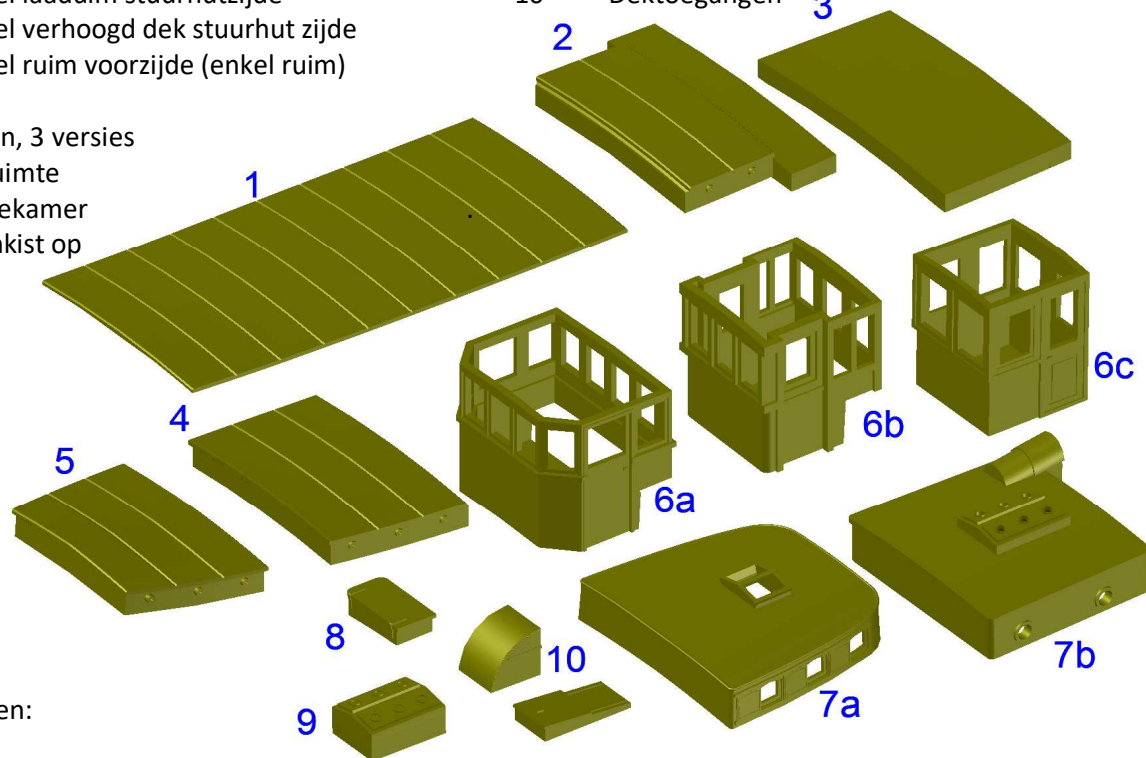
Versie met langer ruim (aan voor- en achterzijde verlengd) met enkele laadboom en machinekamer aan de voorzijde van de stuurhut.



Kunststof onderdelen:

- 1 Afdekking laadruim
- 2 Verlengdeel laadruim stuurhutzijde
- 3 Verlengdeel verhoogd dek stuurhut zijde
- 4 Verlengdeel ruim voorzijde (enkel ruim)
- 5 Voorruim
- 6 Stuurhutten, 3 versies
- 7 7a Woonruimte
7b Machinekamer
- 8 Materialenkist op laadruim

- 9 Lichtkap machinekamer
- 10 Dektoegangen



3D kunststof onderdelen:

- 1 Masttop
- 2 Steunen voor scheepslampen
- 3 Lierwerk, 4 versies
- 4 Grote schoorsteen, daarnaast T schoorstenen woonruimte (2 versies)
- 5 Dekluiken, 2x 3 versies
- 6 Reddingsboeien
- 7 Mastvoet
- 8 Stokanker
- 9 Giektop met katrol
- 10 Scheepslampen voor zijkant
- 11 Scheepslampen voor midden
- 12 Bolders om schip vast te zetten, voorzijde

- 13 Giektoppen
- 14 Steun voor stuurwiel in stuurhut
- 15 Bel, kan tegen stuurhut
- 16 Bolders voor achterdek
- 17 Luchtinlaten machinekamer
- 18 Schoorstenen
- 19 Anker voorzijde
- 20 Stuurwiel
- 21 Bel, staand op voet (voor versie zonder stuurhut)
- 22 Lichtkap voor woonruimte, 2 versies

