

Bouwset k-804 / k-805 Stoombeurtvaarder voor lijndiensten, 32m lengte
Bouwjaren ca. 1880-1915, in gebruik tot eind jaren '60

Bij open huten:
Vaak was naast het stuurwiel een spreekbuis naar de machine kamer aangebracht. Deze maakt u van de bijgeleverde 1mm draad door hier een bochtje aan te buigen. De bovenzijde komt op ca 16mm hoogte.

Bij gesloten huten:

Ook hierbij een spreekbuis aanbrengen, rechts was een navigatie roesjel aangebracht. De ingang bevond zich aan de achterzijde door twee schutdeuren of aan de zijkant na een trapje.

Voorzijde A.: achterzijde D:

Geamend vracht- passagiersschip met ruim achterdek. Personeels verblijven voortin. Schutne achterzijde van de salon was ook wel van patijspoorten voorzien. Getekend is een veel voorkomende opstelling met een soort tentframe waarover zeilen werden gespannen bij slecht of juist heel warm weer.

Ook de open stuurstand werd vaak hiervan voorzien. Het achterdek is voorzien van wegneembare bankjes. Als er veel vracht was werd ook dit dek volgeleden en de bankjes verwijderd.

Schepen met deze indeling deden tot in de jaren '30 dienst.

- Varianten:
- Smalle open stuurstand, eerst met horizontaal stuurwiel
 - Dichte stuurhut (vanaf ca 1910)

Laadmast en laadruim:

Er is geen luik voor het voorruim aanwezig. De mast was daarbij soms van slechts 1 laadboom voorzien zoals getekend

Masthoogte 150mm
Laadboom voor: 60mm
Laadboom achter: 130mm

D

E

Tot 1900 vaak gebouwd, stuurwiel achter aandrijving. Als voorbeeld is de "Maasfrich-Groninger" genomen (2 laadruimen). Ook de "Huruze I" en "Huruze IV" (beide met hoge zijvanden) waren gelijk ingedeeld, de laatste had ook had een klein verhoogd voordek (zonder leuning). Voor deze versie eventueel een verhooging onder het stuurwiel uit 1mm styreen opbouwen (ca. 26x18mm, 8mm hoog). Het scherm kunt u maken van 0,5mm vlak styreen of van styreen plaat met verticaal plank profiel (ca 10mm hoog).

Varianten:

- Stuurhut niet verhoogd maar op het dek.
- Liggend stuurwiel (soms zonder scherm)
- Dektoegang naast het trapje, dan de stuurstand wat smaller opbouwen.
- Heck met twee stijlen of laag hekje

Variant zonder afbeelding, inzetbaar tot de jaren 20:

Stuurstand aan voorzijde ketelombouw, op het dek. Kwamen voor bij oa.: "Sneek I", D.A. verschure II" en "Friesland II" rond 1900 (deze met houten scherm op verhoging van ca. 80cm, staand stuurwiel en naast schoorsteen twee luchthoppers, hekwerk achter met twee stijlen.)

De "Burgh van Amersfoort 2" had een enkel laadruim en hoog hekje met 3 stijlen

Achterdek ingericht voor passagiers met een ruime lichtkap met banken aan de zijkant. Soms voorzien van bankjes als bij D.

Ook wel met ronde patijspoorten in de zijkant van de salon die zich onder het verhoogde achterdek bevond. Deze zelf boren (2mm) en eventueel geestie ingefijes er omheen aanbrengen.

Voor deze versie het verhoogde achterdek verlengen met styreen plaat. Voor de dektoegang hierin een opening snijden. Ook het scherm om het stuurwiel uit styreen snijden.

- Varianten:
- Stuurhut i.p.v. scherm vanaf ca 1910
 - Staand stuurwiel
 - Heck met drie stijlen

G

F

F1

Variant:
Met trapje als zij ingang (osse treden tegen opbouw weghalen)

Variant:
Later model luchtkap zoals geplaatst vanaf de jaren 20 (tevens dektoegang naar machinekamer)

J

Achterzijde F:

De meest voorkomend indeling vanaf ca. 1890. Eerst nog met open scherm en liggend stuurwiel op de ketelombouw (zie F1). Rond 1900 worden de meeste stuurwielien verticaal geplaatst. Vanaf ca 1910 begon men met het plaatsen van een gesloten hut als getekend maar sommige voeren nog tot eind jaren '30 met open stuurwiel.

Schepen met deze indeling van de achterzijde waren o.a.:

"Stanfries I" (en 2, 7), "Vereniging", "Twee Provincieën II", "Breda-Amsterdam I", "Koopvaart 8", "Anna" (later "Bergen op Zoom I"), "Merwestroon" enz. Het hekje achterop was laag (bij Stanfries en Vereniging hoog met 2 stijlen) en de voorzijde was als C. Bij de Anna kwam voorop een grote kist voor lijnmidelen. De "Huruze 5", 7 en 9 hadden een brede open stuurhut op een ketelopbouw met afgeronde hoeken (als A). Bij de Stanfries schepen waren naast de schoorsteen luchthoppers aangebracht en is de stuurhut begin jaren '30 hoger geplaatst op ca 1,5m vanaf het dek door de ontbrek bouw op te hogen. Schepen in deze staat deden tot in de jaren '50 nog dienst.

Laadmast en laadruim:
Er is een smal luik voor het voorruim aanwezig. Soms was er geen luik voortin zodat op het dek geschikt is om vee mee te nemen. Dit gebeurde ook wel benedendeks.
Op het voordek met hekwerk kan ook lading worden geplaatst waarvoor een tweede laadboom aanwezig was zoals hieronder getekend.

Masthoogte 150mm
Laadboom voor: 60mm
Laadboom achter: 130mm

B

Voorzijde B:

Voorzien van hekwerk en kleine passagiers salon (of woonruimte) eronder. Enkele schepen uit de jaren 1880-1900 kregen dit relatief lange verhoogde voordek. Voor deze variant het verhoogde voordek zelf snijden uit stuurne plaat van 1mm dik.

Meest voorkomende indeling jaren '20

In deze periode kwam van dit type schip de indeling zoals hieronder is getekend met achterzijde als bij F het meest voor, de meeste met open stuurstand.

Meest voorkomende indeling jaren '30-40

In deze periode kwam van dit type schip de indeling zoals hieronder is getekend met achterzijde als bij F en J het meest voor.

C

Voorzijde C:

Meest voorkomende variant zonder verhoogd dek. De dektoegang was er in diverse varianten, eerst van hout, rond 1900 ook wel uit plaatijzer. Er was vaak ook een luik aanwezig waaronder b.v. de ankerketting in een bak lag.

Materiaalkist

Sommige schepen hadden een kist aan dek voor kettingen, netten enz. De kist was er in vele soorten en afmetingen en stond vaak ook vlakbij het lietwerk.

Anker hijsarm:
Diverse schepen kregen aan de voorzijde een draaibare arm met katrol om een groot anker uit het water te kunnen halen met de ankerlier voorop. Het anker zelf werd vervolgens op het dek gelegd.

Meest voorkomende indeling jaren '50

In deze periode waren vrijwel alle schepen inmiddels omgebouwd naar diesel aandrijving en is de opbouw al eens eerder vernieuwd. Type J kwam nog veel voor met andere schoorsteen en ook type K

H

Stanfries X (met achterzijde H):

Getekend is het schip "Stanfries X" met de achterzijde type H en voorzijde type C. Ook "Stanfries 9" had zo'n verhoogd afgerond achterdek met als enkele andere schepen. Daarbij had de Stanfries 9 een afgeronde ketelopbouw (als getekend bij D).

In Leeuwarden ligt momenteel het minuscuschip "Stanfries 10" maar dit is een reconstructie is van het eerder gescopte origineel. Het afgebeelde model is gebaseerd op het originele schip en wijkt op diverse details af.

K

Varianten:

4 soorten schoorsteen. Soms is geen lichtkap voor de schoorsteen aanwezig. Ook is de hele bovenbouw soms lager met de bovenzijde gelijk met het verhoogde dek. De leuning rondom was vaak laag, soms bleef deze hoog.

Beurtvaartschepen met dieselaandrijving:

Varianten na ombouw naar dieselaandrijving zoals veel schepen ondergingen. De schoorsteen is aangepast (keus uit twee soorten), de ombouw van de stoomketel vernieuwd en van extra ruiten voorzien. De stuurhut werd vanaf de jaren '30 vaak deels uit metaal opgebouwd, de bovenzijde bleef van hout. O.a. de "Huruze II" en "Vereniging" kregen een gelijksoortige opbouw.

Later kregen diverse schepen achterop een verhoogde opbouw voor de woonruimte zoals hiernaast afgebeeld. Zo bleven vele schepen tot in de jaren '70 in gebruik.

Versie met dieselmotor:

Opbouw, verhoging onderop aan de voorzijde verwijderen

Treden gebruiken of los trapje (treden dan weghalen)