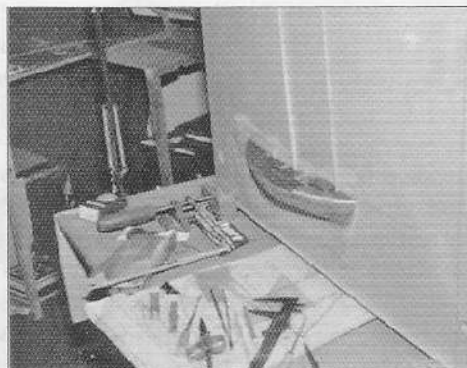
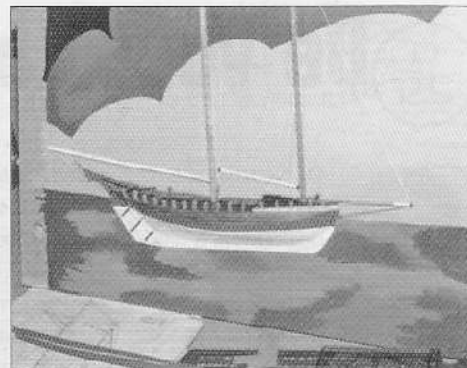


Model onder constructie.



Dek en dekopbouw aangebracht.



Halfmodel als schilderij.

## Wegbouw

Zodat het dek werd gelegd, zijn eerst de masten en boegspriet geplaatst, evenals de luikhoofden. Het vooronder heeft een verhoogd dek en een juk. Hierin waren 4 ruwhouten kooien getimmerd en een primitieve dekplaat. Omdat de schoorsteen aan bakboord zit en ik alleen de stuurkuip heb gebouwd is de schoorsteen weggelaten. De stuurkuip ligt achteren, zodat deze als eerste bekleed diende te worden. Vanaf het midden werd naar buiten toe gewerkt, waarbij rekening moest worden gehouden met de dekronding.

## Achtergrond

De eerste instantie wilde ik het schip als een eigenaars schilderij tonen, dus op de zee, want ook de zeilen zouden erop gezet worden.

In een later stadium werd onze woonkamer geschilderd, waarna een nieuwe achtergrond noodzakelijk werd of het moest van de muur. Ook de afbeelding van de zeilen paste niet meer, zodat ook deze zijn weggelaten.

## Verschansing

De achterzijde van de verschansing werd op de achtergrond geschilderd, waarna de echte verschansing opgebouwd kon worden. De verschansingsbeuven (verlengde spanten) werden aan de onderkant van een rond dek voorzien en in de boorgaten vastgelijmd. Ook hier weer voorzichtig schuren met een schuurpapierje op een latje om de mooie ronding er in te krijgen, want het is een spitsgatter, dus nergens staan de lijnen stil.

Eerst het roer en de helmstok gemonteerd te hebben, kon de overloop van het grootzeil geplaatst worden. Tussen het dek en de verschansing zit een kier, die er voor zorgt dat het overslaande water gemakkelijk kan weglopen. Ook achteroplopende zeeën vormen zo geen bedreiging, omdat het water snel geloosd kon worden.

De verschansing volgt niet de hele deklijn, want aan de achterzijde blijft zij feitelijk op breedte in de overhang. Door het schuine verloop van het afsluitstuk naar onderen krijg je de indruk dat er geknepen wordt en er een s-vorm ontstaat, welke karakteristiek voor het model is.

De afsluiting boven in het afsluitstuk is om de giek van het grootzeil in te leggen.

Ondanks de fraaie vorm werden deze boten ruw gebouwd met goedkope materialen, waarbij men het ijzerwerk zoveel mogelijk vermeed.

## Pinkey, pinky, pinck

In Nederland denken wij meteen aan de Egmonder Pinck. Een replica van dit visser-schip wordt op dit moment in Egmond

aan Zee gebouwd. Overeenkomsten zitten in de dubbele mast en de nodige ronding in het voor en achterschip. In het boek 'Sloops & Shallops' van William A. Baker, spreekt men voor de Amerikaanse variant over een afstamming/ontwikkeling uit de bijboten van zeeschepen uit de 17<sup>e</sup> en 18<sup>e</sup> eeuw, waarbij de ronde voor en achterkant allengs spitser werd. Alleen als de verschansing over het achterschip uitsteekt gaat men spreken van een pink-stern en wordt de oorspronkelijke naam Chebacco boat los gelaten.

De boten, in lengte variërend van 10 tot 12 meter, werden aan huis gebouwd en later naar de rivier gesleept door er een juk met grote wielen onder te plaatsen.

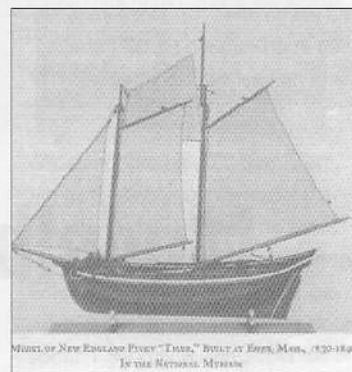
De versie die ik heb gebouwd werd door Howard I. Chapelle op basis van bestaande modellen in de Watercraft collection van het United States Museum in Washington op tekening gezet. De Chebacco Boat en de Pink ontstonden na de oorlog van 1812, omdat de blokkade van de Amerikaanse kust door de Engelsen zo effectief was dat de vissers geen geld hadden voor grote en dure schepen.

In de jaren 1830-1840 wordt het eenvoudige schoeneruig uitgebreid met fok en topzeilen. Deze laatste werden vooral gebruikt bij het makreelvissen in de zomer. Dat men zich niet beperkte tot kabeljauw of makreel, blijkt uit de afbeelding van een herring pinky, die grote gelijkenis vertoont met mijn model.

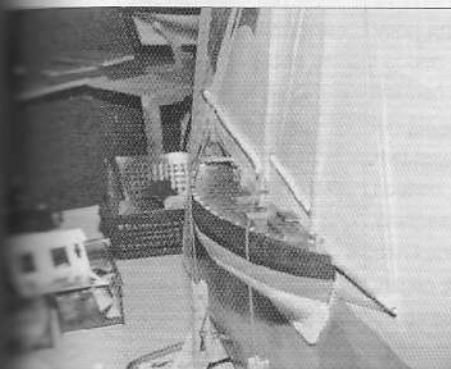
Werd er met de vroege kleine pink vlak onder de kust gevestigd met handlijnen, later werden de boten groter en trok men verder de Atlantische Oceaan op naar de Grandbanks visgronden. Rond 1850 is deze geldschaarste voorbij en nemen de Grandbank Schoeners het roer over.

Ondanks het feit dat de Pink grof en goedkoop gebouwd werd, hadden zij toch een lange levensduur, zodat er in de overgang naar 1900, nog steeds een aantal exemplaren bestonden.

Het Essex Shipbuilding Museum heeft onlangs een replica laten bouwen genaamd Story. Dit is een vroeg exemplaar zonder fok en top zeilen. De naam Story is van Lewis H. Story, lokale scheepsbouwer en historisch maritiem onderzoeker.



Yarmouth pink.



...komt het effect van een halfmodel optimaal te drukking.

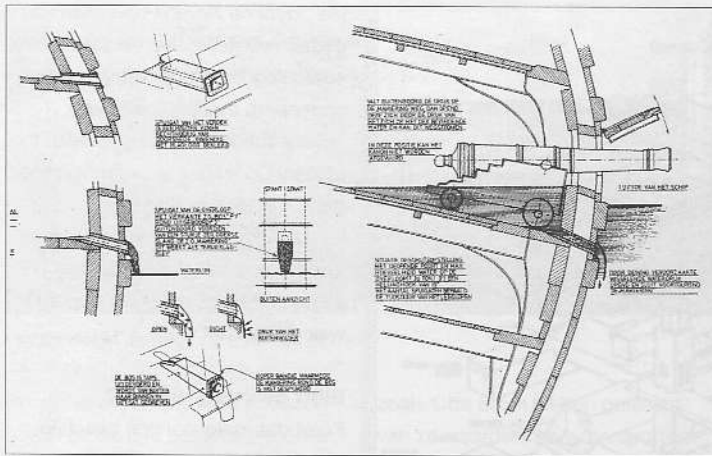


## Modelbouw Visser

U vindt ons ook op de treinenbeurs te Houten.

[www.modelbouwvisser.nl](http://www.modelbouwvisser.nl)

[www.bouwplaten.nl](http://www.bouwplaten.nl)



digen worden door beroepsmensen zelden hoog aangeslagen. Museumdirecties zijn doorgaans welwillende toehoorders, maar zij moeten vanuit hun maatschappelijke positie en wetenschappelijke verantwoordelijkheid behoedzaam te werk gaan. Dat leidt vanuit die hoek vaak tot een bepaald afstandelijke verhouding ten opzichte van leken-deskundigen (en modelbouwers!). Anderzijds staan leken-deskundigen

niet zo gemakkelijk open voor kritische discussies met beroepshistorici en vakmensen, over en weer is er weinig vertrouwen. Hierdoor verloopt het contact met het beroepsveld vaak moeizaam. Het is een spanningsveld dat voor alle betrokkenen nare gevolgen heeft; het verstoort gemakkelijk de onderlinge verhoudingen.

## Samenvatting

Of en in welke mate de professionele erkenning van Blom door het beroepsveld voor hem van belang is staat los van zijn activiteiten. Otte Blom en echtgenote genieten nog steeds van hun hobby en gaan er nog steeds volledig in op.

Een serieuze erkenning, en respect vanuit de vakwereld, komt er pas als het studiemateriaal toegankelijk wordt, maar daarover beslist Otte Blom. Angst voor kennisverlies is niet aan de orde, kennis is immers een persoonlijk bezit, en kan niet worden vervreemd.

De arbeid en het daaruit voortvloeiende materiaal, in dit geval talloze artikelen, tekeningen en schetsen, vertegenwoordigen ook een substantiële waarde. Of die kan worden verzilverd is een kwestie van vraag en aanbod, en dat is bij dit soort zaken lastig te voorspellen.

Het vakgebied mag hopen dat het vele materiaal en de prachtige tekeningen ooit volledig beschikbaar ko-

men voor verder onderzoek. Het is een onderwerp waar velen iets van weten, maar desondanks niemand volledig en eenduidig zal kunnen worden afgesloten.

Otte Blom vertolkt die visie het best in het voorwoord van zijn studie:

*"Het maken van een reconstructie van woord en beeld, of als replica van een Hollands schip uit de zeventiende eeuw, valt te vergelijken met het uitvoeren van een klassiek muziekwerk. Geen enkele hedenwetende uitvoering zal zo zijn als de eerste, ondanks alle goedbedoelde invulling van de uitvoerenden. Het is daarom, dat ik van mening ben dat het resultaat van alle vormen van historisch onderzoek altijd slechts een benadering van de historische werkelijkheid kunnen zijn."*

# Een halfmodel, anders Eastport Pinkey

**Er zijn verschillende redenen denkbaar waarom men voor een 'halfmodel' kiest. Ruimtegebrek kan er één zijn, maar misschien wil men ook wel eens wat anders dan een poster aan de muur. Zeker is de bouwtijd korter, vooral als alleen de romp wordt weergegeven.**

**Vroeger, toen men nog niet van tekening bouwde, maakte veel scheepbouwmeesters gebruik van een halfmodel om hun potentiële klanten te laten zien wat voor soort schip zij zouden krijgen. Door deze halfmodellen in lagen op te bouwen, kon de scheepsbouwer de maten overnemen op zijn spantenvloer, om zodoende de echte spanten over te nemen. Op die manier werd het echte schip een exacte replica van het halfmodel. Door het vergroten ontstaan er wel afwijkingen, maar deze waren nooit zo groot dat het tot problemen zou leiden. Men hield zich aan de hoofdmaten, en verder bepaalde de 'willigheid' van het beschikbare hout het eindresultaat.**

## Een eerste keuze.

Het eerste halfmodel dat ik heb gebouwd was een Eastport Pinky, een visserschip in gebruik bij vissers aan de oostkust van Amerika en Canada. Mijn keuze werd ingegeven door de fraaie zeeg, de achterover hellende masten, de dubbele boegen en het feit dat de verschansing achter over het schip uitstak, zoals bij Hollandse tjalken die een statie hadden. Het feit dat ik net een oude Bruynzeelkast had gesloopt, waarvan ik de legplanken had

bewaard, leverde meteen een goede bouwplank en achtergrond op.

Bij het oorspronkelijke gebruik van halfmodellen werden de masten en de gage zelden getoond. Ook het dekplan en andere details werden niet getoond, omdat alleen de belijning van het schip aan de orde was. Het was ook gebruikelijk dat men de stuurboordzijde van het schip liet zien; dat wil zeggen dat de boeg altijd rechts getoond werd.

Voor mijn model heb ik gekozen om het zo compleet mogelijk te bouwen, mede omdat de legplank qua formaat zich daar toe leende.

## Bouwen als schilderij

Omdat alles met top en takel gebouwd werd, was het belangrijk om het geheel in de juiste verhouding op de plank te krijgen. De deklijn werd nauwkeurig genomen, waarbij er rekening moest worden gehouden met de overhang van de achtergiek en de boegspriet voor. Op deze basis lijn werden de spantenlijnen haaks uitgezet. Om er zeker van te zijn dat de uitgezette spanten ook haaks op de bouwplank kwamen te staan, heb ik de maten van het spant telkens op de rand van de triplexplaat gelegd. Nadat de spanten waren vastgelijmd, werd de ruimte ertussen met balsa hout opgevuld, zodat een stevig geheel ontstond. Door nu te schuren en raspen, werd de twee (schuine) op de spanten gebracht, en regelmatig gecontroleerd door er een soepel latje overheen te leggen.

Het bekleden van de huid begon vanaf de dekrand naar beneden. Achtersteven, boeg en kiel worden pas later toegevoegd, zodat de huidplaat mooi aansluiten.

Ebe de Jong  
bewerking: Henk v/d Biezen,

