

oiprofiel



DE AMST

doordat diens begrip van een plezierbootje nog niet duidelijk was en dientengevolge allerlei veranderingen moesten worden aangebracht, nadat reeds met den bouw was begonnen...', zo schreef *De Watersport* op 1915. Van Oosten en De Wijs hebben deze wijze woorden kennelijk gelezen.

De romp

Nadat het ijzergeklonken rompje uit het water aan het Noordhollands Kanaal was gedreged werd scheepsarchitect Olivier van Meer uit Enkhuizen in de arm genomen voor het nodige reken- en tekenwerk. De romp was van een grote sierlijkheid en bleek door zijn rustplaats in het veen ook nauwelijks aangetast te zijn.

Wel waren motor, opbouw en betimmering verdwenen, zodat de architect de vrije hand had. In eerste instantie moest het scheepje weer worden voorzien van een salon. Naar wens van de eigenaren moest er zowel voor als achter een kuip gecreëerd worden zodat men ook buiten kon zitten met mooi weer. De opbouw is niet bedoeld voor een lang verblijf aan boord met een heel gezin.

Om in de kajuit stahoogte te krijgen zou die zo hoog moeten worden dat dit niet meer in verhouding was met de afmetingen van de romp.

Daarom werd het vrijboord, de hoogte van de romp vanaf de waterlijn, met twintig centimeter verhoogd. Dit werd gedaan door de firma Lesie Jachtservice Amsterdam onder leiding van Heino de Jong.

Verder moest een nieuw dek worden aangebracht, alsmede een motorfundering, tar en schroefas-installatie. Nadat al het laswerk klaar was werd het schip naar het bedrijf Braspenning in Amsterdam Noord gesleept om gestraald te worden. Vervolgens werd de romp van binnen en buiten behandeld met een epoxy coating van de firma Sigma die tevens de materialen voor het plamuren en afschilderen heeft geleverd.

In deze periode werd de 38 pk dieselmotor geplaatst. Op eigen kracht kon de boot naar 't Kromhout worden gevaren waar de teakhouten opbouw en betimmering werden gemaakt.

Opbouw

Olivier van Meer, die zijn bekendheid te danken heeft aan de bouw van grote klassieke schoeners, heeft met zijn tekenwerk voor

salonboot in oude glorie hersteld

DE AMSTEL

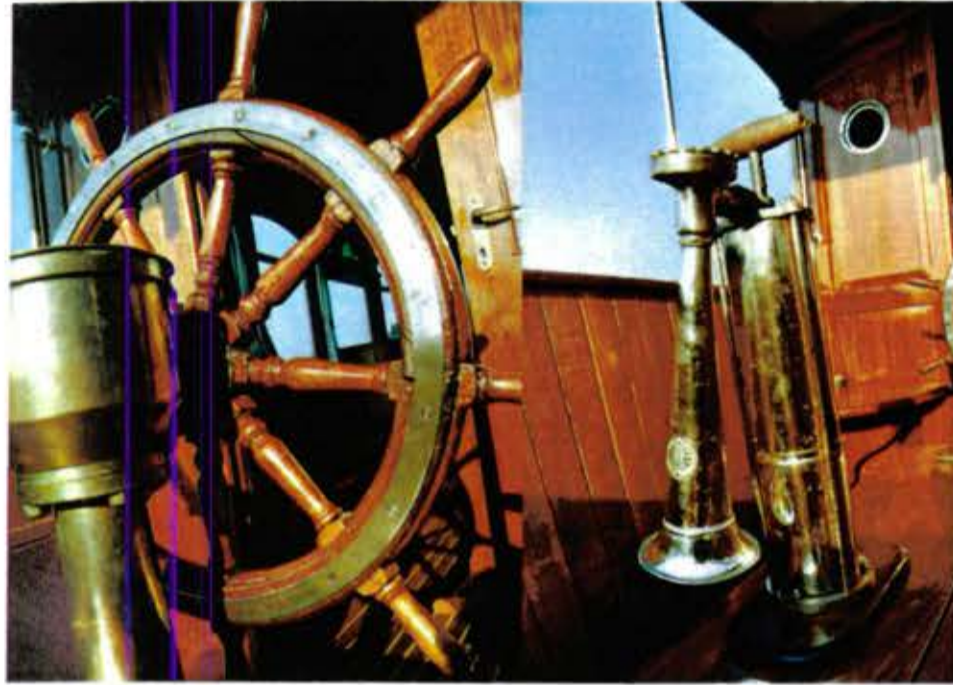
...erlijk en geruisloos glijden ze door rustige binnenwateren: de motorjachtjes uit de jaren twintig komen terug. Nautique lichtte de doopceel van De Amstel, een typisch Amsterdamse salonboot.

Tekst: Joost van der Post Fotografie: Hans Petersen

DE GRACHTEN VAN Amsterdam, de Vecht en de Amstel zijn van oudsher de wateren waar elegante motorjachten geruisloos rondvaren. De bevoorrechte eigenaren woonden vroeger veelal aan het water en een motorjachtje was vaak een logisch transportmiddel in een waterrijk land, nog niet doorkruist door wegen en bruggen. Een zeer gewild vaartuigje was de 'salonboot', ook wel kerkebootje of notarisboot genoemd. Die laatste naam geeft al aan dat deze weelde niet voor iedereen was weggelegd. De meeste werden in de jaren twintig gebouwd en waren voorzien van een benzinemotor, geheel naar

de stand der techniek in die periode. Onlangs liep bij de werf 't Kromhout aan de Amsterdamse Hooge Kadijk een volledige gerestaureerd exemplaar van stapel: *De Amstel*. Opdrachtgevers waren de heren Van Oosten en De Wijs. Hun benadering was simpel en hun doel helder: een klassieke salonboot, aangepast aan de huidige normen. De normen van comfort zijn in de loop der jaren natuurlijk veranderd, anderzijds bieden de afmetingen van dit type vaartuig niet zo gek veel mogelijkheden om grote veranderingen aan te brengen. 'De schuld van het feit dat er op onze wateren zoveel misvormde schuiten rondrijven ligt veelal niet bij den scheepsbouwer, doch bij den eigenaar zelf,

DE AMSTEL



Het exterieur wordt verfraaid door nostalgische accenten als de luchthoorn (rechts) en het antieke stuurwiel, dat afkomstig is van een oud Engels jacht

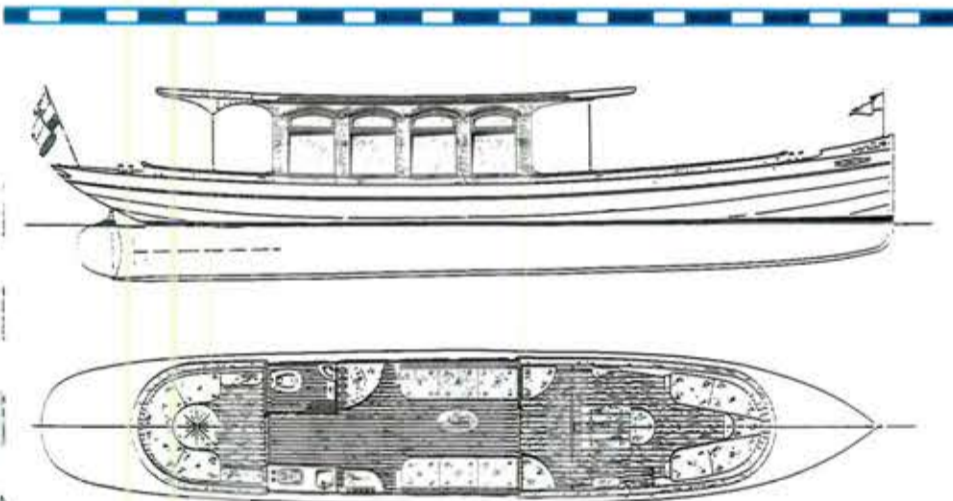
En dan heeft De Amstel nog een klein geheim wapen dat weinig soortgenoten hebben: de boegschroef. Hoewel plezierjachtjes puur voor het genot van de bezitter gebouwd zijn en derhalve van nature al makkelijk manoeuvreren, hebben de eigenaren van De Amstel gekozen voor een 12 PK elektrische boegschroef. Op de smalle en bochtige Amsterdamse grachten komt die zeer goed van pas. Zoals de open haard het interieur een nostalgisch accent verleent, wordt het exterieur verfraaid door een bronzen stuurstand. De stuurinrichting is voor het comfort hydraulisch, maar het antieke stuurwiel is afkomstig uit een oud Engels jacht en komt uit de privé-collectie van Olivier van Meer.

rijfszekerder is en dat moderne isolatietechnieken veel van het geluid wegnemen. watergekoelde uitlaat komt vlak boven de erlijn naar buiten en zal de gasten achter

in de kuip niet storen. Aan alles is gedacht. Anticiperend op toekomstige wetgeving is het jacht voorzien van een vuil-watertank zodat toilet en gootsteen niet lozen op open water.

Conclusie

De Amstel is een geperfectioneerde uitvoering van de alom bekende salonboot. 't Kromhout, onder leiding van Dick van Amerongen, heeft uitmuntend timmerwerk geleverd. Er zijn kosten noch moeite gespaard met het schilderwerk: de oude geklonken romp is helemaal gladgeplamuurd en in een fraaie donkergroene kleur gezet. Een klein gouden biesje en glanzend lakwerk zorgen voor de rest. De Amstel is gebouwd onder supervisie van de architect en is waarschijnlijk de enige salonboot waarvoor ook stabiliteitsberekeningen zijn gemaakt. Verschillende bedrijven hebben aan het project gewerkt en de eigenaren waren voortdurend zeer nauw betrokken bij de bouw. Nu is De Amstel klaar. Ze zal rondvaren over onze wateren en heeft in augustus meegedaan met SAIL Amsterdam, en ze is ingeschreven bij de behoudsvereniging van klassieke motorjachten. Volgens de eigenaren beantwoordt ze geheel aan de verwachtingen, zowel qua comfort als qua vaargenot. Samen met andere bestaande salonboten zal ze worden ingezet voor het varen met betalende gasten (tot 12 personen). Dit is zeer populair aan het worden in en rond Amsterdam. Maar voor de notaris blijft ze ook zeer geschikt. De particuliere eigenaar betaalt ongeveer f 260.000 voor een salonboot van dit niveau. Net als zeventig jaar geleden is dit 'plezierbootje' uitsluitend weggelegd voor mensen met smaak en voldoende middelen.



TECHNISCHE GEGEVENS

lengte	12 meter	accommodatie	12 passagiers
breedte	2,30 meter	slaapplaatsen	2
diepgang	0,75 meter	diesel	100 liter
doorvaarthoogte	1,80 meter	water	100 liter
motor	38 PK		
besturing	Sole diesel	informatie:	
boegschroef	hydraulisch	Amsterdamse Vaartuigen	
	elektrisch 12 PK	Onderneming, tel.: 020-634 31 35.	



Rechts: in de kuip vóór de salon bevinden zich de motor en de stuurstand. Zowel hier als in de achterkuip (geheel boven) is er voor de passagiers royale zitruimte. Het kombuis in de salon (boven) bestaat uit een aanrecht met een marmeren blad en een klassiek kooktoestel

salonboot opnieuw zijn smaak en oog voor detail bewezen. In de kuip vóór de salon zijn de motor en de stuurstand geplaatst. De stuurman zit onder een luifel, het verlengde van het kajuitdak. Verder naar voren is deze kuip voorzien van een hoefijzervormige bank, waar zes passagiers kunnen zitten. Achter de salonopbouw is de kuip niet overdekt, maar voorzien van een afneembare zonnentent op een bronzen frame, eveneens in de lijn van het kajuitdak.

Hierdoor is de architect erin geslaagd een opbouw te tekenen die niet als een soort tram op de romp staat. Niet voor niets hebben veel jachtjes van dit type de bijnaam 'trambouw' meegekregen: vaak wilden eigenaren zoveel mogelijk kajuit hebben. Bij De Amstel loopt het dak van de opbouw mee met de zeeg van de romp, waardoor het zijaanzicht veel sierlijker is.

Ook de achterkuip biedt plaats aan zes personen. Vanuit beide kuipen kan men in de salon komen door een teakhouten schuifdeur met geslepen glas. Ook de zijwanden van de kajuit zijn aan beide zijden voorzien van vier geslepen vensters. Hierdoor heeft men zowel vanuit het kombuis als vanuit de salon riant zicht op de voorbijrijdende oevers. Het dak is gemaakt van grenen delen voorzien van epoxy en een laag hechthout. Op het dak zijn vier bronzen ventilatoren aangebracht. De panelen van de opbouw zijn massief teak. De ramen zijn aan de bovenkant licht gebogen. De teakhouten daklijst is tevens handgreep voor het geval men buitenlangs over het smalle 'gangboord' naar achteren wil.

Het interieur

De binnenkant van de salon is ook weer geheel afgewerkt met teakhouten panelen, waardoor de aanblik zeer klassiek en geheel in overeenstemming met de historie is. Het kombuis bevindt zich stuurboord achter en bestaat uit een marmeren aanrechtblad dat over de lengte van twee vensters loopt. Hierop staat een klassiek kooktoestel. Behalve een gootsteentje en een ijskast heeft het kombuis verder bergruimte onder het aanrecht en glazenrekje langs de achterwand. Conform de wensen van de opdrachtgevers is het kombuis bescheiden qua afmetingen en niet bedoeld om uitgebreide diners te verzorgen. Aan de andere zijde van de salon, tegenover het kombuis, is het toilet geplaatst. Het toilet is ook weer authentiek, type Blake, de Rolls Royce onder scheepstoiletten. In de hoek is een klein porseleinen fonteintje om de handen te wassen. Verder naar voren aan bak-

boord is een heuse smeedijzeren open haard geplaatst die in het voor- en naseizoen voor gezellige warmte zal zorgen. De banken aan bakboord en stuurboord zijn voorzien van leren, gecapitonneerde kussens. Deze banken zijn ook geschikt om op te slapen (twee personen). De vloer van de kajuit bestaat uit teakhouten dekdeeltjes met naden van wit rubber. Een salonbootje wordt, wanneer men al te veel koperwerk aan de muren schroeft, snel kitscherig. Aan boord van De Amstel is dit angstvallig vermeden. De elektriciteit loopt in keurige koperen leidinkjes. Geen romantische petroleumlampen, maar op de juiste plek aangebrachte plafonnieres, zowel binnen als buiten. Het interieur is eenvoudig, maar d'opvarenden hebben wel alles wat nodig is. De open haard zorgt voor een charmante uitzondering in het voor het overige zeer functionele interieur.

Technische installatie

De lange schroefas loopt van de motor naar achteren onder de kajuitvloer door. In de geest van deze tijd is er gekozen voor een moderne diesel van 38 PK. Ruim voldoende voor gezwinde voortstuwing. Men kan zich echter afvragen of een benzinemotor niet beter geschikt is voor een salonjacht. De benzinemotor is immers veel stiller en milieuvriendelijker. De eigenaren staan echte op het nuchtere standpunt dat een diesel

