

AMSTELLE

Scheepstype:	Luxe motor	Motor:	Daf 575 Goud
Bouwjaar:	1923	Vermogen:	55KW; 75PK
Bouwwerf:	Van De Werf te Drachten	Bouwjaar motor:	1974
Lengte:	19,96 meter	Eigenaar:	Paul Schipper
Breedte:	3,83 meter	Contact:	06- 53 804 1 07
Diepgang:	0,90 meter		



De Amstelle in 1994 in Utrecht in slechte staat zonder motor



De Amstelle in 2009 in Amsterdam, gerenoveerd en varend

Het begin

Het schip AMSTELLE is in 1923 in Drachten gebouwd. De naam van de werf was: Van De Werf. Rond de jaren '20 werden de geklonken schepen voor het eerst standaard voorzien van een ingebouwde dieselmotor hetwelk als luxe werd bestempeld, vandaar de naam: Luxe Motor.

Motor en vaareigenschappen

Dit scheepje is relatief smal & lang, wat resulteert in een behoorlijke rompsnelheid van 20km/u. Een Luxe Motor trekt weinig hekgolven vanwege de "geveegde kont" zodat het water achter makkelijk los laat. Deze 20km/u wordt gerealiseerd met de huidige DAF 575 in combinatie met een 4-bladschroef en een PRM500 keerkoppeling plus Phyton Drive. Uit oude papieren is gebleken dat hiervoor een 20pk Berkel Diesel was ingebouwd. Berkel kent u wellicht van de weegschalen. Of dit de originele motor was, is onbekend.

roer met scheg (2013);
4-bladschroef (2005):



Historie

Sowieso is er weinig bekend over de historie van de Amstelle en dat is jammer. Gebouwd als beurtscheepje mocht het een lading tot 47.3 ton vervoeren. Voornamelijk werd gevaren met zand, grint en puin in het westen van het land, de Amstel (vandaar de naam Amstelle), maar ook werden tochten naar Duitsland ondernomen. In vroeger tijden heette de Amstelle: Jantina en Willy.

Renovatie

Vanaf 1995 t/m 1998 heeft met bloed, zweet en tranen een groot renovatie project plaatsgevonden. Aangezien het scheepje is gebouwd in Drachten, werd gekozen voor renovatie in Friesland. In Heeg het staalwerk en in Harlingen de techniek en de betimmering. Doel van dit project was het realiseren van een goed functionerend varend woonschip met behoud van casco en klassieke lijnen. Terugbrengen in de originele staat was geen optie. Gangboorden werden versmald en er kwam een nieuwe stalen opbouw met verhoogde den. Nog origineel met klinknagels is vanaf de waterlijn omhoog, het boeisel, het potdeksel en het restant gangboord. Evenals de spanten/ribben. Een volledig nieuw onderwaterschip werd gelast (zie foto hieronder). Dubbelglas en een diesel gestookte centrale verwarming zorgen voor een prettig comfort aan boord.



Tegenwoordig

Het schip wordt permanent bewoond en draait mee in de Schepencarrousel wat een stimulans is voor vaaruren en onderhoud. Investeringsen werden en worden gedaan tot behoud van het varend erfgoed.