

schipper

NUMMER 3 2005

WATERSPORTVERBOND

 watersportverbond



GOEREE 870

ALLES BEHALVE DOORSNEE



• FIREFLY - VAN DE STADT 47

- VAREN OP DE OOSTERSCHELDE
- ZEILVERENIGING HET Y
- TEST UW VAAR- EN REGELENNIS
- VERENIGING OUDE GLORIE
- MATCHRACEN
- WERWINKEL VAN HET WATERSPORTVERBOND

VERKOOPPRIJS € 2,95



Olivier F. van Meer

DESIGN

Olivier van Meer

Het artikel over de Goeree 870 van de familie Boersma in deze Schipper spreekt voor zichzelf.

In deze advertentie kunnen wij hooguit nog onderstrepen dat alle typen geschikt zijn voor binnen- en kustvaart, uiterst zeevaardig zijn en eenvoudig kunnen droogvallen.

Het concept is gebaseerd op eenvoud en degelijkheid. Deze "no nonsense" benadering kan de Goeree zich permitteren door de welhaast beroepsmatige uitstraling.

De eigenaar kan op ieder gewenst moment van zijn vaarleven zijn Goeree eenvoudig, snel en tegen geringe kosten aanpassen van zelf naar motor uitvoering en omgekeerd.

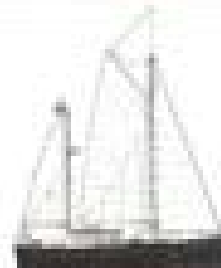
Goeree 870



Goeree 1050



Goeree 1270



De Goeree 870, 1050 en 1270 kunnen worden gebouwd in staal, aluminium en woodcore.

Wij kunnen u het tekeningspakket leveren maar het schip kan ook geleverd worden als casco, technisch vaarklaar of compleet schip door een van de werven waar wij graag mee samenwerken.

Naar uw behoefte kunnen wij tevens zorgdragen voor de begeleiding en gehele doorlevering van de bouw.

Allesbehalve doorsnee

De Goeree 870, een motorjacht met authentieke snit

Tekst: L. de la Masure
Foto's: Jacques van Notten



Een uniek ontwerp, een eigen karakter, een sierlijk silhouet en ook nog eens getekend en gebouwd met professionele perfectie. Met kunnen zo 'kretjen' zijn uit een verkoopfolder, maar het waren vooral de wensen van Piet en Ellen Boersma toen zij door omstandigheden moesten 'switchen' van zeilen naar motorbootvaren.

Jong geleerd...

Al heel jong werd Piet Boersma door zijn ouders ingewijd in de watersport. Aansluitend werd hij als hally meegenomen in een bruidsmantel en werd er op plaatsen geteld in open zalen. De liefde voor de watersport werd hem daardoor met de paplepel ingegoten en heel zijn verdere werkzame leven bleef watersport voor hem een vast thema. Toen hij na een paar weken 'aan de wal' kwam van zijn baan als radio-officier op de grote handelsvaart.

Meerdere schepen zijn in de loop der jaren door Piet en Ellen bevaaren. Ze lieten zij onder meer een heeler jachtbouw bouwen en voer meer dan twintig jaar met een door Martin Betanovski getekende

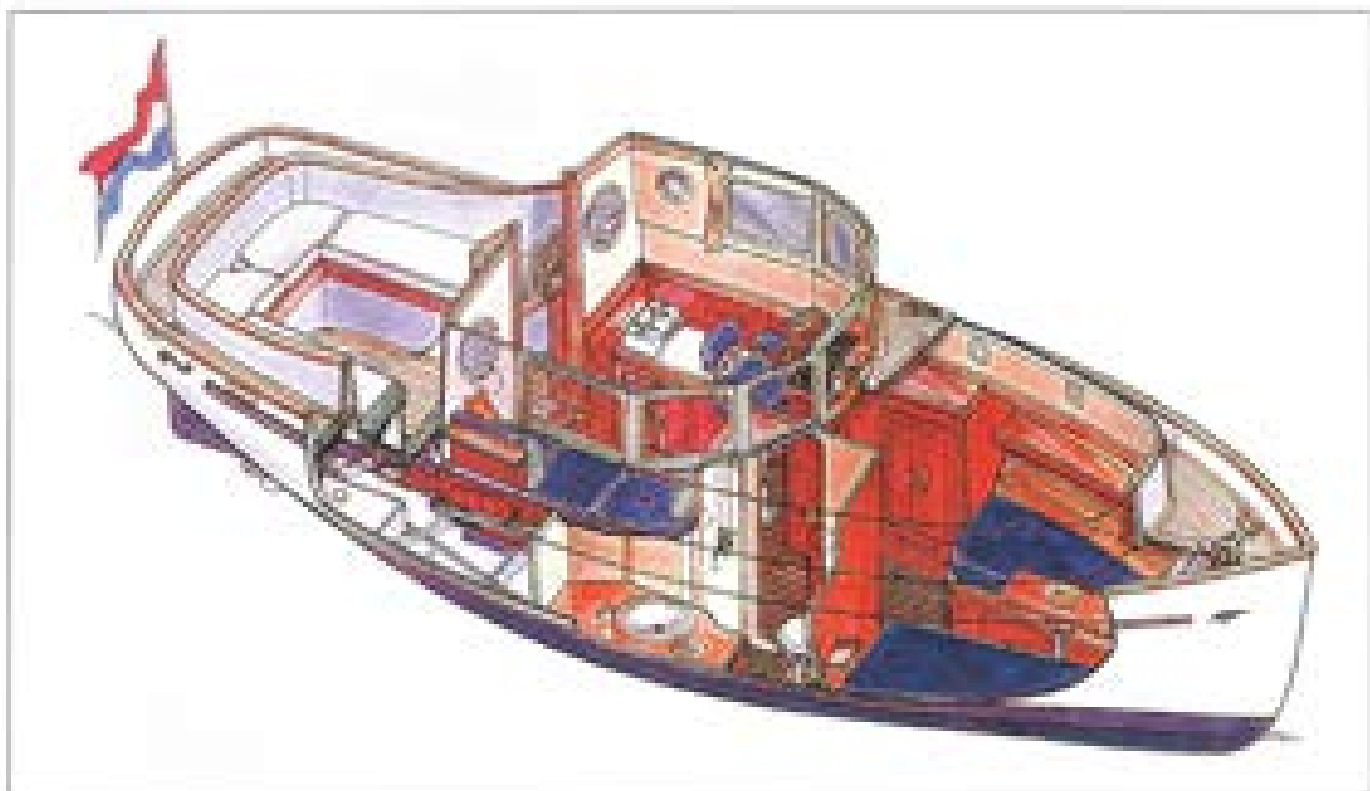
hoofdkaper 28' gewaar. Ook uit deze boot blijkt al de voorkeur voor de serieuze, gezonde hang naar een authentiek, nostalgisch ontwerp met scheps karakter. Bruin zellen, gaffelgetuigd fok, kluisveren boegspriet. Om het 'klassieke' beeld nog meer te versterken werd op de hoofdkaper het gaffelgetuig verhoudig gewent. Als dit viel werd bijgezet, sprong

de boot als het ware vooruit in een hogere versnelling. Zo was de grote liefde en zo werd menige vroege reis gemaakt.

Handicap

Duist worden is één. Een skipende, slopende Parkinson ziekte is twee. Uiteraardlij moesten er knopen gemaakt worden. Skippen met de watersport was voor hen





riet aan de orde. Bijeen zitten met de schijnbaar steeds meer aan 'ruimtekracht' en aandacht vragende Noordkaper ook niet. Motorbootmannen was niet soms een redelijk alternatief maar de enige optie en zo werd de Noordkaper uiteindelijk met natte ogen verkocht. Een motorjacht werd aange-schaft en een nieuwe vorm van waterport werd door de Boersma's opgepakt.

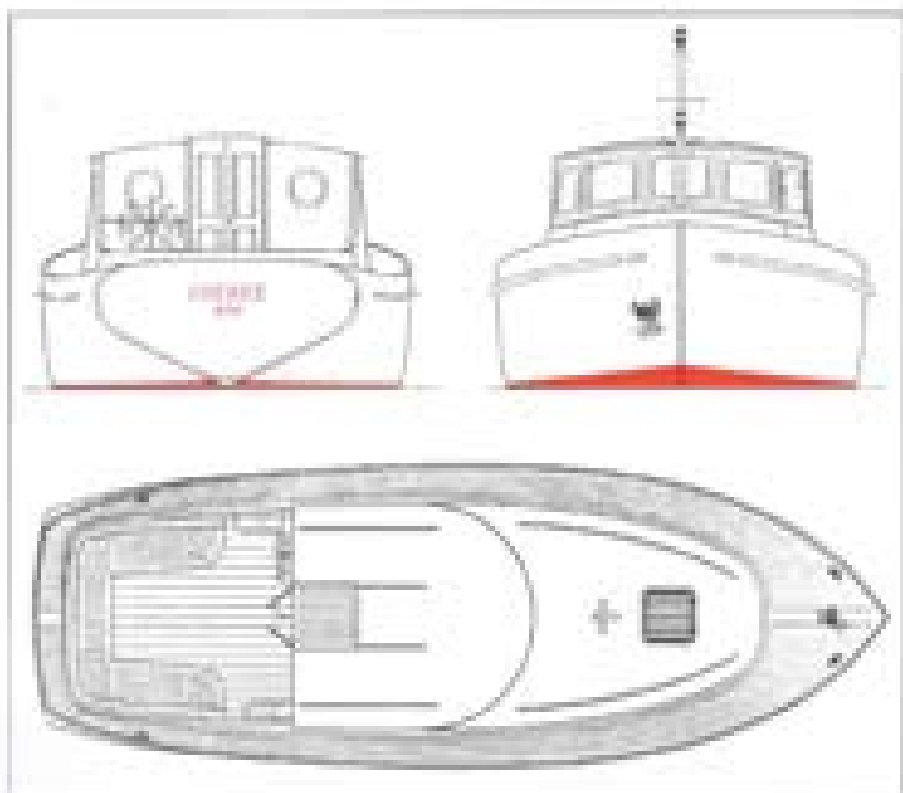
Motorbootmannen was wel niet anders dan het varen met de Noordkaper. Veel vaar-plezier en vooral het gevoel onder deze omstandigheden 'door te kunnen' met wa-terport, geen Fiat en Dief het gevoel dat zij een juiste keus hadden gemaakt.

Het gevoel aan klassieke uitstraling en goede vaargeenschappen van het door hun aangepaste motorjacht, doet och echter al gauw gelden en er werd al bijna direct na de aankoop en de eerste daarop volgende tochten, uitgekeken naar een meer passende oplossing.

Olivier van Meer, een eigenzinnig ontwerper

Het ontwerpteam Olivier van Meer ont-werpt, naast de meer dan bekende gener-dien Puffin kotbuisjachten, vooral veel (grotere) schepen. Toch rolde er bij van Meer ook een veel kleiner jacht, de Goema 870, van de tekentafel.

Op 29 roets stalen rondvaart ontwerp werd zowel gelovend als volijchig en/of als motorjacht en het had nou net de nostal-gische uitstraling die Piet Boersma al een-dig gevonden had in zijn zo geliefde, maar nu verkochte Noordkaper.



Door jarenlange eigen ervaringen en nog langere vaarervaringen, door de 'van Meer' jachten qua ontwerp, bekijking en aan-waardigheid, niet onder voor mogelijk veel modellen aan zijnde jachten. Hoewel de Goema 870 geen One-Off is, zijn er nog maar weinig van te de vaart. Op het water en in sluisen en havens is dan ook veel be-langstelling voor deze bijzondere karakter-istieke versiering.

Na het zien van de tekeningen van de Goema 870, waren Piet en Ellen Boersma meer dan geïnteresseerd geraakt. Een profivaat werd in Woudband gemaakt en na weinig dagtoeren richting waarin 'geukel en gevoel' werd, besloten zij in septem-ber 1997 tot de aankoop van de motor-boatman's jachten van 'van Meer' liggen niet op zij in een sloveport. 'Inpakken en weggaan' is er dus niet bij.



De Goerne 870 is geheel uit staal gebouwd. Als de klanten erop zitten, wordt het steeds meer een schip.



In oktober werd op de veer Goerne 870 te Duddorp, begonnen met de bouw in hoewel de afstand tussen huis en veer groot was, werd de voorrang van de bouw door Piet en Ellen Soerema op de veer gevolgd. Het vakkennisse stukke staalwerk gaf al snel de fraaie contouren weer van het op eenvoud en degelijkheid gebaseerde ontwerp, waarbij de schone belijning en de karakteristieke achterspiegel, harmonieus met sterk teruglopende zijden, iedere voorvalige verflaatsel in vuur en stam vette.

Als motor werd een sterke Ramer van 50 PK ingebouwd en verder werd in verband met de steeds verder voortschrijdende zette van de schepen, een boegschroef ingebouwd. Ook werd voorzien in stuurtoer-tanks. Een brede vette waterlijn en fraai lakwerk complementeert het jacht waartij Piet Soerema door ingaat in de kluisbelijng, zorgde voor een wat warmere crime kleur voor de opbouw. Fraai lakwerk kan gemakkelijk beschadigd raken bij het ankeren. Om dit te voorkomen is een deeglijke



Solide bouw met professioneel ingezette ramen.





en goed opgevoerde motorrijtuigen plaats bezetting aan de stuurboord boeg. Zo'n praktische voorziening zou overigens op mening ander wijzig met resultaat.

Maar veel later werd met feestelijk vertoer het noembord bevestigd. De naam 'Vending' mag daarbij gelden als een persoonlijke aansluiting voor de grote koerswijziging die met de aankoop van dit jacht, door de kapitein genomen werd.

De Goornas E70 zal voor Piet en Ellen Boersma de komende jaren een nieuwe vorm van watertransport brengen, waarbij vooral op binnenwateren afstoot op 'groot water' gewaren zal worden. Maar...over was het nog niet.

Afbouw

De Vending ging naar Rotterdam om bij Van Veen Jachtbouw te worden afgebouwd. Professionele timmerlieden laten de opwachtingen ruimte van zelf wijzigingen aan te brengen in het in principe af vastgelegde interieur. Zo werd toch maar gekozen voor een andere locatie voor het kombuis waarbij tevens voorzien werd in extra kasten achter het gaarstel. Ook werd de in de ogen van Piet en Ellen minder geslaagde 'longstank', ingevuld voor een gezellige draaita en werd nog extra ruimte gereserveerd voor voorzetten. Om vooral te kunnen genieten van het buitenleven werd ten slotte een extra buitenbesturing in de ruimte zelfvloeiende kuip aangebracht.

Gedurende met de 'Vending' werd bij Van Veen ook een 'Goornas E70 in zelfbouw' betaald en het was prachtig om te zien hoe beide schepen die stending en de stappen langzaam maar zeker doorgroen naar volledig ingevulde schepen. Beide gelijke rompen, kregen tijdens deze afbouw (mede door het aanbrengen van

de fuyage op de zijwiel daarbij strekt meer een eigen karakter.

Tewaterlating

Maandag 15 juni 1998 ging de Vending in Rotterdam te water waarbij een voorspanning vaart met een schuimende fles 'Champ' werd afgolven. Het was later werden



De doop van de Vending met champagne, zoals het hoort.



De langsbanken in de voorkajuit zijn op verzoek van de eigenaar tijdens de bouw gewijzigd in een gewellige ronde zithoek.

vanuit Nederland de eerste tochten gemaakt en al snel werd duidelijk dat het uit- en schip' was wenselijk. Hoe lang er door het en Ellen Boersma met de Goemee 275 (passen kan blijven worden) is niet zeker. Dat die tijd met veel plezier en enthousiasme zal worden ingevuld, stond al snel na de eerste Dierse tochten vast. Vooral ook door de voor hen ideale schepsuifmetingen, is ieder watergebruik met deze boot te bewaren. Een geringe diepgang, een lage kruiplijn, een ruime en goede diepte die niet schichtig is over groot water.

Water van de rivier, binnenwater of zee, kunnen door de schipper en zijn vrouw bewaren worden. De voor overvloedige Goemee 275 heeft met haar ronde vorm en de 'ruiter koelende' spiegel een uitstekend gedrag in de golven. Vaak kan, ook bij slecht weer, het meer voor langere tijd losgelaten worden.

Het schip heeft ook ook niet snel door golven heen, maar laat de gemakkelijk



De veelvoorkomende stuurstand, niet alleen fraai maar ook functioneel.



Een ruime voorkajuit met zowel leef-, zit- en stuurruimte. Het uitzicht is naar alle kanten uitstekend.



De ruime kuip, waar het bij lekker weer goed toeven is.

zonder 'tuteligheid' onder jacht voorkeuren. Bij zwaile wind en torenwende golven is het tensen goed starten met de extra aangebrachte staartstand in de kuip. Ook hun tochten over meeren en kanalen ervaren zij als een extra dimensie. Veel bruggen kunnen zij zonder onnodig opwindend gaseren en voor de 8,70 x 3,00 x 0,85 meter metende boot is altijd wel een plaatsje in een haven te vinden. De goed functionerende boegschroef biedt tensen zeer goede mogelijkheden om de gefantaseerde schipper snel en doeltreffend af te laten maeren.

Klop-klop

Het is wal even wennen, vooral in Duitse havens wordt met reglmaat op de romp geklopt. Niet direct om de aandacht te vragen van het schippersrechtpaar, maar meestal om voet te stellen of dit jacht met onpelende vormen, nu gebouwd is van polyester of van staal.

Het fraise stielke staal- en glasvezel lewerk brengen lichtbaar menige kanner in sennering. Maar staalbouw is dus niet te lijf. De eigenzinnige lijnen en de noodlijpische ummeting van de Goeree 870 hebben ook nog andere sociale gevolgen. Zo gaan

ze met hun loef reglmaat op de foto en kinnen er brinnen kinnen van andere water-sporters die hun enthousiasme uitpreken (hoor je... meer schijpend over het fraise jacht).

Zeeleven en onderhoud

Ondertussen zijn meerdere tochten naar Denemarken ondernomen en ook werd al enkele keren overgestoken naar Zweden. Ook de Duitse kusten worden met reglmaat bezocht. Onderhoud aan de boot wordt ondanks de toenemende fysieke begeringen nog steeds gedeeltelijk door de schipper zelf gedaan en natuurlijk wordt er nog steeds geperfectioneerd aan het schip. Ondanks zijn extra stalen kinnen (ondersteuning) onder de romp aangebracht, bij droogvallen blijft dit grote voordeel. De toech al goede koersvastheid en bestuurbaarheid zijn hiardoor zelfs nog verbeterd. Ouder worden erof leven met een verengende zakte valt niet mee. Na een leventlang met veel geroegen gaseren te hebben, jant je dit echter niet zo maar op. Door op het juiste moment de juiste keuze voor het juiste schip gemaakt te hebben, vandenken Piet en Ellen Boerema nieuwe mogelijkheden en uitdagingen om ondanks alles toch samen te blijven varen. De Goeree 870 is daartof voor behouders van een boot met ouderwetse uitstraling, een prachtig en degelijk staal zeevarend schip, dat zich op alle wateren goed thuis voelt.

