



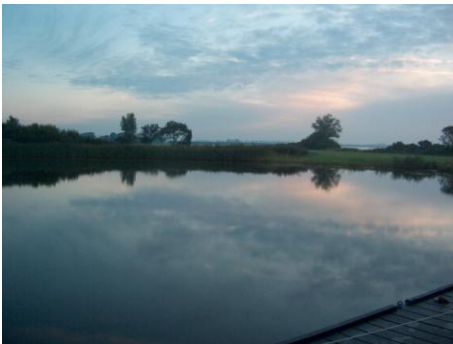
**Westerly  
Club  
Nederland**

***Magazine  
November 2005***



***jaargang 28 aflevering 2***

Westerly Club Nederland



# Westerly Club Magazine

november 2005

## Inhoud

<i>Van de voorzitter .....</i>	<i>4</i>
<i>In Memoriam Hans Veldhuijzen .....</i>	<i>6</i>
<i>Van de redactie .....</i>	<i>7</i>
<i>Uit de bestuurshoek.....</i>	<i>8</i>
<i>Uit de Evenementenhoek .....</i>	<i>9</i>
<i>Hemelvaart Noord.....</i>	<i>10</i>
<i>Hemelvaart Zuid .....</i>	<i>11</i>
<i>Engelandtocht 2005 .....</i>	<i>12</i>
<i>Hoe doe je met de BBQ Noord mee? .....</i>	<i>15</i>
<i>BBQ Noord.....</i>	<i>16</i>
<i>Garnalentocht.....</i>	<i>18</i>
<i>De Engelandtocht 2005: anders dan anders.....</i>	<i>20</i>
<i>Over schippers en scheepsnamen .....</i>	<i>22</i>
<i>How did the Southampton Boat Show go for Westerly? .</i>	<i>25</i>
<i>Typhoon en Tempest .....</i>	<i>26</i>
<i>Gewoon leuk om even te lezen: dieren aan boord .....</i>	<i>30</i>





## Van de voorzitter

### **G**eachte leden, donateurs en andere belangstellenden van de WCN

Het is toch een voorrecht als je op de eerste pagina van dit mooie clubblad je woordje mag doen.

De redactie heeft weer zijn uiterste best gedaan om een mooi stuk proza te produceren en ik hoop dat U er veel plezier aan beleeft. U allen kunt daar ook aan mee werken door kopij te sturen over alles wat maar met een Westerly en/of Zeilen te maken heeft. Leuke anekdotes zijn nooit weg zelf lees ik die erg graag en vaak zijn ze nog leerzaam ook.....dus wat let U.... pak ook eens de pen en zet U belevenissen op papier. Zelf houd ik, sinds ik de Hooker CR 945 heb, een logboek bij met een journaal, zo ontstaat er een prachtig naslag werk over .. .....meer dan 25 jaar !!! En het is een lust om te lezen wat 20 jaar of vorig jaar, op een bepaalde dag, is gebeurd. Je weet nog wel dat er toen die dag b.v. iets is voorgevallen maar de details ben je kwijt...je gaat zoeken in het journaal van je logboek en daar komen de details weer te voorschijn, ik moet zeggen fascinerend.

Als je aan zoiets begint moet je het wel consequent doen en volhouden en soms lijkt het wel eens een neurotische dwanghandeling.....maar volhouden is het credo. Het helpt ook om bepaalde minder prettige dingen van je af te schrijven en soms, als je dat soort dingen later leest denk je bij jezelf: "Heb ik me daar, toendertijd, zo druk over gemaakt!!!!".

Alles over het afgelopen seizoen staat er in en als ik dan zo dat journaal doorlees kom ik tot de conclusie dat ik meer aan boord en gevaren heb als dat seizoen er voor, ondanks dat het weer nu niet altijd jé van hét was. Als ik het goed begrepen heb hebben onze natte elementen daar niet zoveel van geleden. De evenementen ( natte) waar ik aan mee heb gedaan waren weer zoals vanouds erg gezellig en prima georganiseerd, met dank aan de Evenementen Commissie!!!!

Het enigste wat ik daar nog over kwijt wil aan U is: "Als U er niet bij bent geweest.....dan heeft U wát gemist!!!!" Probeer U toch eens een keer mee te doen aan zo'n nat element ..U treft dan veel gezelligheid, U maakt kennis met andere Leden etc. etc.

Op dit moment hoor ik niets anders als het lied " Falling Leaves " ja en dat klopt natuurlijk ook wel

want het herfstachtige weer heeft zijn intrede gedaan (30.10.2005). Misschien nog een paar mooie (!) weekenden maar dan is het weer gebeurd voor dit seizoen 2005 en gaan we over naar de winter en onze najaars- en winterevenementen. En als eerste aankomende ... de KNRM !!!!! Als ik goed ben ingelicht....bijna geheel

volgeboekt!!!!!! Wat er verder in het vat zit leest U of hoort U van onze onvolprezen Evenementen Commissie.

Vanaf deze plaats hoop ik van harte dat U goed overwinterd, niet alleen Uw schip maar ook U zelf.

We zien U graag terug op één van de evenementen die in aantocht zijn in de periode 2005/2006.



Met hartelijk groet van Uw voorzitter,

**John Smit**  
(the Hooker CR 945)



## **In Memoriam Hans Veldhuyzen**

In het 30 jarig bestaan van de Westerly Club Nederland heeft Hans een hele grote rol gespeeld in het Westerly gebeuren.

Vanaf de oprichtingsavond heeft hij vele functies bekleed in de club.

28 jaar is hij lid geweest van de Technisch Commissie.

Vele tochten zijn, ook zeker in de beginjaren, onder zijn leiding en met zijn zoon Peter in de Evenementen Commissie tot stand gekomen.

De laatste tocht in 1999 naar Helgoland met Hans als commodore was een groot succes.

Ook van zijn dia-lezingen van zijn zeiltochten naar Engeland en Denemarken heeft de club erg genoten.

Persoonlijk kan ik mij herinneren van onze zeiltocht in 1977 naar Denemarken - we waren op dat moment op het eiland Aerø- dat mijn zoon uitriep: "O, mam daar komt een Westerly binnen".

En jawel, we zien ze naast ons afmeren: onze medeclubleden, de familie Veldhuyzen met de Betelgeuze. 's Avonds drinken we daar gezellig een borrel.

In 1991 is Hans penningmeester van onze club geworden. Deze taak heeft hij 12 jaar vervuld. Het is een heel plezierige tijd geweest waarin ik met hem in het bestuur heb mogen samenwerken.

Ook het Westerly Clubblad heeft hij vanaf 1998 onder zijn hoede genomen.

Het is te veel om op te noemen wat hij voor de Westerly Club heeft betekend.

In 2003 moest hij zijn werkzaamheden voor de club uit handen geven, omdat hij door een hersenbloeding werd getroffen.

In 2004 benoemde de Algemene Ledenvergadering hem tot erelid. En dat was zeer terecht!

Op 1 oktober j.l. overleed Hans Veldhuyzen op 75 jarige leeftijd.

De Westerly Club is hem veel dank verschuldigd en wij zullen ons Hans herinneren als een zeer gedreven man die alles voor de club overhad.

Wij wensen Adri, kinderen en kleinkinderen veel sterkte toe.

Elly Rutgers

## Van de redactie



**Z**éér gewaardeerde lezer,

Op het moment dat ik dit schrijf, lijkt de prachtige nazomer van dit jaar maar geen einde te kennen.

Ons schip ligt nog steeds te water, dus varen we ieder weekend. Heel prettig. En wat we nu niet doen, doen we later. U kent dat gevoel.

Wel zijn de vakanties voorbij. De zakelijke wereld trekt weer wat aan. En wat eerder niet gedaan is, moet dus nu gebeuren. Kent u dat gevoel? Vanuit die perspectieven kan ik dus niet anders dan u, met enig schuldgevoel, mijn excuses aanbieden voor het –te- late verschijnen van deze aflevering van het WCN Magazine.

Desondanks weer een typisch najaarsnummer. Verslagen van gedane tochten, een klein stukje historie.

Toch is ook de toekomst niet vergeten. En dat ziet u in de dubbele colofon achterin. Omdat er zo hier en daar nogal wat personele wijzigingen zijn te verwachten, met name bestuurlijk –zo leest u verderop-, leek het verstandig, vooruitlopend op de noodzakelijke goedkeuringen door de ALV –houd me ten goede-, u alvast te informeren waar u met ingang van 2006 terecht kunt.



**Tjerk Tjeerde**  
015-2614075  
[tjeerde@hetnet.nl](mailto:tjeerde@hetnet.nl)

## **Uit de bestuurshoek**

Dirk Rietkerk, die twee jaar geleden op zo voortreffelijke wijze het penningmeesterschap van Hans Veldhuijzen, toen deze plotseling ziek werd, overnam en de financiën reorganiseerde, heeft te kennen gegeven dat hij deze functie niet langer wil voortzetten. Redenen zijn te vinden in de persoonlijke sfeer en toch ook wel op wrijvingspunten bij het uitoefenen van deze functie. Helaas heeft Dirk enige tijd geleden het bestuur een brief geschreven, waarin hij duidelijk maakte dat continuering niet meer tot de mogelijkheden behoorde. Het bestuur betreunde dat ten zeerste en heeft nog enige pogingen ondernomen om hem voor het bestuur te behouden, maar dat bleek helaas niet haalbaar. Het bestuur bedankt Dirk Rietkerk voor alle inspanningen die hij verricht heeft om de club met zijn kennis en inzet te ondersteunen. We gaan er van uit dat hij nog lang lid zal zijn van de WCN.

Penningmeester zijn is een functie die uitgevoerd dient te worden door iemand met kennis van zaken. Gelukkig heeft het bestuur in Meindert de Jong een kundige opvolger gevonden. Meindert zal voorlopig als penningmeester ad interim optreden en na een inwerkperiode de werkzaamheden van Dirk Rietkerk overnemen per 1 januari 2006. Tijdens de ALV 2006 zal het bestuur Meindert voordragen voor een bestuursfunctie, en bij goedkeuring door de ALV is de portefeuille van penningmeesterschap meteen de zijne.

Door deze ontwikkelingen is het bestuur wederom en nog steeds op zoek naar versterking. Tijdens de ALV 2005 kon het bestuur al melden te hebben voorzien in de aanstaande vacature van secretaris wegens het voorgenomen vertrek van mevrouw Elly Rutgers en zal Jaap Riesenkamp voordragen als bestuurslid met de secretariaatsportefeuille.

Nog niet voorzien is in de vacature die ontstaat doordat ook Jan Sluiter te kennen heeft gegeven per 2006 af te treden, en zich niet herkiesbaar te zullen stellen voor een bestuursfunctie. Jan is bestuurlijk al de nodige jaren in de weer geweest met en voor de WCN en acht de tijd rijp om een stap achteruit te doen; bovendien zal hij op niet al te lange termijn stoppen met varen.

### **Voor de bestuurszetel die Jan Sluiter openlaat, zoekt het bestuur nog een bezetting.**

Kandidaten gelieven zich te melden bij het secretariaat danwel bij een der overige bestuursleden.



## Uit de Evenementenhoek

*door Tjerk Tjeerde*

Het afgelopen jaar is met betrekking tot de uitgevoerde evenementen zeker geen slecht jaar geweest. De Evenementen Commissie heeft recent de tochten geëvalueerd en bereidt zich inmiddels voor op 2006.

De 2005-evenementen, die waren georganiseerd, konden zich alle verheugen in een behoorlijke belangstelling en forse deelname.

Dat deelnemen niet altijd inhoudt dat je er met je schip bij bent, hebben de Hemelvaartsweekenden wel bewezen. Zowel in noord als in zuid gooide het weer (veel, heel veel harde wind) roet in het eten, en kon het oorspronkelijke plan niet uitgevoerd worden. Maar de kern van de weekenden –lekker eten, drinken en praten- bleek ook per auto prima mee te maken.

De Engelandtocht was weer groots. 10 schepen schreven zich in, 9 bereikten de overkant. De overtocht was oncomfortabel, dat was een kreet die van alle schepen kwam. Desondanks is er behoorlijk gezeild. De overige dagen betekenden een zoektocht over de River Orwell, waarbij voor 6 –niet te diepstekende- schepen nog een dagje Woodbridge was ingelast. Verder bleken Suffolk ("Sailor's Inn"), Woolverstone ("Butt & Oysters") en Ipswich met de sluis toch (weer) een bezoekje waard.

De terugreis, voor noord vanuit Lowestoft, zuid koos weer voor Suffolk, was een droomreis.

De BBQ noord was druk bezocht, en mondde uit in een waar muziekspektakel. De Westerly Club blijkt heel wat tonsoorten tot haar beschikking te hebben.

Het welhaast standaard gezelschap dat zich meldde voor de Garnalentocht heeft zich ook prima vermaakt. Weliswaar was er zowel heen als terug geen wind, en werd fors gemotord. Blankenberge zelf, het stadje, het weer, de diesel, het diner, het was goed genieten.

Het geeft de Evenementencommissie de drive om er weer mee door te gaan.

Hemelvaart is een vast item, de Engelandtocht wordt zeker weer gevaren.

Gebarbequed wordt er ook, terwijl het Belgische zal blijven trekken.

Zeer waarschijnlijk zal de Tocht om de Noord weer aan de serie natte tochten worden toegevoegd.

Over tijden, vorm en bestemming wordt u later geïnformeerd.

Het fenomeen **inschrijfgeld** wordt, na heroverweging door bestuur en E.C., voor het seizoen 2006 weer afgeschaft.

## ***Hemelvaart Noord***

Op donderdag stonden we in de vroege ochtend om vijf uur op, omdat we om 9 uur in Stavoren zouden opstappen bij Jan en Corry Verschure. Na een rit door de polders en het Gaasterland kwamen we daar op tijd aan. Jan en Corry hadden 'Speel Goed' al klaar liggen en al gauw gingen we door de sluis naar het IJsselmeer op weg naar Makkum.

In de haven van Makkum hadden de Westerly's een gezamenlijke ligplaats. Er waren 8 deelnemende schepen. Twee schepen die onderweg waren naar Makkum lieten ons weten dat ze hadden afgehaakt vanwege de slechte weersomstandigheden.

De volgende dag zouden we naar Texel vertrekken, maar gezien de harde wind uit de verkeerde hoek en het tij tegen werd besloten dat plan te verlaten en nadat Jan met wat heen en weer bellen het een en ander geregeld had, konden we in Stavoren terecht. En wat is een Westerly-weekend zonder wedstrijd?

Er stond harde wind en er waren behoorlijke golven, maar de wedstrijd verliep goed en werd gewonnen door de Centaur 'LLYR', gezeild door Jelle Meindertsma en zijn vriendin, een stel nieuwe leden. Jan had voor mooie prijzen gezorgd.

In de haven van Stavoren had Jan ook een mooie ruimte geregeld waar we deze avond met elkaar volgens het "pot-luck-principe" en onder genot van een drankje van elkaars kookkunst konden genieten en met gezang onder leiding van Imko Albrechts kon de avond niet meer stuk.

Op zaterdag was het weer nog slechter geworden en er werd besloten er een vrije dag van te maken. Wij (Elly, Corry, Jan en ik) gingen met de auto naar Sneek en bezochten daar het modelspoor museum –een aanrader!

's Avonds hadden we een zeer goede gezamenlijke maaltijd in een visrestaurant in de haven van Stavoren.

Op zondag ging weer ieder zijns weegs en konden we terugzien op een zeer gezellige tocht, die weliswaar afweek van de planning, maar door het improvisatievermogen van Jan Verschure zeer geslaagd was.

Johan Dragt en Elly Rutgers.



## ***Hemelvaart Zuid***

Over Hemelvaart Zuid kunnen we eigenlijk kort zijn. Net zo kort als het samenzijn heeft mogen duren. De weersverwachtingen vertoonden het beeld van zwaar weer, maar erger was, dat het werkelijke weersbeeld de verwachtingen nauwgezet volgde, zoniet er zelfs een schepje bovenop deed.

En hoewel ik heb begrepen dat elke -voor dit evenement aangemelde- schipper aan boord van zijn eigen schip was gegaan, bleek een nat WCN-rendezvous net een zee te ver.

We hebben nog wel gevaren. En ik heb met respect opgekeken naar mijn rondtollende windmeter. Want tijdens onze precies 2,6 mijl lange tocht van 't Goese Sas naar Goes registreerde hij toch 35 knopen wind. Maar gelukkig voeren wij over een nauwe vaart met aan weerskanten hoge zeedijken, dus wij hadden er niet zo'n last van. Je zal maar op groot water zitten!

Groot was dan ook mijn verwondering toen bleek dat de "Morian" gewoon zijn programma had gevaren, en keurig volgens afspraak in Steenbergem had afgemeerd.

En dat kwam eigenlijk uitstekend uit, want de overige deelnemers waren vanuit de kuip in de kuipstoel gestapt en naar Steenbergem gereden (ja, u leest het goed, **gereden**, en ik zal niet zover gaan alle automerken te noemen in plaats van de scheepsnamen), waar ze dus door de familie van Lammeren werden onthaald op de immer in zuid aanwezige aperitieve hapjes en drankjes.

Aperitief, omdat het gehele gezelschap nog wel de afspraak met Pub Eetcafe Feesterij Restaurant De Wallevis wilde nakomen: genieten van een buitengewoon relaxed en zeer smakelijke dis.



De kreet is niet: volgend jaar beter, maar alleen: volgend jaar beter weer!

Tjerk Tjeerde  
"Peugeot 406".

## Engelandtocht 2005

*Het was nacht op de Orwell.*

Soms lijkt het, alsof de tochten op elkaar gaan lijken. Vooral als je ze vaker meevaart. Maar dan achteraf blijkt er geen tocht hetzelfde te zijn als een voorgaande.

Dit jaar was het de bedoeling om vanuit de Roompot samen met de "Christina" op te varen, en de "Morian" en de "Zeeotter" te ontmoeten voordat de shippinglane werd gekruisd. Eenmaal buiten bleek er een WNW 5 wind te staan. Reden voor de "Christina", die toch op maandag al weer terug zou varen, om bakboord uit te gaan en een bezoek te brengen aan de Belgische kust.

Het rendez-vous met de "Morian" en "Zeeotter" mislukte grandioos; door de heersende westelijke wind kon op zeil niet hoog genoeg gevaren worden, en werd besloten niet koste wat het kost samen te komen, maar tijdens de reis de koerslijnen naar elkaar te proberen te krijgen. Maar ook deze poging strandde, want als je op zeker moment meer dan 12 mijl zuid van je gewenste koers zit, gaat het meer lijken op "als ik Ramsgate maar haal" dan op "strak naar Harwich varen". De motor bleef dus bij, want iets meer gang betekent ook iets meer hoogte. De scheepsbewegingen die dit met zich meebracht, zijn overigens omgekeerd evenredig aan het comfort tijdens de reis.

Dankzij een ietsjes ruimende wind –die daar ook wel 6 uur voor uittrok- slaagden we er in om middels een ruime boog toch uiteindelijk, zonder 1 keer overstag te gaan, de aanloopton van Harwich vanuit het zuiden aan te varen. Alwaar we juist de uit oostelijke richting komende "Morian" en "Zeeotter" op slechts enkele meters voor ons zagen. Een zeer bijzonder moment, na zo'n 19 uur varen, in maar zeer matige omstandigheden.



Suffolk betekent verder ochtendgloren, een borrel (of twee), en een zoete droom over hoe het was. En natuurlijk een safe-arrival-drink in het lichtschip. Commodore Jan Verschure kon gelukkig alle 9 schepen welkom heten. Mijn respect gaat uit naar de kleinsten, de Centaurs "Fairy Tale" en "Orca", die vanaf IJmuiden bijna 30 uur op zeil gevaren hadden om de veilige luwte van Felixstowe Harbour te bereiken. Hulde.

Het was nacht 1 op de Orwell.

Nog vorig jaar verhaalde ik over de River Deben, die slechts eens in de zoveel jaren te bevaren is door de Westerly-vloot, omdat dan alle omstandigheden (tij, tijd, wind en diepgang) zo gunstig zijn, dat de Tide Mill Yacht Harbour te bereiken is. En laten nu de omstandigheden dit jaar weer optimaal zijn!

## Westerly Club Nederland

Vol goede moed werd maandag vertrokken. De aanloop van de Deben is altijd spannend (we weten nu dat er zelfs met hoog water NOOIT 4 meter water in de ingang staat), de rivier zelf is altijd weer een verademing, het is een verstillend Engeland van eeuwen terug. Perfect op tijd, en met goed gemoed, lag de vloot voor Woodbridge. Tot de havenmeester vrolijk vertelde, dat er dit tij maximaal 1,78 meter water boven de bar zou staan. Drie diepstekers ("Morian", "De Witte Olifant" en "Members Only" vonden dit wat weinig, zeker omdat het de volgende dagen alleen maar minder zou zijn) keerden, zwaaiden vriendelijk naar de reeds binnengelopen overige Westerly's en vluchtten terug naar zee.

Waar zit 'm toch het verschil met vorige jaren? Achteraf, altijd weer achteraf, blijkt de theorie over verschillen in waterstand bij springtij en doodtij te kloppen. De Westerly Club heeft Woodbridge gewoon alleen met springtij aangelopen.

Terwijl 6 Westerly's zich langzaam vastzogen in de modder van de TMYH, richtten de andere drie schepen hun steven terug naar Harwich. Andere havens waren op dat moment van de dag geen echte opties meer, noch vanwege het licht, noch vanwege het tij, noch vanwege de afstand. Woolverstone, ook al weer zo'n bijzondere haven midden in de rivier, bood de nodige gastvrijheid.

Het was nacht 2 op de Orwell.

Dinsdag kwam een viertal schepen met het ochtendtij terug uit Woodbridge; begaan als ze waren met de drie diepstekers. Het restant van de vloot had het middagtij afgewacht, reparaties uitgevoerd, en meteen het stadje bekeken. Je bent er toch, nietwaar. Voor d'andren was daar Pin Mill met de Butt & Oysters.



De avond bood maar krap gelegenheid voor de steigerborrel; niet omdat we laat begonnen, maar och, wat is het daar snel donker! Een deel van de nacht hebben we er dus ook maar voor gebruikt; de lokatie -binnen de veilige omrastering van een kinderspeeltuin op de heuvel- gaf ons redelijk vertrouwen.

Het was nacht 3 op de Orwell.

Woensdag werd dan de langverwachte verwaaidag. Bovendien werd boodschappen doen –na 3 dagen River Orwell- steeds noodzakerlijker, zodat 6 schepen besloten Ipswich aan te doen.

"Morian"s stores bulkten nog voldoende van pinda's en chips; "Zeeotter" kon niet anders dan de Spaanse bemanning leren zeilen; de bemanning van "De Witte Olifant" was uitgenodigd om het reisje aan boord van de andere Conway mee te maken.

## Westerly Club Nederland

Hoewel het tijverschil –voor mij als “zuiderling”- niet eens opvallend was, wist de sluismeester van de Ipswich Lock door het plotsklaps opentrekken van alle schuiven nog voor een waar spektakel te zorgen. Geweld is een understatement; daarvan kunnen de gebroken trossen van “SpeelGoed” getuigen. (Ik sprak later in Zierikzee een Engels stel –thuishaven Ipswich- en die zeiden met Brits flegma: “Oh, that must have been dear John!”). Verder is een draaibrug midden in de sluis absoluut ultiem; ik had hem niet verzonnen!

Ipswich heeft zo zijn historie; maar wat zijn de engelse steden herkenbaar aan hun bouw, en aan hun verval. En aan de Hollanders, op jacht naar (anti-)zeeziektepillen.

Iedere schipper meerde op de terugweg het schip volledig vierkant af in de sluis; John nam ons geen tweede keer te grazen! En toen ieder schip lag als een huis en het schutten kon beginnen, ..... gingen gewoon de andere deuren open en bleek er van tijverschil inmiddels niets meer over.

Het was nacht 4 op de Orwell.

Donderdag werd benut voor het bereiken van een goede uitvalsbasis voor de terugreis. “De Witte Olifant” en de “Scorpio” trokken hun eigen plan, omdat ze aan de Engelse kust zouden blijven. De “noorderlingen” kozen voor Lowestoft, de “zuiderlingen” voor .... Suffolk.

Het was nacht 5 op de Orwell.

Geen reis is over zonder een terugreis. We vertrokken met amper daglicht. Een perfecte bakstagwind Bft4-5 bracht ons in recordtijd binnen het zicht van de door ons geliefde vuurtoren van Westkapelle. Er valt niet veel toe te voegen aan het feit, dat deze oversteek 5 dagen Orwell volstrekt goed maakte. Hier doen we het allemaal voor. Toen viel helaas de wind weg, en moest de nadering van onze wateren verder op mechanische kracht gebeuren. Met amper nachtlucht meerden we af tussen de dukdalven nabij de Roompotsluis.



Weer een Engelandtocht voorbij! Wanneer is de volgende?

Tjerk Tjeerde

“Members Only”

## Hoe doe je met de BBQ Noord mee?

Het is al achterin de vrijdagmiddag als we door de sluis bij Lelystad schutten en eenmaal aan de zuidkant besluiten vanwege de wind naar Edam te zeilen. De Witte Olifant heeft een beetje meer wind nodig en we drijven letterlijk heel langzaam in de richting van Edam. Ach, je mijmert wat en dan krijg je van die ideeën in je hoofd. We hadden al weer een tijdje niets gehoord van Bob en Rosmarie Stapleton en wisten wel dat ze naar de Wadden waren. Ik zeg tegen Renske zal ik ze eens SMS-en om te zien of ze al weer op het IJsselmeer zijn? Ik doe dat dus en krijg vrijwel direct een telefoontje en daar is Bob aan de lijn. Hij vraagt hoe het gaat, zoals gebruikelijk en vertelt dan dat ze in Medemblik liggen omdat ze onderweg zijn naar de BBQ in Enkhuizen morgen. Ik grinnik een beetje en zeg: joh je bent een week te vroeg want dat is pas volgende week zaterdag. Oh nee toch, zegt Bob dan heb ik dat helemaal verkeerd want dan ben ik op familiebezoek in Engeland. Wat jammer nou toch. Ik begin een beetje aan mezelf te twijfelen en zeg, moet je horen ik zou het ook mis kunnen hebben natuurlijk. Ja, hoe komen we daarachter? Bob, zeg ik, weet je wat, bel John Smit even die weet het vast wel. Nou dat duurt geen twee minuten en dan krijg ik een lachende Bob aan de lijn, Je zit er helemaal naast. John ligt al in Enkhuizen en de BBQ is morgen. Nou daar zit je dan als vice voorzitter met het feit dat je er een week naast zit. Wij gaan natuurlijk naar die BBQ, tenslotte hebben we ons van tevoren daarvoor opgegeven en 10 Euro betaald. We zeilen door naar Edam waar we om een uur of zeven aankomen en meren daar af. Het is behoorlijk druk in de haven en we vinden moeizaam een plekje pal bij de ingang. 's Nachts liggen we te rijden op een vreselijke manier omdat de wind ZO 5 is en dan loopt de golf aardig naar binnen. De volgende morgen bijtijds eruit en op naar Enkhuizen, waar we om 12.30 uur afmeren in de Buijshaven. Omdat het een beetje buiten onze planning valt moeten we nog vlees etc. kopen maar daar hebben we ook de tijd voor. In de loop van de middag komen de andere Westerly's ook binnen en de laatsten zijn de familie van Egmond en Brands die resp uit Lemmer en Naarden moesten komen. Het loopt dan al tegen 18.30 uur.

Jan Verschure is druk inde weer met de voorbereidingen. Kees Goudsblom zorgt voor het vuur en zijn boot ziet er uit als een RoRo ( Roll on Roll of ship, veerboot voor vrachtwagens ). Aan de spiegel bevindt zich een rechtopstaand stalen gevaarte wat de BBQ blijkt te zijn. Dit wekt de indruk van een klapbrug om auto's van boord te krijgen. Het zware gevaarte wordt aan wal gebracht en het vuur kan ontstoken worden. Bij het Theehuis waar het feest plaats zal vinden, blijkt bij aankomst aldaar een tweetal muzikanten de boel alvast wat op te vrolijken. Echter, deze mannen doen dit voor de lol en zijn niet besteld. Jan Verschure heet ze welkom en zegt, kom vanavond na het eten maar terug.

De BBQ kan beginnen, het vuur is inmiddels heet en ieder legt zijn biefstuk of bratwurst op de ijzers. Het is een rustige warme avond zodat ieder buiten kan zitten en binnen worden de drankjes gehaald. Lange tafels met veel mensen geeft altijd een lekkere sfeer. Jan Verschure heeft een aantal mooie foto's van eerdere bezoeken aan de Buijshaven ingelijst en overhandigt

## Westerly Club Nederland

dit aan de havenmeester. Deze komt de volgende dag vermelden dat deze foto's in zijn havenkantoor komen te hangen. Geweldig toch? Tegen de tijd dat iedereen zich door de voorraden heen gewerkt heeft, komen zowaar de twee muzikanten, een accordeon en een gitaar terug en beginnen met muziek maken in het Theehuis. Het koelt buiten wat af en langzaam aan komt iedereen naar binnen toe. Imco Albrechts pakt zijn gitaar er ook nog bij en



even later blijkt Klaas van Egmond ook nog viool te kunnen spelen. We hebben een heel orkest en dat sfeertje wordt als maar beter. Ook de tekstboeken komen erbij en de inmiddels bekende liederen worden ui volle borst meegezongen. Ook de Westerly Blues kwam weer aan de beurt. Het feest duurt tot een uur of één en dan gaat iedereen met goede gevoelens over deze dag te kooi.

De volgende dag is het eerst even de boel gezamenlijk opruimen zodat we volgend jaar

daar weer gebruik kunnen maken van de accommodatie. Over en weer wordt nog heel wat afgekletst en koffie gedronken maar zo tegen het middag uur zijn de meesten weer onderweg naar de thuishaven.

Totaal deden er zo'n tiental schepen mee en wie weet zijn dat er volgend jaar nog meer. Ruimte is er genoeg daar in de Buijshaven.

Evenementen Commissie bedankt voor de verzorging van dit festijn.

Jan en Renske a/b De Witte Olifant.

## BBQ Noord

Elders in deze uitgave staat vermeld, hoe en wanneer ik lid ben geworden van de WCN.

Het is niet mijn streven om mezelf te profileren, maar door toeval komen mijn pennenvruchten wat vaak in ons blad, of is het omdat nieuwe leden gewoon even aan de beurt zijn.

Voor mezelf schrijf ik van al mijn tochten een verhaaltje ( voor later, achter de geraniums) en soms stuur ik leuke verhaaltjes op naar mijn watersportclub in Harderwijk, de Toerzeilers en nu WCN.

Mijn eerste ontmoeting met leden van WCN was tijdens de jaarvergadering op 19 maart jl.

Daarbij viel mij de goede sfeer op en de hechte contacten van de leden.

Een goede aanzet om eens wat meer bijeenkomsten bij te wonen.



## Westerly Club Nederland

3 september zou de BBQ Noord in Enkhuizen zijn. Op 3 september was er ook een zeilweekend van mijn watersportclub. Soms komt alles tegelijk, net als met de jaarvergadering, toen hield de Ned. Ver. van Toerzeilers ook haar jaarvergadering.

Nu houd ik niet van barbecues, maar daar gaat het ook niet om. Het gaat om de gezelligheid. Op 1 september ben ik uit Harderwijk vertrokken, niet omdat een Westerly zo traag is, maar ik heb alle tijd, dus koppel aan alle evenementen wat extra zeildagen. Via Marken en Medemblik op 3 september in Enkhuizen afgemeerd in de Buyshaven, de thuishaven van mijn zoon, die uiteraard weg was met de boot.

De evenementencommissie had voor fantastisch weer gezorgd en langzaam aan liepen er meer Westerly's binnen. Van zeer klein tot groot. De meeste schippers en schippersen kennen elkaar al goed, maar er komen meteen invitaties om mee te doen met scheepsbezoeken. Aangezien bij ieder aan boord de bar goed gevuld is, moet je nog oppassen anders raak je aan de drank.

Op enig moment wordt er gesleept met etenswaren en nog meer drank. De barbecue wordt ontstoken (niet moeilijk doen, een vlammenwerper erop) en we kunnen onze culinaire kunsten vertonen. Dat is overigens voor mij niet weggelegd. Mijn eega kookt heerlijk, maar zeilt niet mee. Dat laatste kan ik mee leven, maar ik mis de overheerlijke maaltijden en zelf heb ik daar onvoldoende interesse in om het echt goed te doen.

Ik had een paar visjes gekocht in Enkhuizen, omdat ik die boven vlees verkies en heb die in aluminiumfolie gestoofd (zo heet dat geloof ik).

De commissie heeft voor verdere ingrediënten gezorgd. De tafels aan elkaar geschoven en gewoon lekker met elkaar over van alles en nog wat praten. Af en toe eet je ook nog of haalt een drankje. De tijd vliegt. In de tent bij de Buyshaven zitten een paar muzikanten te oefenen. Die vragen of ze mogen blijven en dat mag, als wij mogen meezingen.

Imko Albrechts haalt zijn gitaar tevoorschijn en heeft wel 20 bundels met teksten van alle evergreens. Klaas van Egmond komt er nog bij met zijn viool. Ik heb genoten van dat gelegenheidsduo, trio of kwartet. Het waren bijna allemaal songs uit "mijn tijd".

We hebben geweldig gezongen. Blijkbaar klonk het ook nog, want er zijn naar mijn weten geen klachten geweest. De woensdag erna vroegen ze tijdens de repetitie op mijn koor, wat ik met mijn stem had gedaan.



## Westerly Club Nederland

Op zondag 4 september gaat ieder weer op weg naar de thuishaven. Ik wil die dag terug naar Harderwijk en zoveel mogelijk zeilen. Om 8.45 uur vertrek ik als een van de eersten. Het was buitengewoon gezellig. Leuke gesprekken en geweldig gezongen.

Ik denk er met plezier aan terug.

Meindert de Jong

## Garnalentocht

Normaal gesproken race ik op donderdag na mijn werk naar huis, sleur mijn eгаа de auto in en race naar 't Sas van Goes, laad water met twee slangen en haal net de laatste sluis, geef vol gas en haal net de laatste opening van de Zeelandbrug. Dan is het verder een kwestie van geduld en doorzettingsvermogen, alvorens we diep in de nacht volkomen over onze toeren afmeren aan de Roompot-wachtsteiger om de volgende dag deel te kunnen nemen aan de WCN-tocht naar Blankenberge-in-convooi.

Dit jaar had ik op donderdag vrijgenomen. En wat een rust brengt dat zeilen dan ineens met zich mee. Ik was bijna niet vooruit te branden! Gelukkig lag dat ook aan de wind (die was tegen) en de stroom (die ook).

In ieder geval vertrokken er 6 Westerly's naar de Belgische kust. Het leuke van die tocht is dat je warempel denkt dat je van zee komt: er is een moment dat Walcheren niet meer te zien is, maar Zeebrugge nog niet. Dat moment duurde dit jaar maar kort, want fors



motorend –dat lag aan de wind (die was weg) en de stroom (die was mee)- nader je de Belgische kust vrij snel. Gelukkig werd de weg voor ons vrijgemaakt (zie foto), zodat we na slechts een uurtje of vijf varen onze verzilde kelen konden laven aan Belgische lekkernijen.

De één tankt trager dan de ander, maar los van 't innemen van de rode diesel lagen we eigenlijk binnen 10 minuten na elkaar afgemeerd in wat toch een aardige haven genoemd mag worden. De zon scheen, de terrasjes lonkten.

's Avonds maakte de club gebruik van de enige echte Amerikaanse eettent aan de kade, maar wel nadat we ons eerst overtuigd hadden dat er ook een Franse keuken en een Vlaamse kok waren. Exquise; het was de herhaling van vorig jaar!

Ondanks dat was iedereen de volgende ochtend redelijk bestand tegen de talloze taarten van Ike Riesenkamp, die (volgens eigen zeggen) helaas jarig was, maar wel graag cadeautjes kreeg .... Op de steiger werden de presentjes geruild tegen nog meer taart (oh nee!!!).

Rond het middaguur koos de vloot weer zee. Helaas moesten we toen motoren –dat lag aan de wind (die was weg) en de stroom (die was tegen)- maar bovendien was er



behoorlijk wat mist. Je blijft wakker als je op Ch.77 de scheepscommunicatie volgt tussen hen die niets zien, hen die een radar hebben, hen die AIS hebben, en hen die radar en AIS hebben. Maar het kan ook aan de taart gelegen hebben.

Tegen donker werd afgemeerd aan de meldsteiger van de Roompot Marina. Ik heb mijn schip nog verhaald, want benedenwinds liggen van een barbeque met vers gevangen vis onder leiding van een drietal onervaren edoch heftig discussierende koks staat haaks op de eerder genoten Belgische culinaire ervaring. Hoewel, toen het eenmaal echt hard ging regenen, was er snel overeenkomst over de status van de vis.

Zondag-ochtend, afhankelijk van de nog te varen afstand, vertrokken de Westerly's met enige tussenpoos na elkaar. Jammer dat ook er toen nauwelijks wind was, maar gelukkig trok de heftige ochtendmist wel snel weg.

Nu hebben we wel vaker een Garnaalentocht gevaren, waarvoor een zeilfanaat niet uit zijn hangmat komt. En toch, ook deze keer was het weer zo verschrikkelijk gezellig, zo ontzettend ontspannen, zo erg goed om weer meegemaakt te hebben. En persoonlijk vind ik het altijd leuk om de drukke wateren richting Zeebrugge en Vlissingen (en Antwerpen) te doorkruisen.



Als ik moest kiezen tussen Wind en WCN .....  
Gaan we volgend jaar weer?

Met dank aan de organisatie.  
En Ike.

Tjerk Tjeerde  
"Members Only"

## De Engelandtocht 2005: anders dan anders.

De vaste lezer van het Magazine kent inmiddels mijn pogingen de leden van de WCN enthousiast te krijgen voor de verschillende zeetochten.

Schippers en bemanningen, die deze –of andere buitengaatse- tocht al eerder gevaren hebben, kennen het gevoel al. Juist voor hén, die nog **niet** eerder gingen, schreef ik mijn teksten.

Maar ik moet u iets bekennen. Die stukjes waren niet geheel en al ontbloot van eigenbelang. De bedoeling was óók mij te verzekeren van de broodnodige bemanning voor de oversteek.

En dan kan ik geen weerstand bieden aan een bijzondere neiging: over dat wat ik weet, vertel ik graag honderduit! En desnoods honderd keer.

Nu heeft ieder gezond mens een evenzo gezonde afkeer tegen herhalingen (ik bedoel dus mijn bemanningen, niet mijzelf, want juist ik heb die voornoemde neiging). Dus kan ik, als ik wil blijven oreren, maar één ding doen: iedere reis een andere bemanning monstere.

Een aantal keren ging dat goed. Meteen na verschijnen van het voorjaars-Magazine meldden zich de varengasten. En meestal is het: wie het eerst komt, het eerst maalt.

In 2005 ging er iets mis. Voordat ik er zelf erg in had, had ik mijn bemanning van 2004 weer uitgenodigd, en tja, ze wilden beiden weer mee. Het zal wel aan de WCN liggen, of aan de "Members Only"; beiden dragen aanzienlijk bij in het genoegen van de reis. Maar hoe moest dat nu met mijn neiging? Ik hoorde mijn bemanning al denken: "Neen! Niet weer hetzelfde verhaal als vorig jaar!".



Toch wilde ik voorkomen dat de reis zou kunnen vervlakken tot een langgerekt déja-vu: de oversteek, ik de baas, zij hebben het ook allemaal al een keer meegemaakt.

Nou, dat heb ik geweten. Op zeker moment heb ik Rein Schippers (één van mijn bemanningsleden) gevraagd of hij –in ieder geval voor het nautisch deel van de reis- de rol van schipper op zich wilde nemen.

En hij zei JA!

Pas later ga je inzien, dat een dergelijke rolwisseling je uitnodigt tot verder gaan dan alleen de

route uitstippelen (want dat had hij vorig jaar ook al gedaan; kennis en vaardigheden zat!). En

ondanks het feit dat aan boord van de “Members Only” de beslissingen vaak ingeleid worden door een democratische discussie, dienen die beslissingen nog wel genomen worden: de schipper spreekt! En zonder dat je het je beseft, zijn dat er nog wel een paar tijdens zo’n week. Rein had een nadeel, en een voordeel. Het nadeel was dat hij het schip natuurlijk maar beperkt kende; weliswaar telde de 300 mijl van 2004 zwaar mee, maar het is en blijft niet zijn schip. Het voordeel was dat hij gebruik kon maken –zoals een goed schipper betaamt- van alle kennis en vaardigheden die aan boord waren. En ik was tenslotte aan boord.

Waardoor ik ook ernst moest maken van mijn rol als bemanningslid. Los van de manoeuvres in havens en sluisen (ik ken het schip uiteraard het best) kon ik goed de beest uithangen. Het valt –mij- niet mee om in een collectief mijn mond te moeten houden, om een discussie niet een zekere kant op te sturen. Maar om juist de advocaat van de duivel te spelen. Komt er een andere schipper aan met een vraag aan mij, moet ik zeggen: vraag maar aan mijn schipper!

Als ik me niet vergis heeft Rein tijdens de reis nogal eens zitten wikken en wegen. Weer een tabel of kaart bekijken, een palaver inschatten, de wolken aanschouwen, een kompascoers overwegen, tijdstip van vertrek bepalen, de bemanning erbij betrekken, praten met andere schippers. En zichzelf tot een beslissing brengen!

Dat alles was wel de bedoeling van de reis: uiteindelijk is schipper-zijn een totale bezigheid.

In het kader van dit Magazine zal ik niet verder uitweiden over de rolwisseling. Die gaat verder dan je denkt. En ik denk dat Rein zich uitstekend gekwetten heeft van zijn taak. En ik denk dat ik vaker uit mijn rol ben gevallen dan hij. Want wat is dat moeilijk, op je eigen boot!

Van vervlakking en déjà-vu hebben we deze reis in ieder geval geen last gehad. Ik kan het u allen aanraden!

En ik ben aan het nadenken over een volgende stap.  
Heeft iemand een uitdaging?

Tjerk Tjeerde  
bemanning “Members Only”



## Over schippers en scheepsnamen

door John Smit (tekst Meindert de Jong)

*Een interview met schipper Meindert de Jong van de Westerly Renown "Donna".*

Het water heeft in mijn leven altijd een rol gespeeld. Mijn overgrootvader ging half 19e eeuw (dus rond 1850) al voor z'n plezier zeilen en dat was not done in het provinciestadje Franeker. Mijn vader had in de jaren 1930 tot 1940 bootjes voor zichzelf gemaakt en had van 1938-40 een Akkrumerjol. In 1948 kon hij de jol weer terugkopen en zo zeilde er ik vanaf mijn 4e levensjaar mee. De boten groeiden via 16m2, bakdekkruiserte naar een Pluut van 9 m.

De pluut had ook een kluiver aan een schuivende ring op de kluiverboom. Dat was mijn domein. Ik zorgde voor optimale tuigage.

Op mijn 16e stapte mijn vader over op een motorboot. Hij was toen 50.

Mijn jongere broer en ik kochten samen een schouwtje, waarmee we eerst zeilden met een oud gordijn. Een half uur in de wind oproeien en dan in 10 minuten weer terug, door het gordijn aan een opgebonden roeispaan te binden. (we praten over 1960).

Een jaar later werd het schouwtje getuigd. Mijn vader maakte het roer en de zwaarden. Mast en sprietzeil kochten we voor hfl 15,- van de eigenaar van de toenmalige stadsherberg in Sloten.

Het zeilen is derhalve spelenderwijs begonnen. Op mijn 20e gaf ik zeilles aan de zeilschool Anja te Grouw. Ik kreeg

zonder examen het instructeurdiploma, omdat ik het allemaal goed deed.

In 1960 ben ik een week mee geweest met de Lemster visser Jan Flear. Ik werd wat onwel. Ze dachten dat ik zeeziek was, maar ik had zure melk gedronken.

Koelkasten had je nog niet aan boord. Het was een Lemmeraak, die op paling viste met de kuil. Zeil en motor werden gelijktijdig gebruikt. Dat was mijn eerste ervaring op het IJsselmeer. Mijn vader kwam nooit verder dan de Friese meren. Maar ja, als je binnenboordmotor met zelfaanzuigende kleppen en een afslagmagneet wou starten, was je al blij. En de pluut was ook niet een schip om de haven binnen te zeilen.

Het grote werk bleef uit.

In 1971 had ik een kajuitzeilsloepje van 6m. Met mijn vrouw zeilde ik toen van Lemmer naar Urk: dat was de eerste tocht op het IJsselmeer op eigen bodem.

Na een bootloos tijdperk (wegens verhuizing en kleine kinderen) begon ik in 1980 weer voorzichtig met een Volksboot op trailer.

In 1986 komt de eerste kajuitboot weer en begon het IJsselmeer te lonken. In 1989 de eerste tocht op de Noordzee met een Oceaan 25. We zeilden met de Watersportvereniging een Rondje Noord Holland.

In 1992 maak ik met Donna de eerste oversteek naar Lowestoft.

## Westerly Club Nederland



De Pinkstertocht met de Ned. Ver. van Toerzeilers. Daarna is het verder uitgegroeid tot vele keren Engeland en Denemarken. Ook solo naar Engeland, maar dan via de Belgische kust om een nacht alleen op de Noordzee te vermijden.

De schepen, die ik in eigen bezit heb gehad, zijn: het zeilschouwtje 4m, een zeilschouw van 5m, speciaal voor ons getekend door Gait Kroes uit Kampen, de tekening kostte Hfl 75,-, een zeilsloop 6m. Na het bootloze tijdperk: VB, Randmeer, Oceaan 22, Oceaan 25 en de Westerly Renown.

De Westerly kwam in beeld, omdat mijn vrouw te kennen gaf, dat het te krap werd in de Oceaan 25. We bekeken toevallig een Renown bij Holland Yachting in Harderwijk.

Dat leek haar wel wat. Zoiets moet je tegen mij niet zeggen. De onderhandelingen met Holland Yachting liepen vast. In augustus 1990 stond er een advertentie van een Pentland in de krant. Telefonisch vroeg ik hoeveel kielen. “Eén”, zei de verkoper. “Dan is het een Renown”. De eigenaar wist dat niet eens. Die onderhandelingen lukten wel en eind 1990 werd de Renown mijn eigendom.

De voornaamste aantrekkingskracht was op dat moment: ruimte en het kitstuig. Ik hou wel van iets apart.

Er werden in die periode in mijn omgeving veel Optima's 92 gekocht. Die steekt te diep voor Friesland, waar mijn vrouw ook graag heen wil.

Voor de aankoop had ik mij verdiept in Westerly en wist zo ook van het bestaan van de Westerlyclub. Ik was ook lid geweest van de Oceaanclub. Bij een merkenclub krijg ik een beetje het gevoel alsof men denkt dat er geen andere goede schepen zijn, dus ik hield het wat af.

Toen ik vorig jaar in Stavoren nog onderhandelde over de aankoop van een Conway met inruil, wees Skipshandel mij nogmaals op de Westerlyclub. Ik ben toen lid geworden. De onderhandelingen liepen overigens vast en dat is achteraf maar goed ook. Ik vaar meestal alleen en groter is ook zwaarder. Bovendien kan ik met de Renown onder de Hollandse brug door en dat is met ligplaats Harderwijk toch heel plezierig.

De Conway is natuurlijk wel een verdraaid leuk schip. Maar ik ben nu tevreden. Als er een andere boot komt, wordt het motoren.

### **Nu de hamvraag: de scheepsnaam. Hoe is die ontstaan en waar staat deze voor?**

Toen ik de boot kocht was de naam “Donnaca”. Ik was de derde eigenaar. De verkopende eigenaar wist niets van die naam. (wist ook weinig van de boot).

Ik heb de eerste eigenaar gebeld. Het was de naam van zijn hond. Dat wilde ik niet

zo houden, maar een boot een andere naam geven is ook niet alles.

Bijgelovig ben ik niet, maar bij boten een beetje traditioneel denkend. Mijn vrouw bedacht de naam “Donna”, Spaans voor dame. Het is niet een echte naams-verandering, slechts twee letters weglaten.

### **En misschien heb je nog veel meer te vertellen m.b.t. tot b.v. het Westerly gebeuren of ervaringen die je wil delen met anderen.**

Een boot van 1977 is niet nieuw en er is altijd wel wat te vernieuwen of uit te breiden.

In de loop der jaren heb ik nogal wat gedaan.

Nieuwe plafondbekleding en kussens, nieuwe zeilen (bij Crusader in Poole, dat scheelde bijna de helft), een nieuwe motor ingebouwd (zie Magazine maart 2004), nieuwe lieren, keuken verbouwd, dubbele rolreefer met kleine fok aan de binnenkant (onderdeks doorverbonden met de bout

van de waterstag, anders komt je dek omhoog), en deze winter een vaste buiskap, die mij prima bevalt.

Ik ben een echte doe-het-zelver. Met 35 jaar bankervaring ben ik niet bepaald een technisch vakman, maar als je je gezond verstand gebruikt en niet echt onhandig bent, kun je veel zelf (zeilen en kussens heb ik wel aan de vakman overgelaten).

Het schip is niet gekocht voor de snelheid. Toch valt het me steeds weer op, dat de

Renown goed meekan. Tijdens de Eenzame Noord (WV Almere 50 mijl solo) zeil ik schepen voorbij, wat volgens de sw factor helemaal niet kan. Dat zijn dan wel bezeilde rakken. Laverend levert “Donna” in. De laatste keer was er over-wegend zwakke wind. Ook dan komt “Donna” goed mee, ondanks de 5 ton en een 16 inch vaste driebledschroef.

De mooiste ervaring was in mei dit jaar. Met wind 8 op de kont van Dover naar Brighton. Alleen de genua erop. De GPS gaf tot 14kn aan bij het afsurfen van de golven. Ik was alleen aan boord en alleen op zee. Achterom kijken deed ik maar niet meer. Er kwam geen drup binnen!

**Meindert de Jong**





*Gerard Versluis vroeg mr. Gordon R. Mowat het volgende*

## **How did the Southampton Boat Show go for Westerly?**

*en kreeg onderstaand antwoord:*

We were probably the most-visited boat at the Show.

On Press Day we had BBC, ITV, CNN plus all the main sailing magazines represented for a brief presentation from myself, Andrej Knego from Ljubljana, and Ed Dubois. Ed was great, he reminded the assembled press that he had first designed a Westerly, the Griffon, in 1979, and that the Ocean 33/GK33 were the latest he designed, introduced in 1997. Then he told them that this new GK35 was a better made boat than any previous Westerly, 800 kg lighter than the same-mould 33, and much stronger.

The visitors to the boat had us all (crew of 6, Andrej, Niko Prodan, his wife Tanja, Jeremy Hood, myself and wife Susan) working hard for the whole show. We nearly always a a line waiting on the pontoon, with 3 or 4 conducted groups on board. We were very pleased.

Of course, a large majority of the visitors were Westerly owners come to see the new boat, and to compare and criticise, nearly always with a wonderfully positive attitude. The WOA were there in large numbers, we have some ongoing collaborations with the upcoming WOA Board, led by Gordon Cleall, and especially Bob Shapland, the new Commodore as of January.

We have a fair number of serious customers who want test sails and the IRC rating for the boat before committing. We plan a series of demos starting Wednesday 12 October, with Jeremy & Niko sailing Giant Killer out of Hamble Point. We also have test sails lined up with Yachting Monthly and Yachting World.

So we are in fairly good shape for a controversial re-launch of Westerly.

I'll let you know over the next few months about any breaking news.

We have a very good 24-page brochure about the GK35 and Ocean 35. I could have a packet of, say, 20 or so sent to you to make available to members of WCN if you like, I don't know how effective that would be, I can't send you anything like enough to distribute to membership. Do you think 20 or so would be a useful idea?

All the best, and thanks for your interest in the new Westerlys.

Gordon.

## Typhoon en Tempest

De **Tempest** was gepland als het kleinere zusje van de Storm, die zulke geweldige kritieken had gekregen tijdens de 1986 Southampton Boat Show. De Storm was bedoeld als “club-racer”. Maar in de praktijk kochten onze klanten ze voor hun geweldige toereigenschappen.

Dit opende een nieuw marketing-perspectief. De Storm kon worden verkocht als een toerschip met een snelle uitstraling. Opvallend genoeg waren de kimkielers net zo snel aan de wind als de vinkielers. Was dit de doorbraak waar iedereen op zat te wachten? Helaas niet. Een boot met twee kielen kan nooit zo snel zijn als een boot met één kiel. Mijn theorie is dat Ed Dubois zijn rekensommen niet goed had en de vinkiel te weinig ballast heeft meegegeven.

Echter ik ben er zeker van dat hij daar anders over denkt, en verschillende andere redenen kan aandragen.

Wat ook goed of fout mag zijn, de kimkielers hebben er genoeg gewicht onder hangen om de boot rechtop te houden zonder dat de bemanning in de railing moet. Het netto

resultaat is dat een echtpaar met een kimkiel Storm een vinkiel Storm kan bijhouden.

Kortom, als u een vinkiel Storm hebt en U wilt racen, monteer dan extra ballast onder aan de kiel.

Tot zover de Storm, want dit artikel moet over de Tempest gaan. De Tempest werd op de Southampton Boatshow van 1987

gepresenteerd aan het publiek. Zoals altijd met de introductie van een Westerly verliepen de verkopen goed en hadden we er al 28 verkocht aan het einde van dat jaar.

Op de show leerden we iets dat we eigenlijk 12 jaar eerder hadden moeten leren van de Centaur met de A-Layout. Als je achterste voren de trap afloopt, “knal” je met je achterste tegen het schot van de U-vormige kajuitbank.



Bij de start van de bootshow waren er al 6 met de U-vormige bank in aanbouw. Dat betekent dat nummer 7 de eerste was met een L-vormige kajuitbank.

De volgende wijziging was te zien op de bootshow van 1988, toen een layout werd aangeboden met een voorkajuit. Het bleek geen succes, want er zijn er niet veel van gebouwd. Ik weet dat er 3 gebouwd zijn voor particulieren en nog 9 voor een zeezeilschool in Turkije. Van deze zeilschool zijn er 6 teruggekomen toen deze failliet ging. Dus ik gok dat er zo'n 10 rondvaren in Engeland.

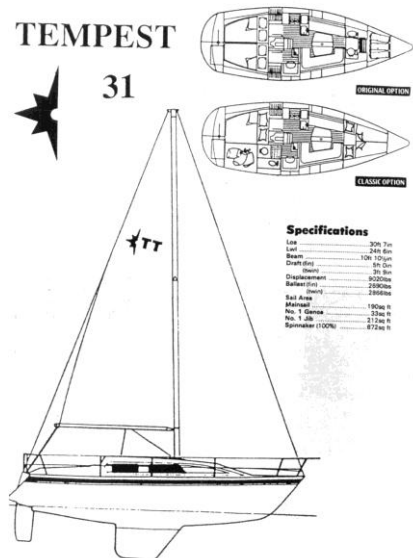
Op de tweedehandsmarkt is met name de "classic option" gewild. Dit is de lay-out met de dubbele kooi in de voorpiek. Ook bij de Tempest valt weer op dat de kimkielers populairder zijn op de occasionmarkt dan de vinkielers. Het lijkt een ijzeren wet te zijn, maar nieuw-kopers kopen vinkielen en tweedehands kopers kopen kimkielen.

In augustus 1993 hadden we 107 Tempests gebouwd. Daarna kreeg de boot een facelift en kwam onder de naam Regatta op markt. In de Tempest stond de Volvo 2002 van 18 pk waarmee de boot 6 knopen haalde. De Regatta's kregen de Volvo MD2020 met saildrive.

De rest van 1993 verkochten we geen Tempests meer. Tijdens de Southampton Boatshow van dat jaar werd de Regattalijn aan het publiek gepresenteerd als de nieuwe "flitsende" Westerly-lijn. Het door Ken Freivokh ontworpen interieur zag er radicaal anders uit dan bij de "oude" Tempest.

Het vernieuwde interieur was een antwoord op de franse concurrentie. Dat gezegd hebbende komt de vraag weer boven drijven: "waarom kopen mensen in hemelsnaam een franse boot"? Het enige antwoord, dat ik kan bedenken, is omdat dat soort bootjesvaarders alleen maar kijkt naar de aanschafprijs. Gelukkig kijken Westerly-zeilers daar doorheen en vinden zaken als zeewaardigheid, constructiekwaliteit en zeileigenschappen belangrijker.

Helaas bleek het geen succes. Het zag er prachtig uit maar wat had je eraan?



## Westerly Club Nederland

In de eerste 15 maanden werden er slechts 30 Regatta's gebouwd (bestaande uit 5 verschillende types). Ik hoop maar dat Westerly blijft doen waar ze goed in was en Mr. Freivokh terug stuurt naar Cannes.

### Nu de **Typhoon**.

Iedereen die met mij gepraat heeft over de Fulmar weet hoeveel ik van die schepen hou. Snel, manoeuvreerbaar, zeewaardig en ontzettend leuk om te zeilen. Mijn advies aan u, "Trouw met een Fulmar en neem een Typhoon als uw minnares". Want een Typhoon is "the real thing".

De opdracht aan Ed Dubois was om een grotere en betere Fulmar te ontwerpen. Het resultaat was wonderschoon. De Typhoon zeilt als een trein aan de wind, en spuit er



voor de wind vandoor.

Onderdeks wachtte de Westerlyzeiler een verrassing. Ondanks het feit dat ze een voet langer is dan de Corsair heeft ze minder binnenruimte. Maar ja, je kunt nu eenmaal niet alles hebben.

Haar keuken is waarschijnlijk de beste van alle Westerly's. De kaartentafel is gigantisch, de kajuit ruim, fris en comfortabel.

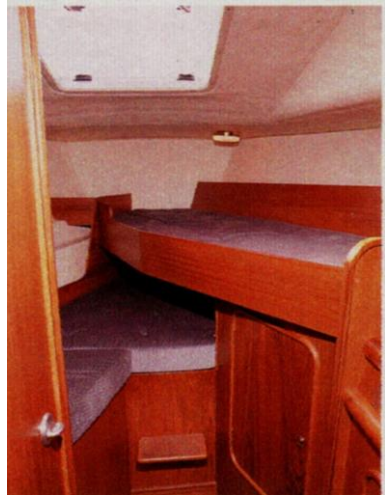
Het is in haar voor- en achterpiek waar ze ten opzichte van haar Westerly zusters tekort schiet. Dit komt door de lage stahoogte. Het bed in de achterpiek is groot maar is gesitueerd onder de kuipvloer. Hierdoor doet deze slaappleats klein aan.

De eerste Typhoons werden aangeboden met één achterkajuit. Later kon de Typhoon ook besteld worden met één achterkajuit met een dubbel bed en één kajuit met een eenpersoonsbed.

Voorin kon gekozen worden uit twee soorten indelingen. De ene mogelijkheid was twee lange “ongelijkvloerse” eenpersoons kooien. De andere mogelijkheid was de traditionele uitvoering met een dubbelbed voorin.

Beide uitvoeringen hebben voorin een toilet met wasbakje. Mocht u ooit een Typhoon willen kopen die voor u het verkeerde type voorkajuit heeft dan mag dat geen probleem zijn, want e.e.a. is eenvoudig te verbouwen.

Voor hen die in statistieken geïnteresseerd zijn: Westerly heeft 40 Typhoons gebouwd tussen augustus 1990 en eind 1993. De basisprijs (incl. btw) was £ 73.500 in 1990 en £ 94.000 in 1993.



De Regatta versie kreeg de naam Regatta 370. Alhoewel het interieur van een beter ontwerp was, was het geen succes door de kwaliteit van de afwerking. Aan het einde van 1995 waren er dan ook slechts 8 gebouwd.

De Typhoons hadden de 28-pk Volvo 2003 waarmee een snelheid bereikt kon worden van 8 knopen. In de Regatta's stond de Volvo/Perkins 2030.

Zowel de Tempest als de Typhoon zijn superieure boten. Ze kunnen sneller en hoger aan de wind dan de gemiddelde Westerly. En dat zowel onder zeil als op de motor. Beide hebben behalve de kajuit 2 slaapruidtes, de Regatta zelfs drie.

**Gerard Versluis**

*Typhoon 37*

SPECIFICATIONS	
Length overall	37' 4" 11.4m
Length waterline	31' 11" 9.7m
Beam	12' 4" 3.8m
Depth	4' 0" 1.2m
Max height above waterline	55' 6" 16.9m
DESIGNED WEIGHTS	
Displacement	16471 lbs 7470kg
Ballast	6025 lbs 2730kg
SAIL AREAS	
Main sail	30191 33 sqm
No. 1 Genoa	52040 46 sqm
No. 2 Genoa	41480 38 sqm
No. 3 Genoa	30480 28 sqm
No. 4 Genoa	17200 16 sqm
Spinnaker	5660 5 sqm
Stormsail	15240 14 sqm
Spinnaker 80%	39700 37 sqm

Specifications and standard equipment are subject to change without notice. We warrant the accuracy of the information contained in this brochure only.

**CONSTRUCTION FEATURES**  
 A built-in fixed L-shaped cockpit.  
 Double glass or acrylic cockpit hull and enclosure to minimize drag and wind resistance.  
 Double overhead stowage, 100 lbs (45 kg) of total storage capacity. One-way, double-hatch deck.  
 Double overhead stowage with 100 lbs (45 kg) capacity of gear. Built-in tie-up and gear lockers.  
 One-way cockpit enclosure. Double glass window with built-in door. One-way tie-up. One-way tie-up of cockpit. One-way tie-up of cockpit enclosure and tie-up. Double door access.



**SALES OFFICES**  
 UNITED STATES: For 1993-1994, see WESTERLY  
 U.K. DISTRIBUTORS:  
 WESTERLY LTD., 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 278, 279, 280, 281, 282, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 289, 290, 291, 292, 293, 294, 295, 296, 297, 298, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 319, 320, 321, 322, 323, 324, 325, 326, 327, 328, 329, 330, 331, 332, 333, 334, 335, 336, 337, 338, 339, 340, 341, 342, 343, 344, 345, 346, 347, 348, 349, 350, 351, 352, 353, 354, 355, 356, 357, 358, 359, 360, 361, 362, 363, 364, 365, 366, 367, 368, 369, 370, 371, 372, 373, 374, 375, 376, 377, 378, 379, 380, 381, 382, 383, 384, 385, 386, 387, 388, 389, 390, 391, 392, 393, 394, 395, 396, 397, 398, 399, 400, 401, 402, 403, 404, 405, 406, 407, 408, 409, 410, 411, 412, 413, 414, 415, 416, 417, 418, 419, 420, 421, 422, 423, 424, 425, 426, 427, 428, 429, 430, 431, 432, 433, 434, 435, 436, 437, 438, 439, 440, 441, 442, 443, 444, 445, 446, 447, 448, 449, 450, 451, 452, 453, 454, 455, 456, 457, 458, 459, 460, 461, 462, 463, 464, 465, 466, 467, 468, 469, 470, 471, 472, 473, 474, 475, 476, 477, 478, 479, 480, 481, 482, 483, 484, 485, 486, 487, 488, 489, 490, 491, 492, 493, 494, 495, 496, 497, 498, 499, 500, 501, 502, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509, 510, 511, 512, 513, 514, 515, 516, 517, 518, 519, 520, 521, 522, 523, 524, 525, 526, 527, 528, 529, 530, 531, 532, 533, 534, 535, 536, 537, 538, 539, 540, 541, 542, 543, 544, 545, 546, 547, 548, 549, 550, 551, 552, 553, 554, 555, 556, 557, 558, 559, 560, 561, 562, 563, 564, 565, 566, 567, 568, 569, 570, 571, 572, 573, 574, 575, 576, 577, 578, 579, 580, 581, 582, 583, 584, 585, 586, 587, 588, 589, 590, 591, 592, 593, 594, 595, 596, 597, 598, 599, 600, 601, 602, 603, 604, 605, 606, 607, 608, 609, 610, 611, 612, 613, 614, 615, 616, 617, 618, 619, 620, 621, 622, 623, 624, 625, 626, 627, 628, 629, 630, 631, 632, 633, 634, 635, 636, 637, 638, 639, 640, 641, 642, 643, 644, 645, 646, 647, 648, 649, 650, 651, 652, 653, 654, 655, 656, 657, 658, 659, 660, 661, 662, 663, 664, 665, 666, 667, 668, 669, 670, 671, 672, 673, 674, 675, 676, 677, 678, 679, 680, 681, 682, 683, 684, 685, 686, 687, 688, 689, 690, 691, 692, 693, 694, 695, 696, 697, 698, 699, 700, 701, 702, 703, 704, 705, 706, 707, 708, 709, 710, 711, 712, 713, 714, 715, 716, 717, 718, 719, 720, 721, 722, 723, 724, 725, 726, 727, 728, 729, 730, 731, 732, 733, 734, 735, 736, 737, 738, 739, 740, 741, 742, 743, 744, 745, 746, 747, 748, 749, 750, 751, 752, 753, 754, 755, 756, 757, 758, 759, 760, 761, 762, 763, 764, 765, 766, 767, 768, 769, 770, 771, 772, 773, 774, 775, 776, 777, 778, 779, 780, 781, 782, 783, 784, 785, 786, 787, 788, 789, 790, 791, 792, 793, 794, 795, 796, 797, 798, 799, 800, 801, 802, 803, 804, 805, 806, 807, 808, 809, 810, 811, 812, 813, 814, 815, 816, 817, 818, 819, 820, 821, 822, 823, 824, 825, 826, 827, 828, 829, 830, 831, 832, 833, 834, 835, 836, 837, 838, 839, 840, 841, 842, 843, 844, 845, 846, 847, 848, 849, 850, 851, 852, 853, 854, 855, 856, 857, 858, 859, 860, 861, 862, 863, 864, 865, 866, 867, 868, 869, 870, 871, 872, 873, 874, 875, 876, 877, 878, 879, 880, 881, 882, 883, 884, 885, 886, 887, 888, 889, 890, 891, 892, 893, 894, 895, 896, 897, 898, 899, 900, 901, 902, 903, 904, 905, 906, 907, 908, 909, 910, 911, 912, 913, 914, 915, 916, 917, 918, 919, 920, 921, 922, 923, 924, 925, 926, 927, 928, 929, 930, 931, 932, 933, 934, 935, 936, 937, 938, 939, 940, 941, 942, 943, 944, 945, 946, 947, 948, 949, 950, 951, 952, 953, 954, 955, 956, 957, 958, 959, 960, 961, 962, 963, 964, 965, 966, 967, 968, 969, 970, 971, 972, 973, 974, 975, 976, 977, 978, 979, 980, 981, 982, 983, 984, 985, 986, 987, 988, 989, 990, 991, 992, 993, 994, 995, 996, 997, 998, 999, 1000.



The only sailboat in the world with ISO 9001 for design, development and construction. Demonstrations and test sails available 7 days a week.

## Gewoon leuk om even te lezen: dieren aan boord

### **Katten:**

Een weinig gebruikte manier van ankeren in slechte grond. Twee ankers worden in elkaars verlengde aan één ankerlijn als een tandem bevestigd. De lijn of ketting tussen de twee ankers moet wel strak liggen. Men noemt dit gekat ankeren of een "katting". Het was echter ook de benaming voor het ophangen van een stokanker aan de boeg als geen ankerkluis aanwezig was. Omdat het anker lelijk heen en weer kon zwaaien werd het horizontaal stijf tegen het schip getrokken met een vis- of kiptakel en daarna vastgesjord met een *rustlijn*. Deze manier van bergen heette *katten en vissen*. Verder is katten de benaming voor het reven van het grootzeil op een gaffelgetuigde platbodem door het met de *katlijn* laten zakken van de nok van de gaffel. Een andere manier is geien, waarbij de *halshoek* - het zeil bij de onderhoek van de mast - middels een *geilijn* omhoog gehaald wordt.

### **Muis:**

Een verdikking aan touw, stag of kabelaring; ook wel muizing. De peervormige muizing dient als stopper om het verschuiven van stroppen en seizings te voorkomen. In de visserij de benaming voor de merken op de *reep* (het dikke touw dat de netten geleidt), waaraan de seizings, joonen of breels worden geslagen.

### **Paard:**

Het loopstag onder de marsera's waar de matrozen op staan bij het opdoeken of uitbrengen van de zeilen, ook wel *hengst* genoemd. In de 17e eeuw *paardelijn* of *paarellijn*. Winschooten verklaarde de woorden als volgt. *Paard, paardelijn of hengst, omdat je er net als bij een paard op kan steunen. Paarellijn, omdat de lijn is als een parel, het puikje van een lijn van het fijnste hennep*. De verticale hangers waarin het paard hangt heten springpaarden en de laatste bocht was het nokpaard.

### **Bok:**

Een relatief smal onbewegerd platboemd houten vrachtscheepje met zware vallende voor- en achtersteven. De bok had geen gangboorden, maar wel een vast voor- en achterdek. Oorspronkelijk een turfscheepje uit de buurt van

Giethoorn, maar sommige publicaties spreken over 's-Gravenland. Later in grotere uitvoering ook elders in het land, o.m. voor het vervoer van zand en puin in de omgeving van Amsterdam omstreeks 1900. Het afgebeelde Rijnbokje dankte zijn naam aan het stroomgebied van de Oude Rijn, waar de schippers zand uit de geestgronden als stalstrooisel verkochten.

**Kameel:**

De scheepskameel werd in 1691 uitgevonden door de Amsterdammer Meeuwis Meendertz. Bakker. Hij bestond uit twee afzonderlijke houten caissons waarvan de binnenkant de negatiefvorm van een scheepsromp had. De caissons waren verdeeld in waterdichte kamers die konden worden gevuld door inlaten. De bijna geheel gezonken caissons werden aan weerszijden van het schip geplaatst en door middel van kabels aan elkaar bevestigd. Daarna werden de kamers leeggepompt, waardoor het schip gelicht werd. Het geheel van schip en kamelen kon dan voorzichtig onder eigen zeil de ondiepte van Pampus passeren, of werd door waterschepen naar diep vaarwater gesleept. Kamelen bleven in gebruik tot in 1824 het "Groot-Noordhollands Kanaal" werd geopend.

**Otter:**

Belgische tjalk gelijkend op de Zeeuwse poon, maar met een fijner gevormd achterschip. Ook hier loopt het berghout door naar de stevens kenmerkend voor zuidelijk schepen. Toch is de otter meer afgeleid van de Brabants/Zeeuwse gaffelaar. Er waren paviljoen- en staatsieuitvoeringen.

**Ree:**

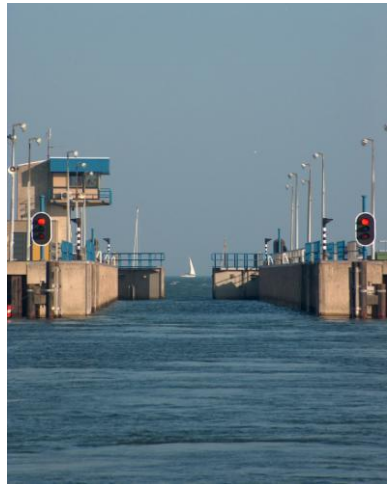
Uitroep van de roerganger voorafgaand aan het overstag gaan.

**Blaffen en hijgen:**

Het regelmatig met de boeg op de golven klappen van vooral schepen met stompe steven en platte bodem heet blaffen. Daarbij kan een spanning in het langsverband of voorschip ontstaan die *hijgen of hijgspanning* genoemd wordt. Koerswijziging of snelheidsvermindering is een remedie tegen blaffen.

Bron: [www.vaartips.nl](http://www.vaartips.nl)

Westerly Club Nederland







**Westerly Renown “Donna” van Meindert de Jong.**