



**Westerly  
Club  
Nederland**

***Magazine  
Februari 2005***



# Westerly Club Nederland



# Westerly Club Magazine

februari 2005

## Inhoud

<i>Van de voorzitter</i> .....	4
<i>Van de redactie</i> .....	6
<i>Evenementenkalender 2005</i> .....	7
<i>Over schippers en scheepsnamen</i> .....	10
<i>Algemene Ledenvergadering 2005</i> .....	14
<i>Financieel verslag 2004</i> .....	21
<i>Verkiezingen</i> .....	23
<i>Uit de Evenementenhoek</i> .....	24
<i>Een aanrader: de Engelandtocht</i> .....	27
<i>Opties voor De Tocht om de Noord</i> .....	28
<i>Inschrijfgeld natte evenementen.</i> .....	29
<i>Singlehanded</i> .....	30
<i>Westerly is back</i> .....	35
<i>Corsair</i> .....	37





## Van de voorzitter

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

Het is midden januari 2005 en de stormachtige westen wind giert om het huis. Hier mis je de geluiden van de wind door de ra's en masten en van loshangende vallen heb je geen last.

Ze zeggen dat de winter nog moet komen, zo ergens in februari! Persoonlijk hoop ik maar dat dat dan van korte duur mag zijn en dan het liefst met wat ijs om op te schaatsen, want dan zijn meren, plassen, kanalen, grachten en niet te vergeten bepaalde water-natuurgebieden, waar geschaatst mag worden, op zijn schoonst. Ik denk b.v. aan de Oostvaardersplassen, prachtig !

Ik kan U melden dat het met onze Club goed gaat. Het Bestuur en de div. Commissies doen hun uiterste best om het nog leuker, nog interessanter en nog beter te laten gaan. Maar U begrijpt dat dat niet kan zonder U medeleven en medewerking. De evenementencommissie probeert alles uit de kast te trekken om interessanten dagen te organiseren en Uw deelneming daaraan maakt het geheel een succes!!! Dus .....wat kan U tegen houden om niet deel te nemen?

Het afgelopen jaar zijn ons, helaas, twee prominente leden ontvallen: Henk Walraven en Peter Dreef. En daarbij kwam ook nog het plotselingen overlijden van Pieter Bakker, de zoon van ons lid Ron Bakker. Bij diversen evenementen was Pieter er altijd bij samen met z'n vader. En dan verleende hij ook nog hand- en spandiensten, vooral als er iets met een laptop kon worden opgelost.

Wij hopen van harte dat alle nabestaanden de kracht vinden om dit verlies te dragen; dat kost heel veel tijd en moeite, en wij wensen hun daarbij heel veel sterkte toe.

Heeft U het al gemerkt, dat de dagen alweer langer worden!!!! Vanaf nu gaat het weer snel naar de lente toe en dan komt alles weer op U af: schilderen, onderwatergebeuren, poetsen, vernieuwen, nieuwe verstaging, nieuwe bedrading en zo kan ik nog wel een poosje doorgaan maar.. we doen het allemaal voor ons plezier, nietwaar!!!!?? Het geeft je dan straks weer een zeer voldaan gevoel als alles er weer spic en span bij ligt..... en wij liggen dan uit geteld op de sofa!

Dit Magazine staat weer vol met interessante zaken en wij, het bestuur met de diverse commissies, hopen van harte dat U daar weer veel plezier aan beleeft.

Schroom niet om eventueel met Uw eigen ideeën te komen, stuur ze naar het sekretariaat!

Daarbij komt ook nog dat wij op zoek zijn naar nieuwe leden voor de evenementen commissie en een nieuw bestuurslid met de functie van sekretaris. Mocht iemand zich daar toe geroepen voelen dan houden wij ons sterk aanbevolen. Indien nodig kan men dan eerst een jaar meedraaien om daarna de zaak over te nemen.

Ja, dan rest mij nog U een heel fijn en prettig vaarseizoen 2005 toe te wensen met mooi zeilweer en spannende avonturen met Uw Westerly en vergeet U vooral niet om de evenementen kalender in Uw eigen agenda te noteren.



**Tot ziens tijdens de ALV 2005 en/of op een of meerdere zomer-evenementen.**

**John Smit  
voorzitter**

### **In memoriam Peter Dreef**

Een persoon die zich verantwoordelijk voelde voor zijn taken en een persoon waarop je kon vertrouwen.

Als gastheer op zijn schip - met Ria, collega of vriend - was hij altijd gastvrij.

Een paar voorbeelden die bovenstaande duidelijk maken:

De commodore van de Tocht om de Noord. Met een goede voorbereiding van bijvoorbeeld 't uitpluizen van hoog- en laagwaterstanden, stelde hij een prima schema op. Ook een alternatief bij ongunstige weersomstandigheden was altijd aanwezig. Menigeen herinnert zich die keer dat Cees Goudsblom vast kwam te zitten op een zandbank op de Duitse Wadden. Peter ging naast hen liggen en samen wachtten zij op het volgende tij. Heel gezellig.

Ook als vereniging konden wij op hem rekenen. Zo ook bij de barbecue in Enkhuizen. De afspraak was om 10 uur inkopen te doen in de A.H. Bij aankomst stond hij in de verte al te zwaaien; verborgen achter een lading stokbroden die hij alvast bij de bakker had opgehaald.

In 2004 had Peter de Tocht om de Noord ook al in de planning, toen hij ons deze zomer vertelde dat het niet goed ging met zijn gezondheid.

Peter wist dat het heel moeilijk zou worden. De berichten over hem kwamen spaarzaam naar buiten. Het overviel ons dan ook begin december te horen van zijn overlijden. De Westerly Club Nederland verliest in Peter een betrouwbaar en energiek clublid.

Wij wensen Ria alle sterkte toe.

Cees Goudsblom, Jan Verschure

## Van de redactie



**Z**éér gewaardeerde lezer,  
Nog voor de reacties op de vorige uitgave helemaal verwerkt zijn, vraagt de volgende aflevering al weer de aandacht.

Ik dank u, die op de vorige uitgave gereageerd hebben, dan ook hartelijk. Het bevestigt de gedachte dat binnen de WCN het Magazine een belangrijk onderdeel is om te komen tot de onderlinge verbondenheid, zoals in de statuten vermeld. En meer nog: dat ons Magazine stevig gelezen wordt. Een buitengewoon prettig signaal voor de redactie.

Ik sluit daar even bij aan door te melden dat enkele van de reacties waren voorzien van een tip, een trucje, een adviesje, en de nauwlettende lezer zal hier en daar ook een kleine wijziging opvallen in vergelijking tot de generale opzet van het – nabije- verleden. Mijn dank voor de moeite die u heeft willen nemen om contact met mij te zoeken.. Ik blijf me overigens aanbevolen houden voor uw reacties.

In deze uitgave hoofdzakelijk een verslag van het wel en wee van de WCN, inclusief uitnodiging voor de ALV. Dat schept voor de volgende aflevering wat ruimte voor UW ervaringen. Mag ik u weer uitdagen? En mag ik dan meteen ook vragen om die actiefoto tijdens onze evenementen?



Wij zien u graag aan de leestafel.

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

*P.S.: Sluitingsdatum kopij inleveren volgende aflevering: 15-09-2005*



## Evenementenkalender 2005

### Algemene Ledenvergadering

<i>Datum</i>	<i>Zaterdag 19 maart 2005.</i>
<i>Lokatie</i>	<i>Rest. Roskam, Houten</i>
<i>Planning</i>	<i>eten, vergaderen, luisteren en praten.</i> <i>Voor details, zie betreffende pagina's.</i>

### Hemelvaart Noord

<i>Datum</i>	<i>5 t/m 8 mei 2005</i>
<i>Verzamelen</i>	<i>Makkum vanaf 16.00 uur: aan het einde van het Makkumer Diep in de gemeentelijke buitenhaven/vissershaven ( zie Westerlyvlag!)</i>
<i>Planning</i>	<i>Eerst Makkum, goed aan te varen uit alle richtingen.</i> <i>Dan via de Afsluitdijk naar Texel.</i> <i>Na Texel volgt de terugweg naar Stavoren, een prima uitvalsbasis voor de thuisreis.</i>
<i>Eindbestemming</i>	<i>Stavoren Buitenhaven</i> <i>Op Texel wordt een "pot luck" gehouden en in Stavoren gaan we met de groep uit eten in een van de vele restaurants.</i>

### Hemelvaart Zuid

<i>Datum</i>	<i>5 t/m 8 mei 2005</i>
<i>Verzamelen</i>	<i>Gemeentelijke Jachthaven, Zierikzee.</i>
<i>Planning</i>	<i>Vrijdag na de ochtendkoffie richting St. Annaland; 's avonds een korte borrel in "Buitengaats". Zaterdag verlaten we het zoute water om ons in Steenberg te laten verwennen in het enige echte barbeque-restaurant. Zondag weer op huis aan. U mag altijd langskomen. Wilt u weten waar we zijn of waar we liggen, bel Remco Allard 06-13696320 of Tjerk Tjeerde 06-51408581.</i>

### Engelantocht

<i>Datum</i>	<i>11 juni t/m 18 juni 2005</i>
<i>Verzamelaars</i>	<i>IJmuiden en Stellendam op 10 juni 2005</i>
<i>Planning</i>	<i>Bij Suffolk naar binnen, dan coasthopping en uiteindelijk: de thuishaven. Er is geen vaststaand plan met een route die móet: het programma is flexibel; de wind geeft de richting aan, de schippers beslissen op de steiger.</i>
<i>Voorbespreking</i>	<i>Vrijdag 20 mei 2005 om 20.00 uur bij Jan Verschure.</i>

## **BBQ Noord**

<i>Datum</i>	<i>Zaterdag 3 september 2005</i>
<i>Plaats</i>	<i>Buyshaven in Enkhuizen</i>
<i>Verzamelen</i>	<i>Vanaf 16.00 uur</i>
<i>Zelf zorgen voor</i>	<i>Vlees/vis, sausjes, salades e.d.</i>
<i>Vereniging zorgt voor</i>	<i>Barbecue, drank en stokbrood</i>

## **Garnalentocht naar Blankenberge (Be)**

<i>Datum</i>	<i>Donderdag 8 sept t/m zondag 11 sept 2005</i>
<i>Verzamelpplaats</i>	<i>Wachtsteiger Roompotsluis op donderdag(-avond)</i>
<i>Planning</i>	<i>vrijdag-ochtend naar, zaterdag-middag terug</i>

*Een eenvoudige kustzeiltocht naar het gezellige Blankenberge. In deze typisch Belgische badplaats gaan we genieten van dagverse garnalen met een "pintje" in een van de vele restaurantjes aan de boulevard.*

*Er wordt gestreefd naar een vertrek vrijdagochtend vroeg naar zee, zodat 's middags het stadscentrum nog bezocht kan worden. 's Avonds gezamenlijk eten.*

*Zaterdag -niet te vroeg en na de koffie rond de middag- start de terugtocht naar de Roompotsluis. Zondag keert een ieder weer huiswaarts.*

*De definitieve beslissing of de tocht doorgaat (afhankelijk van het weer) valt op dinsdag 6 september. Deelnemers worden telefonisch op de hoogte gebracht.*

*De definitieve tijden worden nog aan de deelnemers doorgegeven.*

## **Najaarsbijeekomst**

<i>Datum</i>	<i>Zaterdag 19 november 2005</i>
<i>Verzamelpplaats</i>	<i>KNRM, Haringkade 2, IJmuiden.</i>
<i>Verzameltijd</i>	<i>13.00u</i>

*Het moest er een keertje van komen: een aantal jaren geleden hebben wij de KNRM in een gehuurd zaaltje in het midden des lands op bezoek gehad. **Dit keer mogen wij een bezoek brengen aan de KNRM!***

*Op 19 november worden we om 13.00u op het hoofdkantoor verwacht. Na de koffie en de thee krijgen we een presentatie, een rondleiding en een film aangeboden. Hoewel de mogelijkheden daartoe steeds minder worden, bestaat er zelfs de kans dat er een stukje meegevaren kan worden op een reddingboot uit de reservevloot van de reddingmaatschappij. Voorwaarde is natuurlijk dat er reserve- materieel in de haven van IJmuiden aanwezig is, en dat de weersomstandigheden het toelaten. Dit onderdeel is dus onder alle voorbehoud.*



## Westerly Club Nederland

*Niet onder voorbehoud is dat we om een uur of vijf in een plaatselijke horeca-gelegenheid het glas heffen en ter afsluiting daarvan gezellig met z'n allen gaan eten.*

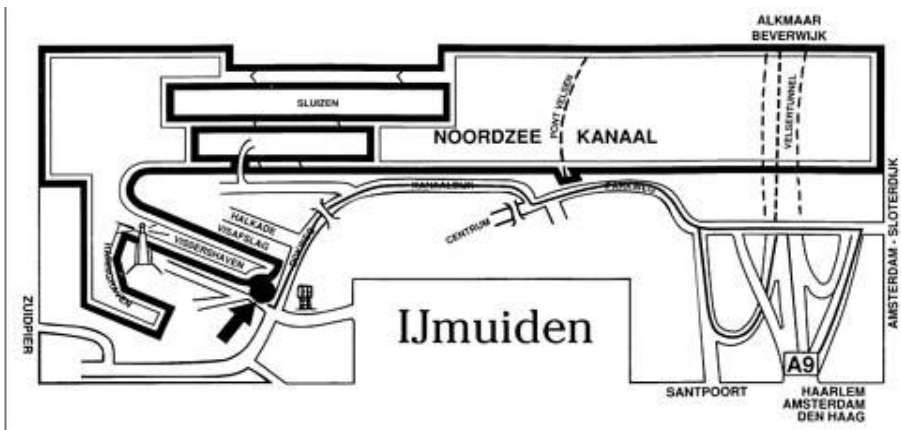
*Behalve het eten en de eventuele extra drankjes kost u deze dag helemaal niets. De Westerly Club Nederland zal de KNRM voor de geboden gastvrijheid danken met een gift, wat u er echter niet van hoeft te weerhouden om ook zelf het bunkerbootje te bewonderen.*

*Tot slot nog een belangrijk aspect van dit evenement: de deelname, in verband met de faciliteiten bij de KNRM, helaas beperkt tot een gezelschap van slechts 50 personen. Wacht dus niet te lang met aanmelden want vol is vol. Het eventuele meevaren is zelfs nog verder beperkt vanwege de capaciteit aan boord.*

De route:

U bereikt de KNRM eenvoudig vanaf de A9/A22. Uit de richting Alkmaar, Amsterdam en Haarlem neemt u de **afslag IJmuiden**. U volgt de borden richting IJmuiden tot het **Pontplein**, waar de veerpont naar Beverwijk het Noordzeekanaal kruist. Op het Pontplein gaat u voor het viaduct **rechtsaf richting Havens/Marina**.

U blijft de kanaaldijk volgen. Aan het einde maakt de weg een bocht naar links, onder een viaduct door. Na het viaduct en de spoorwegovergang neemt u de tweede weg rechts. Op de hoek van deze kruising vindt u de KNRM. Bezoekers parkeren bij voorkeur buiten het hek. U vindt de hoofdingang voorbij de slagboom rechtsaf op het binnenplein (draaideur) aan de havenzijde van het gebouw.



## Over schippers en scheepsnamen

door John Smit

*Een interview met de schipper en 'bemanning' van de Westerly Oceandream "Mah-Jong" van Imko en Coby Albrechts.*

### Wanneer ging het water en de bootjes een rol in jullie leven spelen?

Als antwoord op de vraag wanneer water een rol speelde in ons leven, zou je kunnen antwoorden, dat het ons al van jongs af aan heeft omgeven. Coby met Terschellingse ouders, op Curaçao geboren, en ik zelf heb een Terschellingse moeder, ben weliswaar geboren in Noord-Duitsland, maar bracht elke zomer- en herfstvakantie met ouders en zus door bij de grootouders op Terschelling. Vanaf ons 14<sup>de</sup> levensjaar wonen Coby en ik op Terschelling.

Zo vanuit Duitsland naar de Mulo (het Nederlands had nog de nodige geheimen voor mij) en daarna naar de zeevaartschool. Als scheepswerktuig-kundige heb ik bij de Shell op tankers gevaren tot mijn pensionering in '97.

Het varen met kleinere schepen is pas in 1977 begonnen, nadat we al bijna 10 jaar getrouwd waren en een zoon van 4 hadden.

Ik wilde eerst graag een open visbootje hebben, maar om financiële redenen werd de aanschaf steeds weer uitgesteld en werden daardoor ook de booteisen bijgesteld. Je wilde ten slotte tijdens het vissen wel een beetje droog zitten dus een roefje werd al gauw een vereiste.

Zo'n tweedehandse buitenboordmotor is natuurlijk ook niet een van de meest betrouwbare voortstuwvers, dus waarom

niet een mast en een zeiltje erop. Zeilervaring genoeg .... , want dankzij een overenthousiaste oom die bij de marine werkte en vond dat zo'n marine jeugdvakantiekamp wel iets voor mij was heb ik op mijn 14<sup>de</sup> op de Loosdrechtse Plassen een week lang in grote grijze B-2 tweemastsloepen geroeid en gezeild. Dat was mijn enige zeilervaring.

Op een bepaald moment hadden we eindelijk wat centjes kunnen sparen om eens lekker verder weg op vakantie te gaan, toen Coby, die al gezien had dat mijn stapeltje bootjesfolders al redelijke afmetingen begon aan te nemen, de magische woorden sprak: "waarom gaan we niet eerst naar een van je bootjes kijken .....". En zo is het begonnen!

Boven aan de lijst stond een Leisure 17, een degelijk Engels bootje met kimkielen; ideaal voor op het wad.

In Edam samen met zwager, schoonzus en kinderen de tenten opgeslagen en naar de Leisure importeur, want hier lag volgens de advertentie een mooie tweedehandse Leisure 17 met buitenboordmotor.

Het was een donkerblauw bootje en voor ons meteen duidelijk dat verder zoeken niet nodig was, dit was wat we zochten!

Nu nog even een proefvaart en tevens mijn eerste ervaring met een sluis en het IJsselmeer. Mijn zwager (ook zijn eerste keer) en ik haalden de boot op bij de importeur en varend richting sluis zagen we de linker sluisdeur zich al openen. In mijn enthousiasme was ik de sluisdeuren iets te ver genaderd en voordat ik het wist werden we met een vaartje door de zuiging van het water recht op de dichte rechter deur gestuwd. Alleen door wat geluk en extra gas te geven kwamen we via een mooie S-bocht toch nog heelhuids en een ervaring rijker de sluis in. Het afmeren en het verdere verloop van de proefvaart verliep zonder problemen. Het waaide een ruime 4 en dus bleef het tijdens de eerste IJsselmeervaart bij een half uurtje moteren en weer terug naar de camping. Trailer gekocht en met onze nieuwe aanwinst achter de auto terug naar Terschelling.

We noemden haar 'PENNY'; gewoon omdat ze nog geen naam had.

Met deze boot hebben we het wad rond ons eiland verkend en zijn we voor het eerst op Vlieland geweest.

In het voorjaar van 1989 kwam ik de eerste keer in jaren weer thuis met een heel zomerverlof in het vooruitzicht. Dit was de gelegenheid om de boot eens goed onder handen te nemen nadat ze al een paar jaar in de tuin had gestaan.

Het dek helemaal gestript en met polyester verf een nieuw laagje gegeven. Ook de romp en kielen werden voorzien van de nodige lagen verf.

We werkten met z'n tweetjes buiten onder een tussen wat bommen gespannen zeil bij een prima temperatuur van rond de 20 graden. Dit bleken ideale omstandigheden te zijn, want het resultaat mocht er zijn: we hadden weer een 'nieuwe' boot!



Toen de 'Penny' weer in de jachthaven lag en we even in de kuip zaten na te genieten van een stukje varen, hadden we beide het zelfde idee: ze werd toch een beetje te klein voor ons. Meteen de knoop doorgemaakt en bordjes "te koop" erop. Verkopen gaat toch weer zoals altijd veel moeilijker dan kopen en het heeft dan ook een jaar geduurd voordat de verkoop een feit was.

## Westerly Club Nederland

Ondertussen natuurlijk zoeken naar een schip; iets groter, met stahoogte (dwz meer dan mijn 1,76m), een apart toilet, kimkielen en vooral een dieseltje. Met deze eisen kwamen we al snel in Breukeleveen bij de firma Doornbos terecht, de toenmalige importeur van Westerly. Deze had een Pageant te koop uit 1971.

Ook met deze, onze eerste Westerly, hadden we weer een primeur, n.l. over de Loosdrechtse Plassen en daarna de Vecht af en via het IJsselmeer terug naar Terschelling varen. Een prachtige reis waarbij we ook weer heel wat sluiservaring hebben opgedaan, ten minste in onze ogen hadden we ze soepeltjes genomen!

De oorspronkelijke naam van dit schip was nergens op de romp te vinden, dus moesten we zelf weer iets verzinnen. Het werd 'SEAGULL' omdat ze voor ons zo mooi was als een zeemeeuw. De originele naam was 'All Weather', dat hoorden we later op Terschelling van de zoon van de vorige eigenaar, die de boot van zijn ouders herkende.

Met deze boot hebben we met veel plezier behalve op het wad ook op de Friese wateren en het IJsselmeer gevaren.

Rond 1995 kwam er toch weer een volgend boot in zicht.

Na het lezen van een testverslag in de Practical Boat Owner werden we enthousiast over de Westerly Merlin dus kreeg de advertentiepagina van de

vaakrant weer elke week meer dan gewone aandacht.

In mei '95 stond er een Merlin te koop nog geen twee jaar oud. Meteen gebeld en de eigenaar noemde een prijs die ver boven ons budget lag. Toch de boot bekeken en een zeer laag bod gedaan met het idee dat de koop dan toch wel niet door zou gaan. We verwachtten niets meer te horen. Tot een week later een telefoontje kwam met de mededeling dat de koop gesloten kon worden, omdat het inruilen van deze boot evenveel zou opbrengen als datgene dat wij geboden hadden. We hadden nu een bijna nieuw schip gekocht dat eigenlijk helemaal niet bij ons budget paste.

Toch kwam er onverwacht financiële hulp: een moeder die wel wat zag in een aandeel boot; een bonus van mijn baas vanwege 25 jaar trouwe dienst; een beetje van de bank en we waren de trotse eigenaren van de "PHOCA". Deze naam had ze al en omnoemen wilden we niet. Phoca is de wetenschappelijke naam voor zeehond en dus hier op het wad wel toepasselijk.

Ook werden we nu lid van de Westerly Club, waardoor er weer een extra dimensie aan ons varen kwam. O.a. de Hemelvaart tochten zijn niet alleen altijd gezellig en een plaats waar je al pratend met elkaar wat nieuwe ideeën en informatie op doet, maar ook met elkaar naar een volgende haven zeilt, waarbij een vriendschappelijk wedstrijdje de spanning er een beetje in houdt.

Juist tijdens deze dagen bleek dat we niet alleen een mooi schip hadden, maar dat

het ook een snelle boot was, want tot onze grote verbazing vielen we zelfs een enkele keer in de prijzen.

Dankzei de 'Tocht om de Noord' leerden we ook de Duitse waddeneilanden wat eerder kennen, want gezamenlijk met meerdere schepen verder weg varen gaat iets makkelijker en is nog gezellig ook.

Tijdens deze dagen met andere Westerly's zie je ook weer boten die een enkel voetje groter zijn en behalve dat ze niet zo snel op een oor liggen ook nog een slaaphut met stahoogte hebben. Dat zou het zich met zijn tweeën onderdeks wurmen toch wel een stuk eenvoudiger maken. Dus het werd voorzichtig weer om je heen kijken naar in eerste instantie een Seahawk.



Bij Skipshandel Stavoren (de latere Westerly importeur) zag ik een advertentie van een Oceandream 35, de opvolger van de Seahawk, wel weer net zoals in de vorige gevallen met een voor ons veel te hoog prijskaartje.

Op een bepaald ogenblik onderweg van Enkhuizen naar Terschelling opperde mijn eega achteloos: "waarom varen we niet even via Stavoren, al kopen we niet, hebben we de boot in elk geval even gezien!"

Dus even van de koers af voor een nachtje Stavoren en ja hoor kijken werd kopen. Ook mede omdat we de 'Phoca' goed konden inruilen varen we nu al weer sinds 2000 met heel veel plezier op onze Oceandream 'MAH-JONG'.

Het Mah-Jong spel heb ik vroeger aan boord van onze Chinese bemanning geleerd en thuis bij vrienden en familie geïntroduceerd. Je hoort bij ons thuis en ook een enkele keer aan boord de Mah-Jong stenen rammelen, dus de scheepsnaam hoefden we niet te veranderen.

Deze boot is, vooral op het wad, voor ons ideaal met zijn kimkielen, een diepgang van 1,3m, grootzeil in de mast, alle touwtjes in de kuip, heerlijke binnenruimte en natuurlijk de slaapkamer met stahoogte.

Wensen blijven er altijd, maar nu alleen nog in de vorm van accessoires of verbeteringen, maar je weet nooit wat er nog op je weg komt .....

## ***de Westerly Club Nederland***

*nodigt u uit voor de  
jaarlijkse*

### *Algemene Ledenvergadering 2005*

*op zaterdag 19 maart 2005*

**!!! Nieuwe LOKATIE: Rest. De Roskam, Houten !!!**

17.00u *borrel en diner*

de smakelijke seizoensopener, die u niet kunt missen!  
Een 3 gangen keuzemenu (vlees of vis) à € 22.50 excl. drank  
***Bij deelname keuze vermelden !!!***

20.00u *Algemene Ledenvergadering*

noodzakelijk overleg om u ook in 2005 weer  
het nodige genoeg aan te kunnen bieden.

21.00u *“Round Britain”*

een verslag van een rondje Engeland  
met de Centaur “Sturdy”. Het komt  
steeds dichterbij. Door Harry Slomp.

21.45u *scheepskout*

winterse wetenswaardigheden  
en uw plannen 2005, tot  
u naar huis gaat.



**Lokatie: Restaurant de Roskam, Plein 25, 3991 DL Houten**

Houten is te bereiken via de A27 (Breda-Hilversum). Komende vanuit het westen, oosten en noorden van het land is Houten de eerste afslag van de A27.

**Om op de A27 te komen kunt u de volgende routes kiezen:**

**Vanuit Den Haag(A12):**

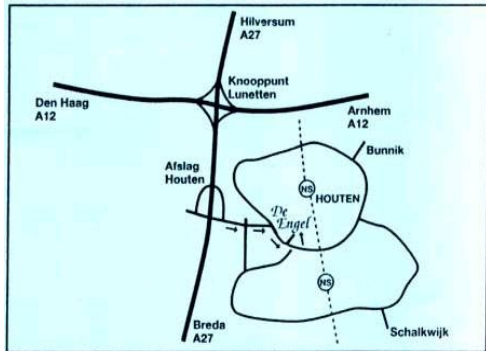
Richting Houten (A27), Utrecht-Oost, Nieuwegein, daarna de eerste afslag Houten (Utrecht-Oost, Nieuwegein) voorbijrijden en richting Breda aanhouden, afslag Houten nemen.

**Vanuit Amersfoort (A28) en Arnhem (A12):**

Richting Breda aanhouden, afslag Houten nemen.

**Vanuit Amsterdam (A2):**

Bij Ouderijrn richting Arnhem, daarna richting Utrecht-Oost, Nieuwegein, Houten (A27), dan voorbijrijden aan de eerste afslag Houten (Utrecht-Oost, Nieuwegein) en richting Breda aanhouden, afslag Houten nemen.



**Na de afslag Houten:**

- einde afrit links richting Houten;
- bij stoplichten rechts richting Oude Dorp;
- bij tweede stoplichten linksaf; afslag Oude dorp;
- vervolgens tweede weg linksaf
- u rijdt nu naar het plein toe waar "De Roskam" zich bevindt

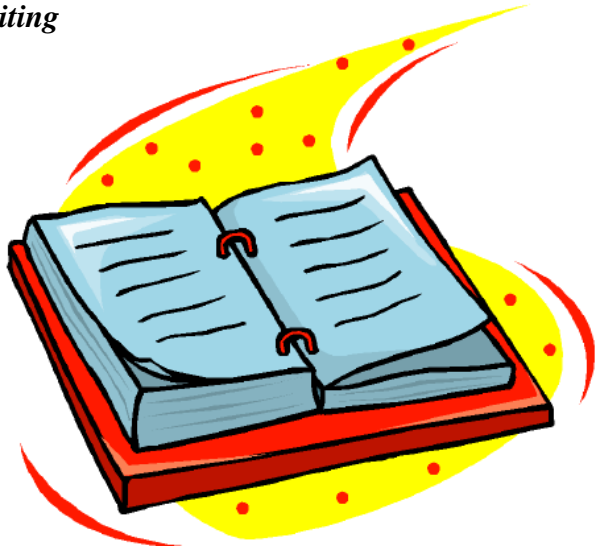
**Diner:** als u wilt meegenieten van het diner, laat u het dan even weten aan ons secretariaat, mevr. Elly Rutgers (tel. 0346-211676 of e-mail: [EllyRutgersZwagerman@planet.nl](mailto:EllyRutgersZwagerman@planet.nl)). Kosten € 22,50 p.p.

**Algemene Ledenvergadering:** heeft u vragen, bijvoorbeeld over de financiële stukken, stel ze dan van te voren, bijvoorkeur schriftelijk, bij ons secretariaat, mevr. Elly Rutgers (tel. 0346-211676 of e-mail: [EllyRutgersZwagerman@planet.nl](mailto:EllyRutgersZwagerman@planet.nl)).



## ***Agenda ALV 2005***

1. ***opening***
2. ***vaststelling agenda***
3. ***bestuursmededelingen en ingekomen stukken***
4. ***jaarsverslag 2004***
5. ***notulen ALV 2004***
6. ***verslag controlecommissie***
7. ***financieel verslag 2004***
8. ***bestuursverkiezing***
9. ***begroting 2005***
10. ***benoeming nieuwe kascontrolecommissie***
11. ***plannen 2005***
12. ***Navette Trofee***
13. ***rondvraag***
14. ***sluiting***



## **Jaarverslag 2004**

Na de turbulentie van eind 2003 lijkt het verenigingsjaar 2004 rustig beginnen. Alle stukken met betrekking tot 2003 worden goedgekeurd, alle plannen en voorstellen ten behoeve van 2004 aangenomen.

Om de vereniging weer in 2005 te krijgen, kwam het bestuur drie keer in voltallige vergadering bijeen. Daarnaast bewezen ook de telefoon en het e-mailprogramma hun onschatbare diensten om te komen tot een goede afronding van 2004.

Soms kost het iets meer moeite om te komen tot een vlekkeloze organisatie en lopen de activiteiten van Evenementen-, Technische en Redactie-commissie niet helemaal synchroon. De extra mailing in de 2<sup>o</sup> helft van 2004 was daar een gevolg van.

De Evenementen zijn overigens weer volop bezocht. De “natte” activiteiten op Nederlands grondgebied (Hemelvaart, BBQ noord), maar ook de “droge” (ALV 2004, bezoek Neeltje Jans) konden zich in een stevige belangstelling vinden. De belangstelling voor de buitenlandse bezoeken was wat wisselend; hoewel de Garnalentocht meer deelnemers kende dan voorheen, bleef de Engelandtocht wat achter in deelnemers, en werd de Tocht om de Noord, vanwege trieste omstandigheden, op het laatste nippertje volledig afgelast.

De Technische commissie schiet ieder jaar raak met hun onderwerp. Jammer dat de uiteenzetting over het plannen van tochten samenviel met de planning van de Engelandreis, maar opvallend was dat alle meereizende schepen ook weer teruggekomen zijn.

De Evenementencommissie is twee maal in voltallige vergadering bijeengewest, en heeft een aantal malen in kleiner comité van gedachten gewisseld.

En heeft, hangende het vertrek van de heren Versluis en Tjeerde en het overlijden van de heer Dreef, inmiddels twee nieuwe namen te presenteren: de heren Imko Albrechts en Frans Hijmans.

Het Magazine is, overeenkomstig de verwachtingen, tweemaal verschenen. De Redactiecommissie heeft eenmaal lijfelijk vergaderd, en verder veel gebruik gemaakt van internet.

In zijn algemeenheid mag gesteld worden, dat 2004 inderdaad zo rustig verlopen is zoals begonnen leek. Het bestuur ziet ook de toekomst van 2005, met de hulp en inzet van de leden, met vertrouwen tegemoet.

## **Notulen Algemene Ledenvergadering 27 maart 2004**

(opgemaakt door J.J.Sluiser)

### **1. Opening**

Om 20.10 uur opent de voorzitter de vergadering en heet in het bijzonder de familie Veldhuijzen welkom.

### **2. Agenda**

Er wordt geen aanmerking gemaakt op de voorgestelde agenda waarmede deze geaccepteerd is.

### **3. Bestuursmededelingen en ingekomen stukken**

Er zijn geen mededelingen te doen. Bericht van verhindering is ontvangen van Imko Albrechts.

### **4. Jaarverslag 2003**

Er zijn geen aanmerkingen op het in het clubblad gepubliceerde Jaarverslag.

### **5. Notulen ALV 2003**

De enige aanmerking op de notulen 2003 komt van Kees Goudsblom over de schrijfwijze van zijn naam. Dit moet met een K en niet met een C.

### **6. Verslag Kascontrole commissie**

Er zijn door de commissie geen onregelmatigheden geconstateerd waarmee de penningmeester gedechargeerd wordt. Dit gepaard met een applaus als dank voor de uit gevoerde werkzaamheden.

Het bestuur bedankt op haar beurt de kascontrolecommissie.

### **7. Financieel verslag 2003**

Het financieel verslag wordt door de vergadering goedgekeurd.

### **8. Bestuursverkiezing**

Elk jaar treed er een bestuurslid af (hiervoor bestaat een roulatieschema), maar dit jaar heeft de wijziging van penningmeester plaatsgevonden waardoor er verder geen mutaties of herverkiezing nodig is.

John Smit richt nu het woord tot Hans Veldhuijzen die om gezondheidsredenen tot zijn grote spijt zijn functie als penningmeester heeft moeten neerleggen. Met woorden van dank voor alles wat Hans voor de Club heeft gedaan in de loop van vele jaren wordt Hans het Erelidmaatschap uitgereikt, voorzien van oorkonde waarin vermeld is wat Hans allemaal aan werk verzet heeft. Hans beantwoordt de loftuigen van John op de voor hem zo bekende welbespraakte wijze en hoopt nog vaak bij de ALV aanwezig te kunnen zijn. Onze voorzitter bedankt ook Adri voor haar achtergrond-werkzaamheden waarmee ze Hans altijd geholpen heeft. Egbert Veldhuijzen wordt bedankt voor het feit dat hij zijn ouders het mogelijk gemaakt heeft om hier aanwezig te zijn.



Dirk Rietkerk wordt nu aan de aanwezige leden voorgesteld als nieuwe penningmeester, zij het dat Dirk al veel op voortreffelijke wijze heeft gedaan. De vergadering verwelkomt hem met een hartelijk applaus.

## 9. Begroting 2004

De nieuwe penningmeester geeft toelichting op de begroting en vermeldt dat het bedrag voor de entreegelden veranderd moet worden van € 240 in € 150; dit vanwege de verwachting dat het aantal nieuwe leden terug zal lopen. Theo van Lammeren vraagt waar dat idee vandaan komt, maar het blijkt een ontwikkeling van de laatste jaren, mede veroorzaakt door het feit dat er geen nieuwe Westerly's meer bijkomen door het faillissement van de werf enkele jaren geleden.

De begroting wordt door de vergadering goedgekeurd.

## 10. Benoeming nieuwe kascontrolecommissie

De kascontrolecommissie is bereid aan te blijven aarbij voor het komende jaar Peter Dreef de voorzitter wordt en Gina Versluis dus als nr.2 fungeert.

### **11. Plannen 2004**

Jan Verschure geeft als voorzitter van de EC toelichting op de door de EC gemaakte plannen die in het Clubblad al vermeld waren.

Hij wijst erop dat er dringend nieuwe leden nodig zijn zowel voor het Noorden als het Zuiden, en verzoekt de aanwezigen hier ernstig over na te denken, want zonder EC kan de club niet bestaan. De datum voor de garnalen tocht wordt vastgelegd op 4 en 5 september. Het najaarsevenement is nog niet bekend maar de EC zal zorgen dat dit tijdig bekend gemaakt wordt.

De enquête opgesteld door Tjerk Tjeerde heeft helaas maar een reactiepercentage opgeleverd van 8 %. Hier is daardoor weinig mee aan te vangen. tot zijn grote spijt. Bob Stapleton informeert naar de technische dag die eigenlijk al had moeten plaats vinden. Gerard Versluis deelt mede dat dit op zeer korte termijn geregeld gaat worden, maar dat hij moeite heeft om een bruikbare en financieel verantwoorde ruimte te vinden. Het onderwerp zal zijn tochtplanning op de Noordzee.

### **12. Uitreiking Navette Trofee**

De voorzitter stelt de Navette Trofee zichtbaar op en begint zijn inleidend verhaal, en komt terecht bij Gerard Versluis, één van onze leden die al veel voor de vereniging gedaan heeft in de loop van een flink aantal jaren. Als we alleen maar denken aan de website die hij gemaakt heeft en bijhoudt. Verder verzorgt hij de bibliotheek en schrijft met grote regelmaat stukjes voor ons clubblad. Verder heeft hij ook het nodige gedaan in de EC. Gerard lijkt enigszins verbaasd maar neemt de beker met een woord van dank in ontvangst.

### **13. Rondvraag**

Theo van Lammeren vraagt of er nog nieuws is van het Westerly front. Gerard Versluis weet dat er geen verder nieuws is en dat de werf nu definitief verdwenen is. Frits van Dillen zegt dat er mallen van de Fulmar en Consort zijn, waar wellicht nog wat mee gedaan zal worden. In het blad van de Engelse WOA zou hier iets over vermeld zijn. Een Schots bedrijf heeft een Fulmar gebouwd maar is daarna ook failliet gegaan.

### **14. Sluiting**

Om 21.00 uur sluit de voorzitter de vergadering en bedankt de aanwezigen voor hun komst en belangstelling

## Financieel verslag 2004

(alle bedragen in Euro's)

### Balansen ultimo 2003 en 2004.

<i>Activa</i>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<i>Passiva</i>	<b>2003</b>	<b>2004</b>
<i>Kas</i>	84	0	<i>Kapitaal</i>	2887	3905
<i>Giro Postbank</i>	3242	122	<i>Vooruit ontv.</i>	0	35
<i>Plusrekening Postbank</i>	1146	4189	<i>Nog te betalen</i>	1081	67
<i>Rekening courant Bank</i>	<u>0</u>	<u>0</u>	<i>Resultaat</i>	1018	1601
<i>Subtotaal Liquide middelen</i>	4472	4312			
<i>Nog te ontvangen</i>	514	0			
<i>Vooruitbetaalde kosten</i>	0	0			
<i>Vorraad clubvanen</i>	0	1296			
	4986	5607		4986	5607

### Begroting 2004, Rekening 2004 en Begroting 2005

	<b>Begroting '04</b>		<b>Rekening '04</b>		<b>Begroting '05</b>	
	<i>Baten</i>	<i>Lasten</i>	<i>Baten</i>	<i>Lasten</i>	<i>Baten</i>	<i>Lasten</i>
<i>Contributie</i>	5500		5339		5200	
<i>Donaties</i>	75		135		105	
<i>Entreegelden</i>	150		120		120	
<i>Advertenties</i>	75		40		40	
<i>Bankrente -/- kosten</i>	25		42		5	
<i>Bijzondere baten</i>	0		19		20	
<i>Administratie/Post/Tel.</i>		550		179		300
<i>Bestuurs- &amp; Prom.kosten</i>		250		283		300
<i>Kosten nieuwe leden</i>		150		75		90
<i>Diverse kosten.</i>		100		35		50
<i>Jaarvergadering</i>		<u>600</u>		<u>262</u>		<u>400</u>
<i>Subtotaal</i>		1650		834		1140
<i>Clubblad</i>		1800		1715		1800
<i>Evenementen te water</i>		1400		755		1200
<i>Najaarsbijeekomst</i>		500		421		500
<i>Technische activiteiten</i>		300		368		300
<i>Positief resultaat</i>		175		1601		550
	5825	5825	5695	5695	5490	5490

## Toelichting op het financieel overzicht

### De Balans

Gelijk aan voorgaande jaren ziet de balans van 2004 er gezond uit met wederom een positief resultaat. Begin 2004 zijn nieuwe clubvrienden aangeschaft, de totale waarde van deze voorraad per 31-12-2004 is weergegeven in de balans. De kaspositie is vanwege deze aanschaf iets verslechterd.

### Jaarrekening 2004

Het aantal leden is in 2004 afgenomen. De begroting gaf aan een te verwachte netto afname van 5 leden, echter het aantal leden is met 7 afgenomen, zijnde 8 nieuwe leden en 15 bedankjes. Tevens zijn 2 leden donateur geworden. Een en ander heeft geresulteerd in minder contributie en entreegelden dan begroot.



De uitgaven waren in 2004 lager dan begroot. Zowel de Algemene kosten als de kosten voor de diverse evenementen vielen beduidend lager uit. Een en ander heeft geresulteerd in wederom een positief resultaat voor 2004!

### De Begroting

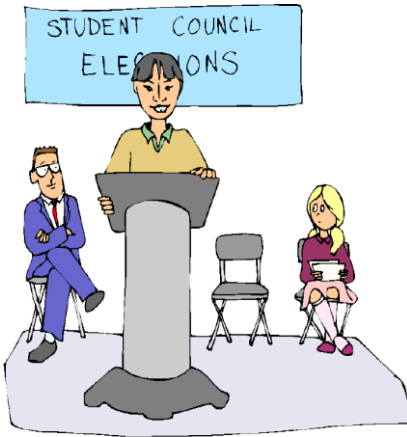
Bij de begroting voor 2005 is uitgegaan van 8 nieuwe leden en 15 bedankjes, oftewel wederom een teruggang van 7 leden.

Zoals uit de begroting blijkt wordt verwacht dat de inkomsten uit contributies en donaties verder zullen afnemen. Het gevolg hiervan is dat een aantal budgetten zijn verlaagd, en meer in overeenstemming zijn met de actuele uitgaven in 2004.

Delen we de begroting voor 2004 in naar de diverse aandachtsgebieden van het Bestuur en de diverse commissies, dan zien we het volgende beeld:

Algemene kosten (Bestuur):	€ 1140	(21%)
Clubblad (Redactiecommissie):	€ 1800	(33%)
Evenementen (Evenementencommissie):	€ 1700	(31%)
Technische activiteiten (Technische commissie):	€ 300	(5%)
Verwacht positief resultaat:	€ 550	(10%)





## Verkiezingen

### **Bestuursverkiezing:**

*Jaarlijks treedt één bestuurslid af, volgens een door het bestuur opgesteld rooster.*

*Voor deze verkiezingen geldt dat Elly Rutgers aftreedt. En zij stelt zich terstond herkiesbaar.*

**Echter:** dit is ook het moment waarop Elly Rutgers heeft aangegeven graag haar vertrek binnen het bestuur van de WCN te willen voorbereiden.

**Weliswaar** geeft Elly aan het bestuur de tijd te gunnen een opvolger/ster aan te

trekken, en zolang in functie te blijven tot deze zich heeft aangediend, maar zij heeft zich voorgenomen om in 2006 af te treden, en zich dan niet herkiesbaar te stellen.

**Het bestuur zoekt derhalve op korte termijn een kandidaat-secretaris (m/v).**

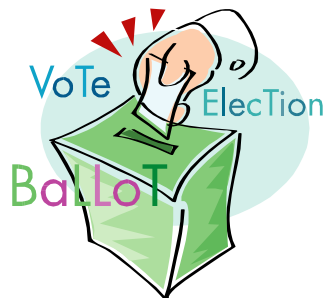
*Het bestuur –en de onderlinge taakverdeling–, zoals voorgesteld voor 2005, bestaat dan uit de volgende personen:*

John Smit (voorzitter), Jan Sluiter (vice-voorzitter), Elly Rutgers (secretaris), Dirk Rietkerk (penningmeester), Tjerk Tjeerde (magazine).

### **Verkiezing kascontrolecommissie:**

*Met betrekking tot het boekjaar 2004 was een kascontrolecommissie geformeerd, bestaande uit dhr. P. Dreef en mevr. G. Versluis.*

*Door omstandigheden worden de boeken van 2004 gecontroleerd door Mw. G. Versluis en Mw. C. Verschure. Voor 2005 laat het bestuur de keus weer aan de Algemene Ledenvergadering, maar stelt voorzichtig voor de huidige samenstelling te continueren.*



## Uit de Evenementenhoek

*door Tjerk Tjeerde*

Op het kruispunt van 2 jaren lopen de oude evenementen over in de nieuwe. In 2004 zagen we interessante verschuivingen in de deelname aan de geplande activiteiten. Door verschillende omstandigheden blijken de “buitenlandse” reizen uiteindelijk matig bezocht, maar mochten de “binnenlandse” activiteiten zich in een toenemende belangstelling verheugen. De EC gaat er vooral nog niet vanuit dat dat blijvend zal zijn: integendeel, de signalen met betrekking tot de komende evenementen –voor zover al bekend- geven aan dat het hier en daar druk zal worden.

Los van de evenementen zelf, waarover u elders in deze uitgave van het Magazine uitgebreid kunt lezen, heeft de EC u nog meer te melden. Naast het feit dat velen van u in de gezellige onderlinge contacten nog wel eens iets laten vallen wat later wordt uitgewerkt als werkelijk evenement, blijft toch ook het feit dat de EC dringend zit te springen om uitbreiding. Naast het voorgenomen vertrek van Gerard Versluis en Tjerk Tjeerde uit de commissie, hetgeen nieuwe EC-leden noodzakelijk maakt, is –meer nog- het vroegtijdig en onverwacht verscheiden van Peter Dreef een ontwikkeling geweest, waar niet op was gerekend en waar we met verslagenheid stil bij hebben gestaan.

Echter kunnen we u melden, dat de EC voor een deel in de vacatures heeft kunnen voorzien: we zijn dan ook blij u de heren **Frans Hijmans** en **Imko Albrechts** als nieuwe EC-leden voor te kunnen stellen.

*Zo zit de EC weer bijna op volle sterkte: voor het mooie zien we nog graag uitbreiding met (minimaal) één enthousiast lid, dat mee wil denken over het invullen en (doen) organiseren van evenementen. Voor twee vergaderingen in het jaar en hier en daar wat telefoonverkeer (en mogelijk wat e-mails), en daarna de waardering van uw WCN-leden, kunt u toch bijna uw Evenementencommissie niet zonder uw inbreng laten! We horen graag van u! Wij hopen –en gaan er vanuit- dat we u in grote getalen gaan tegenkomen tijdens de verschillende bijeenkomsten en activiteiten.*

De Westerly Club Nederland zoekt een



## *secretaris (m/v)*

Hij/zij onderhoudt de contacten met de leden, houdt de verenigings-administratie bij en is meldpunt voor deelname aan activiteiten

Enthousiaste leden wordt vriendelijk verzocht contact op te nemen met het secretariaat. of overig bestuur.

*en een*

## *evenementencommissielid (m/v)*

Hij/zij denkt mee over het evenementenbeleid van de WCN en helpt de activiteiten vorm geven/organiseren.





Hiermee schrijf ik in voor de aangegeven evenementen:

Svp aankruisen wat van toepassing is.

- |                          |                           |                          |       |                          |      |        |                   |
|--------------------------|---------------------------|--------------------------|-------|--------------------------|------|--------|-------------------|
| <input type="checkbox"/> | Hemelvaart-evenement      | <input type="checkbox"/> | noord | <input type="checkbox"/> | zuid | (€ 10) | (5-8 mei 2005)    |
| <input type="checkbox"/> | Engelandreis              |                          |       |                          |      | (€ 10) | (10-19 juni-2005) |
| <input type="checkbox"/> | BBQ noord                 |                          |       |                          |      | (€ 10) | (3-4 sept 2005)   |
| <input type="checkbox"/> | Garnalentocht             |                          |       |                          |      | (€ 10) | (8-11 sept 2005)  |
| <input type="checkbox"/> | Najaarsbijeenkomst (KNRM) |                          |       |                          |      |        | (19 nov 2005)     |

Scheepsnaam: \_\_\_\_\_ Diepgang: \_\_\_\_, \_\_ m

Westerly type: \_\_\_\_\_ Eén/twee kielen:  1  2

Naam schipper: \_\_\_\_\_

Aantal te verwachten personen aan boord: \_\_\_\_\_

Speciale wensen en/of suggesties: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

- ik ben beschikbaar voor de secretaris-post; bel mij op 0 - \_\_\_\_\_
- ik ben beschikbaar voor de evenementencommissie; bel mij op 0 - \_\_\_\_\_

**Deze pagina op de lijn uitknippen en svp in voldoende gefrankeerde envelop zenden aan het secretariaat WCN:**

**Mw. E. Rutgers, Kon.Julianalaan 53, 3738 VB Maartensdijk, of afgeven tijdens ALV 2005 of e-mailen aan [EllyRutgersZwagerman@planet.nl](mailto:EllyRutgersZwagerman@planet.nl).**

Inschrijfgeld storten op Postbanknummer 27.90.332 t.n.v. Westerly Club Nederland onder vermelding van het natte evenement waarvoor u dit bedrag stort.

## **Een aanrader: de Engelandtocht**

Eén van middelen om tot de doelstelling van de vereniging te komen, is het organiseren van vaartochten van verschillend niveau.

Onder andere daarom is, in het inmiddels verre verleden, de Lowestoft-tocht in het leven geroepen.

Maar niet alleen door het meevaren, en het meehelpen bouwen aan een gezellige week temidden van varensgezellen verhoogt de onderlinge verbondenheid.

Belangrijk is ook het erbij betrekken van leden, die, om welke reden dan ook, nog niet zo ver (denken te) zijn deze tochten op eigen kiel mee te varen. Uiteindelijk passeert tijdens de tocht het hele scala van nautische zaken als kaart lezen, koers uitzetten en volgen, plaatsbepaling, getijden en stroming, gps-gebruik, alsook spannende zaken zoals het kruisen van shippinglanes, 's nachts varen, vreemde havens aanlopen op basis van ver uit de kust liggende betoning.

Zo beschouwd kunnen deze tochten een ultieme mogelijkheid zijn om, onder begeleiding van schippers-met-ervaring-in-deze-zaken, de eigen ervaring te verhogen.

De ene mogelijkheid is om aan te monstern als opstapper, en vanuit die positie –ik schreef dat al eerder- de tocht met alles wat erbij hoort, “droog te oefenen met een hoog werkelijkheidsgehalte zonder de eindverantwoordelijkheid”. Gezien mijn ervaringen in de afgelopen jaren, zowel als opstapper als als “gastheer”, durf ik deze methode iedereen, die wil proeven aan ruim water, aan te raden.

De andere methode is om toch met eigen schip te varen, maar met een ander schip afspraken te maken over onderlinge afstand, ontmoetings-posities, afstemmen vaarsnelheid, marifooncontact, manier van aanlopen van havens, etc. De nabije aanwezigheid van raad en daad kan u ook over een drempel helpen.

**Vaar mee met de Engelandtocht; het is mooi, leuk en leerzaam!**

Meldt u zich bij het secretariaat als u een opstapplaats zoekt.

Of informeer bij Jan Verschure. Of bel of mail mij.

Ik tref u aan de overkant.

Ship ahoy,

Tjerk Tjeerde

## Opties voor De Tocht om de Noord

Hetzelfde als hierboven geschreven geldt voor de Tocht om de Noord. Bij uitstek geschikt om –onder begeleiding- ervaring op te doen in een vaargebied met een zeer specifiek karakter. Het oorspronkelijk doel om de Wadden te exploreren (met zelfs Helgoland als einddoel in gedachten) heeft vele tochten lang een groot aantal schippers enthousiast bezig gehouden.

Het verschil met bijv. de Engelandtocht in geografische positie geeft echter tevens een markant meteorologisch verschil: de weersomstandigheden zijn de WCN niet altijd gunstig gezind.

Zo zie je een verschuiving van vaargebied: dichter bij huis, met vluchtwegen alom. En is er ook een verschuiving in moment van varen gekomen: de Tocht is verschoven van het voorjaar naar het najaar.

Om moverende redenen is de Tocht in 2004 afgelast. En is na overleg binnen bestuur en evenementencommissie besloten géén Tocht om de Noord 2005 te organiseren.

**Maar** ..... het water kruipt waar het niet komen mag, dus is er óók besloten om in 2006 weer een noordelijke tegenhanger van de Engelandtocht te organiseren. En hoewel we het programma 2005 zelfs nog voor de boeg hebben, lijkt dit toch een goed moment om eens te inventariseren waar we u een genoeg mee kunnen doen.

Een optie is de oorspronkelijke wadden-achtige Tocht om de Noord weer in oude glorie te herstellen: zullen we 'm weer in het voorjaar –pakweg tegelijk met de Engelandtocht- organiseren?

Een andere optie is het accent van de Tocht een tikkeltje te verleggen, en niet naar een verste afstand streven, maar intensief het Wad bevaren met een instructieve ondertoon voor schippers, die er graag zouden willen varen, maar toch wel hun bedenkingen hebben bij de stromingen, de getijde-bewegingen, de wantijen.

Een derde optie is .....

**Vaar mee met de Tocht om de Noord 2006; het is mooi, leuk en leerzaam!**

**Wij willen graag weten of er onder de leden van de WCN voorkeuren, suggesties of voorstellen leven, die meerdere schippers uitnodigen tot het meevaren van de Tocht om de Noord.**

**Bel, mail of schrijf naar de evenementencommissie.**

De adressen vindt u achterin dit Magazine.

Tjerk Tjeerde

## **Inschrijfgeld natte evenementen.**

Binnen het bestuur speelt het vragen van inschrijfgeld bij deelnemen aan natte evenementen al zeker een jaar.

Op de bestuursvergadering van 18-02-2005 j.l. is het besluit genomen om met ingang van dit seizoen daadwerkelijk inschrijfgeld te gaan vragen.

De motivatie aangaande dit besluit mag als volgt worden uitgelegd. Vanuit de organisatie gaat men er van uit dat hij/zij die zich aanmeldt en inschrijfgeld stort ook daadwerkelijk deelneemt aan de door hem/haar geselecteerde evenementen.

De organisatie kan dan zijn voorbereidende activiteiten beter afstemmen op het aantal deelnemende schepen c.q. personen.

### **Wat houdt het in?**

Als u zich aanmeldt voor een of meerdere natte evenementen, is het de bedoeling dat u € 10,00 per schip per evenement overmaakt naar onze penningmeester (Dirk Rietkerk ) op Postbanknummer 27.90.332 t.n.v. Westerly Club Nederland onder vermelding van het natte evenement waarvoor u dit bedrag stort.

De natte evenementen dit seizoen zijn: Hemelvaart, Engelandtocht, BBQ Noord en de Garnalentocht.

Overigens blijft het aanmelden voor een of meerder evenementen gewoon via ons secretariaat lopen (Mevr. Elly Rutgers).

Hopelijk zien wij u in grote getale bij de natte evenementen van deze zomer.





## **Singlehanded**

Met mijn Westerly Renown, die ik reeds 14 jaar in mijn bezit heb, zwerf ik heel wat af. Niet echt ver, maar van de Engelse Oostkust tot Denemarken en uiteraard in ons eigen land. Meestal alleen, mijn eega houdt er niet van maar geeft mij wel de vrijheid, soms met een paar vrienden. Dit najaar heb ik, na de zeiltocht Makkum-Makkum van de Ned Ver v Toerzeilers nog zin in een afsluiter voor dit seizoen. Ik lees in Zeilen over de Singlehanded. Op de website kan ik mij aanmelden. Ik ben er laat mee, maar een paar dagen later zie ik mezelf op de deelnemerslijst staan.

De Singlehanded is een zeiltocht, die ooit door Reid de Jong uit Workum is opgezet voor de die-hards. Destijds mocht alleen worden gezeild, zonder navigatiehulpmiddelen. In 4 etmalen 3 Waddeneilanden aandoen en een aantal plaatsen op het IJsselmeer, totaal 200mijl. Vaak nog een tijdje ankeren op het Wad en rond de NM17 in de Oost Meep. Daarna heeft Dick Meppelink het een tijd georganiseerd en nu Henri Steneker sinds een aantal jaren.

Het zeilen zonder motorgebruik is nog steeds van toepassing. Er is een kleine aanpassing. Tussen de wachtsteigers van sluizen mag ( en moet) worden gemotord. Bij het invaren of verlaten van havens mag de motor worden gebruikt na of tot de havenlichten. Totaal is maximaal 1 motoruur toegestaan, opgeteld uit minuten en seconden. Stationair met de schroef in vrij is geen motorgebruik. Dus 10 seconden een dot gas en je drijft de haven in of uit (bij sluizen telt de motortijd niet). We varen 4 etmalen en moeten per etmaal minimaal 8 aaneengesloten uren rusten. Alle moderne hulpmiddelen mogen worden gebruikt. Ik heb dan ook vlak daarvoor een plotter aangeschaft.

Op 15 oktober vertrek ik van Harderwijk, de vaste ligplaats, naar Lelystad, waar wordt gestart. Het is die dag prachtig zeilweer. Wind ZO 3 en zon. Wel koud, het is half oktober. Alles is bezeild tot Lelystad. Na Elburg tot vlak voor het Ketelmeer gemotord omdat er teveel bomen staan. Tegen vijven in Lelystad na een heerlijke zeildag.

Zaterdag 16 oktober wordt om 14.00 uur gestart.

Eerst hebben we 12 uur palaver met snert. De definitieve opdracht krijgen we pas bij de meldsteiger, als we langs varen. Dan moet je snel lezen en je strategie bepalen. We mogen tot 200 meter buiten de haven motoren, anders wordt het een puinhoop met zoveel optuigende en wegzeilende schepen, waarvan het enige bemanningslid ook nog een opdracht moet lezen. Er doen 35 schepen mee, variërend van een Waarschip 6.60 tot een Dehler 41. Ook een paar racebakken. Het gaat niet om de snelste tijd, maar je moet het wel halen. De Sturdy, een Westerly Centaur van Harm Slomp, die er een paar jaar geleden mee rond Engeland voer, doet ook mee. Het is volgens de SW cijfers het langzaamste schip.

Ook Donna behoort tot de minder snelle schepen.

Het heeft 's nachts geregend, maar overdag is het droog, wel zwaar bewolkt.

De wind is ZO 3-4.

De opdracht luidt: 11 havens aandoen, Muiden, Urk, Enkhuizen, Stavoren, Lemmer, Medemblik, Oudeschild, Vlieland, Terschelling, Harlingen en Lelystad.

De volgorde bepaal je zelf.

Mijn vooraf bepaalde strategie, bij welke windrichting welke volgorde, kan ik meteen weggoeien.

Ik had de verhalen van vorig jaar op de website gelezen, maar dit is anders.

Ik heb al 14 dagen de meerdaagse verwachtingen van het KNMI gevolgd en moet met de verwachte windrichtingen eerst naar het Noorden.

De meeste schepen stuiven weg naar Urk, ik ook. Halfwinder bij, het gaat als een speer.

De haven van Urk binnengezeild, langszij een visserschip zonder motorgebruik. Je haalt eerst je grootzeil weg of de fok, afhankelijk van de windhoek. Als je je schip kent, weet je wanneer alles weg moet om nog net naar de kant te drijven.

Stempel bij de havenmeester, die stond al op de kant met stempel en weg weer.

De haven uit is wind tegen, dus 10 seconden flink gas erop en ik drijf de haven uit.

(als je dit altijd zo doet, heb je niet lang plezier van je motor)

Veel schepen varen dan naar Lemmer. Ik wil eerst de Wadden doen, omdat het tij gunstig uitpakt. Zondagmorgen vroeg stroom mee naar Texel en dan met kerend tij door het Scheurrak naar Vlieland en eventueel nog Terschelling. Via Lemmer kom ik dan niet op tijd in Den Oever als ik 8 uur moet ( en wil) rusten.

Dus richting Den Oever, via Medemblik. Daar ben ik rond 21 uur. Wederom zonder motorgebruik langs een bruin schip afgemeerd. Stempel gehaald bij een kroeg en weer weg.

Ook hier slechts 5 seconden motorgebruik om de boot van de lage wal te krijgen.

Als ik tussen de havenlichten zeil, komt er een beest uit de kajuit. Het is echt al pikkedonker, maar ik vermoed, dat het een kat is. Ja hoor, een witte kat, die ik al aan boord van het bruine schip had gezien. Is tijdens het stempelen bij mij aan boord gekropen. Ik heb geen kattenvoer aan boord. Bovendien moet ik singlehanded varen, dus die kat moet weg.

Daarvoor heb ik de motor gebruikt. Snel terug, kat aan boord gezet waar ik gelegen had en weer weg. Om 23.30 uur duik ik de jachthaven van Den Oever binnen. Zeilend de eerste box in die vrij is. De wind was duidelijk zwakker geworden. Wel een inmiddels heldere lucht met mooie sterrenhemel. 39,5 M gezeild.

Zondag 17 oktober 6 uur op. Sluistijd geldt ook als rusttijd en ik zorg, dat ik rond 7.30 uur door de sluis ben. Het is eigenlijk iets te laat om het tij goed mee te hebben, bovendien is er eerst weinig wind. Na een uur haalt de wind aan naar Z 4 en om 10.40 uur ben ik in Oudeschild. Ook hier lukt het weer zonder motorgebruik langs een visser af te meren.

## *Westerly Club Nederland*

Bij het havenkantoor bij de havendam een stempel gehaald en weer weg. Ik kan nu ook zonder motor wegvaren. Een flinke duw en dan het grootzeil hijsen. Wat een sport.

Veel deelnemers gaan buitenom. Dat is 4 mijl langer en je moet dan wel tot het Molengat tegen stroom in laveren. En daar is Donna niet zo goed in. Ik heb uitgerekend, dat ik tot 15 uur langs de Paardenhoek kan. Tot daar is het ongeveer 15 M, dus dat moet kunnen met stroom mee. De wind valt in het Scheurak weg en om 13.45 uur ben ik nog 4 mijl vanaf de SO38, het ondiepste stuk. De snelheid is nog 2 kn (SOG) Er zijn 3 mogelijkheden: terug, 10 uur voor anker liggen op een dieper stuk of de motor aan en diskwalificatie. Terug en alsnog buitenom lukt met deze wind niet. Tot 's-nachts 24 uur op het Wad liggen lijkt me ook niet alles ( het zijn wel mooi je verplichte rust-uren). Dan de motor maar aan. Ik huldig de Olympische gedachte, het gaat om het meedoen, niet om het winnen.

Na 25 motorminuten ben ik bij het Inschot. De diepte is minimaal 2.50m geweest, maar het zou in 2 uur tijd 1 meter minder diep worden ( net de 2 uren van 3/12 deel). Het is springtij dus extra ondiep. Dat was dus fout gegaan zonder motorgebruik. Het zij zo.

Op het Inschot wind uit alle richtingen gehad, maar vooral weinig wind. Zon, afgewisseld met zware regenbuien. Dit doe je dus voor je lol.

Als ik rond 18 uur het laatste deel voor Vlieland invaar is de stroom nog tegen.

Met heel weinig wind vaar ik de stroom nog net dood. Er ligt een deelnemer al vanaf 16 uur zo te martelen. Om 18.30 uur keert het tij en drijven we op stroom naar de haven. Bij Vlieland mag je de motor al gebruiken als de ingang achterlijker is dan dwars. Moet ook wel met die sterke dwarsstroom. Toch zeilen er een paar naar binnen. Knap hoor. Ik gebruik de motor even om binnen te komen en zeil naar de eerste vrije box.. Er staat 37,5 M op het log. Niet veel voor bijna 12 uur vaartijd. Terschelling zit er nu niet meer in.

Maandag 18 oktober vertrekken we met wel 20 deelnemers op de laatste stroom Vlieland uit om 6.15 uur. De wind is eerst NW en draait via W naar ZW, 's avonds is de wind Z.

Er zijn wel erg veel verlichte boeien rond Vlieland, Stortemelk en Vliestroom. Ik oriënteer me maar moeilijk. Niemand vaart rond de cardinale W- boei, terwijl het laag water is. De meeste schepen steker dieper dan Donna, dus ik volg maar. Je ziet schommelend rood, wit en groen, vast licht betekent een schip, knipperend een boei. Het gaat allemaal goed.

Naar Terschelling krijgen we stroom mee in de West Meep, maar tegen in de Slenk.

Laverend tegen stroom de Slenk door naar Terschelling. 2x de Koegelwiek ontwijken en niet ver buiten de boeien. Een deelnemer ligt al goed vast, maar het is opkomend water, dus gewoon effe wachten. Verbazingwekkend hoe snel de Typhoon erbij is om te slepen. Die keert echter onverrichter zake terug.

Om 9.50 uur ben ik op Terschelling. De haven ingezeild en vooraan bij het VVV-kantoor aangelegd, stempel gehaald en in 12 seconden Donna de goede kant opgekregen.

Tot de Slenk stroom tegen, maar lopende wind, De Meep tegen maar dan full speed op naar Harlingen. In de Blauwe Slenk een aantal vissersboten tegengekomen, die nog nooit van

rompsnelheid hebben gehoord en al hun vermogen gebruiken om veel golf te veroorzaken. Ik heb het water tot de buiskap toe gehad, geen buiswater, vast water. Het zijn gewoon hufters. Voor Harlingen valt de wind weer weg en heel langzaam drijf ik tegen een werkschip. De eigenaar van een charter geeft mij zijn kaartje en dat schijnt genoeg bewijs te zijn, dat ik er ben geweest. De Boontjes is bezeild, zelfs het laatste stuk. De wind is nu W en haalt flink door. Het laatste stuk had ik beter kunnen reven, maar ja, je bent er bijna.. Door de grote hellingshoek gaat de snelheid eruit. Zoals Ben Wijmstra al zei:” als scheve schepen snel zouden lopen, hadden ze wel scheve schepen gebouwd “

Meestal hoop ik bij de sluizen even te moeten wachten. Je kunt dan lunchen en andere noodzakelijkheden verrichten, maar ja, de brug is open en ik kan gelijk mee. In 20 minuten ben ik door brug en sluis van Kornwerderzand. Op naar Stavoren. Er zijn buien met veel regen en wind en er zijn windstilten. Om 19 uur ben ik in Stavoren. Zonder motor aangelegd, een handtekening gehaald in het visrestaurant en dan de tweestrijd. Het is zeer verleidelijk om lekker rust te nemen, eten koken etc. Ik moet echter nog Lemmer, Enkhuizen en Muiden aandoen. De wind is inmiddels Z en de verwachtingen zijn 3-4, ook vannacht.

Dan toch maar door naar Lemmer. Eerst over stuurboord om rond de VZ4 langs de rode boeien pal Oost te varen. De wind blijft gelukkig. Dat is mijn grootste angst. Dat het windstil wordt en je een nacht ronddrijft. Maar het gaat goed. Met de halfwinder bij af en toe 6 kn. Het is erg donker. Er klopt iets niet. Blijkt het val langs de verkeerde kant van de genua te lopen.. Dat zie ik dan wel als de halfwinder er weer af moet. Dat doe ik voor de aanloopgeul van Lemmer. Met al die blinde boeien is er weinig manoeuvreerruimte en dan is een halfwinder minder handig. Ik ben reuze blij met mijn plotter. Als ik volgens de plotter langs een boei vaar zie ik hem niet. Ik pak de schijnwerper en ja hoor, ca 10 meter naast me een boei. Het gevaar is natuurlijk, dat je er teveel op gaat vertrouwen. Om 23.50 uur ben ik in de jachthaven Friesche Hoek en vaar zonder motor een box in.

Deze dag 73,9 M gezeild, voorwaar.

Dinsdag 19 oktober vertrek ik om 9 uur. Eerst een stempel bij de havenmeester gehaald. Gister deed de stuurautomaat het niet. De stroomvoorziening was niet in orde. Het paneel met zekeringen heeft geen contact, Ik zet de stuurautomaat op de aansluiting van de dekwaspomp. Voor dekwassen heb ik toch geen tijd.

Buiten blijkt het potdicht van de mist. Dan blijkt de radar het ook niet te doen. Dat wordt deze winter weer klussen. Tijdens het varen sluit ik de radar aan op de koelkastaansluiting. Ook die heb ik niet nodig. Het is toch maar 11°C . Gedurende die klus elke minuut hoofd boven dek en op de hoorn blazen. Het is echt niet leuk. Dan doet de radar het gelukkig weer en voel ik mij een stuk rustiger. De boeien zie ik zowel op de plotter als op de radar. Schepen zijn er niet binnen 3 M. Om 10 uur trekt de mist op, maar om 11 uur is het weer potdicht. Regelmatig melden schepen zich per marifoon waar ze zijn en welke koers ze varen.

## Westerly Club Nederland

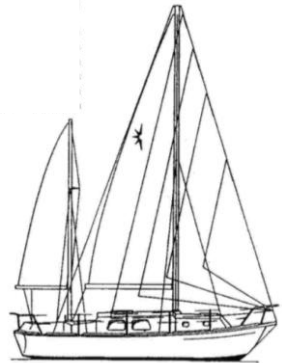
Al die tijd is er wel wind uit het ZO. Bij Enkhuizen trekt de mist op en de wind vindt het verder ook wel goed. Bij de Compagniehaven tegen de buitenkant aangedreven. Stempel gehaald bij de havenmeester en weer verder. Met 5 kn wind het Krabbersgat opgelaveerd. Tot de middenlijn, want je moet verplicht stuurboord varen. Ook dat midden geeft de plotter keurig aan. Ik kan de genua niet gebruiken, want met de dubbele voorstag (achter elkaar) krijg ik de genua niet aan de andere kant. (of ik moet steeds oprollen) Dus laveren met de werkfok bij 5 kn wind. Toch kom ik bij de sluis. Daar mag de motor aan en na een vlotte schutting weer verder, op naar Muiden. De wind varieert erg in sterkte en ik in hoop en vrees.

Eerst nog een tijd de halfwinder bij, maar de wind ruimt en hij moet weg. Dan is er toch nog een lekkere wind en om ca 20 uur ben ik in Muiden. Bij de Koninklijke zit het bestuur te vergaderen en ik krijg een handtekening van de voorzitter. Als dat niet genoeg is.

Het is dinsdagavond en ik moet finishen vóór woensdag 14 uur. De verwachting is een aantrekkende wind uit zuidelijke richting. Lelystad is maar een mijl of 17. Het is erg verleidelijk om het nu af te maken en ik doe het. Het is een heldere avond en alle beschikbare sterren zijn te zien. Een lekkere wind en snelheden tussen 4 en 5 kn.

Om 23.30 ben ik bij de ingang naar de sluis en zeil tot tussen de wachtsteigers. Na een vlotte schutting op de genua naar de haven. Ik finish ik om 00.10 uur (woensdagmorgen) tussen de havenlichten van de Houtribhaven. Yes, roep ik hard, midden in de nacht. Ik heb het gehaald. Die dag 58 M, Totaal dus 208,9 mijlen op het log. Volgens de GPS 216 M. De stroom heeft ook invloed.

De motor is naast die 25 min in het Scheurrak en de sluizen slechts 8 min en 32 sec gebruikt.



Een fantastische ervaring. Je leert je schip nog beter kennen en doet dingen die je normaal wel uit je hoofd laat. Tijdens het varen doe je alles, ook eten koken. In je uppie dus.

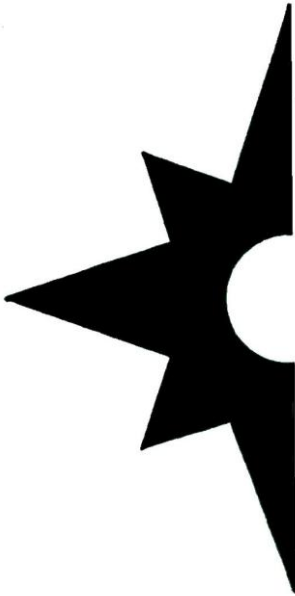
Ik moet er wel bij vermelden dat het weer erg gunstig was. Best veel regen maar steeds een vriendelijke wind van 3-4 Bft. Alles was bezeild behalve de 2 stukken, die je normaal nooit zou laveren, de Slenk en het Krabbersgat. Ook veel geluk met de windrichting. Als die eerder Z was geworden was het vanaf Terschelling minder snel gegaan. De Boontjes laveren is ook niet alles. De routekeuze is goed geweest, ook gezien die optimaal 200M zou zijn geweest. Ook de Westerly Centaur heeft het gehaald en kwam de nacht van dinsdag op woensdag aan. Dat is zeker een prestatie

Dat ik zeer waarschijnlijk ben gediskwalificeerd is minder boeiend.

Voor mezelf heb ik het volbracht.

Meindert de Jong

## Westerly is back....



Op Boot Dusseldorf kwam ik tot mijn zeer grote verbazing een stand tegen van Westerly. Voor een kleine 150.000 euro kunt u de eigenaar worden van een nieuwe Westerly 35, gebouwd van epoxy en kevlar. E.e.a. betreft een samenwerking tussen de eigenaren van Westerly en de een werf in Slovenië genaamd New system Yachts. Onderstaand treft u de annoncering aan van deze samenwerking.

Westerly annonceert samenwerking met New System Yachts

De eigenaren van het intellectuele eigendom van het zeer bekende zeiljachtenmerk "Westerly" annonceert de afronding van een samenwerkingsovereenkomst met New System Yachts voor de productie van een nieuwe lijn van Westerly Yachts. Deze opwindende ontwikkeling zou het mogelijk moeten maken om voor het eind van 2005 met nieuwe Westerly

modellen op de markt te moeten komen.

De eerste publieke presentatie van deze samenwerking op de bootshow 2005 van Dusseldorf werd warm onthaald door Westerly eigenaren en mogelijke dealers.

Gordon Mowat (een Westerly eigenaar en voormalig directielid van een groot olie en gas bedrijf) en Jeremy Hood (Eigenaar van een succesvolle jachtmakelaardij in Texas), beide Amerikanen, kochten het Westerly merk, de mallen, gereedschappen en alle rechten in 2000. New System Yachts d.o.o. of Ljubljana, Slovenië, heeft nu een exclusief contract met hen afgesloten voor de het ontwerpen, bouwen en verkopen van nieuwe Westerly's.

Als eerste zullen we onze plannen voor onze eerste modellen, de 35 voet Ocean cruiser en de 35 voet club racer afronden. De verwachting is dat de eerste schepen aan het einde van deze zomer afgeleverd zullen worden.

## Westerly Club Nederland

Gordon Mowat zegt hierover: "Dit is een geheel nieuwe ontwikkeling voor Westerly. Het is een geweldige combinatie van de beroemde Westerly-sterkte, traditie en betrouwbaarheid, gecombineerd met 21-ste eeuw technologie". Niko Prodan, directeur van NSY gaat verder met: "Wij combineren de bekende Westerly kwaliteit en oog voor details met NSY's hi-tech composiet hars-injecteer technologie".

NSY is opgericht aan het einde van de jaren negentig. Ze hebben een technologie ontwikkeld waarmee koolstofvezels onder druk geïnjecteerd worden met epoxy hars. Westerly NYS heeft tot doelstelling om nieuwe Westerly's te ontwerpen en bouwen die zich kunnen meten met de allerbeste jachten van dit moment. De schepen worden voor een belangrijke deel gebouwd conform de wensen van de klant.

Binnenkort zal Westerly NYS een nieuwe website introduceren zodat u op de hoogte kunt blijven van de nieuwste ontwikkelingen.

Indien u meer informatie wenst wilt kunt contact opnemen met :

**Jeremy Hood**

**of**

**Niko Prodan**

Email: [jeremy@hshyachts.com](mailto:jeremy@hshyachts.com)

Email: [info@nsy.si](mailto:info@nsy.si)

*Ik heb nog even gesproken met de eigenaar van de werf, Niko Prodan.*

*Men is in overleg met diverse importeurs (waaronder ook waarschijnlijk Skipshandel Stavoren). Daarnaast praat men met Ed Dubois over nieuwe ontwerpen. Of men er in zal slagen het merk Westerly weer nieuw leven in te blazen, zal moeten blijken. Qua techniek, prijs en naam lijkt het goed te zitten, maar je weet maar nooit in deze branche.*

Gerard Versluis

---

# HIGGINS, SMYTHE & HOOD

---

Y A C H T S

**nsy**  
new system yachts

nsy d.o.o., Mariborska 20, SI-3000 Celje, Slovenia  
phone: +386 1 5211913  
fax: +386 1 5211914  
e-mail: info@nsy.si

performance  
comfort

## Corsair

De volledige Westerly gids door David Brook-Smiths

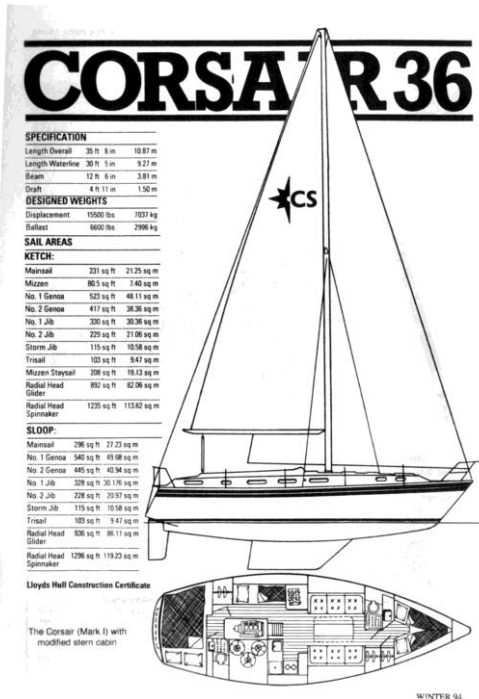
De eerste Corsair werd aan het einde van juli 1983 te water gelaten. Met dit schip deden we de gebruikelijke proefvaarten voorafgaande aan de Southampton bootshow.

De Corsair ging de Conway serie vervangen die sinds 1974 in productie was. Het werd gelijk de liëveling van allen die met haar zeilden. Haar grote pluspunten waren, en zijn, haar ruime interieur en uitstekende lichtweer eigenschappen.

De eerste Corsairs waren ook leverbaar als ketch. Hierdoor waren de mast en zeilen iets kleiner. Helaas werden er hier niet veel van verkocht.

Aan het einde van de Southampton bootshow werd het duidelijk dat er iets drastisch gedaan moest worden aan de achterkajuit. De achterkajuit inrichting bestond uit twee langskooien met een vrije ruimte daartussen in. Het idee was dat deze langskooien onder het zeilen gebruikt zouden worden als zee-kooien. In de haven kon men met z'n tweeën dwars op het bed liggen en gebruiken als een tweepersonsbed.

Door deze inrichting was er nog net ruimte genoeg voor een hangkast aan stuurboord. Aan bakboord was er in het geheel geen vrije ruimte meer. Waarom had de Conway wel een achtertoilet en de Corsair niet? Dit kwam omdat de kuip van een Corsair langer is dan die van een Conway, waardoor er minder ruimte overblijft in de achterkajuit.



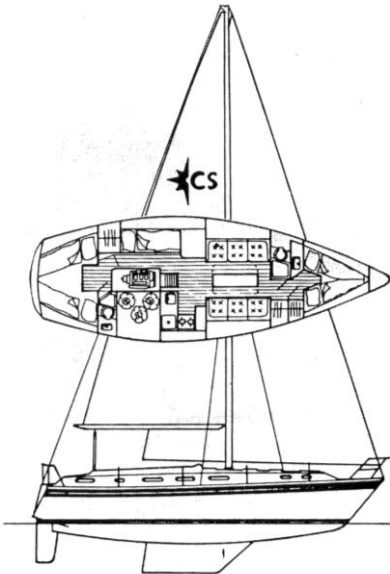


## Westerly Club Nederland

De oplossing kwam van de productieafdeling. Zij plaatsten het toilet in de hangkast en het wasbakje in de hangkast er tegenover. Bouwnummer 3 was de eerste waarbij dit gedaan werd. De oplossing werd met gejuich ontvangen door de verkoopafdeling en de klanten.

Er moest echter wel door een zure appel heen gebeten worden. Aan Lloyds moesten we toestemming vragen om het tussenschot zes inch naar achteren te mogen schuiven. De toestemming kwam ergens tussen bouwnummer 6 en 12.

Iedereen was blij en de productie en verkoop verliepen voorspoedig. Dat was niet zo verwonderlijk als je weet dat de eerste Corsair £. 7000.- goedkoper was dan de Conway.



Voor de Southampton boot show van 1986 werd het interieur vernieuwd. De kombuis werd verbeterd en aan bakboord verscheen een U-vormige bank. De beste modificatie was een ruggesteun en rondlopende zit voor de navigator. Hierdoor verschoof de loodskooi naar achteren. Dat kon weer door een opening voor de voeten te maken in de hangkast van de achterkajuit. Dit leverde een kleinere hangkast op maar dat was slechts een kleine prijs voor deze modificatie. Dit model kreeg de naam Corsair II. De laatste Corsair I had zeilnummer 106. De laatste gebouwde Corsair II had nummer 158.

In de drie jaren daarop zakte de productie in naar zo'n 14 stuks per jaar i.p.v. de normale 20. Dit was de reden voor de ontwikkeling

van de Oceanranger. De Oceanranger is een Corsair met een suikerschip ("sugarscoop") spiegel. Westerly had het jaar daarvoor deze truc met succes uithaalt met 34-voeters.

De suikerschip voegde 18 Inch (circa 45 cm) toe aan de spiegel. Hierdoor kreeg de boot een fraai achterchip en meer ruimte in de achterkajuit. Door deze extra ruimte werd een dubbelbed in langsscheepse richting mogelijk. Ten gevolge daarvan kwam er meer ruimte beschikbaar aan stuurboord die gebruikt werd voor het verbeteren van de hangkasten.

Maar het mooiste was natuurlijk dat de waterlijn met 18 inch verlengde wat merkbaar was in een iets hogere rompsnelheid en een beter gedrag in zeevang. De laatste wijziging werd in 1992 doorgevoerd. Vanaf dat moment werd de Oceanranger geleverd met een in-mast rol grootzeil.

Een belangrijke wijziging die “mee ging” toen de achterkajuit veranderd werd was het verwijderen van de watertank. Deze verhuisde van de achterkajuit naar de kajuit. Daar werd hij geplaatst onder de stuurboord bank.

Qua gewichtsverdeling is dit een veel betere plaats maar het ging wel ten kostte van goed toegankelijke opslagruimte.

Corsairs werden standaard geleverd met de Volvo 2003 van 28 pk. Een paar werden voorzien van de zelfde motor met turbo (42 pk). Een enkele kreeg een Bukh 356. Dit zijn bijzonder goede motoren.

Het wordt gezegd dat Corsairs te weinig motorvermogen hebben en men met veel wind op de kop niet harder gaat dan 4 knopen. Maar als men zou gaan zeilen is 6 knopen een makkie. Eigenlijk zijn diesel smerige vervuilende apparaten. Ik beveel dan ook sterk aan om uw motor met de eerste de beste mogelijkheid te testen op zijn zwemvaardigheden. U heeft dan een veel stiller en goedkoper leven.

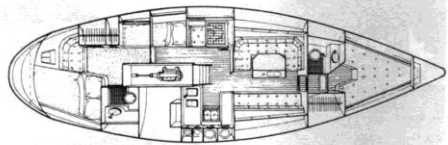
De Oceanrangers kregen nieuwe zeilnummer. We zitten nu (1994) in de zestig. Het totaal aan Corsairs en afgeleide schepen zit nu rond de 220 stuks. Weer een prachtig succes voor Westerly..

### THE WESTERLY *Oceanranger 38*

SAIL AREAS	
Sloop Rig	296ft <sup>2</sup> 2723m <sup>2</sup>
Main sail	340ft <sup>2</sup> 49.68m <sup>2</sup>
No. 1 Genoa	445ft <sup>2</sup> 40.90m <sup>2</sup>
No. 2 Genoa	328ft <sup>2</sup> 30.18m <sup>2</sup>
No. 2 Jib	228ft <sup>2</sup> 20.97m <sup>2</sup>
Spinnaker Jib	115ft <sup>2</sup> 10.58m <sup>2</sup>
Trysail	103ft <sup>2</sup> 9.47m <sup>2</sup>
Radial Head Glider	936ft <sup>2</sup> 86.11m <sup>2</sup>
Radial Head Spinnaker	1296ft <sup>2</sup> 119.23m <sup>2</sup>
SPECIFICATIONS	
Length Overall	38' 0" 11.58m
Length Waterline	30' 0" 9.37m
Beam	12' 8" 3.86m
Draught	5' 0" 1.52m
Mast Height Above Waterline	52' 0" 15.85m
DESIGNED WEIGHTS	
Displacement	15900 lb 7212 kg
Ballast	6600 lb 2996 kg



The Oceanranger with scoop stern, improved stern cabin and upgraded interior





**Westerly Vulcan DS**

Bouwjaar	:1982
LXBxD	:10.36x3.67x1.50
Motor	:Volvo 62 PK
<b>Vraagprijs</b>	<b>: € 87.500,-</b>



**Westerly Seahawk 34**

Bouwjaar	:1988
LXBxD	:10.26x3.74x1.19
Motor	:Volvo 28 PK
<b>Vraagprijs</b>	<b>: € 86.500,-</b>



**Westerly Conway 36**

Bouwjaar	:1978
LXBxD	:10.80x3.41x1.83
Motor	:Sole '02 33 PK
<b>Vraagprijs</b>	<b>: € 54.500,-</b>



**Skipshandel Stavoren**

**BEZOEKADRES: MARINA STAVOREN**  
**TEL.0514-684694 FAX:0514-681975**  
**E-MAIL: [INFO@SKIPSHANDEL.NL](mailto:INFO@SKIPSHANDEL.NL)**  
**WWW.SKIPSHANDEL.NL**



**Westerly Pentland 31**

Bouwjaar	:1975
LXBxD	:9.90x2.90x1.10
Motor	:Ford 32 PK
<b>Vraagprijs</b>	<b>: € 32.500,-</b>



**Westerly Pentland 31**

Bouwjaar	:1975
LXBxD	:9.90x2.90x1.10
Motor	:Bukh 36 PK
<b>Vraagprijs</b>	<b>: € 32.900,-</b>



**NORTHSHORE**



**NIEUW IN ONS PROGRAMMA: SOUTHERLY - FISHER - VANCOUVER**



Westerly Oceandream "Mah Jong" van Imko en Coby Albrechts