



**Westerly
Club
Nederland**

*Magazine
November 2008*



Westerly Club Nederland



Westerly-vloot in the Broads 2008



“Going Walkabout” under full sail

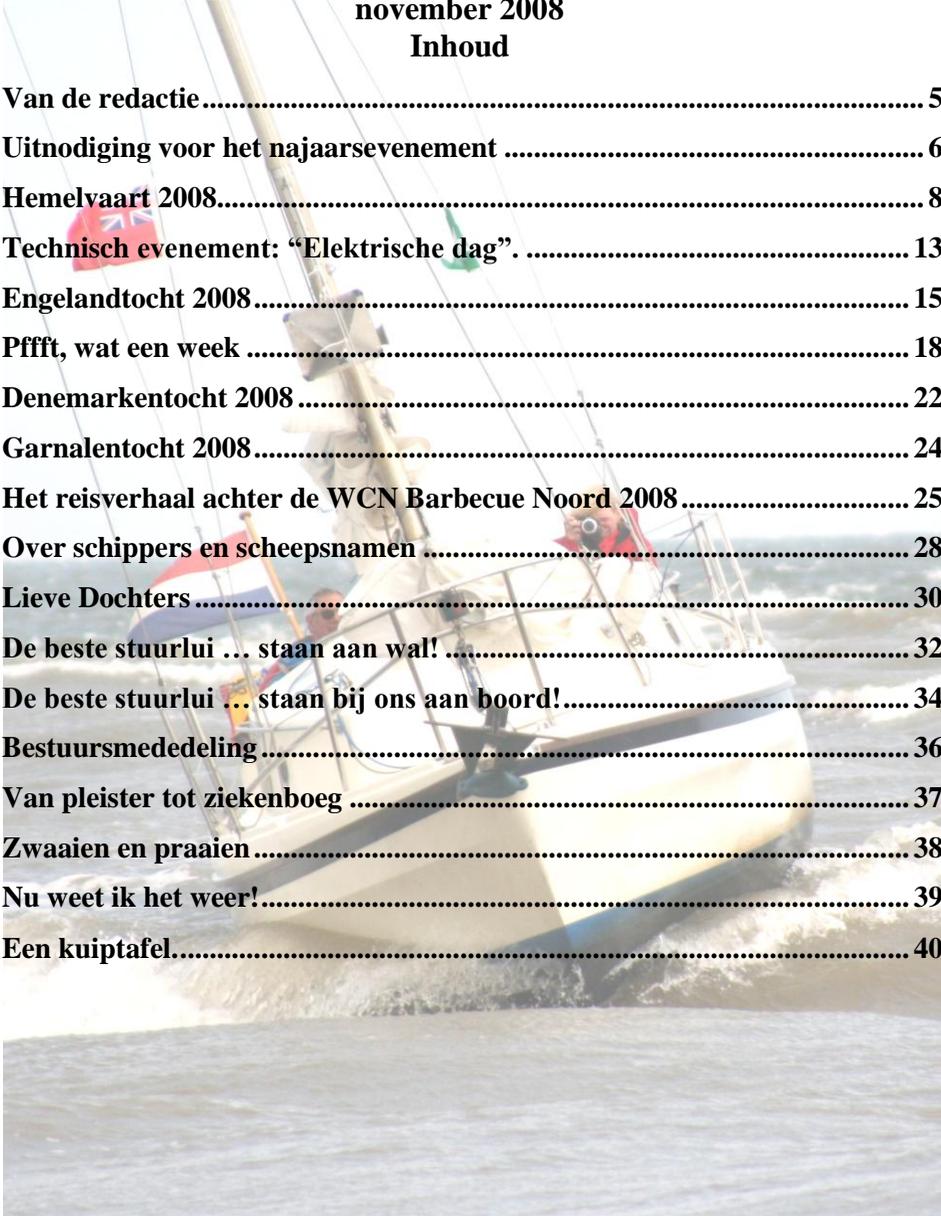


“Baleeka” en “Vive” op zee

Westerly Club Magazine

november 2008

Inhoud



Van de redactie	5
Uitnodiging voor het najaarsevenement	6
Hemelvaart 2008.....	8
Technisch evenement: “Elektrische dag”.	13
Engelandtocht 2008.....	15
Pffft, wat een week	18
Denemarkentocht 2008	22
Garnalentocht 2008.....	24
Het reisverhaal achter de WCN Barbecue Noord 2008	25
Over schippers en scheepsnamen	28
Lieve Dochters	30
De beste stuurlied ... staan aan wal!	32
De beste stuurlied ... staan bij ons aan boord!.....	34
Bestuursmededeling.....	36
Van pleister tot ziekenboek	37
Zwaaien en praaieren	38
Nu weet ik het weer!.....	39
Een kuitafel.....	40



Van de voorzitter

Beste WCN-leden,

Het zeilseizoen 2008 loopt ten einde. Met weemoed, maar ook terugkijkend op een rustige zeilperiode, ruimen we onze boot op. Deze week hebben we nog vier dagen gezeild. Het zijn de laatste zeildagen van dit jaar; meer zit er niet in. Ik zou wel willen, maar er zijn teveel nevenactiviteiten. We hebben de boot naar de plaats gezeild, waar hij getild wordt en de winterperiode onder een zeiltje op de wal zal doorbrengen.

Zeilseizoen 2008 is voor ons afgelopen. Voor de zomervakantie hebben we genoten van de weekeinden en de meivakantie. In de zomervakantie hebben we ons aangesloten bij een groep zeilers, die al dan niet naar Denemarken willen varen onder de bezielende leiding van Frans Hijmans. Frans heeft het uitstekend georganiseerd, maar het weer zat tegen en anderen kregen pech. Door het weer en de beperkte tijd besloten de meeste boten een andere bestemming te kiezen en viel de groep uiteen. Jammer dat Denemarken er voor de meeste niet inzat. Desondanks was het gezellig en beleefden we veel plezier aan elkaar. Frans heeft, zij het met vertraging, Denemarken wel bereikt.

Ook de andere evenementen en de technische dag oogsten veel lof. De technische dag ging over elektriciteit aan boord. Deze dag was zeer informatief en leverde veel nieuwe kennis op. In Engeland kreeg een van de bemanningsleden gezondheidsproblemen. De reisgenoten hebben dit met elkaar goed opgelost. Ook dit is club zijn. Plezier maar ook de minder plezierige dingen met elkaar delen en elkaar bijstaan als het nodig is.

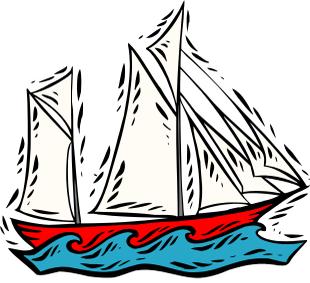
Nieuw dit jaar was dat afdeling Noord naar het zuiden zeilde en de zuiderlingen opzocht. Een mooie oefening om langs de Nederlandse kustwateren af te zakken naar Zeeland. Nieuw dit jaar was ook dat clubleden in de zomervakantie een aantal dagen met elkaar opzeilden. Dit was heel leuk en gezellig. Ik heb begrepen dat dit idee verder uitgewerkt zal worden. Deze nieuwe activiteiten zijn het gevolg van de enquête die in 2007 is gehouden.



Het zeilseizoen 2008 loopt ten einde, maar de ideeën voor het nieuwe zeilseizoen worden uitgedroefd. Als u ideeën of tips heeft, horen we die graag. Als u actief wilt zijn horen we dat ook graag.

Auke Bos
voorzitter

Van de redactie



Zéér gewaardeerde lezer,

Het was weer een bijzonder zeil-seizoen. Geen echt briljant weer, maar er is wel gevaren. De verslagen leest u in deze uitgave.

In dit oktober-nummer (nou ja, november, maar de Volvo Ocean Race is weer aan de gang) veel maiden-trip-ervaringen. En da's leuk, want de frisse blik op de gebeurtenissen van mensen die een en ander voor het eerst meemaken, leidt de aandacht wat af van wat doorgewinterde routines lijken.

Niet alles is helemaal goedgegaan. Tussen de regels door leest u daar ook over. En terecht, want het betreft uw tocht, en uw Westerly Club. Maar de organisatoren weten het ook. Zo houden u en zij elkaar in balans in groei in ervaring en vaardigheden.

In dit nummer wordt ook een beetje gestoeid met letter-grootte. Een beetje een proef, want hoe kleiner de letter, hoe meer er in het Magazine passen. Maar u moet het nog wel kunnen blijven lezen. Wilt u mij uw reactie eens melden over de kleine lettertjes? tjeerde@hetnet.nl!

Last but not least: er zijn enkele –vermoedelijk wat minder blij- Westerly-eigenaren, die om allerlei moverende redenen hun schip te koop aanbieden. Inmiddels een aantal pagina's groot. Waar een verhaal had kunnen staan. Kunnen wij helpen de verkopers blij te maken, en ruimte te scheppen in het Magazine?

Tips gaarne aan de redactie.



Overwinter ze.

Tjerk Tjeerde
015-2614075
tjeerde@hetnet.nl

Wij nodigen u dan ook van harte uit voor de bijeenkomst op **29 november** aanstaande.

Deze bijeenkomst begint om **12.30 uur** en start in het

**Partycentrum “De Bun”
Groene Jagerstraat 2, 1551 ES Westzaan**

Bent U van plan te komen, meldt u zich dan a.u.b. uiterlijk 21 november aan op één van de volgende adressen:

Emiel Pijckevet: 040-2467022; 06-51299312; e-mail pyckevet@hccnet.nl

Cees Beije: 0113-340675; 06-24648277; e-mail cbeije@hetnet.nl

Laat ook even weten of u deelneemt aan de afsluitende Wok-maaltijd; de kosten voor de bijeenkomst, inclusief de maaltijd, zijn € 20,00 p.p.

We hopen u op 29 november te mogen begroeten.

De Evenementencommissie Westerly Club Nederland



Route beschrijving naar Partycentrum De Bun:

Voor de gebruikers van auto-navigatie:

Zie adres. Anders www.de-bun.nl, klik op Contact en zoek onder Route de link op in Google Maps.

Voor de gebruikers van Openbaar Vervoer:

Met de trein tot station Zaandam, dan met buslijn 60. Uitstappen op het Zuideinde (dit is tegenover De Bun).

Hemelvaart 2008

Hemelvaart uit

Van Noord naar Zuid: Hemelvaart tocht 2008

Tenwijl ik gas gaf, zwoer ik met de hand op mijn helmstok, dat ik nooit meer mijn schip aan deze werf ter reparatie zou aanbieden en de werf nooit meer als winterstalling zou uitkiezen. De werf was "vergeten" en had later geen tijd meer gehad om mijn dynamo en controlelampjes en -zoemers te repareren, ondanks de herhaalde toezeggingen. Mijn verwoede pogingen om in Meppel aan onderdelen te komen, waren die ochtend vergeefs geweest. Mijn zelf-reparatie resulteerde erin dat de dynamo geen 18 volt laadde en de helft van de zoemers (1) en waarschuwingsverlichting (1) werkten, zodat ik mijn accu's en motor niet zou hoeven oplazen. Ik kookte nog na van de opmerking die de monteur plaatste: "Ach meneer, als het koelwater niet meer stroomt, dan moet je gewoon de motor uitzetten, want dan wordt de motor te heet". Ik kon onder het varen eindelijk stoom af blazen door me te concentreren op het varen. Het leed was geleden en ik ging naar mijn bestemming en afspraak. De Hemelvaarttocht was begonnen!!

Onderweg tot mijn bestemming Urk, waar ik om 16.30u aankwam., moest ik af en toe aan Murphy denken, en keek af en toe over de achterreling heen naar mijn wateruitlaat, maar alles ging tot dan toe goed. De wind was zuid 3 Bft, en ik kon via het het Ketelmeer deels zeilend en motorzeilend Urk bereiken.

Willemijn, die uit Leeuwarden moest komen, belde om 18.00 uur: trein en bus hadden elkaar gemist en ze moest tot 19.00 uur wachten voor de volgende bus. 18.30 uur stond ze op de kade. Forenzende Urkers schijnen er op te rijden om gestrande reizigers een lift te geven. Da's nog eens noaberschap (Drentse uitdrukking en begrip: je naaste buren te helpen). Eindelijk was mijn dag goed. Na een avond maaltijd gemaakt te hebben, zijn we motorzeilend naar de dijk van de Markerwaard gevaren, en in de luwte net voor donker voor anker gegaan.

De volgende dag zijn we motorzeilend naar Marken gegaan en vanaf Marken konden we alle zeilen hijsen. Zuid Bft 4 zwakte af, maar we hadden een zonnetje en we zetten koers naar Pampus. Zuidelijker dan Marken was ik nooit geweest. Groot was dan ook mijn verwachting, aangezien dit een van mijn wensen was: met je eigen zeilboot rondom Pampus zeilen en ook even voor pampus liggen. Aangezien we geen voor- of achterkant aan Pampus konden ontdekken, en Willemijn toch wel graag een douche wilde nemen, hebben we die vrijdagavond een jachthaven in Durgerdam opgezocht. De volgende dag, zaterdag, die ik ingepland had om eventuele klusjes te doen, verliep rustig en ik kon mijn andere waarschuwingszoemertje en lampje repareren. Amsterdam is gewoon wat beter voorzien dan Meppel.

Toen ik plotseling naar drie boxen verderop moest verkassen, omdat de eigenaar van de box was teruggekomen, kwam ik naast Cees & Truida van "Lady May" te liggen. Een verrassend weerzien! Gezamenlijk stoomden we de volgende dag, zondag, naar de Oranjesluizen op. De optie buitenom (Noordzee) was uitgesloten, aangezien er een zuid Bft 5-6 stond; daar was weinig discussie voor nodig. Gekozen werd voor de "Staandemast-route".

Ondanks dat de Houthaven als rendez-vous was ingepland, besloten de "Lady May", "Going Walkabout", "Ma Jong", "Hawar", "Gwaihir" en "Donna" op elkaar te wachten en door de sluizen naar de Houthaven op te stomen. De "Boxer" zou eerstens buitenom gaan maar besloot later om via Haarlem te varen. Ze zouden later aansluiten.

Met Willemijn aan de helmstok kon ik om mij heen kijken en tot het volle bewustzijn komen, dat ik bijna op -voor mij- heilig water voer: het IJ. Dit zo kleine stuikje water zag er dus zo uit met de oude en nieuwe gebouwen. Dus over dit water werden in de VOC-tijd alle specerijen en Joost mag weten wat vervoerd om opgeslagen en verhandeld te worden. Dit hier was de bron en bakermat van de Hollandse scheepsglorie, wereldverovering, de aandelen en de beurs, en dit was de oude aanvoerder die West Nederland tot grote rijkdom bracht, en grote invloed heeft uitgeoefend op onze huidige cultuur.

Aan de dukdalven van de Houthaven lagen we in een historisch decor van pakhuizen, waar Frans Heijmans (commodore) in de uitvoerige verstrekte reisinformatie aangaf: "Ga aan de westkant liggen, de tram rijdt aan de oostkant over je voordek".

Da's gelukkig niet gebeurd. Waar ik, sinds de inbouw van mijn motor, voor vreesde, gebeurde wél: het contactsleuteltje brak af doordat ik er op trapte. Zo'n beetje alle Westerly opvarenden hebben aan het slot zitten peuteren, en uiteindelijk hadden twee volhouders met een ijzeren geduld het restant te pakken. Vreugde alom! Het duurde zo lang, dat ik nèt op het punt stond om de wegenwacht te bellen. Reservesleutels genoeg, dus het leed was daarna geleden (ik had er stiekem op gerekend, maar niet op het peuteren).

Westerly Club Nederland

Om 22.00 uur door de eerste brug, om 02.30 uur door de spoorbrug en de overige 14 bruggen. In Amsterdam rustig door de grachten varen om de brugwachter de gelegenheid te geven de andere brug te sluiten en de volgende te openen. Ik kreeg ongeveer een beeld hoe Amsterdam er in de crisisjaren uit gezien moest hebben. Er stonden vrijwel geen auto's, laat staan dat ze reden op zo'n vroeg tijdstip, en af en toe een raam schraal verlicht met af en toe een persoon erachter die stond te kijken.

Buiten Amsterdam met een gangetje van 6 knopen achter al die heklichten aan in het donker Het koelwater spoot uit de spiegel. Het had wel wat. Ik had Murphy overboord gekieperd. Vervolgens via de Schipholbrug (draait vanaf 05.00 uur) met een konvooi van 9 schepen naar Gouda, waar de spoorbrug om 13.15 uur draait. Plotseling gezwaai op een onbekend schip, die in het konvooi meevoer; het schip verloor snelheid. De motor van de "Jonas" was uitgezet omdat hij te heet was geworden. De meerlijn van 8 meter die ik snel had toegeworpen bleek te kort te zijn (het was nog schemer, andere schepen voeren door en hadden ogenschijnlijk niets in de gaten, en het was zaak om bij te blijven). De schipperse bleef scheef achter mij varen alsof ze mij probeerde in te halen en trok mij als het ware constant uit de vaargeul van een meertje. Een aanvaring met een boei dreigde, de schipper die op het voordek, zat greep in. Het liep goed af. Meindert ("Donna") had dit in de gaten en nam de sleep over met een lange lijn. Tot Gouda heeft Meindert dit volgehouden, op zich een prestatie met al die bruggen, waarna de impellor van de "Jonas" vervangen werd. Ongeveer om 14.00 uur kwamen we aan de Turfsingel in Gouda te liggen en kon de motor uit.

In Gouda ging dochter Willemijn van boord en kwam andere dochter Sanne aan boord.

Dinsdag om 09.00 uur vertrok het konvooi. De "Jonas" en nog een schip, dat niet bij de WCN club hoorde, voeren mee.

Onderweg sloot zich nog een schip aan, waardoor de sliert steeds langer werd.

Al gauw kwamen we in het rivierengebied en dat was voor ons compleet nieuw. Dat was wel even anders dan varen op de Drentse Hoofdvaart! Goed opletten voor, achter en opzij, inschatten van de snelheid van de grote binnenvaartschepen, haaks oversteken, en het stilliggen bij bruggen op stroom, zonder de brug of je buurman te raken. Een ervaring die ik niet graag had willen missen. Het weer was prima, af en toe een zonnetje, aangename temperatuur. Toen we besloten om ergens op een rustig stuk aan te meren, i.v.m. het openen van de spoorbrug op de Dordtsche Kil, keek ik even onder de motor: dieselloolie in de bun!: Een klem van de dieselslang (2 jaar oud) had het begeven. Aangezien de slang ook niet meer lekker was, kwam de Wegenwachter Meindert ("Donna") met een slang, compleet met klemmen, op de proppen. Een kleine reparatie, als je de spullen maar hebt. Spoedig ging het konvooi weer op weg om de spoorbrug te passeren.

En ja hoor!! Op het Hollandsch Diep gingen alle zeilen omhoog en werd er druk gezeild onder een dreigende lucht. De bemanning en schip van "Going Walkabout" hadden er zin in, misschien wel meer dan verantwoord was(?). Het maximale werd uit de "Going Walkabout" gehaald en het ouwetje (1968) deed het maar prima! De bui trok zonder regen over en er was niets loos geweest, waardoor ingegrepen had moeten worden. Spoedig konden we de zeilen laten zakken om in Numansdorp kwartier te maken en Zuid te ontmoeten. We werden door de bemanningsleden van de zuidelijke Westerly's verwelkomd en hadden een feestelijke, goed verzorgde bijeenkomst in een oud fort, compleet met rondleiding.



De heenreis was ten einde en we konden ons vermaken in de plaatselijke feesttent, hetgeen -volgens mij- niemand deed. Er was voor ons onderweg feest genoeg geweest in de vorm van indrukken op doen, opletten en verwerken; de tocht was kostelijk, we hadden genoten. En... we waren nog niet eens op de helft!

Bart Kuiper

Westerly Centaur "Going Walkabout" CR90

Hemelvaart: uit en thuis

Varen we met Hemelvaart in het Oosterschelde-gebied, dan geldt dat voor ons als een thuiswedstrijd. Varen we op het Haringvliet danwel Hollands Diep, dan geldt dat voor ons als een uit-wedstrijd.

Gegeven de komst van een uitgebreid flottielje uit het noorden werd dit jaar echter zelfs het varen op Hollands Diep en Haringvliet een thuiswedstrijd; tenslotte waren zij te gast in voornamelijk voor hen onbekend water. De Evenementencommissie slaagde er daarnaast toch ook weer in, door het toevoegen van Nieuw Beijerland aan het Spui, het een uitwedstrijd te laten worden.

Kortom, heel verwarrend, uit én thuis, in één lang weekend; maar we hebben leuk gespeeld!



Zuid voegde zich in Numansdorp bij de noordelijke vloot. Het bracht het totaal op 13 Westerly's! Een magnifique gezicht: 8 Westerly's samengeclusterd aan de kade!

Daar werden 's avonds de verdedigingswerken bekeken; oude forten en bunkers die –in vroeger tijden- , met uitzicht op Willemstad, het Hollands Diep bewaakten. Eén der werken was omgebouwd tot kroeg; een voltrefter van de EC.

Het was in een tijd dat de Haringvlietbrug nog bediend werd, dus togen wij allen de volgende dag richting het Haringvliet, en benutten de eerder gereserveerde plaatsen in Middelharnis.

Een grootse straatbarbecue was het gevolg van de hongermakende zeiltocht in schitterend weer met bezeilde koers en een stevig wind.

Een magnifique gezicht: 13 Westerly's samengeclusterd aan de kade!

Middelharnis werd ook aangedaan door de bemanningen van de "Morian" en "Christina", zij het dat deze voor gemotoriseerd vervoer hadden gekozen.

Na het –de volgende ochtend- opnieuw bestraten van de barbecue-plek was iedereen weer toe aan wat anders. Dus gingen de trossen los, en verliet het convooi het oude stadje. Met de wind van de dag ervoor nog in gedachten gingen de zeilen rap omhoog. Alleen, het bollen van het tuig moest er dit keer ook bijgedacht worden; er stond welhaast geen wind. Zo werd de tocht richting het Spui een luie bezigheid, die door sommige schippers benut werd om te kijken of de meest waanzinnig grote lappen doek nog pasten. Het mocht niet baten; of je zeiloppervlak nu groot of klein is, als er geen wind is, hangt het gewoon naar beneden. Stroom tegen op het Spui helpt ook niet je ETA te vervroegen.



Nieuw Beijerland is geen bijster grote haven. Ga je er vooruit in, dan moet je er ook achteruit weer uit, zeker als de zwaaiplaatsen zijn bezet door Westerly's.

De farewell-party op de dijk, met het oog op het naderend vertrek van de noordelijke groep, blijkt ook te kunnen met koffie en thee. Het nautisch overleg met betrekking tot de komende terugreis via Hoek van Holland en IJmuiden was diepgaand en had een hoge kwaliteit.

Het bord hiernaast hing in de haveningang, zij het dat er **200** op stond. Had er ook nog **NAP** onder gestaan, dan had –in ieder geval– ik begrepen dat je zo'n haven voorzichtig aan moet varen.



En als het binnenvaren dan geen probleem oplevert, zal het bij het vertrek ook wel goed gaan. Maar het Spui blijkt getijdewater te zijn, zo kwam de diepstekende "Big Wish 2" met een geweldige "boink" te weten ("Members Only" bleef dus nog maar even liggen). De door de bereidwillige watersport-winkelier aan de overkant ijlings schoongemaakte peilschaal liet zien, dat bij laag water alleen een luchtbed de drempel kan passeren zonder averij.

En ik kan me niet aan de indruk onttrekken dat de overige Westerly's meer met geluk dan met wijsheid de haven op het door hun gekozen moment hebben kunnen verlaten. Dat de Oceanranger "Boxer" als eerste, bijna zonder om te kijken, ACHTERUIT de haven uitvoer (het roer als eerste over de drempel!), heeft mij –later– doen beseffen dat ze dat model blijkbaar ook zonder kiel en roer bouwen.

Het betekende voor de Conway's bijna 4 uur oponthoud, voordat de haven kon worden verlaten. Voor de "Big Wish 2" een zware tegenvaller, omdat nu ook het geplande tij-mee op Oude Maas en Waterweg voor een fors deel in het water viel. Al met al was het vier dagen met alleen maar highlights. Een buitengewoon positieve ervaring om met zoveel clubleden tegelijk een nat evenement te beleven.

Als de EC kan organiseren dat Hemelvaartsdag vaker op 1, 2 of 3 mei valt, dan valt een herhaling van deze happening zeker weer te realiseren.

Met dank voor de aanwezigheid van "Big Wish 2", "Boxer", "Donna", "Going Walkabout", "Gwaihir", "Hawar", "Lady May", "Mah Jong" voor hun reis naar het zuiden, en dank aan de "Njord", "Horus", "Zee Otter", "Why Worry" en de bemanningen van "Morian" en "Christina" om de noorderlingen zich toch thuis te laten voelen. En met veel dank aan de organisatoren, die noord en zuid samengebracht hebben.

Tjerk Tjeerde

Westerly Conway "Members Only"

Hemelvaart thuis

Van Zuid naar Noord: Hemelvaart tocht 2008

De samenkomst van WCN Noord en Zuid werd bezegeld in Middelharnis met een gezamenlijke BBQ op de kade. Een gezellig gebeuren, waarbij menig lied is gezongen en heel wat af gekletst. De volgende dag was een deel van de zuidelijke vloot meegevaaren naar Nieuw Beierland via het Spui, dat onder invloed stond van het tij. Door de weinige wind en tij tegen, werden motoren ingezet onder een fijn voorjaarszonnetje.

Vrijdagmorgen gingen WCN Noord en WCN Zuid uit elkaar en vertrekt de vloot van 6 schepen naar het noorden. Vanwege het tij en de waterstand (zo had men berekend) konden we om 09.00u over de drempel van het haventje varen. Echter "Big Wish 2" kon de drempel niet over en moest terug. Meedogenloos voeren "Gwaihir", "Hawar", "Going Walkabout", "Mah Jong" en "Lady May" door. Het vaarplan was van belang i.v.m. twee bruggen, en het tij waar we de hele dag mee te maken zouden hebben. En iedereen had een strakke planning om thuis te komen. De boot van Theo was groot en snel, hij zou ons inhalen, wat uiteindelijk toch niet gelukt is, aangezien de drempel iets te hoog was of de kiel te lang. Afijn, de zon scheen en het water stroomde, motortje snorde, het tij hadden we mee. Even wachten op een groot binnenvaartschip en stuurboord de Oude Maas op. Af en toe werden we ingehaald en tegemoet gevaren door grote zeeschepen, die we nog nooit zo van dicht bij hadden gezien. Varend zonder een boeggolf en ogenschijnlijk stiliggend, schoven ze voorbij, enorme hekgolven, voor ons althans, achterlatend. (Op eigen kiel is overigens toch anders varen dan dat je als opstapper ervaart.)

Als liefhebber van natuur en landschap was het erg interessant om Zuid-Holland vanaf mijn schip te bekijken. De aanblik van de havens, Oude Maas en Nieuwe, en voordat ik het wist zat ik tussen de pieren van Hoek van Holland. Het was zo anders wat ik mij had voorgesteld! De werkelijkheid was zo anders, kleiner, groener en zo waar vriendelijk ...! Het mooie weer,

Westerly Club Nederland

nauwelijks golven en een NNO-wind maakten, dat het zeezeilen eigenlijk geen zeezeilen was, zoals ik mij voorstel zoals het zou moeten zijn. In konvooi motorzeilend met 6 knopen naar IJmuiden.

Mijn dochter Sanne had op de Noordzee geen oog voor al het moois. Ze zat als een bezetene, weliswaar in een waterig zonnetje, aan een werkstuk te werken dat ze maandag op school moest inleveren. Ze had namelijk de dag ervoor samen met Sebastian ("Members Only") ergens op een draadloos internet ingelogd en was erachter gekomen dat ze nog een opdracht voor haar studie te doen had. Tengevolge daardoor moest ze zo snel mogelijk naar Leeuwarden. Dus in IJmuiden op de snelboot stappen en in Amsterdam de intercity nemen.

Terwijl ik, rond 16.00 uur, in gedachten mijn stootlijst door de rand van de vleugelboot zag versplinteren, werd Sanne door een potige en uit de kluiten gewassen 'echte zeeman' letterlijk en figuurlijk in haar nekvel gegrepen en op de snelboot gepoot. De zeeman bleek overigens een doodgewone passagier te zijn, die snel door had dat Sanne enigszins hulp nodig had met haar rugzak.

Terwijl Sanne telefonisch liet weten dat ze inmiddels in Utrecht was, kwamen we rond 18.00u in de jachthaven IJmond in zijkanaal C aan, en hebben we gezamenlijk in de kantine een afscheidmaaltijd gegeten en een pilsje op de goede afloop gedronken.

De volgende dag (zondag) ging ieder zijn eigen weg en vertrokken we onafhankelijk van elkaar.

Aanvankelijk heb ik op het IJ nog een eindje naar Marken kunnen zeilen. Nog een uurtje bijgedraaid gelegen om de bevestiging van de auto pilot te repareren. Gezien de ongunstige windrichting (NO Bft1-2) gaf ik mijn zeilpogingen op, en ben doorgestoomd naar De Blauwe Hand. Een reis die nogal samenhang met 'tijdbesef', aangezien de bediening van de brug om 19.00uur zal beëindigd worden. Gelukkig is het gelukt om precies op tijd door de geopende brug te varen.

Opmerkelijk aan de Hemelsvaartocht was het aantal uren dat op de moter is gevaren. De teller van mijn nieuwe motor stond op 123 uur, wat betekende dat ik tijdens de Hemelvaartocht 60 uur op de motor gevaren had. Op het Ketelmeer naar Urk (heenreis), en op het Haringvliet hebben we gezamenlijk, zonder te motoren, een uurtje met een fikse wind kunnen zeilen.

De gehele tocht was voor mij en dochters Willemijn (heentocht) en Sanne (terugtocht) een leuke en leerzame ervaring. Een aanrader voor iedereen die de mogelijkheid heeft om de volgende keer mee te gaan. Met name het gezamenlijk optrekken, net als met de Engeland tocht, heb ik als een toegevoegde waarde ervaren.

De volgende keer ga ik, als ik kan, weer mee (want mijn motortje is in ieder geval goed ingelopen)!

Bart Kuiper

Westerly Centaur "Going Walkabout" CR90.

----- Original Message -----

From: [J. van der Veen](#)

To: Riesenkamp@gmx.net

Sent: Thursday, May 15, 2008 2:09 AM

Subject: een vermelding waard.

Hallo Meneer Riesenkamp,

Ik keek op de Westerly website en trof daar helaas geen gastenboek aan, want daar had ik graag het volgende even op kwijt gewild, dus mail ik u maar om even het volgende mede te delen.

Ik ben de afgelopen Mei vakantie met mijn gezin en de Friendship 28 "Jønás" vanuit Fryslân naar Zeeland gevaren.

De staande mast route door Amsterdam, daar sloot een groep Westerly zeilers aan, die voor de meeting in Numansdorp onderweg waren.

Gebroederlijk voeren we door Amsterdam en in een mooi tempo verder zuidwaarts.

Tot aan het Braassemermeer, waar mijn motor opgaf vanwege koelingsproblemen.

Na enkele zwaai manoeuvres kwam een clublid al langszij en bood me een sleep aan, die werd al snel over genomen door de sterkere "Donna" uit Ermelo. Deze nam ons helemaal mee tot in Gouda, waar de Bukh importeur onze motor weer kon repareren.

De volgende dag zijn we met de Club weer verder gevaren naar Numansdorp. Onze reis ging een dag later door naar Veere.

Bij deze wil ik nogmaals de clubleden uit het noorden bedanken voor de sleep en de gezelligheid onderweg, wij kregen het gevoel een klein beetje onderdeel van de club te zijn op dat moment en dat waarderen wij enorm.

Een vriendelijke groet van de skipper van de "Jónas"

Jan van der Veen

Technisch evenement: "Elektrische dag".

Op 16 maart heeft de technische Commissie een poging gewaagd ook de elektro/technische kennis van de leden te verhogen. Bereidwillig in bruikleen afgestaan was de instructieruimte van Correct Marine in Rotterdam goed gevuld: er blijken een heleboel Westerly-zeilers moeite met (in ieder geval elektrische) stroom te hebben.

Goeddeels kan de elektrische wereld aan boord in drie delen worden gesplitst: de opwekking van de elektriciteit, de opslag ervan, en het verbruik.



Gerard Versluis deed een poging de basis-principes van spanning, stroom, vermogen, weerstand en verbruik uit te leggen. Deze basis-kennis is onontbeerlijk als je in een situatie verzeild raakt, waarbij het verschil tussen plus en min cruciaal is. En omdat rood niet altijd rood is, en zwart niet altijd zwart (voor bruin, blauw, geel/groen, roze, paars, groen, etc. geldt hetzelfde), werd ook aandacht besteed aan het fenomeen "meten".

Nu begrijpt iedereen, dat een schip -los van de kant- volstrekt autonoom is. Je dient dus alles bij je te hebben als je gaat varen (kleding, bier, eten, bier, reserve-materialen, bier, bemanning, bier en de nodige nautische zaken. En bier). De vraag rijst dus: hoe neem ik elektrisch vermogen mee!?



Daar had Casper de Lange het antwoord op: accu's. Het is de aanwezigen duidelijk geworden dat je niet zomaar een winkel in kan stappen en zeggen: "Doe mij even twee accu's". Er blijkt een verschrikkelijk brede variëteit aan accu's te zijn, die alles te maken heeft met het doel waarvoor je de lading wilt gebruiken. Het verhaal zelf is eenduidig, echter wij botenbezitters willen alle

Westerly Club Nederland

gebruikstypen (motor starten, koelkast langdurig aanhouden (voor het bier), apparatuur bedrijfszeker laten werken, laptop en omvormer aan) tegelijk uit zo min mogelijk accu's. Deze combinaties maken de keus van een optimale accu heel ingewikkeld, zo wist Casper de toehoorders duidelijk te maken.



Na de voorgaande voordrachten begrepen we het allemaal: we hebben een emmer elektriciteit, en een toenemend aantal consumenten. Hetgeen betekent dat de emmer vroeger of later leeg zal raken. Met het schrikbeeld van warm bier in het vooruitzicht luisterde het gezelschap dan ook ademloos naar de oplossingen, die Jimmy Lengkeek aandroeg. De opwekking van stroom aan boord, nodig om de emmer weer te vullen, kent al net zo veel mogelijkheden. Zo is walspanning een eenvoudige optie, maar laat het in de praktijk –onderweg– snel afweten. Dynamo's, zonnepanelen, wind-, sleep- en dieselgeneratoren passeerden alle de revu. Ook de verschillende systemen van controle op accu-, en laad- en ontlaad-status zijn onder de loep genomen.

Tijdens zo'n dag snap je het allemaal, en neem je je voor je eens heftig bezig te houden met de plaats van je apparatuur, de dikte en lengte van de draden, en de controle op het gebruik en verbruik van de verschillende stroomvreters.

Om de kennis aan de oppervlakte te houden, was de mogelijkheid geschapen om de drie presentaties in hun digitale vorm te downloaden van de WCN-site.

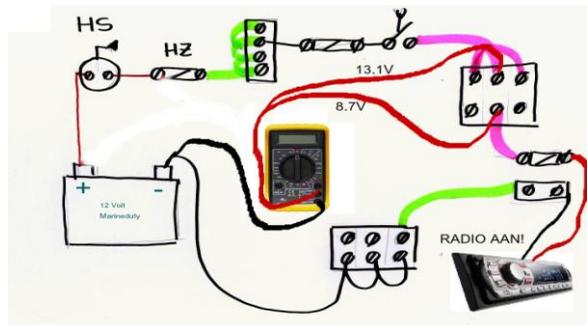
Om ook in de praktijk niet met lege handen te staan, was er voor de liefhebbers een setje met wat elektrische spulletjes voor de eerste noodreparaties en de broodnodige multimeter.

Was het niet het oprfrissen, dan was er wel nieuwe kennis opgedaan. Een uiterst leerzame dag!

Nadien werd de elektrische consumptie vervangen door voedsel-consumptie middels een uitgebreid bezoek aan een wok-restaurant in Ridderkerk.

Dit soort "technische" dagen beantwoorden aan het doel. Dat gaf ook de opkomst van leden al aan. Ik dank Gerard, Casper en Jimmy voor de organisatie.

Tjerk Tjeerde



Engelandtocht 2008

Donderdag 12 juni:

We verzamelen bij Theo thuis en gaan van daar naar de boot. De "Big Wish 2" ligt in Zierikzee. We ruimen de boot in, bespreken het een en ander en gaan daarna slapen.

Vrijdag 13 juni:

Op vrijdag doen we inkopen en zien Tjerk met de "Members Only" nog de haven binnen varen. Om ongeveer twee uur varen we de haven van Zierikzee uit en koersen naar de Roompot, waar we gezellig gaan eten en nog een lekkere douche nemen, zodat we fris de tocht kunnen beginnen.

Om half zeven varen we richting Neeltje Jans, waar de ander Westerly-leden al liggen te wachten.

Helaas heeft de Westerly 33 "Tlaloc" een technisch probleem met de startmotor en zal niet mee gaan naar de overkant.

Morgen vertrekken we om 7.00 en hopen we om 8.00 op zee te zijn.

Helaas hadden we geen tv, dus zijn we maar gaan lopen. Nederland heeft gewonnen met 4-1.

Mogen we voortaan altijd voetballen op vrijdag de 13e!?



Zaterdag 14 juni:

We vertrekken vanuit de Roompot om half acht door de sluis op weg naar zee. Het gaat nu echt beginnen: de eerste zeetocht voor velen is een feit.

We koersen richting de NHR-SE; we moeten deze ton aan stuurboord houden om niet op rotonde voor de scheepvaart te komen. De wind staat niet al te gunstig, dus de koersen zijn bijna de hele tijd hoog aan de wind.

We zijn vertrokken met drie schepen. De "Innovator 2" was de kleinste, maar bleek de dapperste en liet iedereen gelijk haar hekstoel zien en verdween aan de horizon. Tijdens de reis hebben we nog een paar maal marifoon contact gehad, maar verder was het een solo-actie.

Vóór het ondergaan van de zon hebben wij een reef gezet. Dit bleek later een goede beslissing toen we in een bui zaten met 34 knopen wind en onweer. Het weer werkte gelukkig verder wel mee en er was slechts een korte periode regen. En de harde wind was ook gelukkig beperkt.

Nadat de zon was opgekomen, zagen we de lichten van Lowestoft. Het duurde echter nog ruim drie uur voordat we er waren.

In de haven spraken we de bemanning van de "Innovator 2". Deze vertelde dat hij een groepje dolfijnen naast de boot had gehad. Dit is natuurlijk een kersje op de taart en een moment om nooit te vergeten.

Westerly Club Nederland

Morgen gaan we naar Southwold en we vertrekken om 7.00 van uit de haven om op tijd te zijn om met vloed de rivier op te kunnen.

Wat was deze dag vermoeiend; ik ben bek af tot op het bot.

Maandag 16 juni:

We hebben een slimmerik aan boord: vandaag zouden we met twee man opstaan en de rest kon blijven slapen.

Theo en Dick zouden opstaan, echter Ivo had zijn horloge op Nederlandse tijd laten staan dus om half zes lokale tijd sprong Ivo in de stress, want het was volgens hem half zeven.

Daardoor waren we allemaal wakker en hadden een gezellig ontbijt samen.

Om zeven uur lagen we iedereen voor de haven ingang op te wachten en hebben foto's gemaakt van het uitvaren bij Lowestoft.

Het varen langs de kust was een echte belevenis. De Engelse kust is gewoon een sprookje om te zien met vele kleuren.

De haven van Southwold is een vissershaven en bekend in de regio. Er staan enkele houten viswinkeltjes waar verse vis verkocht wordt. Het mooie van het plaatsje is, dat het lijkt als of je honderd jaar terug in de tijd bent.

Nadat iedereen de boot had aangelegd, hadden we een palaver, tijdens welke we de volgende dag bespraken. De wind was uit de verkeerde richting (zuidelijk) en te hard om naar het zuiden te gaan. Frans kwam aan met een noordelijke optie om te gaan naar Great Yarmouth.

De enige hinder was een brug op de rivier, waar we op tijd zouden moeten zijn.

Op naar de dag van morgen.



Dinsdag 17 juni:

Om 10 uur vertrekken we richting zee. Het waait lekker en we gaan eerst een stuk de zee; op daar na gaan we de rest van de groep achterna.



En halen iedereen in. Echter we gaan de "Members Only" op een speciale manier voor bij.

We varen voor de wind en hebben de boom gezet. Vincent is in de boom geklommen en hangt aan de boom boven het water en zwaait even naar Tjerk. Deze legt het moment vast met de camera, en denkt het zijne ervan.

We varen nog een rondje voor de haven en komen dan naar binnen. Tijdens het invaren komen we de "Vive" nog tegen, die dapper vecht tegen de golven.

We zouden om 15.00h door de brug gaan maar door een storing werd het 15.30h. Er stond veel stroming op de rivier (het was afgaand water), waardoor het een avontuur was om te wachten. Door de brug was het werkelijk weer adembenemend om het landschap van Engelse Broads te zien. De rivieren kronkelen werkelijk door het landschap en er valt een groot deel droog. De stroom die daarbij vrijkomt, is erg groot.

Woensdag 18 juni:

Vandaag hebben we de dag voor ons zelf; naar later bleek, zouden het twee dagen worden.

Het weer zit niet mee en we blijven dus een dagje langer liggen bij Berney Arms.

Wij besluiten de rivier af te zakken naar een ander plaatsje; het zeilen over de rivier is werkelijk erg mooi. Met de bemanning van de "Innovator 2" bij ons aan boord gaan we met de "Big Wish 2" de rivier op.

De omgeving is daar erg mooi en er staan erg veel vervallen windmolens in deze omgeving.

Deze windmolens zijn vroeger gebouwd met Nederlandse kennis.

Op de donderdag liggen we ook verwaaid en gaan we met de taxi naar Great Yarmouth. Het is een grote en leuke plaats waar je je best wel kunt vermaken. De weg erheen was een avontuur: je rijdt er via een landweg naar toe waar je diversen hekken moet openen om door het gebied heen te kunnen rijden. Het toppunt was wel het openen van de hekken om over de spoorweg te komen.

Na de leuke middag gaan we de boot klaarmaken voor vertrek naar Nederland. De afspraak is om morgen om 7.30 uur de trossen los te gooien.



Vrijdag 19 juni:

We zijn ruim op tijd klaar om te vertrekken en varen de rivier af op weg naar de brug.

We krijgen om 9.15 een opening en moeten dus op tijd bij de brug zijn. Het passeren van de bruggen ging goed. Wij gingen als laatste door de bruggen heen en zagen de "Vive" bij de tweede brug stoeien met de stroming.

Om ongeveer 10 uur voeren we de haveningang uit en gingen we op de GPS/laptop-navigatie tussen de

zandbanken door. Dit scheelde een heel stuk varen; we zagen de andere schepen om de bank heen varen. Wat toch zeker twee uur extra tijd kost.

Na een leuke zeiltocht over de Noordzee kwamen we om 4.30 Nederlandse tijd in IJmuiden aan.

Na de sluis hebben we macaronie gemaakt; we waren allemaal erg hongerig, dus het was een apart ontbijt

Om half twee voeren we de boot in Lelystad haven de box in.

Zondag 22 juni:

Na een verdiende nachtrust ga ik nog even naar mijn eigen zeilboot.

Westerly Club Nederland

We besluiten even te gaan zeilen en tijdens het hijsen van de zeilen zie ik de "Baleeka" voorbijkomen op weg naar het Raboes . Zij waren ruim 4 uur later dan wij in IJmuiden aangekomen. Voor de "Baleeka" heeft de tocht nog een spannend staartje. Op het Gooimeer wordt het opeens slecht weer, zinken er twee speedboten en er slaat een zeilboot om. De Engelandtocht staat diep in mijn geheugen als een positieve ervaring. En is een echte aanrader voor de Westerly-bezitter, die het altijd al een keer heeft willen doen

Met vriendelijke zeilersgroet: Dick van Roekel
Bemanning op de "Big Wish 2" van Theo Scholman
www.thehappysailer.nl

Wij, de bemanning van de "Big Wish 2" hebben geweldig genoten van de Engeland tocht. En bedanken onze schipper voor de uitnodiging en de Westerly Club voor het leuke evenement.

Pffft, wat een week

De Engelandtocht zit er weer op! Boot ligt weer veilig in 't Sas. Van een dagelijks verslag is niet veel terecht gekomen, maar ik weet nog wel het een en ander te vertellen over wat we beleefd hebben. Daar gaat ie dan.

Donderdag.

Argghhh..., regen! Regen en nog eens regen. Goed, om een uur of 11 vertrokken naar 't Sas. Aangekomen, alles weggestouwd en de slaappleatsen gereed gemaakt. De 1ste opstapper zou ongeveer een uur of 1 (13.00) arriveren (nog steeds regen). Even bijpraten en de boel van hem wegstouwen. Ik wilde nog even naar Goes voor een paar boodschappen, en we zijn met ons drieën daar even naar toe geweest. Rein, zo heet de 1ste opstapper, stelde voor om in Goes wat te gaan eten. Akkoord, maar het was pas 4 uur en om daar tot 7 uur rond te lopen, zagen we niet zo zitten. Terug maar naar de boot en kijken of de "kroeg" open was, konden we daar ook wel eten. Was open en daar gegeten.

De 2de opstapper, Bart, kwam om half 10 's avonds, helemaal vanuit Uffelte! Aan boord de koffie genomen met ons allen en ook weer bijkletsen. Dat bijkletsen duurde voor mij tot 23.00 uur en voor de mannen geloof ik tot 2 uur!
Plan was om de volgende dag naar de Roompot te gaan.

Vrijdag.

Oké dan, om 10 uur gaan we op weg richting de Roompot, waar we zullen verzamelen. Maar we gaan eerst via Zierikzee. Daar wil Tjerk nog tanken en worden de allerlaatste boodschappen gedaan, je kan maar genoeg proviand mee hebben. De boot was best wel afgeladen met van alles.



Half 1 (12.30 u) weer de trossen los en op weg naar de Betonhaven bij de Roompot. Daar liggen al 2 boten te wachten die mee gaan. Het derde schip komt later die avond. Van boord om even handjes te schudden. Dan horen wij een tegenvaller; van een van de schepen is de startmotor stuk en kan helaas niet (snel) gerepareerd worden, wat betekent dat zij niet meegaan! Jammer hoor, voor hen zeker, maar voor ons eigenlijk ook wel. Dus

gaan we met ons drieën naar de overkant.

Zaterdag.

Om 8.30 uur de sluis door. Dan begint de reis echt.

De wind is NW 4-5, dat is dus recht tegen de wind in met wat golfslag ... Eerst een slag richting Zeebrugge gemaakt om daarna naar de Noordhinder te zeilen (was bezeild maar de motor moest toch bij, om hoog aan de wind te kunnen blijven). De Noordhinder is een boei waar je de shipping-lane oversteekt. Dit moet zo haaks mogelijk. Je hebt een heenweg voor de tankers en een terugweg. Een snelweg voor tankers dus. We waren er om 22.00 uur; gelukkig nog met daglicht kunnen oversteken. De wind bleef tussen Bft 4-5. Maar 't zeetje was wel rumoerig, golverig, etc. Tijdens de oversteek van de shipping-lane werd het qua weer steeds onbestendiger, donkere wolken en flitsen erin. Gelukkig nog achter ons.

Tjerk doet alvast 2 raffen in het grootzeil, wind briest ook wat op.



Om 11.30 uur is het donker, maar het wordt steeds donkerder door de -echt waar!- pikzwarte wolkenpartij die onze richting opkomt! Brrr..., ik word toch wel een beetje bang. Weerlicht om ons heen, de wind die van 15 knopen ineens naar 25 gaat vanuit een totaal andere richting! Bart is behoorlijk zeeziek; Rein heeft een ander fysiek probleem. Beiden krijgen vrij van het wachtsysteem. Tjerk en ik zitten samen boven in de kuip. Het is zo donker, dat je geen horizon meer ziet en geen golven, echt niet te geloven! Als dit is overgedreven, komt Bart het weer proberen. Tjerk blijft bij Bart en ik ga dan om half 3 even liggen. Om een uur of 8 's morgens lopen we Lowestoft binnen en om half 9 liggen we in een box. De reis heeft 24 uur geduurd!

Zondag.

Om 9 uur op weg met Rein naar het ziekenhuis in Great Yarmouth (in Lowestoft is geen ziekenhuis). Om rond 1 uur weer terug aan boord. Het was een rustdag en de vloot vanuit IJmuiden zou 's middags arriveren. Gek genoeg had ik geen slaap meer. In het ziekenhuis duurde het een uurtje of 2, het was er zo verschrikkelijk warm, dat ik bijna in slaap viel.

Westerly Club Nederland

In de loop van de dag ben ik met Bart het stadje even ingelopen, de boulevard eventjes gezien en weer terug naar de steiger. Met Rein ging het nog niet goed; hij zocht al uit hoe weer naar huis te gaan, via Harwich.

Maar ons plan ging ook door: de volgende dag stond Southwold op het programma. Om 7 uur de trossen los.



Maandag.

Rein naar de taxi gebracht. Best wel een emotioneel moment. Je gaat met z'n vieren weg en dan moet er eentje de ploeg verlaten, en wij konden niets voor hem doen.

Goed, wij vervolgen ons plan en houden contact met Rein.

De wind is goed, het weer is lekker en er is een zonnetje, wat wil je nog meer!?

Southwold op tijd en tij binnengevaren, een heel leuk oud haventje, nou ja haventje..... Een steiger en dat was het. Maar het heeft wel iets. 's Middags naar het centrum gelopen via een public footpath, dwars door een weiland met koeien en zeer drassige grond. Een winkelstraatje gezien, brood gekocht. 's Avonds vis gegeten op de bbq, de vis koop je vlakbij dat steigertje, leuk tentje. Niet al te laat naar bed, want we moeten vroeg op de volgende dag.

Dinsdag.

De wind is gedraaid en kunnen we niet naar Harwich.

Alternatief is weer naar boven, naar Great Yarmouth. Daar is geen jachthaven, maar erachter ligt een soort krekengebied. Diep genoeg om er met een zeilboot te komen. Een andere mogelijkheid was er gewoon niet. De zee was best wel weer golverig, maar we hadden haar achterop. Best wel te doen.

Bij Gr. Yarmouth moesten we door 2 bruggen (die bestel je van tevoren). We moesten er vóór 3 uur zijn. En de groep moest ook bij elkaar zijn. Dat liet wat te wensen over. De meesten hadden de sterke stroom een beetje onderschat. Toch wel zo'n 2-2 ½ knoop stroom, waar je tegenop moet. Indrukwekkend, maar al met al hebben we het gehaald.

Door de bruggen heen moesten we nog eens een uurtje varen om ergens aan een steiger aan te kunnen leggen in dat gebied. Ik vond het wel aardig, maar na 2 verwaaidagen had ik het wel gezien. En de rest van de crew ook.



Woensdag.

Verwaaidag 1. Vandaag niet veel gedaan, wat geslapen en veel gelezen. Eten gemaakt door Bart, macaroni met van alles wat we aan boord hadden, lekker hoor! Vroeg naar bed.



Donderdag.

Verwaaidag 2. Ook vandaag niet veel gedaan, naar een ander steigertje gevaren waar je kon tanken. Daar de boot verderop afgemeerd en een stukje gewandeld, naar een oud Romeins fort (je zag alleen maar een paar muren, hoor). En een prachtig uitzicht, dat wel.

Tja, en verder valt er niet veel te vertellen over deze 2 dagen, helaas. 's Avonds in de kroeg (die hebben ze overal) een afscheidsdrankje en

evaluatie en het palaver voor de terugtocht. Wij gaan met nog een boot terug richting Roompot, dus met 2 schepen. Ze wilden graag dat we bij elkaar in de buurt zouden blijven. De andere schepen gaan naar IJmuiden.

Niet laat naar bed, want om 1/2 8 's morgens gaan de trossen los! De brug draait voor ons dan om 9.15 uur.

Vrijdag.

Zoals gezegd half 8 (Engelse tijd): trossen Los! De wind zou WSW worden en kracht 4-5 afnemend naar 3-4 Bft. Kan niet beter.

Op tijd bij de brug, nog wel een stief kwartiertje rondobberen, om 9 uur open en om kwart over 9 de andere brug. Dan nog het kanaal af richting de Noordzee. Goh, het weer ziet er goed uit en de golven vallen best wel mee zeg!

Dachten we

Wat verder op zee, de golven nemen wat toe, jee zeg de wind blijft zuid, was toch niet verwacht? Hmm... de "Innovator 2" (schip dat bij ons wilde blijven) reeft de fok. Duurt een poosje, dus liggen we bij, te wachten tot ze weer verder kunnen. Gaan ons voorbij en speren er vandoor! Wel, ach we halen ze wel in. De wind neemt toe naar 6 Bft, de golven komen nu dwars in en het is niet zo comfortabel meer.

Ik zit achter het roer, en zie de golven komen, aardig hoog, slik..... moeten we daarover heen? Na een poosje neemt Tjerk het over. Ik vond dit zeetje en die wind niet zo leuk, was af en toe best wel bang, heb me er wel weer overheen gezet, maar toch

Maar wat echt onwijs mooi was: we hebben dolfijnen naast ons gehad!! Het waren er 2, eerst rechts, toen onder de boot door naar links, richting de voorpunt en toen waren ze weer weg. En dat ondanks die hoge golven (ca 3 meter).

De shipping-lane konden we niet met daglicht halen. Trouwens de Noordhinder haalden we ook niet, we moesten een slag maken om daar uit te komen.



Westerly Club Nederland

Het was aardig druk met tankers, vele lichtjes van die schepen en moeilijk in te schatten op een slingerend schip. Maar we zijn veilig aan de overkant gekomen. Daarna konden we de koers wat verleggen, zodat het wat aangenamer werd. De wind bleef Zuid 6 en tegen de tijd dat we de Roompot naderden, nam de wind pas af.

Het was een hele vermoeiende reis terug. We hebben met ons drieën maar een uurtje of wat geslapen.

Om een uur of 10 waren we bij de Roompot sluis. Deze tocht duurde 23 uur. En de "Innovator 2" hebben we na de Noordhinder niet meer gezien, die had een andere koers. Zij waren er trouwens wel eerder dan wij.

Zaterdagmiddag om 2 uur waren we weer in onze box in 't Sas. Pffft!

Wat leuk was, Sebastian was met mijn autootje naar 't Sas gereden en stond ons op de sluis van 't Sas op te wachten! Verrassing!!!!

Tijdens de terugtocht zei ik; dit doe ik NOOIT meer, maar ja.....zeg nooit nooit. Ik heb er veel van geleerd en ik hoop m'n grenzen wat te hebben verlegd. Als ik het volgend jaar weer kan regelen, ga ik zo weer mee!

Aafje

"Members Only"

Denemarkentocht 2008

Dit zou voor ons de eerste lange reis worden met onze Westerley Conway.

Na een vroeg vertrek vanuit Harlingen, nl. 07:00 uur, een meer dan voorspoedige reis naar Lauwersoog gehad. Gelukkig was het mooi weer met niet al te veel wind, hooguit een 5. Ik denk dat de gebeden van mijn vrouw verhoord zijn, want die zag er als een berg tegen op. Na aankomst in Lauwersoog om 20:10 uur (maar 10 minuten te laat voor het palaver) eerst maar een biertje en eten tot ons genomen en ondertussen geluisterd naar wat de plannen waren. Deze klonken erg goed en positief. De volgende dag heb ik eerst mijn marifoon-antenne, en bij gebrek aan vrijwilligers hing ik zelf zo'n 15 mtr. boven het water in een stoeltje, waarbij ik mij af vroeg of onze lieve Heer dit wel zo voor mij bedoeld had. Na nog vlug te hebben getankt zijn we met de hele groep lekker zeilend naar Borkum, het eerste Duitse eiland, gegaan.

Tijdens het palaver afgesproken, dat ik de volgende dag met mijn boot buitenom naar Nordeney zou gaan, omdat ik anders behoorlijk vast zou komen te zitten op de duitse wadden, in verband met de diepgang van mijn boot. De rest zou een uurtje of wat later komen. Tijdens deze tocht kreeg ik (nog) meer respect voor mijn vrouw, die op het IJsselmeer al begint te piepen met windkracht 4 en het hier op de Noordzee met kracht 6 en aan de wind nergens over had. Ik kreeg haar alleen niet zo gek, dat ze binnen wat te eten klaar ging maken. Ook de rest van de vakantie moest al het eten en

drinken van te voren worden klaargemaakt; op mijn tegenwerpingen “waar is de romantiek van het zeilen en ondertussen een eitje bakken gebleven” werd ik gewoon voor gek verklaard.

Om 13:00 uur lagen we aan de kade te wachten op de rest; om 16:00 uur maar eens gebeld, en toen bleek dat ze verwaaid lagen, maar dat ze de volgende dag zeer zeker naar Nordeney zouden komen. Helaas kwam er de volgende dag weer niemand opdagen en werd er ook geen contact met ons opgenomen, ondanks diverse telefoontjes en sms.

Aangezien de weersverwachting nog steeds slecht was, windkracht 6 tot 7 met regen en onweer, en wij maar 2 weken vakantie hadden hebben we maar besloten om richting Delfzijl te gaan en dan de staande mastroute richting Leeuwarden te varen. Bij de zeesluis van Delfzijl kwamen we



toevallig nog een paar leden tegen, die het ook voor gezien hielden en met ons meevoeren naar Groningen, waar we 's avonds een gezellig biertje met elkaar hebben gedronken.

Tegen het eind van onze vakantie knapte het weer toch nog wat op, dus zijn we binnendoor naar Harlingen gevaren om vanaf daar naar Terschelling te gaan om bij een vriend wat te gaan drinken. Omdat het zulk mooi weer was zijn we eerst nog een stuk buitenom Terschelling gegaan, waar ik volgens mijn nieuwe digitale kaart met hoog water ook vanaf buiten vlak langs de kust naar de haven kon varen. Ik heb het wel gedaan met mijn vrouw als gids die mij vertelde hoe ik door een geul van ongeveer 15 mtr breed moest om niet vast te komen te zitten. Ik heb het een keer gedaan, maar ik zal het niemand adviseren, want het kan alleen met hoog water en als je vast komt te zitten duurt het denk ik wel heel lang voordat het water nog hoger komt.



Achteraf toch wel een leuke vakantie gehad, al had ik het mij wel anders voorgesteld. Mijn advies is om, als we gezamenlijk iets ondernemen, ook gezamenlijk, dus in overleg, plannen te wijzigen, zodat het voor niemand tegen valt. Zelf kom ik meestal wel goed terecht, maar ik kan me voorstellen dat, als je geen of weinig ervaring hebt op zee, deze reis nou niet zo goed is voor je zelfvertrouwen. Ondanks enkele negatieve ervaringen ga ik (wij) volgend jaar graag weer mee naar Engeland, België, Frankrijk, Denemarken of waar dan ook naar toe, als we maar met drie weken weer terug zijn.

Groeten en een prettige en warme winter voor iedereen.

Theo en Corrie Scholman

Westerly Conway “Big Wish 2”

Garnalentocht 2008

Zoals te doen gebruikelijk kijken de deelnemers aan de Garnalentocht naar het Belgische Blankenberge al dagen tevoren naar de ontwikkeling van het weer.

En mocht dinsdag al duidelijk zijn, dat er vrijdag géén zee gekozen zal gaan worden, dan wordt de tocht op dat moment al afgeblazen.

Ook komt het voor dat de vooruitzichten dusdanig vaag en onbetrouwbaar zijn, dat besloten wordt wél te verzamelen voor een eventueel vertrek, maar dat op donderdag-avond tijdens het steiger-palaver de definitieve knoop wordt doorgehaakt. Overstijgt de kwaliteit van de overtocht ons gevoel van comfortabel varen, dan wordt ter plekke een alternatief inshore-plan bedacht.

Is Blankenberge wel gewoon op een prettige wijze haalbaar, dan ligt het plan gereed.

De Garnalentocht 2008 viel éénduidig en onmiskenbaar in de eerste categorie. Bft. 6 uit zuidwestelijke richting, en het zou nog minder prettig worden als we stroom-méé zouden incalculeren. De tocht werd dus op dinsdag-avond al gecancelled. 5-6 aangemelde schepen konden in hun box blijven liggen.

Maar wat moet je dan met je opgenomen vrije dagen? Een beetje zonde, dus toog ik op donderdag toch naar de thuishaven 't Goese Sas. Het was inderdaad winderig. Zelfs het doorzichtige perspex luik in de ingang van de kajuit woei er uit, rechtop in mijn voet. Bloederig, dat wel, maar aan alles komt toch een eind ...?

Er waren meer mensen die nu ineens tijd overhadden.

Dus Cees Beije, schipper van de W33 "Tlaloc" in Kats, uitgenodigd voor wat daagjes varen. Voor de deur van Goes ligt de grote Galgeplaat, en een rondje om die zandplaat heen, ± 15 mijl, helpt je een goed deel van de dag door. Het werd een mooie vrijdag, met rond de 27 knopen wind uit zuidwestelijke richting. Slechts af en toe wat neerslag. Na 4 uren –en 20 gemeten mijlen- varen waren we weer terug in de box; moe en uitgehongerd. Het afblazen van de Garnalentocht was een juiste beslissing geweest. En mijn voet deed pijn.

Ook Rocyn Williams, schipper van de Seahawk "Gwylan" in Terneuzen, was vanwege het afblazen van de tocht verlaten door zijn bemanning en voelde wel wat voor een tochtje op de Oosterschelde.

Zo voeren wij op zaterdag, nu met zijn drieën, hetzelfde rondje om de Galgeplaat. De wind kwam iets zuidelijker aanwaaien, maar was wel toegenomen tot rond de 33 knopen. Meer wind betekent meer snelheid, dus deze keer rondden we de tocht af na 3 uren en 17 gevaren mijlen. Bij het biertje kwamen we tot de conclusie dat ook de terugweg vanuit Blankenberge behoorlijk "bumpy" zou zijn geweest en dat het goed was dat we niet gegaan waren. En mijn voet deed pijn.

Het Garnalentocht-weekend was bijna voorbij. Geen garnaal gezien, toch heel erg mooi gevaren, en weer even geroken aan waar het bij zeilen echt om gaat.

Volgend jaar weer, heren?

Tjerk Tjeerde
"Members Only"



Het reisverhaal achter de WCN Barbecue Noord 2008

Jarenlang heeft u verhalen kunnen lezen over de manier waarop de Westerly Club van de bbq in Enkhuizen placht te genieten. En omdat ik toch wat vrije dagen over had, leek het me leuk om de BBQ Noord per boot te bezoeken.

Nu ligt ons schip nabij Goes, dus zou er enige reistijd mee gemoeid zijn.

Het bbq-weekend zelf werd aan beide zijden gelardeerd door 5 week- en derhalve reisdagen. Deze 12 dagen werden op hun beurt aan beide zijden begrensd door een weekend, waarin eerst nog overige nautische afspraken –zo heten bij ons bbq's met bevriende zeilers in de omgeving- nagekomen dienden te worden.

Onderstaand een verslag van de reis, die het uiteindelijk doel (de WCN bbq) omringde.

De werkweek volgend op de afgelaste Garnalementocht ben ik redelijk druk bezig geweest met werk; niet zozeer met de voorbereiding van de daaropvolgende 2 weken.

Moelijk lopend met die voet, en uiteindelijk donderdag maar eens in de soda met heet water. Vrijdag ook. Zaterdag-ochtend ook nog maar een keer. Je voelt hem al: desondanks steeds dikker en roder. Een zware keus: eerst 2 weken varen of eerst naar de dokter!?

Toch maar even naar de dokter. Dus antibiotica. En dus via de apotheek gewoon naar de boot, naar de barbecue, die ons was beloofd. De eerste pil geslikt. Boodschappen gedaan in Goes.

Het stel, dat ons uitgenodigd had, was er niet: te slecht weer. Kortom, een rustig weekend gehad zonder een meter te varen. En zondagmiddag, toen Aafje en Sebastian weer naar huis gingen, wist ik eigenlijk nog steeds niet of ik naar het noorden zou gaan of niet. Om onduidelijke redenen had ik er geen goed gevoel bij.

's Avonds toch maar een knoop doorgehakt: gaan! Want 2 weken op de boot in alleen Oosterschelde-gebied in weer, dat niet direct uitnodigend tot lui in het zonnetje op het Veerse Meer voor anker gaan, dat trok ook niet. Dan kun je beter wat gaan doen.

Maandag om 09:00u vertrokken. Op de Oosterschelde stroom tegen, en in ieder geval wind tegen. Ik had het niet naar mijn zin. Toch doorgevaren, via het Volkerak en het Hollandsch Diep. Inmiddels vuiligheid in mijn wierfilter, dus motor warm. Motor uit, rolfok uit, maar die liep halverwege vast; niet meer uit noch in te krijgen. Opbriesende wind naar 24 knopen. In ruimwindse koers de stuurautomaat erop, en eerst maar met gereedschap de rolfok te lijf, daarna het wierfilter. Ik was inmiddels weer bijna terug bij de Volkerak-sluizen.

's Avonds om 19:00u in Strijensas. Geen zin om te eten, me naar de douche gesleept, overwogen om terug te keren.

Dinsdag vroeg toch maar verder, om vroeg –op tijd- de grote rivieren Dordtse Kil, Oude Maas, Noord, Nieuwe Maas (Waterweg) en de Hollandse IJssel te kunnen pakken ("Algera-brug, hoe laat is er een bediening?" "Over 5 minuten, tenzij u een ijzerzaag komt halen!"). De bruggen had ik goed getimed; niet langer dan 5 minuten wachten. Ondanks de pijn in mijn maag, de last van mijn darmen en ontlasting, en de misselijkheid. 's Middags een paar keer overgegeven. Solo-varend leer je zo de waarde van een emmer juist inschatten.

De spoorbrug in Gouda om 13:13 genomen, en toen ben ik maar doorgevaren naar Alphen. Aankomst 17:35u, 5 minuten te laat om geen last te hebben van de stremming van de bruggen aldaar in verband met een gondeltocht in dat gehucht. Ik strandde vlak voor Alphen in een vaart voor wat bruggen, zonder havens; nee, gewoon een simpel dubbelrood in de middel of nowhere. Afgemeerd tegen de wachtrekkingen. Om 19:00u ziek naar bed.

Om 23:00u weer op –de stremming zou opgeheven worden en de bruggen zouden weer tot 24:00u normaal bediend worden-, de wc van voren en van achteren gezien, pijn in mijn donder, maar het bleef dubbel rood. Dus maar weer naar bed. Ik voelde niet meer dat ik leefde.

Woensdag om 06:00u de eerste bruggen meegepakt. Tussen 07:00-09:00u in de Haarlemerringvaart gestrand voor wat bruggen met een spitsluiting. Uit verveling en ellende de bijsluit van het antibioticum maar weer eens gelezen. Dan blijkt dus dat het gevoel, dat je half dood gaat, door die pillen wordt veroorzaakt. Om 08:00u de huisarts gebeld en gevraagd of dit er bij hoorde. Ik mocht er mee stoppen, maar moest wel morgen (= donderdag-)ochtend weer bellen met het resultaat.



Westerly Club Nederland

Vroeg in de middag zonder verdere –nautische- problemen de rand van Amsterdam in Nieuwe Meer bereikt. Maar weer gaan slapen. Tegen vijven kwam Sebastian aan boord; die was met bus, tram, trein en metro naar A'dam gekomen. Vroeg naar bed, want A'dam doorkruis je 's nachts (aanvang 00:30u). 's Nachts in Amsterdam ging het mij wat beter. Een dag geen pillen had zo'n effect. Bovendien was de hemel wolkenloos met een bijna volle maan, en heel weinig wind. Met 4 schepen passeer je dan de verschillende Kostverlorenkades en pakweg 16 bruggen. Eens in de zoveel jaar is dat nog wel leuk om te doen. En wat zijn er nog een hoop mensen wakker om half drie 's nachts! In het donker het IJ overgevaaren (Sixhaven en Aeolus voorbij) en na de Oranjesluizen een plek gezocht in Schellingwoude. Om kort te gaan, om 04:30u eindelijk weer naar bed.

Om 08:00u weer op. Dokter bellen. Verteld dat ik weer leefde. Maar ook gehoord, dat de eerder genomen kweek van de voetwond wel aangaf, dat een kuur van belang was. Ik kon later op de dag het nieuwe recept afhalen. Probleempje, want mijn arts en apotheek zaten in Delft, en ik in Amsterdam.

We zijn om 09:00u gaan varen, het buiten-IJ af. We hebben nog gehinnikt bij het Paard van Marken, en naar ultra lights uitgekeken op de Hoorne Hop. Rond half drie in de middag stonden we in Hoom in een apotheek met een fax. Dokter weer gebeld, faxnummer doorgegeven, en jawel, 20 min later had ik weer een nieuw antibioticum, deze keer zonder het gewraakte clavulaanzuur.

Vrijdag om 11:00u kwam ook Aafje met de trein aan in Hoom. Haar opgehaald, uitgebreid gewinkeld, een beetje geshopped, ook boodschappen gedaan. En verder eigenlijk genoten van het schitterende weer. 's Avonds met z'n vijven (met Rein en Joke) uit gegeten. Dus twee nachtes Hoom, maar da's (zo) geen straf. En zelfs WCN-ers om ons heen.

Zaterdag om 11:00u naar Enkhuizen vertrokken. Een beetje gezeild, maar al gauw was er geen wind meer, en gingen we mechanisch verder.

In Enkhuizen lagen al 4 andere schepen ("Mah-Jong", "Lady May", "Gwaihир", "Big Wish 2"). De "Chaweroet" arriveerde tegelijk met ons; niet veel later arriveerden de "Bettien" en de "Going Walkabout". Samen met wat auto-coureurs kwam het gezelschap toch al gauw op zo'n 22 man, hetgeen een goede opkomst genoemd mocht worden.

De locatie –onbekend als ik ben in de Buishaven- verraste me. Een perfecte plek voor een openluchtmaaltijd. Een theehuis als back-up voor de koude of mogelijk natte uren. Een mega-barbecue, waarmee de "Lady May" welhaast tot haar zomermerk was beladen.

Tegen vijven werd de barbecue opgestart. In een laag zonnetje was het buitengewoon goed toeven, niet in het laatst vanwege de uitstekende, bijna bijbelse verzorging door de WCN: het brood raakte maar niet op en de wijn bleef vloeien.

Later, veel later, toen de zon al onder was, werd het theehuis benut. Nog later kwam de gitaar van Imko Albrechts tevoorschijn, en nog later zelfs een lokale gitarist. Hoe lang het al donker was vóór ik ging slapen, weet ik niet meer. Het was een uitstekende barbecue, en ik dank alle betrokkenen, en met name Cees Goudsblom, voor de vlekkeloze organisatie en de gastvrijheid.



Zondag zijn we teruggevaaren naar Amsterdam en hebben een plek gezocht in de roemruchte Sixhaven aan het IJ. Nooit eerder geweest, met een echte Amsterdamse entourage, en een perfecte verbinding met het Centraal Station aan de overkant. Maandag Aafje en Sebastian naar de pont gebracht voor hun treinreis terug. Een paar aardige dagen samen gehad, met weinig last van de –nieuwe- pillen. Maar weinig zin om terug te gaan naar het IJsselmeer en mijn oorspronkelijk wilde plannen van Makkum, Wanneperveen en/of Hindeloopen waar te maken. Dus maar doorgevaaren naar de Houthaven voor de passage van Amsterdam 's nachts. Doorvaartgeld betaald. Brug gaat voor me open, maar: de motor start niet! Helemaal dood, geen beweging. Blijkt de startmotor finaal(ik hou me in), nou ja, deed niets meer. Naar huis gebeld, Sebastian op internet laten zoeken naar

iets reparatie-achtigs in de buurt. Gevonden, en gebeld. 's Middags om rond 4 uur kwamen ze 'm halen (ik had hem zelf al uitgebouwd).

Dinsdag-ochtend om 08:15 had ik de "nieuwe" aan boord. Da's heel snel, maar de nacht was al voorbij, dus kon ik niets anders doen dan wachten op de volgende nacht om Amsterdam te passeren. Het kost gewoon een dag (en een hele hoop tientjes).

Dinsdagnacht door A'dam. Om 04:00u vastgemaakt voor de Schipholbrug. Om 05:00u weer begonnen met varen (inmiddels heet het woensdag): de Schipholbrug, de bruggen in Aalsmeer, Leimuiden, Woubrugge, Alphen, Boskoop, Waddinxveen, Gouda. De spoorbrug van Gouda betekende een oponthoud van 3 uur; voor de rest sloot alles perfect op elkaar aan. Je mag waardering hebben voor de wijze waarop RWS en Gemeentes de bruggen op elkaar afstemmen. Jammer dat de NS daar niet aan mee doet met zijn spoorbruggen.

Oh ja, de brugwachter van Aalsmeer, nadat ik me per marifoon aangemeld had: "Members Only; wat een leuke naam. Kent u dat oude soul-liedje met die titel?" "Nee, hoe gaat het dan?". Gaat ze het over de marifoon voor zitten zingen! Leuk! 200 meter verder kraakt de marifoon: "Meneer, bent u daar nog?". "Ik luister". "Als u ooit de boot verkoopt, wil ik hem kopen". "Die naam past toch op ieder schip?". "Ja, maar u heeft zo'n mooi schip; het past en hoort bij elkaar!". Kun je je voorstellen, dit alles 's ochtends om 05:30u!

Besloten door te varen in plaats van te overnachten in Gouda (wat we meestal doen), ook al om de verloren dag in te halen en van drie reisdagen er weer 2 te maken. Desondanks was ik weer op tijd in Capelle (een vriendelijke brugwachter draaide de brug nog vlak voor spitsluiting, ondanks dat ik eigenlijk 2 min te laat was), en kon dus nog net een stroompje meepakken op de Nieuwe Maas en Noord. Dan kom je –rond 19:00u- weer in Dordrecht, maar doorvaren betekende stroom tegen in de Dordtse Kil. Dus jachthaven gezocht. En weer vroeg naar bed, want het was uiteindelijk een lange dag geweest.

Wel leuk: had geen zin om zelf iets te maken, dus loop een goedkoop eetcafeetje binnen. Neem het goedkoopste van de kaart, hetgeen een uiterst smakelijke grote saté bleek te zijn. Neem een glaasje wijn. Luister naar jazzy muziek. Lees de krant van vandaag. Zeg ik tegen de baas: "Prima tent, lekker eten, snelle bediening, niet duur en uitstekende muziek!". Zegt-ie: "de wijn is van het huis!". Donderdag om 10:30u vertrokken uit Dordt. Om mij onduidelijke redenen toch eerst stroom tegen; ik had dus ook eerder weg kunnen gaan. Maar het uitslapen had ook wel wat. Oude Maas, Dordtse Kil. Hollands Diep, Volkerak (kwam daar nog de Falcon "Horus" tegen) en eindelijk weer op de Oosterschelde. Rond 20:00u weer terug in het Sas. Mission completed.

Let wel: van alle vaardagen had ik steeds of wind tegen, of de wind was zo weinig dat ik zwemmend sneller zou zijn geweest. Kortom, de hele tocht heen en terug heb ik alleen op de motor gevaren!



Vrijdag in schitterend weer gerelaxed, en veel geslapen in hele zonnige momenten.

Zaterdag kwamen Aafje en Sebastian weer aan boord. Zijn we naar het Veerse Meer gegaan waar we verwachtten dat een kennis van ons zou liggen. Die lag er ook; dus aangeschoven en 's avonds in goed weer lekker weer zitten bbq-en.

Zondag –gewoontegetrouw maar weer eens vroeg- om 08:00u gaan varen, terug richting 't Sas. Dichte, dichte, ondoordringbare mist, slechts drie scheepslengtes zicht (te beginnen bij de roerstand)! Laptop aan, GPS erop, kaarten geladen en gas erop. Spannend (want 't is geen radar), maar wel erg leuk varen.

Deze twee weken zijn weer voorbij. En gezien het herfstige weer buiten inmiddels het seizoen ook.

Het is iets anders geworden dan even de BBQ aandoen, nog 1, 2 of 3 andere havens aanlopen en dan zonnig naar huis.

Ik heb het gevoel dat ik een complete reis gemaakt heb. Dat is ook wel zo, maar meestal dient de reis om ergens te komen, en nu lijkt de reis wel het doel.

Het aantal gevaren en gemotorde uren weet ik niet; het aantal afgelegde mijlen weet ik ook niet. Maar in totaliteit zo'n 74 bruggen gezien en 14 sluizen. En nu ik weer thuis en aan het werk ben, lijkt de reis tekort te zijn geweest. Ik ga zo weer!

En mijn voet? Aan alles komt toch een eind ...!

Tjerk Tjeerde

"Members Only"

Over schippers en scheepsnamen

op initiatief van Auke Bos

Een interview met Henriëtte en Johan Bots, schippers van de Chieftain "Banjer".

1. Wanneer ging water een rol spelen in jouw leven?

Als baby vond ik water altijd al prachtig. Als peuter met laarzen aan in de plassen springen. Ik kom uit Berkel en Rodenrijs en naast ons huis was een sloot en voor ons huis een vijver. Water fascineerde mij altijd,

vooral als het bevroren was. Ik heb in de jaren 60 heel veel geschaatst, met mijn zus Simone achter mijn vader aan om tochten te schaatsen van 40, 60 en 90 kilometer. We waren toen rond de 13 jaar

2. Hoe is het zeilen in jouw leven gekomen?

Vanaf 1962 gingen mijn ouders en hun 5 kinderen in Zwartsluis en in Friesland op vakantie. Mijn ouders huurden dan een huisje en een zeilboot een 16 kwardraat. Dat waren toen nog hele mooie houten boten, polivalken waren nog niet "geboren". In 1965 en 1966 kregen wij zeilles in Frankrijk, in La Trinite sur mer op de zee in een baai in Bretagne. We kregen toen les in de bootjes 470. We zaten dan met tweeen in een zeilboot en de instructeur voer in een motorbootje om ons heen, deze methode

van lesgeven kende ze toen in Nederland nog niet. Vanaf 1967 gingen we ieder jaar naar Friesland. Drie weken vakantie met allemaal neven en nichten, ooms en tantes, verdeeld over 5 huisjes en samen ongeveer 8 zeilboten was voor ons jaren achtereen een enorme belevenis. We hebben daarvoor nog steeds een unieke band met elkaar. Vorig jaar hebben we een heel weekeind in Woudsend met 120 familieleden een zeilschool afgehuurd, inclusief de zeilboten. Het was weer als vanouds!

3. Wanneer kwam het 'grote werk' in zicht?

In 1986 zijn wij, niet gehinderd door kennis, met een huurbootje (Biesboschkruiser) achter mijn neef aan gezeild we gingen de wadden op. We hadden onze dochter Eefje (10 maanden oud) bij ons. Achteraf gezien is het goed afgelopen, maar het is te spannend geweest. Mijn neef heeft onze boot uiteindelijk moeten slepen omdat de buitenbordmotor door de golfen niets meer deed!

Afgelopen mei zijn we voor het eerst na al die tijd weer op groter water geweest. Johan en ik durfden het niet zonder begelei-

ding en toen is onze welbekende Frans met ons mee geweest als begeleider. We hebben veel van hem geleerd en zijn hem daar echt dankbaar voor, daarom durfden we het dan ook aan om mee te gaan met de groep



naar Denemarken. Toen we om Schiermonnikoog naar Borkum zeilden was dit echt onze eerste kennismaking buitengaats!!! We vonden het geweldig!! Door de

Westerlyclub en door de begeleiding hebben we dit durven te doen! Geweldig tof hoe we door de Westerlyleden over de drempel heen getrokken werden.

De hamvraag komt nu:

4. Hoe komt iemand op het idee zijn Westerly “Banjer” te noemen?



We hebben nu twee jaar onze Spaanse water-hond. Deze hond heet Banjer, omdat zij bij ons thuis als pup meteen door de vijver banjerde. Toen wij de Westerly Chieftain hadden gekocht, vonden we dat deze boot ook heerlijk door het water banjerde, vandaar dat we deze naam ook bij de boot vinden passen! Regelmatig vragen mensen ons of de hond naar de boot is genoemd: het is dus andersom!

5. Bemanning en tochten.

De bovengenoemde ervaringen, dus met Frans op onze eigen boot. Verder zijn we nog nooit als opstapper meegevraagd, dus daar valt niets over te vertellen.

Tochten: De reis naar Denemarken is anders verlopen dan gepland.

Frans had alles perfect georganiseerd en we begonnen met een stuk of 7 boten. De wind en het weer heeft toen een grote rol gespeeld bij het uitelkaar vallen van de groep. Achteraf gezien hadden de meesten te weinig tijd vrij gemaakt om helemaal naar Denemarken te zeilen. Toch hebben wij deze drie weken als een tocht ervaren en hebben uiteindelijk nog met veel mensen uit de club leuke contacten gehad. We hebben

uiteindelijk met Auke en Anneke Schiermonnikoog en Terschelling aangedaan. We hebben genoten van en met hun en zo werd het een heerlijke vakantie op de wadden.



Ouder worden.

Ook een Westerly-eigenaar wordt ouder. Soms wordt dan met varen gestopt, soms worden er andere oplossingen gezocht. Soms uit eigener beweging, soms onder druk van de omgeving.

John Smit (Centaur "Hooker") wil niet stoppen, en zoekt een oplossing. Veiligheid voor zichzelf, en rust voor zijn omgeving.

Onderstaand een weergave van zijn denkproces, in de vorm van een "open brief" aan zijn dochters.

Lieve Dochters

Jullie vader heeft een geruststellend bericht voor jullie?! Wat zou dat nou kunnen zijn!?

Afgelopen zondag reed ik op de Oostvaardersdijk richting Lelystad naar de boot. Er stond een stevig briesje en het was mooi weer. Er zeilden een paar jachten, op het IJsselmeer, niet veel, onder een behoorlijke helling, en ondanks dat er jachten bij waren die zwaar gereefd voeren of alleen met een fok.

Ja, dan krijg je toch ineens het gevoel: "Jongens, dat zie ik me niet meer alleen doen!" Vooral ook niet na de ervaring van het echt geweldige weekend met Suzan. Na vijf dagen aan boord, waarvan we er maar twee gevaren hebben en zelfs één van die twee op de motor, was ik die maandag afgepeigerd.

Suzan kan dat beamen. En onbewust sluipt er dan zo iets naar binnen van: tegenzin om alleen te gaan zeilen.

Ja, en dan zullen jullie wel zeggen: het verstand komt met de jaren..., nou dat verstand is er wel, maar om bepaalde beslissingen te nemen, dat valt altijd niet mee.

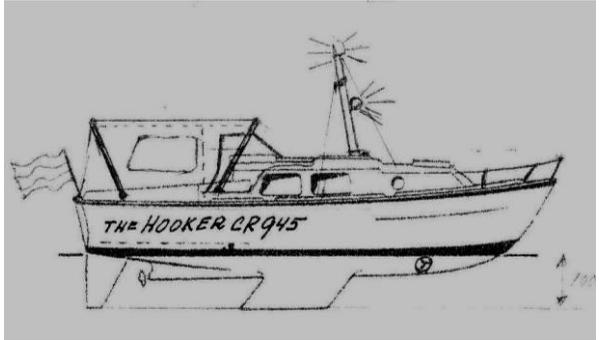


Maar: "luister en huiver"; die beslissing heb ik tijdens dat ritje langs het water gemaakt. Wat ik van plan ben te gaan doen is het volgende:

punt 1: Ik haal de mast van het schip!!

punt 2: Ik ga Henry vragen of hij voor mij een mooi houten strijkbaar motorbootmastje wil tekenen met een top/ankerlichtje, een stoomlichtje en een antenne voor de marifoon.

punt 3: Laat zo'n mastje maken bij bijv. Scherpel of Brededam, of misschien weet Henry wel een adres, waar men zoiets kan maken.



En als dat allemaal lukt en betaalbaar is, gaat Hooker verder als motorboot. De motor is sterk genoeg, denk ik. Voor alle zekerheid heb ik dat ook aan Henry gevraagd.

Er gaat dan een andere wereld voor mij open, want dan is het de bedoeling om de binnenwateren op te zoeken. Over ligplaats etc. heb ik nog niet nagedacht, dat komt allemaal wel later. Misschien wordt het weer Loosdrecht, wie weet!?

Mast en toebehoren sla ik op bij ons op de haven. Haal alles eraf wat gepikt kan worden en als Hooker in de toekomst verkocht moet worden, kan het spul zo weer terug geplaatst worden en kan ze als zeiljacht weer verder gaan.

Dit komt natuurlijk niet zomaar aanwaaien; ik liep daar al een tijdje aan te denken. Petra weet daarvan. Met haar heb ik dat al een jaar geleden besproken. Zij kwam toen met dat idee, tegelijk dat ik daar ook over aan het denken was.

Maar ja, je moet naar zoiets toe groeien.

Maar nu ik die beslissing genomen heb valt er toch iets van mij af, en ik hoop dat ik dan nog een tijdje van het motorschip The Hooker CR 945 mag genieten, maar dan in een andere vorm.

Wat vinden jullie van het bovenstaande? Laat me dat even per e-mailtje weten.

Liefs, kus, groetjes,
Jullie Vaaaaaaaaoooooooooooooder!

(John from the Hooker CR 945. Red.).

De beste stuurlui ... staan aan wal!

Stewards op de sluis

U heeft er vast wel van gehoord of over gelezen: stewards op de sluisen. In de zomer van 2007 ging Rijkswaterstaat van start met dit project en ook afgelopen zomer waren ze weer van de partij.

Vanuit het hele land kwamen rond de 100 aankomende stewards naar Utrecht voor een speeddate-sollicitatie. Na twee gesprekjes van 10 minuten en een paar onzinnige vragen, zoals *Heb je last van watervrees?*, kon je weer terug naar huis.

Door een onhandig geplande busstaking waren de speeddate-sessie en de opleidingsdagen kort op elkaar, dus vrijdag 's avonds -tijdens het palaver voor de Engelandtocht 2008 (dezelfde dag als de speeddate)- kreeg ik te horen dat ik voorlopig door was naar de volgende ronde, nl. op zaterdag.

Die dag was de theorieday, een van de twee opleidingsdagen. Hier werden de basisprincipes van varen uitgelegd, van uitleggen wat bakboord en stuurboord is (!), tot het aan- en ontmeren van een schip met behulp van springen. Een dag later al was de praktijkdag op het sluisencomplex van de Krammersluizen. Daar kregen de stewards i.o. een rondleiding op de bedieningshuizen. Het was best interessant om te zien hoe een sluis eigenlijk bediend wordt. Om bij de stewards wat meer feeling met schepen te creëren, waren er twee schepen gehuurd, om vervolgens het af- en aanvaren te oefenen (in tegenstelling tot wat de media berichtte, hebben we niet zelf gevaren, en ook de sluis is niet van binnen gezien!). Na deze, voor sommige stewards, erg enerverende dag konden we weer naar huis, wachten op de uitnodiging voor de stagedag. Die uitnodiging kwam ook inderdaad. Maar de stagedag zelf.... daar valt niet veel over te vertellen.

En toen was het zover: mijn eerste werkdag! Ik begon met frisse moed op de Grevelingensluis. Het was gelijk een drukte van jewelste. Spannend! Hoe zullen de recreanten reageren? Kennen ze het fenomeen *sluissteward*? Luisteren ze wel naar me? Mijn collega begon al in het wilde weg te roepen dat schippers moesten aansluiten, en zo ben ik in den beginne (want wat ik werkelijk moest doen, wist ik niet) ook begonnen. Na een paar uur begon ik het door te krijgen en ging het "stapelen" al een stuk beter. De meeste schippers luisterden zelfs naar me! Het viel me die dag al meteen op wat voor verschillende schippers er rondvaren (ervaren, onervaren, rustig, gestrest). De scheldpartijen tussen schipper (meestal man) en dekganger (meestal vrouw) vlogen om de oren. *Gooi dat touw nou om de bolder, mens!* en *ACHTERUIT! Zak! Let dan ook eens op!* en van de sluiswachter *Je bent niet alleen op de wereld!* waren veel gehoorde kreten. Ik moet toegeven, het was af en toe lastig om mijn lachen in te houden. Er waren ook schippers die de



rust zelve waren en niet gestrest van het voor- naar achter- naar voor- en weer naar achterdek renderen.

Ook al zijn er stewards, die je kunnen behoeden voor ongelukken (*Pass auf die Brücke!* waarop het Duitse jacht vol in de achteruit sloeg omdat ze niet op de dichte brug hadden gelet), niet alles valt te voorkomen. Zo ook op mijn tweede werkdag, waarbij een man van boord viel, zichzelf (gelukkig) weer aan boord hees, en vervolgens bijna flauw viel van de pijn van zijn gebroken arm, die bovendien uit de kom was. Man half van de wereld, 5 kleine kinderen aan boord, motor van het schip kapot én los drijven in de sluis. Chaos! Na kort overleg met de sluiswachter ben ik toen aan boord geklommen, en heb de controle over het schip overgenomen. Ambulance-broeders aan boord, collega de wachtsteiger vrij laten maken, sleep naar buiten geregeld, brandweer erbij om het slachtoffer bij de wachtsteiger van boord te tillen. Na deze hectiek is alles verder goed gekomen.



Naast de negatieve geluiden die schippers uiten (te weinig waterkennis, geen inzicht) zijn er ook veel positieve geluiden geweest. Zo zijn (ervaren) schippers blij met stewards, omdat zij de onervaren schippers, die halverwege de sluis tegen de wand liggen, nog 3 scheepslengtes naar voren kunnen begeleiden (zo vertelden sommige schippers mij).

De evaluatie van dit stewards-project, waarbij ik ook betrokken ben geweest, is inmiddels achter de rug. Rijkswaterstaat is er wel achter dat er nog een hoop punten op de i gezet moeten worden. Met name aan de interne communicatie binnen Rijkswaterstaat valt nog een hoop te verbeteren. De recreant merkt daar niet veel van, maar het maakt het voor de steward wel vele malen prettiger om te weten waar je aan toe bent (in het rooster opgenomen worden, vervolgens een brief krijgen met “afgewezen” en een week erna een brief met “aangenomen”).

Hoewel het werk als steward uiterst frustrerend kan zijn (schippers die niet luisteren, niet snappen dat jij een beter overzicht hebt van bovenaf, afgesnauwd worden als je het beste met ze voor hebt), is het wel erg leuk om met schippers te praten, in de buitenlucht bezig te zijn, met water bezig te zijn.

Kortom, ik vind het een schitterend baantje (als het druk is, want dan gaat de adrenaline pas stromen)! De beste stuurlui staan immers aan de wal.

Sebastian Tjeerde

Sluissteward Grevelingensluis

Westerly Conway “Members Only”

Reageren? Dieper ingaan op de sluisstewards? Dat kan! sebastian@tjeerde.com

PS: *Christina, Horus* en *Innovator*²: jullie hebben het uitstekend gedaan in de Grevelingensluis!

De beste stuurlood ... staan bij ons aan boord!

Stewards op de sluis

U heeft er vast wel van gehoord of over gelezen: stewards op de sluisen. In de zomer van 2007 ging Rijkswaterstaat van start met dit project en ook afgelopen zomer waren ze weer van de partij.

Daar moet een reden voor zijn. RWS beschouwt de watersporter als haar klant en stelt zich tot doel om sluispassages zo snel mogelijk te laten geschieden en de wachttijden te verkorten. Door stewards op de sluiswand adviezen te laten geven over wie waar kan liggen, zouden er in een korter tijdsbestek méér schepen doorgeschut kunnen worden, waardoor het doel bereikt wordt. Zo op het oog een mooi streven, maar zo eenvoudig wordt het doel niet bereikt.



We hebben in onze vakantie de gelegenheid gekregen om eens een kijkje te nemen in de keuken van RWS. We hebben uitgebreid op de Grevelingensluis naar de stewards staan kijken, maar ook naar de schepen en schippers staan kijken, een aantal malen vanuit het sluiswachtershuis de drukte mogen bekijken en het commentaar van de sluiswachter mogen vernemen, en bij elkaar uren gesproken met passanten, die zich aan de verschillende overvolle en mega-drukke wachtsteigers meldden voor een schutting. Al met al gaf het een divers beeld van “stewards op de sluis”.

In de eerste plaats komt daar de steward. Werkstudenten met een vakantiebaan, wier evt. affiniteit met water een pre zou zijn bij de sollicitatie. U als schipper heeft u zich 10, 20, misschien wel 30 jaar bloed, zweet en tranen getroost om aan de ervaring te komen, die u nu rijk bent. Dan vaart u een sluis kolk binnen, en iemand die niet dichter bij water is geweest dan onder de douche, gaat u vertellen waar u moet liggen!?

Natuurlijk ligt het wat genuanceerder. Zeker op de wand van een diepe sluis kolk heeft de steward een beter overzicht over de beschikbare ruimte. Maar u moet het vertrouwen hebben dat hij dat kan inschatten. En vertrouwt u erop als u de man in kwestie voor het eerst van uw leven ontmoet? En u moet ruimte en tijd krijgen om te manoeuvreren. Twee stewards die eenzelfde schip in twee verschillende gaten dirigeren, verliezen vertrouwen en creëren zelf de gaten in het “stapelen”; want op dat moment kiest u uw eigen weg. En terecht. Hetgeen, in mijn ogen, betekent dat RWS moet streven naar stewards met watersport-ervaring. En niet een steward, die een sluiswachter er toe bracht, via de luidsprekers (de hele sluis hoort hem) te roepen: “Kees, beweeg eens, dan weet ik dat je leeft”.

De steward mag ook nooit zeggen “u moet daar liggen”, maar zal zeggen “u kunt daar liggen”. Eigenlijk geldt hetzelfde voor de sluiswachter, ook al heeft die meer autoriteit. U dient zijn

aanwijzingen te volgen, tenzij u dat weigert op basis van voorkomen van schade en behoud van veiligheid. RWS is als de dood voor claims.

En toch verschijnt de sluiswachter af en toe al roepend op zijn balustrade. Hij ziet de schepen graag aansluiten, want dan kunnen er meer in. Dwarsliggers (figuurlijk) zorgen ervoor dat collega-watersporters er niet meer bij kunnen, en een schutting moeten wachten.

Eén sluiswachter had een geëikte: “Boek gelezen?”. “Welk?”. “Alleen op de wereld!”.

Aan de andere kant zijn er ook de schippers. Zoals een sluiswachter opmerkte: “Als ze de engte van een sluis invaren, stoppen ze met kijken, denken en doen”. Combineer dat willekeurig met stootwillen aan slechts één zijde, (achter-)tros nog niet gereed om te presenteren, stroom van achter, een wind die in de sluis valt, dan begrijpt u dat de meest onvoorstelbare gebeurtenissen zullen gaan plaatsvinden. Dan kan de steward roepen wat hij wil, maar de gemiddelde schipper is dan zelfs zijn eigen scheepsnaam vergeten! Ongelukkige omstandigheden als verdagen naar de andere kant, of dwarsliggen (letterlijk) in de sluis (wie kent dat niet) zijn stressvol voor de schipper, maar maken ook het vooropgezette plan van elke (goede of slechte) steward volstrekt onmogelijk.

Veel schippers hebben alleen aandacht voor wat binnen hun eigen zeereeling speelt. En dan nog zie je vaak, dat voordekker en kuipman niet meer naar elkaar kijken, zodra de eerste tros van boord is; het aantrekken van een voortros is dodelijk als de achtertros nog niet om een bolder ligt. Ook dan kan een steward niet meer roepen naar de achterop-komers: “Even wachten!”.

In de gesprekken buiten de sluis lijkt het allemaal anders te liggen. In alle rust vertellen een hoop schippers blij te zijn met de stewards, en behoorlijk te leunen op diens verzoeken. Of de mate van ervaring van betreffende schipper het oordeel beïnvloedt, kan ik niet beoordelen.



Soms overigens is de steward harder nodig nabij de wachtsteiger dan op de sluiswand. 8 dik afmeren (op de kikkers van kleinste schip tegen de steiger!) in 5 rijen achter elkaar vraagt om chaos, als het licht op groen springt. Geduld is dan niet het belangrijkste voor veel schippers. Ook de sluiswachter weet dit, en kan soms de zaken enigszins afremmen door de lichten weer op rood te zetten. Als de rust in de kolk weer is weergekeerd, gaat het licht weer op groen.

Goed, u vaart de sluis in en bepaalt uw eigen tempo terwijl u zich in de meest onmogelijke hoekjes laat sturen. De vraag is, of de wachttijden echt verkorten als er tijdens het stapelen gemilimeterd wordt. Oké, er gaan meer schepen in, maar gaat het sneller? Doel bereikt?

Westerly Club Nederland

RWS evalueert de ontwikkelingen. Maar niet alleen de interne communicatie behoeft verbetering. De kwaliteit en het inzicht van de stewards dient drastisch verhoogd te worden. Verder zal de communicatie op de sluis, als het doel heilig is, verbeterd moeten worden. De stewards zouden meer met elkaar moeten communiceren. Beide stewards zouden in contact met de sluiswachter moeten staan, en bovendien ook het marifoonverkeer moeten kunnen volgen. De mededelingen van de sluiswachter moeten overal in de sluis duidelijk waarneembaar zijn. Ook de schippers moeten meer open staan voor signalen vanaf de kant en van andere schepen, en ook het marifoonverkeer volgen. En communiceren met hun bemanning.

Overigens, lees "zij" in plaats van "hij" waar van toepassing.

Zet dit alles ook eens in het licht van de -in toenemende mate- op afstand bediende kunstwerken.

Er is een lange weg te gaan.

Bij ons aan boord is die wat korter.

Want de beste stuurman ... staan bij ons aan boord.

Tjerk Tjeerde
Schipper
Westerly Conway "Members Only".

P.S.: Begin juli lag ik dwars in een sluis, door een hoogst persoonlijke inschattingsfout, en heb ik schade gevaren aan mijn uitlaat. Niet alleen onze weg, maar ook onze boot is nu wat korter.

Bestuursmededeling

Vooruitlopend op de stukken van de Algemeen Ledenvergadering van 2009 en derhalve de blik richtend op de toekomst, meldt Auke Bos (onze voorzitter) het volgende: in 2007 stelde hij zich beschikbaar voor de functie van voorzitter in een ad interim-sfeer. Zijn schip is immers ter verkoop aangeboden. Vooruitlopend op de toenemende kans dat het schip verkocht wordt, meent hij er goed aan te doen met ingang van 2009 zijn bestuurslidmaatschap neer te leggen. Dit betekent dat het bestuur op zoek is naar de invulling van de vijfde stoel.

Elk WCN-lid (m/v), dat zich geroepen voelt mede invloed uit te oefenen op het reilen en zeilen van de WCN, wordt uitgenodigd contact op te nemen met ons secretariaat. Tijdens twee, maximaal drie bijeenkomsten per jaar wordt het beleid van de vereniging vast- en zonodig bijgesteld.

Wie (m/v) zich betrokken voelt bij de WCN, en wil samenwerken met een enthousiast bestuur, melde zich aan. U doet daar uw mede-leden een genoeg mee.

Het bestuur.



Van pleister tot ziekenboek

Michelle Blaauw - KNRM

"Paracetamol en pleisters, dan ben je voor de meeste dingen wel klaar", sprak een van de Radio Medische Dienst artsen, toen ik hem vroeg wat hij jachtschippers zou aanraden om aan medische

uitrusting mee te nemen.

En als je nou een dokter nodig hebt, kunnen jachtschippers dan ook een beroep doen op de RMD? Nee, niet op binnenwater. Overdag kun je gewoon je huisarts bellen - tenslotte heeft die jouw dossier - en buiten werktijd de huisartsenpost in het postcodegebied waar je je bevindt. De website www.huisartsenpost.org helpt je aan de nodige gegevens.

Krijg je op zee te maken met ziekte of een ongeval, schroom dan niet om de Kustwacht op te roepen en om radiomedisch advies te vragen! Er kan met een reddingboot of een helikopter een arts aan boord worden gebracht en een medische evacuatie worden georganiseerd. Nood breekt ook hier wet.

En in het buitenland? Als je in het buitenland langs de kust vaart, zou je via de plaatselijke kustwacht kunnen vragen om doorverbinding via de Nederlandse kustwacht met een RMD-arts, dan kun je in het Nederlands van gedachten wisselen. Ook daar kan dan zonodig een medische evacuatie op gang worden gebracht.



De meer dan 75 jaar oude Radio Medische dienst valt sinds 1999 onder de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij en kan vanuit de hele wereld worden opgeroepen door Nederlandse opvarenden van koopvaardij schepen. De daartoe opgeleide stuurman kan met behulp van het gegeven advies eenvoudige medische handelingen verrichten. Hij heeft de beschikking over een uitgebreide, genummerde scheepsapotheek met een universele inventaris volgens het Geneeskundig Handboek voor de Scheepvaart, dat praat makkelijker. De meeste kwalen hebben van doen met het spijsverteringsstelsel, maar in 30% van de consulten is er sprake van ongevallen.

Begonnen als een langzaam opererende telexdienst in primitieve medische omstandigheden (het infuus ophangen aan een gordijnrail bij gebrek aan beten), is het functioneren van de Radio Medische Dienst natuurlijk enorm vergemakkelijkt door webcam en e-mail. Diagnoses kunnen sneller en trefzekender worden gesteld maar vergen van de arts een grote deskundigheid.

Per jaar wordt een aanzienlijk aantal schepelingen van medisch advies voorzien in zo'n 800 consulten per jaar. Een prettige gedachte om overal ter wereld contact te kunnen maken met een Nederlandse arts! De artsen zijn dankbaar als ze zo mogelijk niet 's nachts worden benaderd. Dat wordt wel eens over het hoofd gezien vanuit de Indische oceaan.

Terug naar de pleziervaart. Voor de grote overstekers is er een lijst beschikbaar (ontwikkeld door de Nederlandsche Vereniging van Kustzeilers) met "serieuze" genees- en verbandmiddelen, waarvan sommige alleen via bemiddeling door de huisarts kunnen worden verkregen. Als u grote reizen gaat maken kunt u de lijst voor zo'n jachtapotheek opvragen bij de afdeling preventie van de KNRM. Het Havenziekenhuis in Rotterdam geeft speciale medische cursussen aan jachtschippers die grote reizen willen maken.

Voor pleziervaarders die wat dichterbij huis blijven volstaat een verbanddoos type B, uitgebreid met wat scheepsspecifieke zaken (zeeziektetabletten!).

Gelukkig maar, dat de buitenlucht zo gezond is!



Zwaaien en praaien

Michelle Blaauw - KNRM

Het thema van de KNRM dit jaar is zichtbaarheid. Laat je zien, laat weten dat je bestaat, zorg dat je anderen ziet. Je kunt dat ook bevorderen door communicatie. Van oudsher is het groeten door de schipper (bij mast-dwars) een moment om van elkaar te zien dat er geen problemen bij de ander zijn. Soms is dat ook de enige gelegenheid om alarm te slaan.

Deze gewoonte is een beetje doorgeschooten omdat waarschijnlijk veel mensen niet meer weten wat de functie van dat groeten was. Hele bemanningen zwaaien nu naar hele bemanningen, of als het heel erg druk is, stopt iedereen daar juist mee. Omgekeerd, ben je in nood en probeer je aandacht te trekken door te zwaaien, dan wordt er vriendelijk teruggewuifd en ben je weer alleen met je motorpech.

Misschien een idee om toch terug te keren naar de sobere, maar doeltreffende traditie om alleen de schippers (of roergangers voor mijn part) te laten zwaaien, waarbij dan even aandachtig naar de ander wordt gekeken of alles in orde is?



Sinds de komst van de mobiele telefoon wordt het gebruik van de marifoon voor gezellige bijpraat iets minder, maar je hoort ze nog wel eens, sportvissers die het humeur van de makrelen beschrijven ("ze zijn wat droefgeestig vandaag"), of conversatie die eigenlijk ook wel tot na aankomst in de haven kan worden uitgesteld. Het is nog niet zo lang geleden dat een flottieljeleider op het traject Duinkerken - Boulogne nota bene op marifoonkanaal 16 de schoonheid van de kerncentrale bij Gravelines begon te beschrijven. Dit zeer tot ongenoegen van de Dover Coastguard, die de man in kwestie berispte door duidelijk te

maken dat "this is not a service-channel!" Je zou toch zeggen, dat als iemand voor zijn boterham de zee op gaat, hij wel zo'n beetje weet wat je wel en niet kunt doen op de marifoonkanalen die bestemd zijn voor nood-, spoed- en veiligheidsverkeer.

Bij de Redding Maatschappij zijn we via de marifoon duidelijk over onze intenties en leggen altijd even aan de havendienst of aan de kustwacht uit, wat we van plan zijn te gaan doen. Dat heeft natuurlijk ook met alarmeren te maken. Verder wordt er alleen het nodige gecommuniceerd op het speciaal voor de redders gereserveerde kanaal nul (nee, niet in te programmeren voor buitenstaanders). Aan boord van de reddingboot is al genoeg te doen.

Komt u op het water een reddingboot tegen, steekt u dan rustig uw hand op. De redders zijn vriendelijke lui, die u graag zullen teruggroeten. Maakt u bij dat groeten heel heftige gebaren, dan komen ze zich vast wel even persoonlijk op de hoogte stellen van uw welbevinden.



Nu weet ik het weer!

Michelle Blaauw - KNRM

Een weerbarstig zomertje hebben we dit jaar. En gelooft u dat nou, dat de afgelopen 2 jaren de warmste waren sinds de tellingen begonnen? Er waait een frisse wind over Nederland en de regen valt per maandhoeveelheid in een uur. Trouw luisteren we naar de weerberichten. Op de radio, via de marifoon, naar de buurman in de haven. Dan hebben we nog de sms'jes op aanvraag, de navtex, het weerbericht bij het havenkantoor en sommigen zijn via de laptop aan boord ook nog voorzien van alles dat via internet binnen te halen valt. Kom daar maar eens uit!

En dan gebeurt het: er barst midden in het weekend een stevig onweer los, de beloofde 50 knopen wind komen er echt en er blijken heel veel bootjes buiten te zijn. De redders van de KNRM hebben er hun handen vol aan. Zijn al die watersporters nou zo eigenwijs? Moet je dan bij een opmerking over onweer in het weerbericht maar niet gaan varen, ook al is het prachtig weer - geen wolkje aan de lucht! - en de hele warme dag in de haven blijven liggen? Op het water is tenminste nog wat verkoeling te vinden.

Het zou zo handig zijn om naast al die informatie over het weer een verwachting te hebben voor de plek waar je zelf bent. In Nederland kan het weer plaatselijk nogal verschillen zoals u ook wel eens gemerkt zult hebben.

En de redders van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij? Die houden het weer ook nauwgezet bij, via alle mogelijke systemen. Ze trekken daar alleen andere conclusies uit dan u en ik: het wordt Redding Maatschappij weer, we konden het wel eens druk krijgen. Of: het gaat 10 waaien, mooi om even een uurtje te oefenen.

Er is hoop. Die hangt samen met uw klokje en uw thermometer aan het schot in uw kajuit mooi te glimmen. De hoop heet: barometer. Vergeet u even die fraaie termen als "bestendig", "regen",

"veranderlijk" en "storm", want daar heb je eigenlijk niet zoveel aan. Zet u de keukenwekker er even bij, en noteert u dan ieder uur de barometerstand. De clou zit hem namelijk in de verandering, niet in de stand. Als u een daling of een stijging constateert, kunt u wind verwachten. Na drie uur hebt u vier standen genoteerd en kunt u een trend zien. Daalt nu de barometer met een punt per uur, dan komt er windkracht 6 aan. Is de daling twee punten per uur, reken dan op windkracht 7. Bij een daling van 3 punten hoeft u niet meer te denken aan uitvaren. Ruimt u dan liever uw dek op en leg nog een extra lijntje aan uw boot, want er wordt minstens windkracht 8 verwacht. Een snel stijgende barometer duidt op een weersverbetering, maar kan ook met veel wind gepaard gaan.

Weet u het weer?



Een kuiptafel.

De twee meest gewaardeerde dingen aan boord van “Zee-Otter” (een Westerly Fulmar) zijn de kuiptent en de kuiptafel. Over die kuiptafel heb ik lang lopen nadenken. Hoe maak je zo'n tafel en eigenlijk, het belangrijkste, waar laat je het ding als die niet gebruikt wordt. Dat laatste is misschien wel het belangrijkste, want je gebruikt de tafel toch veel meer niet dan wel..

Ik had de volgende eisen aan de kuiptafel. In de kuip moest hij zo gepositioneerd worden dat als hij in het midden stond je er met z'n vieren van kon eten. Ook moest hij zo opzij gedraaid kunnen worden, dat de kuip “beloopbaar” bleef. En als laatste moest de bakkist bereikbaar blijven.

Voor het tafelblad werd een stuk teakhout gefineerd multiplex van 15 mm dik gekocht. Het onderstel is een laguna. Dit onderstel is o.a. te verkrijgen bij Compass voor € 159.

De onderplaat werd aan de bakboordzijde bevestigd. Dit is een klus van met het tafelblad op schoot in de kuip gaan zitten en de juiste positie vinden. Door het tafelblad niet in het midden te bevestigen maar juist uit het midden kan de tafel in alle hoeken en gaten gedraaid worden. Nogmaals het is gewoon een kwestie van proberen en uitmeten.

Maar waar het ding nu te laten? Alles geprobeerd. De hondekooi, de bakkist en de voorpunt. En toen bingo. De beste plek is in het toilet. Het hoofdschot is groot genoeg om het tafelblad kwijt te kunnen. In het toilet heb ik een 2 stukken teak zo gemonteerd dat ze een L-vormen. Deze L “vormt” de onderzijde van de bevestigingsconstructie. Aan de deur zijde van het toilet heb ik een tweede “L”-

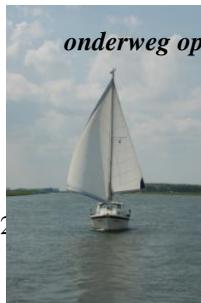
constructie gemaakt. Aan de andere zijde heb ik een soort van groot teakhouten oog gemaakt waar het “verticale”-deel van de lagun in past. Als de tafel niet gebruikt wordt, klem je een het “verticale” deel van de lagun vast aan de onderzijde van het tafelblad. In de opbergstand kun je, door dit “verticale” deel in dit oog te schuiven, het tafelblad vergrendelen.



Ik begrijp dat dit abracadabra lijkt maar op de foto's is duidelijk te zien hoe de constructie werkt.



Westerly Club Nederland





Westerly Chieftain “Banjer” van Henriëtte en Johan Bots.