



Westerly
Club
Nederland

Magazine
Maart 2010



jaargang 33 aflevering 1

Westerly Club Nederland



Garnalentocht 2009



Chatham Lock 2009



Engelantocht 2009



Westerly Club Nederland



BBQ Noord 2008



Denemarkentocht 2008



Great Yarmouth 2008



Numansdorp 2008



Westerly Club Nederland



Tocht om de Noord 2007



Bergen op Zoom 2007



Engelandtocht 2007



Hemelvaart zuid 2007



Southwold 2008

Westerly Club Magazine

Inhoud

<i>Van de voorzitter</i>	6
<i>Van de redactie</i>	7
<i>Uit de Evenementenhoek</i>	8
<i>Hemelvaart Noord terug naar de basis</i>	8
<i>Hemelvaart Zuid blijft op de basis</i>	8
<i>Engelandtocht 2010</i>	9
<i>Zomertocht 2010</i>	11
<i>Versterking bezetting Evenementencommissie</i>	11
<i>Organisatie van tochten op een andere manier</i>	12
<i>WCN 35 jaren jong. Back to Basic?</i>	13
<i>Het WCN lustrum kookboek komt er aan!</i>	15
<i>Najaarsbijeenkomst 12 december 2009</i>	16
<i>Foutje</i>	18
<i>Over schippers en scheepsnamen</i>	19
<i>Algemene Ledenvergadering 2010</i>	22
<i>Red jezelf – veilig zeilen op groot water</i>	31
<i>Hoed u voor de zwarte mannen!</i>	32
<i>Miss Verstand en H. Nekkig</i>	33
<i>Het vervangen van schroefaslagers</i>	36



Van de voorzitter

Beste WCN-leden,

Het kruiend ijs is weer verdwenen, het water is weer water. Het wordt weer tijd om een blik vooruit te werpen. En weer is er een keur aan mogelijkheden, u voorgehouden door de WCN.

*Dit jaar is er natuurlijk extra en bijzondere aandacht voor ons 35-jarig bestaan. Met een aantrekkelijk festijn op 11 september. Ooit als groot succes eerder vertoond, en daarom méér dan de moeite waard om te herhalen. Terug naar waar het ons allemaal eigenlijk om gaat: **zeilen!** Ik verwacht dat de Lustrum Commissie het nog moeilijk gaat krijgen met al die inschrijvingen tot deelname. Want dit willen we toch zeker allemaal meemaken!?*

In het verlengde verwacht ik ook de uitgave van een dik kookboek later dit jaar, zoals voorgesteld door de LC. Ik kijk nu al uit naar de lekkerste recepten (die mijn egaa mij natuurlijk allemaal laat proeven).

Een ander nieuwtje is, dat de Navette Trofee dit jaar weer zal worden uitgereikt. Aan iemand die zich toch al weer jaren actief en enthousiast bezighoudt met de WCN, zonder dat we dat dagelijks merken.

Bezoek de ALV, en u hoort zonder wie we eigenlijk niet kunnen.

Over de ALV gesproken: het is niet alleen de start van weer een verenigingsjaar en van het nieuwe vaarseizoen: het is ook weer gezelligheid. U treft oude en nieuwe bekenden, en hoort oude en nieuwe verhalen.



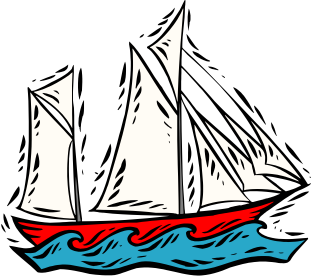
Lustrum 35

En als u zich betrokken voelt, wilt u dan ook nadenken over een bijdrage als lid van de EC?

Wij zien elkaar tijdens de ALV

Tjerk Tjeerde
voorzitter

Van de redactie



Zéér gewaardeerde lezer,

De samenstelling van dit Magazine vroeg iets meer aandacht dan gebruikelijk. Méér leden dan gebruikelijk waren betrokken bij het verschaffen van de inhoud. Dat is niet raar in zo'n bijzonder jaar als dit. Niet alleen het bestuur is –vanwege de ALV- betrokken, en niet alleen de Evenementen Commissieleden hebben zich –wél zoals gebruikelijk overigens- ingespannen.

Ongebruikelijk –maar dit slechts vanwege de lage frequentie van het voorkomen van een Lustrum- is de grote inzet van de volledige Lustrum Commissie.

Kortom, in deze complexe uitgave het resultaat van alle brainstormsessies en denktankvergaderingen, research en definitieve besluiten.

Aan u, lezer, om in grote getalen te reageren en u aan te melden voor deelname.

Door de drukke bezigheden (gelukkig niet alleen maar WCN gerelateerd) is de samenstelling van een geplastificeerde bijlage een te grote opgave gebleken. Onze excuses daarvoor. En het blijft staan voor een volgende keer.

Om deze Lustrum-uitgave iets meer kleur te geven dan gebruikelijk, bieden we u ook 4 pagina's extra met foto's in kleur. Om u in de stemming te brengen voor komend seizoen en niet te aarzelen om u in te schrijven voor de verschillende activiteiten. En als het een beetje meezit, leest u in de volgende uitgave alle enthousiaste verslagen weer.

Met foto's; want u doet toch niet mee zonder de camera schietklaar te hebben ...!?

Met de programma's zoals in deze uitgave gepresenteerd, hoop ik op een heel jaar mooi weer. Zodat alle evenementen een optimale uitvoering krijgen.



We spreken elkaar vast.
Vaar ze, veilig en schoon!

Tjerk Tjeerde
015-2614075
tjeerde@hetnet.nl

Uit de Evenementenhoek

De Evenementenkalender 2010

Algemene Ledenvergadering

Het verenigingsjaar wordt natuurlijk begonnen met de Algemene Leden Vergadering. Op 27 maart bent u van harte welkom bij de historische Museumwerf Vreeswijk in Nieuwegein. Verderop in dit Magazine leest u wat u daar allemaal te wachten staat.

Hemelvaart Noord terug naar de basis

De Hemelvaart-trip Noord gaat dit jaar weer worden zoals het vele jaren is geweest. Dit betekent op Hemelvaartdag 13 mei verzamelen in de Pekelharinghaven te Medemblik (vanaf 16.00 uur). Hapje en drankje aan boord van één van de schepen en bespreken van het verdere programma.

Dit zal zijn (ijs en weder dienende natuurlijk) vrijdag 14 mei "wedstrijd" naar Den Oever en dan door naar Oudeschild, Texel. 's Avonds "pot luck", iedereen kookt, bakt of braadt zijn maaltijd en stelt die aan allen beschikbaar. Zaterdag naar Enkhuizen (al dan niet in "wedstrijdvorm"), waar 's avonds een gemeenschappelijke maaltijd in een restaurant kan worden genuttigd en de prijsuitreiking zal plaatsvinden. Zondag gaat ieder weer zijn eigen weg. Meldt u tijdig aan i.v.m. reserveringen.

Aanmelden verplicht u tot niets maar geeft ons wel een indicatie over het aantal eventuele deelnemers.

Aanmelden kan bij: Ron en Anne Bakker

Tel. 06-54273202

E-mail ron.anne@telfort.nl

Hemelvaart Zuid blijft op de basis

De Hemelvaarttocht Zuid wordt dit jaar beneden de grote rivieren gehouden. Op donderdag 13 mei verzamelen we aan de zoute kant van de Krammersluizen. Mocht het in de middag nog te druk zijn aan de wachtsteigers dan kan er in overleg eventueel een ankerplek gezocht worden. Op zout water in de Slaak of noord van de jachtensluis, op zoet water noord van de jachtensluis of aan het remmingwerk bij de sluis van Beneden Sas. 's Avonds na de koffie is er dan een welkomst borrel op de wachtsteiger van de Krammersluizen.

Vrijdag 14 mei vertrekken we aan het begin van de ochtend via het Brabants Vaarwater naar Yerseke zodat we de hele weg stroom mee hebben. In Yerseke heeft iedereen dan de middag om de vele oesterputten en het dorp te bekijken en boodschappen te doen voor de barbecue.

Met uitzicht op het Verdrongen Land van Zuid Beveland zitten we dan 's avonds met z'n allen op de havendijk te barbecuen.

Op zaterdag 15 mei varen we naar Zierikzee. Het is om 11.15 laagwater, voor liefhebbers die droog willen vallen op de plaat voor de haven van Yerseke is dit een goede gelegenheid. Het betekent dan wel dat de tocht naar Zierikzee helemaal tegen de stroom in gevaren moet worden. Extra lang genieten dus! Uiterlijk half zeven verwachten we iedereen in Zierikzee aan tafel bij de enige Chinees met uitzicht op de Oosterschelde.

De zondag besteden we aan de thuisreis. Wie op een gunstig tij wil wachten kan uitslapen, wie nog ver moet en op tijd thuis wil zijn, mag wat vroeger vertrekken.

Voor meer informatie Remco Allard, aanmelden via WCN-evenementen@hetnet.nl

Engelantocht 2010

Gezamenlijke tocht van WCN en WOA naar de Engelse Oostkust.

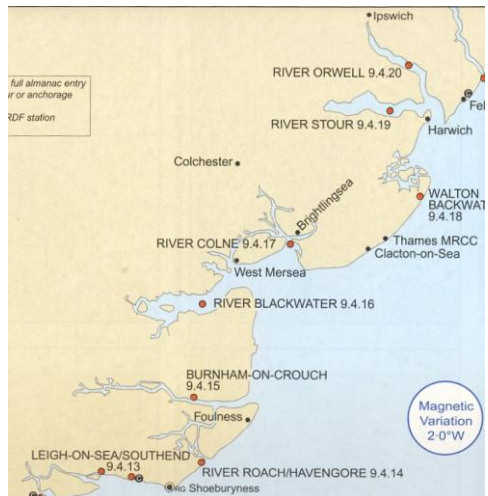
Ik raad iedereen die onbekend is met de Engelse Oostkust aan om "Magic of the Swatchways" van Maurice Griffiths te lezen. Maurice Griffiths, de oprichter en belangrijkste redacteur van Yachting Monthly, beschrijft op een onnavolgbare wijze de magie van de Engelse Oostkust. De uitgestrekte kwelders, de prachtige zandbanken en de ruimte zijn 80 jaar na dato nog steeds volop aanwezig.

Daarom gaat WCN ook dit jaar weer naar de Engelse Oostkust. Wat de tocht anders maakt dan andere jaren is dat we deze tocht gezamenlijk doen met onze Engelse zusterclub WOA.



Als u ervaring wilt opdoen met zeezeilen, maar dat wil doen met clubgenoten in de buurt is dit de tocht voor u. Want in deze tocht zit alles wat zeezeilen tot zeezeilen maakt, zoals:

- Een oversteek van zo'n 20-22 uur over de Noordzee
- Een (slechts 5 uur durende) nachttocht
- Dagtochten van ongeveer 30 mijl
- Serieuze navigatie
- Rekenen aan aankomst/vertrektijden, stroomrichtingen en (on)dieptes
- Zandbanken passeren over spitway's
- Aankomen in leuke stadjes
- Engelse Pubs bezoeken
- Gezamenlijke diners en borrels



Westerly Club Nederland

De tocht wordt gehouden van 5 tot en met 13 juni. Uiteraard hangt alles af van het weer, maar de tochtplanning ziet er als volgt uit:

- 05 juni: Bij het krieken van de dag, of net iets eerder, vertrek uit IJmuiden of Roompot;
- 06 juni: Aankomst in Woolverstone en rustdag. U heeft alle tijd om het voor zeilers wereld beroemde PinMill te bezoeken en wat te eten bij Butt and Oyster;
- 07 juni: Een tocht naar Bradwell on Sea. Deze haven moet aangelopen worden rond hoogwater, omdat het toegangskanaal gedeeltelijk droogvalt. We vertrekken daarom rond een uur of twaalf;
- 08 juni: Van Bradwell on Sea naar Burnham on the Croach. Om deze haven te bereiken varen we o.a. over de Swin Spitway
- 09 juni: Van Burnham on the Croach naar Brightlingsea. Brightlingsea is een wat bijzondere jachthaven, omdat we afmeren aan een steiger midden in de rivier. Om naar het stadje te komen is er een watertaxi aanwezig
- 10 juni: Na het ontbijt vertrekken we naar Suffolk. 's Avonds een laatste gezamenlijke borrel en op tijd naar bed.
- 11 juni: Richting Holland



Als u mee wil doen aan deze tocht, stuurt u dan een mailtje naar: Gerard.Versluis@wanadoo.nl

Op dinsdag 18 mei wordt 's avonds vanaf 20.00 uur het palaver gehouden. De tocht wordt dan in detail doorgesproken en de benodigde informatie uitgedeeld.

Gerard Versluis
Commodore



"There's times I wish I'd never read Maurice Griffiths" (Mike Peyton)

Zomertocht 2010

In vervolg op de vakantietochten van 2008 en 2009 willen wij ook dit jaar een vakantietocht organiseren. Dit jaar willen wij de koers die wij vorig jaar ingeslagen hebben richting Frankrijk verder doorzetten en de Franse Kanaalkust verkennen. Hoe ver wij komen hangt natuurlijk sterk van het weer af maar het streven is om tot aan Le Havre te komen. Wij blijven langs de kust varen van haven naar haven, in dagtochten van gemiddeld 35 mijl. Dat neemt niet weg dat ook de afstand van Duinkerken naar Boulogne gevaren moet worden die zo'n kleine 50 mijl bedraagt. Maar na zo'n extra lange dag volgt altijd een rustdag.

Het vertrekpunt zal weer de Roompot zijn aan de Oosterscheldekering. Vertrekdatum is 25 juli bij goed weer. Via Oostende, Duinkerken, Boulogne, Le Treport en Fécamp willen wij Le Havre bereiken. De duur van de tocht is ongeveer 3 weken. Hierin is met vier verwaaidagen rekening gehouden, zodat wij een redelijke kans hebben om op 14 of 15 augustus weer terug zullen zijn in de Roompot.

Deelnemers aan de tocht worden tijdig geïnformeerd over uitrusting, informatie, kaarten en pilots. Een paar weken voor vertrek zal er een palaver zijn om voor zover nodig kennis te maken, de puntjes op de i te zetten en de situatie bij de beoogde havens te bespreken.

We peilen graag wie er belangstelling heeft voor deze tocht. Als u zich daarvoor voorlopig aanmeldt, betekent dat uiteraard niet dat u in de zomer verplicht mee moet op straffe van. Wij verwachten wel dat u serieus belangstelling heeft.

Aanmelden bij of vragen (graag op korte termijn) aan Emiel Pyckevet (pyckevet@hccnet.nl)

Versterking bezetting Evenementencommissie

De samenstelling van de Evenementencommissie mag zich, door de jaren heen, verheugen in een redelijk consistente bezetting. Omdat je van niemand mag verwachten, dat hij/zij 56 jaar lang dingen blijft verzinnen, is wisseling van de wacht onontkoombaar.

Er zijn jaren geweest, dat er 8 man zitting hadden in de Commissie; een grote club, maar de variëteit aan verschillende evenementen was evenredig. Wisselingen vonden plaats, nieuwe ideeën werden tot uitvoering gebracht met over het algemeen groot succes.

Door verschillende omstandigheden zullen er aan het eind van dit jaar nog maar vier mannen en vrouw waken over uw bezigheden in het volgend vaarseizoen. Er is dus dringend behoefte aan versterking van de groep, die er voor zorgt dat u iets heeft om naar uit te kijken.

En het is niet zo belangrijk of u in noordelijk danwel zuidelijk Nederland vaart en/of woont.

Misschien is het juist aan te raden om kennis te hebben van een vaargebied dat afwijkt van de gebruikelijke wateren. Daar ontstaan misschien ideeën uit.

Kortom, zolang u een Westerly vaart, bent u in staat om mee te denken over WCN-evenementen.

Meldt u zich aan om er over mee te denken en te doen. De EC-leden, de bestuursleden en/of de redactie helpen u graag de drempel over. **DOEN.**

Een nieuw idee van de Evenementencommissie

Organisatie van tochten op een andere manier

Er zijn veel leuke, uitdagende of ontspannende tochten te maken. Je kunt ze alleen ondernemen, maar ook samen. Zonder dat je ver van te voren een uitgewerkt plan hebt met een start- en einddatum en een strak omlijnd vaarplan. Zulke tochten zijn minder voor de hand liggend om te worden opgenomen in het jaarprogramma. Vaak zijn ze niet algemeen toegankelijk voor alle leden omdat je niet voor een lang weekend van Friesland naar de Westerschelde vaart of omdat droogvallen nu eenmaal het beste lukt met kimkielers.

Toch zou de Westerly Club Nederland een rol kunnen spelen bij de organisatie door een platform te bieden waarop leden een plan voor een tocht kunnen aankondigen met de vraag aan geïnteresseerden om hun belangstelling via mail kenbaar te maken aan de initiatiefnemer. Je wilt bijvoorbeeld een keer naar Antwerpen en het lijkt je leuk om dit met andere Westerly zeilers te ondernemen. Je gaat aan de slag met stroomatlas en getijdenboekje en vindt drie weekenden waarin dit zou kunnen. Dit plan plaats je op de website met de boodschap dat geïnteresseerden contact met je op kunnen nemen om een afspraak te maken. Het mag ook heel eenvoudig: wie komt er dit weekend barbecuen op het Veerse Meer? Er wordt nog gedacht aan een e-mail lijst, maar voorlopig doen we het met een rubriek op de website.

Dus heb je ideeën voor een tocht die je samen met anderen wilt ondernemen? Stuur een e-mail met daarin een wervende uitnodigingstekst aan wcn-evenementen@hetnet.nl en het bericht wordt op de website geplaatst.

Maar het belangrijkste is toch wel: kijk komend seizoen regelmatig op de site www.westerlyclub.nl. Tot ziens op het water.

Namens de evenementencommissie,

Emiel Pyckevet en Remco Allard

Een voorschot: **'s Nachts varen**: wie heeft nog nooit zijn koers hoeven zoeken tussen groene, rode en witte lichtflitsen (met blinde tonnen daartussen), maar zou dat dolgraag onder begeleiding –als opstapper- een keer meemaken?

Een weekend eind augustus, september (niet de 11^{de}): zaterdag aan boord in bijv. Kats, Goese Sas, Wemeldinge of St. Annaland, hapje eten in een nabije kroeg, soort van palavertje ter voorbereiding. Als 't donker is gaan varen, bijv rondje Galgeplaat (Oosterschelde, Brabants Vaarwater, Keeten, Engels vaarwater en weer terug; pakweg 3-4 uur varen), dan een kort borreltje, slapen aan boord en iedereen zondag weer naar huis?

Er zijn al schepen tot uw beschikking aangemeld. Dus kooien voldoende!

Dit is een inventarisatie van wensen. Als u dit in principe zou willen meemaken, laat dat dan even weten en meldt het bij Tjerk Tjeerde, 015-2614075 en/of tjeerde@hetnet.nl.

WCN 35 jaren jong. Back to Basic? Uit de Lustrumhoek

Lustrum

Jawel. Dit jaar bestaan we 35 jaar.

Een heugelijk feit, dat gevierd moet worden.

Reden voor ons bestuur om in haar wijsheid een Lustrumcommissie in te stellen.

Met als opdracht: **Organiseer een feest!**

Die commissie, bestaande uit Emiel Pyckevet, Cees Beije, Jan Willem Gombert, Corrie Scholman, Meindert de Jong en Rein Schippers is inmiddels een aantal malen bijeen geweest.

Gezellige bijeenkomsten, waar veel ideeën op tafel kwamen. Variërend van simpel tot extravagant en onuitvoerbaar. We zijn tenslotte een kleine "club" en, hoe goed onze penningmeesters de kas ook beheerden de afgelopen decennia, niet echt rijk.

Maar we zijn er uit. We hebben voor u een leuke dag in gedachten.

Meer weten? Wel, let op!

Wanneer: 11 september 2010 is het geworden. En reserveer deze dag nu in uw agenda. Ja, dat zou u zelfs moeten doen voor u verder leest.

Waar: In het midden van het land en wel op de Loosdrechtse Plassen. Want, hoe kan het anders met onze doelgroep, het wordt een waterfeest.

Wat: Een zeilfestijn! Maar niet zoals u zeilen gewend bent op uw prachtige jachten! Dit keer Back to Basic. Wat bedoelen we daar mee?

Uitleg: Niet alle, maar toch veel van onze leden zijn hun zeil-carrière begonnen in een klein, open bootje. Een Vergrote BM, een Vrijheid, Valk, of misschien wel een Flying Dutchman. Welnu, die tijden gaan herleven. We gaan een dagje zeilen in de Vergrote BM ofwel Zestienkwadraat. Lukt vast nog, zo denken we. En is weer eens heel wat anders.

Voor hen, die dat niet meer aankunnen of aandurven, zijn er motorsloepen beschikbaar van waaruit de zeilers kunnen worden aangemoedigd.



Westerly Club Nederland

Hoe ziet de dag er uit: We stellen ons (voorlopig) het volgende voor

- 10.00 uur: Ontvangst met koffie of thee en natuurlijk gebak.
- 10.30 uur: Met 4 of 5 mensen per boot inschepen voor een leuke zeilpuzzeltocht op de Wijde Blik, één van de Loosdrechtse Plassen. En bij zoiets is er natuurlijk een winnaar en ook een verliezer. Prijzen te verdienen dus!
- 12.30 uur: Picknicklunch op één van de eilanden.
- 13.30 uur: Vervolg zeilprogramma.
- 17.00 uur: Terugkeer naar de vaste wal voor een gezellige “After Sail” ofwel, de borrel.
- 18.00 uur: Start van de Zeilersbarbecue waaraan natuurlijk ook de deelnemers uit de sloepen mogen meedoen, net als aan de borrel.

Na de barbecue, en wellicht al tijdens, hopen we dat de avond met muziek en zangborrel nog tot in de kleine uurtjes door zal gaan.

Kosten: We stellen ons voor dat een ieder zijn genuttigde drank tijdens de borrel, de Barbecue en daarna, zelf betaalt. En dat zijn dan de enige kosten die u voor dit schitterende feest heeft.

Tenslotte: Dit is, zoals het er nu uitziet, het programma van wat een onvergetelijke dag zal worden.

We zullen op de Algemene Leden Vergadering zo nodig aanvullingen geven en vragen beantwoorden. Komt daar dus allen heen.

We verwachten dat de deelname storm gaat lopen. Wacht dus niet met u op te geven voor dit prachtige feest.

**Opgeven kan eenvoudig bij
Emiel Pyckevet.**

Mail: pyckevet@hccnet.nl .

Telefoon: 0651299312.



Het WCN lustrum kookboek komt er aan!

Tenminste, als u meedoet!

Op ieder schip van de WCN wordt gegeten. Op (praktisch) elk van die schepen wordt gekookt. Met meer of minder grote regelmaat. Met meer of minder beperkt gereedschap.

Pannens, potten, schalen, borden en bestek, dat gaat meestal nog wel. Grote verschillen met “thuis” hoeven er op dat punt niet te zijn.

Anders is het als het gaat om het “fornuis”. Hebben we thuis de beschikking over minimaal 4 pitten op ons kooktoestel, een oven en meestal ook een magnetron, op de boot is dit deel van het culinaire gereedschap meestal beperkt. Twee pitten en een (klein) oventje, dan is het vaak toch wel op.

Dit vraagt om creativiteit van de kok. En wellicht aanpassing van de recepten of een keuze voor andere, meer eenvoudig te bereiden gerechten. Die, hoewel misschien eenvoudig, toch door kok en overige bemanning “lekker” worden gevonden.

Ter gelegenheid van ons 35-jarig bestaan dit jaar willen we een kookboek maken. Bedoeling is dat ieder schip in onze vereniging daarvan 1 exemplaar krijgt.

In dit kookboek moeten de lekkerste recepten komen, die **U** op uw schip klaarmaakt. Met vermelding van de naam van het schip van oorsprong.

De Lustrumcommissie verzamelt deze recepten en stelt er ons WCN-kookboek mee samen.

En dus snapt u het al. We vragen u uw voorkeursrecept op te sturen, dat op een 2-pits kooktoestel is te bereiden.

En denk nu niet “och, anderen zullen dit wel doen”. Maar kruip terstond achter uw computer en schrijf! Onze voorkeursindeling is een deel Ingrediënten en een deel Bereiding.

Stuur uw culinaire hoogstandje(s) op 2 pitten naar pyckevet@hccnet.nl.

Uw beloning is een eigen WCN-kookboek. Ongetwijfeld een bron van culinair genoegen.

Doen dus!



Najaarsbijeenkomst 12 december 2009

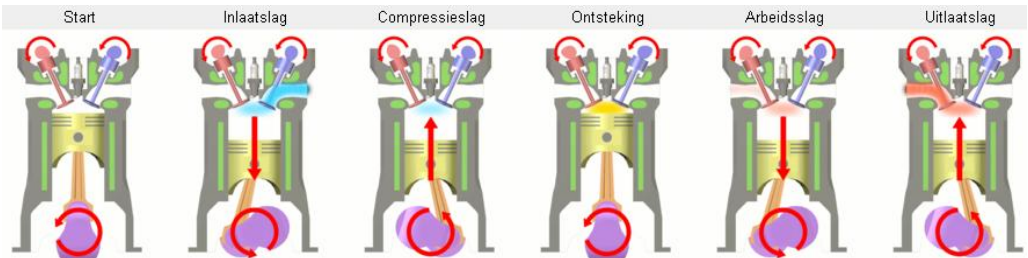
Technische dag 2009:

Verhelpen en voorkomen van storingen aan de motor van je zeilboot.

Op 12 december is het prachtig weer om een lekker stuk te gaan zeilen. Helaas was de technische commissie van de Westerly Club zo onhandig om juist op deze dag een bijeenkomst te organiseren in een zaaltje in het midden des lands. Daarom het water maar verwisseld voor het asfalt en met de auto richting Houten genavigeerd.

In een van de twee zaaltjes, waar de Westerly Club wel vaker komt, is de verteller voor deze middag al gearriveerd. Onze kennis gaat op peil gebracht worden door meneer De Jong, een echte leraar autotechniek. Zo een die luistert naar een motor en dan al weet wat er aan de hand is. Hij heeft twee motoren meegebracht. Een miniatuur en een ander op ware grote. Deze zijn op een paar plaatsen open gezaagd of gesneden zodat je precies kunt zien wat er binnenin gebeurt. Aanschouwelijk onderwijs heet dat geloof ik.

Zoals dat gaat als je iets wilt leren, is er als eerste een stukje theorie. Zaken als prestatiediagrammen, indirecte en directe inspuiting, voorkamers maar geen achterkamers en meer van die dingen die je toch weer vergeet, worden behandeld. Dan wordt het al snel wat meer op de praktijk gericht met wat handige tips. Ten eerste bestaan er voor onze boten geen echte scheepsdiesels meer. Kies daarom voor een blok dat heel veel gebruikt wordt, bijvoorbeeld een Mitsubishi of een Kubota die in elke graafmachine of grasmaaier voorkomt. Zo kun je aan onderdelen komen zonder de in de watersport zo bekende hoge prijs te hoeven betalen. Ook het vraagstuk van vervangen of reviseren komt weer aan de orde. Door de vele variabelen is er geen pasklaar antwoord.



Wat dat betreft is de praktijk van het storing zoeken heel wat duidelijker. Hoofdstoring nummer één: Een dieselmotor stopt met draaien als de motor geen brandstof meer krijgt. Aha! Dat ga ik onthouden!

Hoofdstoring nummer twee: een dieselmotor slaat in koude toestand niet aan als 1. er onvoldoende warme lucht voorhanden is, 2. het startmotortoerental te laag is, 3. er onvoldoende brandstof aanwezig is.

Het kleppenstellen dat hier op volgt is waarvoor we zijn gekomen. De gereedschapstas gaat open en gewapend met voelermaten, een schroevendraaier en een steeksleutel mogen we in groepjes van vier de klepspeling controleren en nastellen. Met een opengewerkte motor is de juiste stand van de zuiger natuurlijk snel gevonden, maar met een beetje uitleg is het ook goed te zien aan de kleptuimelaars. Dan met de voelermaat strak passend de juiste speling instellen en de borgmoer weer aandraaien. Voor velen van ons is dit de eerste keer dat we dit zelf doen, maar na vanmiddag zeker niet de laatste keer.

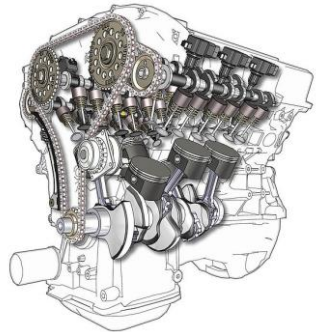
Als slot van de middag volgen nog wat handige weetjes over brandstof, smeerolie en koelmiddelen. Water in de brandstof en daardoor roest in de brandstofpomp en de verstuivers of bacteriegroei voorkom je door op betrouwbare plaatsen te tanken en de tank zo vol mogelijk te houden. Hiermee voorkom je condensatie.

Smeerolie is er in heel veel kwaliteiten. Kies de voorgeschreven dikte, bijvoorbeeld 15W40. Met de kwaliteitsaanduiding CD zit je altijd goed.

Als koelmiddel bestaat er naast water eigenlijk alleen antivries. Er wordt ook koelvloeistof verkocht, maar dit is voorgemende antivries met gedemineraliseerd water.

Antivries is er in een giftige en een niet giftige soort. Mono Ethyleen Glycol (MEG) is giftig voor mens en milieu, slecht biologisch afbreekbaar en erg corrosief. Niet meer gebruiken dus. Mono Propyleen Glycol (MPG) is niet giftig, biologisch afbreekbaar en minder corrosief. Het is ook geschikt voor het drinkwatersysteem aan boord. De prijs is het dubbele van MEG, gezien de voordelen hoeft dat geen probleem te zijn.

Na een laatste vragenronde wordt Bert bedankt voor zijn prima uitleg. De ijzeren genua heeft vandaag heel wat minder geheimen voor de aanwezige Westerly zeilers. Onder hen veel mensen die voor het eerst een bijeenkomst bezoeken. Dat is een compliment voor de technische commissie, die met deze bijeenkomst duidelijk in een behoefte voorzien heeft.



Remco Allard
B 264

Foutje...

September 2009 Het moest er eens van komen. Mijn trouwe pc, die ik ooit 'kadoo' had gekregen bij de verlenging van mijn mobiele telefoonabonnement, was zo traag geworden en kreunde zo bij iedere handeling dat het apparaat uit z'n lijden verlossen de meest humane oplossing was. Een weekje later was ik de trotse bezitter van een door mijn oudste zoon in elkaar gezette pc ('Pa, dat is veel beter en goedkoper dan iets kant en klaar kopen'). Het moet gezegd, geniaal die jongelui tegenwoordig. Programmaatjes en bestanden overgezet, geen probleem. En wonder boven wonder, alles werkte!

November 2009 Het najaarsmagazine moet de deur uit. Enveloppen door de printer halen, boekjes plus bijbehoren in enveloppen stoppen, postzegels plakken en weg ermee. Ik begon nattigheid te voelen toen er 2 dagen later enkele magazines onbestelbaar terugkwamen. Nu klopt er altijd een adres wel eens niet; lid is dan vergeten om adreswijziging door te geven of uw secretaris heeft verzuimd deze wijziging correct in de ledenadministratie in te voeren. Maar dit keer waren het er wel erg veel.

Bij het controleren van het gebruikte ledenbestand werd snel duidelijk dat er ergens iets niet goed zat. Ja hoor, het was een oud bestand! Blijkbaar had ik niet een recente back up op mijn nieuwe pc teruggezet, maar een oude. Het door mij gebruikte bestand was ruim een jaar oud, wat inhield dat alle mutaties van het laatste jaar verloren waren. Want de goede back-up was nergens te vinden en de oude pc was al opgedoekt.

Hoe dit te herstellen? Gelukkig noteer ik nieuwe inschrijvingen en bedankjes in een papieren back up-systeem, een schriftje van de HEMA, een methode die mijn voorgangster, Elly Rutgers, al in gebruik had (dank je, Elly!). Adreswijzigingen waren via de email meestal wel te achterhalen, bij twijfel stuurde ik leden een mailtje met de vraag of ze het Magazine hadden ontvangen. Hierbij ontving ik veel blijken van medeleven ('wat een ramp, heb ik ooit ook eens meegemaakt, nou sterkte ermee' en woorden van die strekking). Dank u.

Februari 2010 Als het goed is, ziet u deze tekst staan in het maart Magazine dat u gewoon per post heeft ontvangen. Ik hoop dat alles weer is hersteld.



Tenslotte nog dit: als bijlage bij het november Magazine zat een mooie geplastificeerde Solas-kaart. Deze waren op, toen de 'herstelzending' van het magazine op de post ging. Hebt u de kaart niet gekregen, stuurt u mij dan even een mailtje, dan krijgt u zo spoedig mogelijk een exemplaar

Jaap Riesenkamp

Over schippers en scheepsnamen

op initiatief van Tjerk Tjeerde

Een interview met Kees Tanis en Wini Goedegebure van de W30 "Windekind"

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

Water heeft altijd een rol gespeeld in ons beider leven. Te beginnen bij het vruchtwater. Maar als kind woonden we ook op en rond het water. Wini woonde als kind op een woonark en later naast een sluizencomplex. Kees als kind in

Gouda bij de Reeuwijkse plassen. Onze jeugd bestond vooral uit kattenkwaad uithalen, in en over slootjes springen, vissen, zwemmen en hangen rondom het water.

2. Hoe is het zeilen in jullie leven gekomen?

(Kees) Ik was 9 jaar oud toen mijn ouders een 12 voetsjol aanschafte en ik de 1^e grondbeginselen over zeilen van mijn vader te horen kreeg. De theorie kwam uit de zeilbijbel van "van Kampen" uit de 1956 waarin mijn vader de nodige hoofdstukken had aangekruist. Dit bootje was aan de buitenkant beplakt met gelakt canvas tegen het lekken! De geur van teer en verrot hout, onlosmakelijk met elkaar verbonden, heerlijk. Rond m'n 14^e jaar kochten mijn ouders een motortjalk bij de Westeinderplassen en ik mijn 1^e eigen bootje. In de volksmond een 'Pluis' genoemd, officieel een jeugdboot. Deze had een vaste kiel omdat de zwaardkast verrot was, maar ik zeilde en was de koning te rijk. Op mijn 19^e ben ik in dienst gegaan en werd uitgezonden naar Curaçao, waar ik in een 'Sunfish' en 'Centaur' de Carieb onveilig maakte. Na terugkomst in Nederland ben ik als zeilinstructeur gaan werken bij zeilschool 'de Viking' in Wolphaartsdijk. Wat wil je nog meer, zeilen met een boot vol heerlijke, prachtige meiden, werken en vakantie tegelijk! Maar ja, het serieuze leven lokte en ik vertrok naar Leiden, waar ik Wini tegenkwam.

Om zeker te weten dat zij het zeilen ook een warm hard toedroeg heb ik haar min of meer verleid mee te gaan zeilen op de Braassemmer meer in een gehuurde 16 kwadraat. Tot mijn grote vreugde vond ze dit leuk en is ze enthousiast gebleven.

(Wini) Tja, in Leiden kwam ik die leuke gast tegen, die in de Carieb geweest was. Blond, bruin, net van de zeilschool af.

Ik wist toen nog niet dat zeilen voor Kees zo belangrijk was en had niets in de gaten toen hij mij op een prachtige dag in een zeilboot liet stappen. Vrij snel kreeg ik het stripboek 'Onder zeil' cadeau. De theorie haalde ik uit dit boekje en de praktijk leerde Kees mij met alle liefde op het water in een zeilboot. Mijn liefde voor het zeilen was en is onlosmakelijk met Kees verbonden.

Onze 1^e gezamenlijke vakantie ging richting Friesland waar we een onooglijk uitzieende 'Primaat' huurde. Uit schaamte gaven we deze de toepasselijke naam "t is maar voor een jaartje". Met (voor ons) een luxe buitenboordmotor!

Westerly Club Nederland

We kwamen er al snel achter dat deze luxe vooral bestond uit knutselen hieraan. Dat kon

de pret niet drukken en 't was een heerlijke vakantie waarin de liefde (ook voor het zeilen) verder opbloeide.

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

Toen Kees in de winter van 1977 een 7 m lang, teakhouten scheepje kocht uit 1918. Gebouwd bij de Vriesch Lensch in Amsterdam. Liefde op het eerste gezicht. De geur van teer en verrot hout, gaffeltuig, boegspriet, veel koperwerk en een inbouw Albin motor. We noemde haar 'Bramzeigertje' naar het boek van Jan den Hartog'. Ze werd overgevaren naar Hoogmade en halverwege het 1^e zeilseizoen zonk ze omdat tijdens een ruige zeiltocht het, naar later bleek verrotte, breeuwkatoen uit de naden was geslagen. Er volgde een jaar van kaalkrabben, schuren, spantjes buigen, opnieuw breeuwen en aflakken. En we zeilden in gehuurde/geleende boten zoals een Sneekermeer, een Trotter pandorra en 16 m2.

In 1980 verhuisden we naar Zeeland en werden de Zeeuwse wateren ons vaargebied. 12 jaar varen (& krabben, lakken, enz.) later waren we in 1989, vanwege gezinsuitbreiding, toe aan een groter schip en hebben we 4 jaar (time sharing) met een Meridian van 7.45 m gevaren. Ons vaargebied breidde zich uit van de Zeeuwse wateren naar het IJsselmeer. De zomer van 1993 kochten we weer een eigen schip. Ditmaal een Sneekermeer (naam "Watermaat"), een halve meter langer en van staal. De Lada onder de boten. Hiermee werden de eerste tochten naar België gemaakt met 3 zeezieke kinderen en een zeezieke Hollandse Schapendoes met bij aankomst (kracht 5) verwonderde blikken van Belgen: '

gekke Ollanders om met zo'n bootje....? Deze Sneekermeer voldeed eigenlijk prima, we waren niet echt op zoek naar iets anders maar we keken, net als andere zeilers, altijd rond naar andere schepen, die we ook wel zouden zien zitten. En zo kwam het

Bij het wekelijkse bezoekje aan ons stamcafé 't Loze Vissertje aan het Goese Sas, zagen we haar liggen. Oud, verwaarloosd, vuil en te koop. Ze zag eruit alsof ze in alle haast was achter gelaten, wat later ook zo bleek te zijn. Wini viel voor de inhoud, authentiek interieur en leuk fornuisje, en zoals het bij veel mannen gaat, viel Kees op het uiterlijk, leuk kontje.



Helaas was ze de volgende dag verkocht. We bleven denken: "Wat als wij haar hadden gekocht: uitbreiding van ons vaargebied naar Engeland en Franse kust; lekker droogvallen enz...". Het duurde nog enkele jaren voor we haar, in vergevorderde staat van ontbinding, weer terug zagen. Met de (niet toepasselijke) naam "Hakuna Matata" (zonder zorgen). Eén telefoontje naar de eigenaar met de vraag of ze

te koop was, mondde uit in een snelle aankoop zonder dat we er een meter mee gevaren hadden. Wat we toen nog niet wisten was dat er een jarenlange restauratie zou volgen. Dat heb je soms met liefde op het eerste gezicht. Het leuke kontje is gelukkig onveranderd en de rest hebben we zo authen-tiek mogelijk geprobeerd op te knappen met een resultaat waar we eigenlijk best trots op zijn.

De hamvraag komt nu:

4. Hoe komt iemand op het idee zijn/haar Westerly "Windekind" te noemen?

Voor ons had ze al voor de aankoop de naam "Windekind" gekregen. Dit had twee redenen. De ene omdat Wini als een blok voor dit schip was gevallen en ze vroeger door haar ouders Windekind genoemd werd. En ook omdat de

vorige eigenaar vertelde dat dit schip veel wind nodig had vanwege de zware bouw. Ze weegt 'maar' 5 ton. Inmiddels hebben we ontdekt dat ze veel sneller is dan we hadden kunnen dromen.

5. Bemanning en tochten.

Toen we de 1^e keer (illegaal) aan boord van "Windekind" zaten, zag ze er heel bezeild uit. Gebruikte overzeil-kaarten van de hele wereld lagen aan boord en het gewicht van de degelijke navigatieapparatuur deed haar bijna zinken.

Tijdens de restauratie van "Windekind" hebben we regelmatig meegevaren als bemanning op andere schepen. Ook wedstrijden met zowel scherpe jachten als met platbodems.

De reactie van de watersportvereniging na aankoop van "Windekind" was dan ook erg bemoedigend: "Je gaat toch niet meedoen aan de clubwedstrijden, hè Kees, want de Westerly Centaur waarop jij schipperde won altijd! Maar

zorgde er ook voor dat de wedstrijdleiding pas tegen middernacht naar huis kon (ivm een erg gunstige rating en hierdoor late binnenkomst).

Dit jaar wordt het 3^e seizoen dat wij zelf weer water onder de kiel hebben. De vorige seizoenen hebben we vooral gezeild op de Zeeuwse wateren, dit om "Windekind" goed te leren kennen en omdat zij en wij nog niet zeewaardig waren uitgerust. Wat de plannen voor dit jaar worden, weten we nog niet zeker maar dat we 'naar buiten gaan' en het ruimere sop op zullen zoeken staat als een paal boven water. We hopen op vele zeemijlen met "Windekind" maar je weet het bij ons maar nooit, we blijven rondkijken.....

De Westerly Club Nederland
nodigt u uit voor de jaarlijkse
Algemene Ledenvergadering 2010
op zaterdag 27 maart 2010

LOCATIE:

Museumwerf Vreeswijk, Nieuwegein

14.00u ***Ontvangst met koffie en thee***
oude bekenden weerzien, of nieuwe bekenden maken!

14.15u ***Algemene Ledenvergadering***
noodzakelijk overleg om u ook in 2010 weer het nodige
varengenoegen aan te kunnen bieden.

15.15u ***Pauze***
even bijkomen met koffie, thee of een frisdrankje

15.45u ***Spitsbergen***
causerie door de bekende zeiler/schrijver Ben Hoekendijk over
zijn reis naar Spitsbergen.

17.15u ***Rondleiding Museum en Werf***
een blik in vroeger tijden. Vóór Westerly waren er ook al
schepen. Het varen van toen, en de restauratie van nu.

18.15u ***Pikheet***
wachten tot de pek heet is. Een verpozing met niet-, zwak- en
sterk alcoholische versnaperingen. Scheepskout

18.45u ***Koud/warm buffet***
voor diegenen die zich daarvoor opgegeven
hebben bij Corrie Scholman



Locatie: Museumwerf Vreeswijk, Wierselaan 113, 3433 ZS Nieuwegein

www.museumwerf.nl/

Routebeschrijving:

Vanuit de richtingen Amsterdam, Utrecht en Den Haag rijdt u van het knooppunt Oudenrijn via de A2 richting Den Bosch. Voor de Lekbrug neemt u afrit 10 Nieuwegein-Zuid. Onderaan de afrit gaat u linksaf de Zandveldseweg op. Bij het vierde verkeerslicht gaat u rechtsaf de Henri Dunantlaan op.

Aan het einde bij de T-kruising met de Handelskade gaat u rechtsaf en direct weer naar links over de Wilhelminabrug. Na de Oranjebrug gaat u met de voorrangsbocht mee naar links; dit is de Wierselaan.

Vervolgens vindt u na 50 meter aan uw linkerkzijde de Museumwerf.

Vanuit de richting Den Bosch neemt u op de A27 afrit 28 Nieuwegein. Via de Weg van de Binnenvaart met twee rotondes gaat u over de brug van de Beatrixsluizen bij de kruising met verkeerslichten linksaf de Nijverheidsweg op.

Deze weg gaat over in de Wierselaan. 50 meter na de nieuwbouwwijk Nieuw Vreeswijk vindt u de Museumwerf aan uw rechterzijde.

Parkeren kan niet op het terrein van "Museumwerf Vreeswijk" (m.u.v. invaliden); parkeren kan (beperkt) op het eigen parkeerterrein rechts naast de toegang, op het terrein van de gemeentewerf links van de toegang (na 16.00 uur, zaterdag/zondag: hele dag), in de woonwijk, in het verlengde van de Wierselaan bij het Fort (2 minuten lopen) of aan de overkant van het water (Prins Hendriklaan) met toegang tot de werf middels het handbediende voetveer.

Dit laatste is aan te raden. Op en rond de Prins Hendriklaan is het simpeler om een parkeerplaats te vinden.

Openbaar vervoer:

Vanaf treinstation Utrecht CS met de sneltram naar Nieuwegein; uitstappen halte Wiersdijk, dan nog 13 min lopen. Of:

Vanaf treinstation Utrecht CS met de bus 74 naar Nieuwegein; bij halte 't Veerhuis, Nieuwegein overstappen op bus 77, uitstappen halte Bernardstraat, dan 3 min lopen.



Aanmelden voor het buffet:

Wilt u mee-eten, meldt dat dan aan Corrie Scholman per telefoon 030-6300610, of per e-mail cscholman@hetnet.nl. Meldt u zich zo snel mogelijk na het uitkomen van dit Magazine. Eigen bijdrage € 20,00 per persoon (ex drankjes). Na afloop af te rekenen bij Corrie Scholman.

Agenda WCN Algemene Ledenvergadering 2010

1. *opening*
2. *vaststelling agenda*
3. *bestuursmededelingen en ingekomen stukken*
4. *notulen ALV 2009*
5. *jaarverslag 2009*
6. *verslag kascontrolecommissie*
7. *financieel verslag 2009 en begroting 2010*
8. *benoeming nieuwe kascontrolecommissie*
9. *bestuursverkiezing*
10. *plannen 2010*
11. *Lustrum 2010*
12. *Navette Trofee*
13. *rondvraag*
14. *sluiting*



Notulen Algemene Ledenvergadering van de WCN op 28 maart 2009

(opgemaakt door J. Riesenkamp)

Aanwezig: 27 leden.

1. Opening

Er zijn afmeldingen van de leden Kaat, Kleinveld en Stam.

2. Vaststelling agenda

De agendapunten 7 en 8 worden als één geheel behandeld.

3. Bestuursmededelingen en ingekomen stukken

Vz besteedt aandacht aan het overlijden van ons lid Tom Kuhlman. In het Magazine van maart 2009 is hierover geschreven.

4. Jaarverslag 2008

Naar aanleiding van een opmerking van dhr Hijmans licht secretaris toe dat in de derde alinea bedoeld wordt dat de natte evenementen minder deelnemers trekken dan de droge.

Het jaarverslag wordt vervolgens goedgekeurd.

5. Notulen ALV 2008

De vergadering stelt deze zonder wijzigingen vast.

Naar aanleiding van de notulen komt het aanstaande Lustrum aan de orde. Het idee is om een 'gemengde' commissie hiervoor in het leven te roepen, bestaande uit leden van de EC, bestuursleden en 'gewone' leden. Deze commissie zal in het najaar een voorstel aan het bestuur doen. In de volgende ALV kan er dan een voorstel worden gepresenteerd. De vergadering stemt in met deze werkwijze.

6. Verslag Kascontrolecommissie

Met enige spijt meldt de kascontrolecommissie dat het 'niet is gelukt om gaten in de financiële administratie te schieten'. De vergadering verleent de penningmeester vervolgens decharge voor het door hem gevoerde beleid.

7+8. Financieel verslag en begroting 2009

Penningmeester geeft toelichting op de cijfers. De uitgaven waren lager dan begroot, dit geeft extra ruimte voor het lustrumfonds. Penningmeester stelt voor om van het overschot uit 2008 € 1000 te bestemmen voor het lustrumfonds en het restant toe te voegen aan het kapitaal. De vergadering gaat hiermee akkoord, evenals met het financieel verslag 2008 en de begroting voor 2009.

9. Bestuursverkiezing

Voorzitter Auke Bos is aftredend. In zijn plaats wordt Tjerk Tjeerde gekozen tot voorzitter. Secretaris Jaap Riesenkamp is eveneens aftredend. Er zijn ook in dit geval geen tegenkandidaten, derhalve wordt hij herkozen.

10. Benoeming nieuwe kascontrolecommissie

De heren Buizer en Versluis worden herkozen.

11. Plannen 2009

Hierover valt slechts te melden dat het programma, zoals dat in het Magazine is vermeld, op koers ligt. Voorzitter dankt de EC voor zijn inspanningen.

Westerly Club Nederland

12. Navettetrofee.

Toegelicht wordt dat er niet persé een jaarlijkse uitreiking hoeft plaats te vinden, maar alleen als er een specifieke aanleiding toe is. Dit jaar is die aanleiding er niet, zodoende vindt geen uitreiking plaats.

13. Rondvraag.

Piet Sap vraagt naar de ervaringen bij de reis naar de Oostzee in 2008. Frans Hijmans antwoordt dat een combinatie van slecht weer en verschillende opvattingen over de invulling van de reis de groep in Borkum al uit elkaar deed vallen. Belangrijk zijn de geleerde lessen: creëer duidelijkheid over (de aard van) de tocht. Zorg dat je duidelijkheid hebt over de mogelijkheden (bv diepgang, ervaring deelnemers). Maak een betere planning

14. Sluiting

Tjerk Tjeerde overhandigt scheidend voorzitter Auke Bos een passend cadeau. Anneke Bos ontvangt bloemen. Auke dankt de vergadering voor het in hem gestelde vertrouwen en bedankt de bestuursleden voor de plezierige samenwerking.



Jaarverslag 2009

Het ledental van de WCN bleef, zoals gewoonlijk, min of meer constant. Tegenover 15 bedankjes stonden 13 nieuwe aanmeldingen. De WCN telde op 1 januari 2010 169 leden en 7 donateurs. Vorig jaar zagen we een daling met 5 leden. In 2008 werd in de meeste gevallen als reden om te bedanken opgegeven dat het schip wordt verkocht of dat men geen tijd (meer) heeft om actief deel te nemen aan de evenementen. In 2009 gaven meerdere mensen te kennen dat de kredietcrises reden was om eens goed naar hun uitgaven te kijken, met als gevolg dat in enkele gevallen het lidmaatschap van de WCN er aan moest geloven.

Soms waren er droeviger redenen om afscheid van leden te moeten nemen. Op 91-jarige leeftijd overleed Tom Kuhlman, oud-bestuurslid van de WCN. Ook ontvingen we bericht van overlijden van de heer Van Assendelft.

Van het wel en wee van de WCN werd ook in 2009 verslag gedaan in het WCN-Magazine. Dit verscheen zoals gebruikelijk 2 keer. Behalve aan zakelijke mededelingen kon de lezer zich te goed doen aan technische informatie en reisverhalen. Blijkens reacties wordt het blad goed gelezen en hogelijk gewaardeerd door de leden.

De website van de WCN wordt veel bezocht, ook door niet-leden, getuige vragen die binnen komen over onderwerpen van algemene strekking (advies over aankoop boot, vinyl, motoren).

De bekende activiteiten, zoals de Hemelvaartocht, Garnalentocht, BBQ-Noord en de oversteek naar Engeland, stonden ook in 2009 op het programma. Nieuw was de zomertocht naar Engeland, de 'Michiel Adriaansz. De Ruytertocht'.

Als vervolg op de geslaagde uitwisseling tussen 'Zuid' en 'Noord' het jaar ervoor, werd 'Zuid' uitgenodigd om de Hemelvaartocht in het noorden mee te maken. Onder meer als gevolg van de matige weersomstandigheden viel de deelname van 'Zuid' wat tegen.

Ook op het droge viel er het nodige te beleven.

Deze droge evenementen trokken, zoals altijd, veel belangstellenden. Het is nu eenmaal eenvoudiger om met de auto ter bestemde plaatse aan te komen dan met een zeilboot.

In het WCN-magazine trof u regelmatig enthousiaste verslagen aan van deze evenementen, zowel nat als droog.



Westerly Club Nederland

In 2010 bestaat de WCN 35 jaar. Deze gebeurtenis werpt zijn schaduw reeds vooruit. In 2009 werd een Lustrumcommissie in het leven geroepen, die van dit heugelijke feit een daverend succes moet gaan maken.

Tijdens de jaarvergadering van 2009 nam Auke Bos afscheid als voorzitter. Zijn plaats werd ingenomen door Tjerk Tjeerde. Tot op dit moment is de aldus ontstane bestuursvacature nog niet opgevuld. Ook de Evenementencommissie kampt met vacatures en deed in 2009 verwoede -en tot nu toe vergeefse- pogingen om kwantitatief op het gewenste niveau te komen.

Het bestuur communiceerde in de meeste gevallen met behulp van telefoon en –vooral- email. Dat bleek in de meeste gevallen voldoende. Eén keer kwam het bestuur in vergadering bijeen.

Jaap Riesenkamp

Van de penningmeester

WCN heeft in 2009 geen last gehad van de economische neergang. Onze leden hebben trouw hun contributie betaald (de penningmeester incasseert gewoon) en de portefeuillehouders hebben zich redelijk aan het budget gehouden.

De bestuurskosten waren veel lager dan het budget, door zeer efficiënt te vergaderen en daardoor geen onnodige reiskosten te maken. De Evenementencommissie blijft onder budget, wat de overschrijding van Technische activiteiten ruim compenseert. Soms lopen deze activiteiten ook in elkaar over. Het resultaat is dan ook zeer goed. We hebben € 2030 overgehouden.

Het bestuur stelt voor om € 1000,- toe te voegen aan het Lustrumfonds en € 1030,- toe te voegen aan het eigen vermogen, voor zover je bij € 10.000,- van vermogen mag spreken.

Het Lustrumfonds heeft dan de beschikking over € 3.500,- voor een knallend lustrumfeest in september van dit jaar.



Tot nu toe wordt het Lustrumfonds gevoed door de overschotten op de exploitatie.

Het voorstel is, om vanaf nu € 500,- per jaar op de begroting te plaatsen, zodat er over weer 5 jaar een reserve is opgebouwd. Bij meevallende cijfers kan eventueel extra worden toegevoegd.

Meindert de Jong

Algemene Ledenvergadering: heeft u vragen, bijvoorbeeld over de financiële stukken, stel ze dan van te voren, bijvoorkeur schriftelijk (per e-mail), bij ons secretariaat, Jaap Riesenkamp, 's-Gravenweg 461, 3065 SC Rotterdam (tel: 010-2023578 of e-mail jacobusriesenkamp@wanadoo.nl).

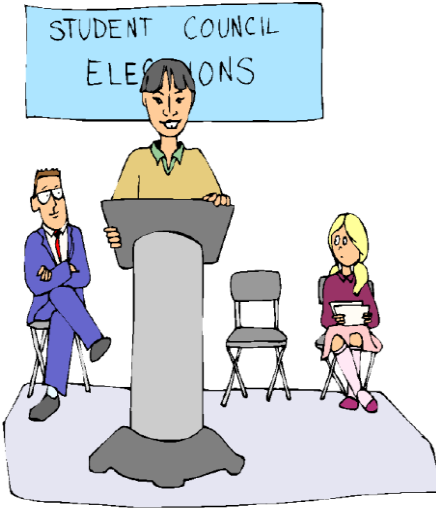
Financieel verslag 2009 (*alle bedragen in Euro's*)

Balansen ultimo 2008 en 2009.

Activa	2008	2009	Passiva	2008	2009
Kas	0	0	Kapitaal	8215	9144
ABN AMRO	795	426	Vooruit ontv.	0	0
ABN AMRO spaarrekening	10000	12500	Nog te betalen	0	0
			Lustrumfonds	1500	2500
<i>Subtotaal Liquide middelen</i>	<u>10795</u>	<u>12926</u>	Resultaat	1899	2030
Nog te ontvangen	0				
Vooruitbetaalde kosten	0	0			
Voorraad clubvanen	819	718			
Totaal activa	11614	13644	Totaal passiva	11614	13644

Begroting 2009, Rekening 2009 en Begroting 2010

	Begroting '09		Rekening '09		Begroting '10	
	<i>Baten</i>	<i>Lasten</i>	<i>Baten</i>	<i>Lasten</i>	<i>Baten</i>	<i>Lasten</i>
Contributie	6300		5989		6070	
Donaties	100		90		100	
Entreegelden	75		225		75	
Advertenties	0		0		0	
Bankrente	250		254		200	
Bijzondere baten	0		113		0	
Administratie/Post/Tel.		200		94		200
Bankkosten		80		64		80
Bestuurs- & Prom.kosten		800		181		300
Kosten nieuwe leden		75		94		40
Diverse kosten.		0		4		
Jaarvergadering		<u>500</u>		<u>328</u>		<u>500</u>
<i>Subtotaal</i>		<u>1655</u>		<u>764</u>		<u>1120</u>
Clubblad		1800		1939		2000
Evenementen		2500		1276		2500
Technische activiteiten		300		662		300
Lustrumfonds						500
Positief resultaat		470		2030		25
	6725	6725	6671	6671	6445	6445



Verkiezingen

Bestuursverkiezing:

Jaarlijks treedt, volgens een door het bestuur opgesteld rooster, één bestuurslid af (die zich wel meteen weer herkiesbaar mag stellen).

Dit jaar voorziet het rooster in het aftreden van Meindert de Jong, onze penningmeester. Hij stelt zich echter –gelukkig– wel terstond weer herkiesbaar.

Met betrekking tot invulling van de lege bestuurdersstoel laat het bestuur u met genoeg weten dat de heer Jan Willem Gombert zich kandidaat heeft gesteld.

Het bestuur stelt voor het verenigingsjaar 2010 de volgende bestuurssamenstelling voor (met de voorgenomen taakverdeling):

Tjerk Tjeerde (voorzitter), Jaap Riesenkamp (secretaris), Meindert de Jong (penningmeester), Rein Schippers en Jan Willem Gombert.

Verkiezing kascontrolecommissie:

Met betrekking tot het boekjaar 2008 bestond de kascommissie uit de heren Gerard Versluis en Niek Buizer.

Voor 2009 laat het bestuur de keus weer graag aan de Algemene Leden-vergadering, maar stelt voorzichtig voor de huidige samenstelling te continueren.





Red jezelf – veilig zeilen op groot water

Michelle Blaauw – KNRM

Nee, u hoeft niet te schrikken. Dit is geen aankondiging van de ontmanteling van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij. Al 185 jaar schieten we u graag te hulp en dat blijft ook zo. De titel boven dit stukje verwijst naar een zojuist verschenen boekje waarover ik u graag iets meer vertel. Het zou namelijk best kunnen dat u er waardevolle informatie in vindt. Uw zelfredzaamheid neemt ervan toe en daardoor ook uw plezier op het water. En dat wens ik u!

In het afgelopen jaar heeft de Veiligheidscommissie van de Nederlandsche Vereeniging van Kustzeilers zich samen met de KNRM – ook ik mocht er een bescheiden aandeel aan hebben – gewijd aan de productie van een handzaam gidsje voor aan boord. We wilden een boekje maken “om te stelen”. Boordevol tips van doorgewinterde zeilers, mensen met veel mijlen in het zog, lui die het weten kunnen zeg maar. De werktitel was dan ook: Kustzeilers’ knepenboek. De redactie door Anje Valk staat borg voor een prima leesbaar geheel.



Stap voor stap komen aan bod: de keus van het juiste schip, eisen aan de bemanning, de regelgeving voor zover voor u van belang, de voorbereiding van een wat langere reis, onderweg op zee en (mocht het toch gebeuren) in nood en wat dan.

In de uitgebreide sectie met bijlagen vindt u overzichten van veiligheidsuitrusting, een inwerklijstje voor opstappers, hoe vind je informatie over het weer, waar moet je op letten bij het varen met kinderen, voorbereiding op storm en ankeren. Enkele checklists, over motoronderhoud, EHBO, weblinks en boeken maken het boekje compleet. Het project is geslaagd. We hebben een handzaam, rijk geïllustreerd boekje gemaakt, geknipt voor op de kaartentafel en prima op zijn plek in uw vaarboekenkast. Vanaf januari voor een krats te koop in de KNRM-webwinkel.

Als Redder aan de Wal krijgt u ook nog eens een aardige korting. Daardoor niet alleen voor uzelf, maar ook voor anderen aantrekkelijk als cadeautje. Van harte aanbevolen!



Hoed u voor de zwarte mannen!

Michelle Blaauw – KNRM

Hoed u voor de zwarte mannen van de Douane! U bent op een stralende dag lekker op de Noordzee aan het varen, u krijgt ongevraagd bezoek van vervaarlijk uitzienende lui in zwarte pakken, duidelijk gewapend, die met een rubberboot komen aanstuiven en vragen of ze even aan boord mogen komen. Geïntimideerd bent u dan al. Of ze even uw papieren mogen zien. Die hebt u natuurlijk allemaal aan boord en ze liggen allemaal bij elkaar voor het grijpen, toch?

Ze twijfelen aan alles: bent u het wel? Even bellen of er nog boetes of belastingschulden uitstaan, misschien bent u zelfs wel voortvluchtig! Uit welke haven bent u vertrokken en waar bent u naartoe onderweg? Is dit uw boot wel? Hebt u over uw boot wel BTW betaald? Bent u eigenlijk wel in staat om hier te varen? Hebt u die marifoon al lang? Weet u de roepletters uit uw hoofd? Hebt u voor die marifoon ook een bedieningscertificaat? Wanneer hebt u voor het laatst diesel ingenomen? Is dat niet toevallig rode diesel en hebt u er ook nog een bonnetje van? Ook al heb je alles keurig voor elkaar, het voelt toch niet helemaal prettig.

De mannen van de Douane doen natuurlijk ook gewoon hun werk en komen vast af en toe een vervaarlijke crimineel op het spoor. Ze keken – bij ons aan boord tenminste – niet in de vuile was en zochten ook niet naar drugs of smokkelwaar. Ze vertelden over hun moederschip (de Zeevalk van de Kustwacht) en klaarden helemaal op toen ik vertelde over de KNRM. Ik mocht ze fotograferen voor dit stukje.



Iets dergelijks overkwam ons ook een paar jaar eerder in Frankrijk. Vlak voor vertrek uit Duinkerken en daarmee uit Frankrijk deden we nog gauw even de afwas. Toen kwamen er drie lui op bootschoenen ("dat is pas werkkleding!", dacht ik nog) langs. Of ze even onze papieren mochten zien. Het eigendomsbewijs van de boot was nog maar een paar maanden verlopen, maar dat was toch fout. Bovendien hadden we de motor laten vervangen, dus dat was dubbel fout, want de oude motor stond nog op het eigendomsbewijs. Maar dat was nog niet alles, want nu waren we vast ook nog crimineel. Zo voelden we ons tenminste wel behandeld. Hadden we wel een

logboek met alle havens die we hadden aangelopen? We konden niet vertrekken voordat telefonisch in Rouaan ons doopceel was gelicht. Een uurtje later (ondertussen verliep ons tijd!) was alles duidelijk. Ook nu werd niet aan boord gezocht naar verdachte zaken.

We kwamen er af met een "amende" oftewel een boete ter waarde van een uitgebreid etentje voor vier. Voor dat foute eigendomsbewijs. We hadden het geld gelukkig cash aan boord, want er werd bedreigd met het aan de ketting leggen van onze boot als we niet konden betalen. Pfiu! zeggen ze dan in Frankrijk. De hoofdman van het trio heb ik netjes een hand gegeven en hem bedankt voor de bijzondere ervaring. Dat verbaasde hem enigszins. Maar ik had weer materiaal voor een stukje!



Miss Verstand en H. Nekkgig

Michelle Blaauw – KNRM

Het is nog ijsig koud, maar de watersportbeurzen zijn alweer bezig en zo langzamerhand begint de boot weer onze aandacht te vragen. Nog even en de temperatuur leent zich voor het plegen van onderhoud en als de zomertijd is ingevoerd zijn we al weer vaak aan boord te vinden. De winter is een mooie tijd voor het maken van (vaar-)plannen en het sprokkelen van verhalen. Ik stuitte daarbij op een paar hardnekkige misverstanden, die ik graag voor u help ophelderen.

1. De capaciteit van een automatisch opblaasbaar reddingvest hangt af van mijn vaargebied en mijn lichaamsgewicht.

Nee. De capaciteit van uw reddingvest hangt vooral af van de door u gedragen kleding. Kan er lucht in opgesloten raken, dan moet u een reddingvest met voldoende kantelkracht dragen, dus 275 Newton. Uw lichaamsgewicht speelt hierbij geen rol, uw vaargebied evenmin.

2. Een borreltje is hét middel om lekker warm te worden als je buiten bent en het koud hebt.

Alcohol, vooral sterke drank, brandt in de keel en geeft daarom even een warmtesensatie. Doordat de haarvaten vlak onder de huid gaan open staan, koelt uw bloed juist extra af en daalt uw lichaamstemperatuur.

Warme thee, soep of chocola warmen uw kern op zonder ongewenste bijeffecten.

3. Als je een drenkeling niet aan boord kunt krijgen, bind hem dan aan de boot vast en vaar naar de dichtstbijzijnde haven.

Het klopt dat het heel moeilijk is om een drenkeling aan boord te krijgen. Voor de meeste boten geldt dat. Vervoer van een drenkeling door het water is echter geen goed idee. Het veroorzaakt ernstige onderkoeling doordat het langsstromende water het laatste beetje warmte aan de drenkeling ontnemt. Met bijna zeker de dood tot gevolg. Terugredenerend komen we daarom steeds tot de conclusie dat er maar een remedie is tegen man overboord: zorg dat het je niet overkomt.

4. Second drowning wordt veroorzaakt door een bacterie.

Second drowning treedt soms op na een waterongeval doordat er via osmose water in de longen terecht komt vanuit het bloed (na onderdompeling in zout water). Andersom kan ook: er belandt water uit de longen in het bloed (bij zoet water) waardoor de rode bloedlichaampjes beschadigen. Beide verschijnselen kunnen dodelijke gevolgen hebben. Het is daarom zaak, iemand die onvrijwillig in het water heeft gelegen, enige tijd te observeren in een ziekenhuis. Met bacteriën heeft het niets te maken.

Westerly Club Nederland

5. De KNRM is een overheidsinstantie, de belastingbetaler draait op voor de kosten van het reddingwerk.

Nee, de KNRM is een particuliere stichting, die met hulp van het Nederlandse publiek (en steun van vele buitenlanders die hun watersport in Nederland beoefenen!) met vrijwilligers de reddingtaak op ruim water vervult. Een beetje watersporter is daarom Redder aan de wal en steunt de KNRM met een jaarlijkse donatie. U begreep dat al, maar wilt u het ook nog eens aan uw buurman in de haven uitleggen?



Geen vaarbelasting voor watersporters

Uitgegeven: 19 november 2009 11:52

Laatst gewijzigd: 19 november 2009 11:52

DEN HAAG - Na overleg met de watersportsector ziet minister Gerda Verburg (LNV) af van de geplande bijdrage voor watersporters.



Verburg legt een advies van een taskforce voor een heffing voor watersporters naast zich neer nu de watersportbranche heeft toegezegd te gaan kijken hoe de knelpunten in de toervaart kunnen worden aangepakt met maatregelen die de steun hebben van de watersporters.

"De bal ligt nu bij de sector", aldus Verburg op donderdag.

Ook de ministeries van Economische Zaken, Financiën en Verkeer en Waterstaat waren betrokken bij het besluit om de watersportbijdrage toch niet in te voeren, meldt LNV.

Gabor

Met het geld zouden knelpunten in de ongeveer 4400 kilometer lange netwerk van belangrijkste wateren voor de toervaart moeten worden aangepakt, dacht de taskforce onder leiding van oud-staatssecretaris Dzsingisz Gabor.

In die route zitten ongeveer 150 knelpunten in diepgang, doorvaarthoogte en bediening van sluisen en bruggen. Ook zijn er problemen met aanleg- en ligplaatsen en de betaling van sluisgeld.

© ANP

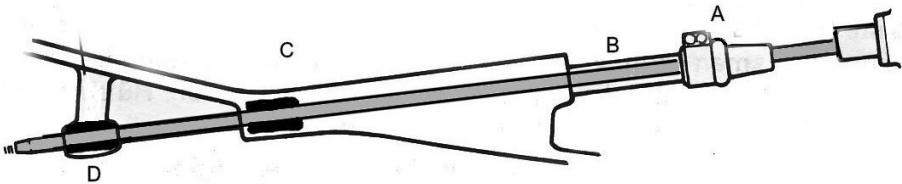
Het vervangen van schroefaslagers

door Gerard Versluis.

Deze zomer hebben we “Ginger”, een 14 jaar oude Oceanranger, gekocht. Een prachtig schip maar wel een schip met achterstallig onderhoud. Een van de klussen die gedaan moest worden was het vervangen van de schroefaslagers.

De configuratie van een Oceanranger m.b.t. de schroefas inrichting is gelijk aan alle Westerly's die ontworpen zijn door Ed Dubois (Griffon, Fulmar, alle Oceans etc).

De gebruikte configuratie (zie figuur 1) bestaat uit (van binnen naar buiten gezien) uit een Volvo deepsea lager (a), een ingelamineerde polyester pijp (b), een tussen lager (c), en een eindlager (d) dat gemonteerd is in een schroefassteun (engels: P-bracket).



De lagers c en d zijn simpele glijlagers. Deze bestaan uit een kunststof of messing huls met een voering van rubber (figuur 2). Bij Westerly's wordt altijd gekozen voor de messing uitvoering. Let wel op bij de aankoop. Er bestaan dik- en dun wandige types. Probeer de dik wandige te krijgen. De reden hiervoor is dat u mogelijk het lager iets moet laten afdraaien en dat gaat nu eenmaal makkelijker van een dikwandige messing huls.

Fig2



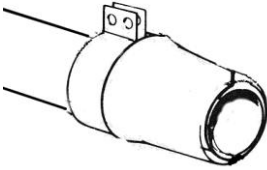
In deze lagers (c en d) draait de schroefas. Het water zorgt voor de smering. De levensduur van dit soort lagers wordt bepaald door het aantal draaiuren van de schroefas en de hoeveelheid zand in het water. Bij normaal gebruik gaan dit soort lagers tussen de 5 en 10 jaar mee.

De staat van het achterste lager is te bepalen door de schroefas heen en weer te bewegen als het schip op het droge staat. Een nieuw lager heeft nauwelijks speling op de schroefas. Als deze speling meer wordt dan 0,5 a 1 mm is het tijd om de lagers te vervangen.

Nog een opmerking over deze lagers. Genoemd tussenlager (c) is niet altijd aanwezig. Waarschijnlijk heeft men dit destijds laten afhangen van de lengte van de schroefas.

Fig3

Volvo Deep Sea Lager



Het Volvo deepsea lager b (fig 3) staat uit een glijlager soortgelijk aan de lagers c en d plus een afdichting die bestaat uit twee rubber lippen. Volvo geeft aan dat dit lager iedere 5 jaar of om de 1000 draaiuren vervangen moet worden. Mijn ervaring is echter dat deze lagers zonder problemen 15 tot 20 jaar meegaan.

Het verwijderen van de oude lagers

Om de lagers te kunnen vervangen moet als eerste de schroefas verwijderd worden. Als eerste moet daarvoor de moer van de schroef verwijderd worden. Deze zit meestal geborgd met een speciale borgring die om de moer heen geslagen is. Door het omgeslagen metaal terug te tikken kan de moer los gedraaid worden. Om de moer los te kunnen nemen plaats je een houten balkje tussen een schroefblad en de grond. Hierdoor kan de schroef niet meedraaien wanneer de moer los gedraaid wordt. Daarna kan de schroef eenvoudig verwijderd worden m.b.v. een poelietrekker (fig 4). Probeer nooit de schroef te verwijderen door er met een hamer op te slaan!

Fig4



Vervolgens moet de schroefas bij motor los gemaakt worden. Dat is een kwestie van een aantal bouten los draaien.

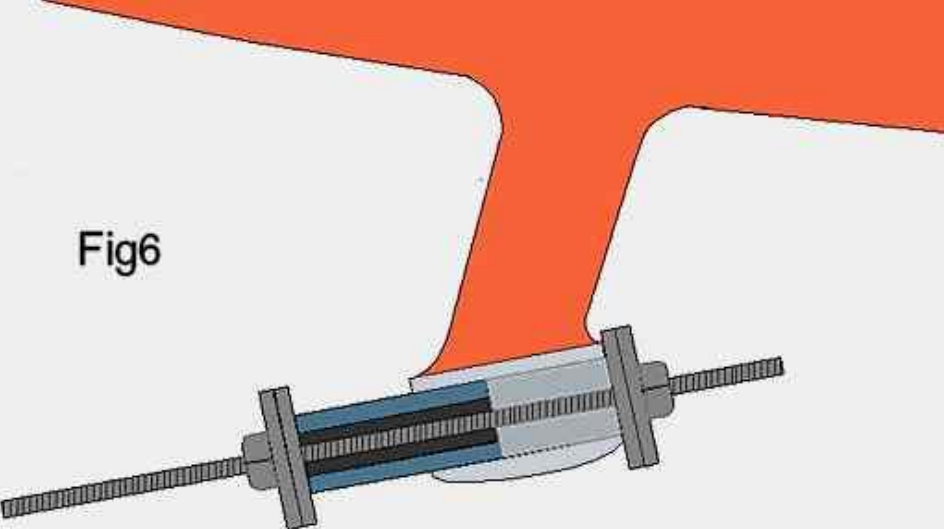
Door het roerblad een beetje opzij te draaien kan de schroefas net langs het roer naar achteren getrokken worden.

Het makkelijkste is het Volvo deep sea lager te verwijderen. Draai de twee imbusbouten los en verwarm het rubber een klein beetje met een haar fohn. Vervolgens kan dit lager makkelijk los genomen worden.



Na het binnenlager kan het achterste lager dat in de schroefsteun zit verwijderd worden. Krab als eerste de zijkanten van deze steun schoon. Daardoor worden twee imbusboutjes zichtbaar waarmee het schroefaslager geborgd is. Draai deze eruit en berg ze goed op.

Voor het verwijderen van dit lager moet een dikke stalen ring gemaakt worden die net iets kleiner is dan de diameter van het lager. Een typische maat voor Westerly is 40 mm. Laat dan een ring maken van 39,8 mm met een dikte van 4 mm. In het midden van deze ring een gat van 12 mm. Zoek vervolgens een stuk stevige pijp met een binnendiameter dat net iets groter is dan de maat van het lager. In dit geval bv. 42 mm. Met behulp van een draadeind M12 kan nu een trekmechanisme gemaakt worden. In figuur 6 en 7 is goed te zien hoe dit werkt. Het lager eruit trekken kan enige kracht vergen.



Het verwijderen van tussenlager (c) gaat ongeveer hetzelfde. Plaats een op maat gemaakte stalen ring achter het lager en trekt dit m.b.v. twee door met een verbindingsmoer gekoppelde draadeinden eruit. Gebruik de schroefsteun als vast trekpunt. Het lager heeft geen borgboutjes zoals het achterste lager (fig 8).

De buitendiameter van dit lager is kleiner als het achterste lager. In mijn geval bleek dit een maat te hebben van 1,5 inch. (dus hier een engelse maat)

Het plaatsen van de nieuwe lagers

Metten is weten! Het is logisch te verwachten dat de nieuw gekochte lagers dezelfde maat hebben als de oude lagers. De praktijk kan anders zijn en dan met name voor tussenlager (c).



Tijdens het uithardingsproces krimpt polyester. De mate waarmee dit gebeurt is niet altijd gelijk. Daardoor kan het voorkomen dat polyesterbuis (b) geen binnenmaat heeft van 1,5 inch maar 1,485 inch. Dat lijkt niet veel maar je krijgt het nieuw gekochte lager dat wel exact 1,5 inch is er met geen paard in.

Dus gouden tip, laat de lagers even opmeten en als dat nodig is iets afdraaien.

Het tussenlager (c) kan er m.b.v. het trekmechanisme ook weer ingetrokken worden. Plaats over de polyester buis een houten plankje met daarin een 12 mm gat (fig 9). Vervolgens is het lager eenvoudig de polyester buis in te persen.

Voor het lager in de schroefsteun geldt de gelijke procedure.

Het nieuwe Volvo deep sea lager is eenvoudig te monteren. Draai de imbusbouten wel geheel aan! Er is een verhaal bekend van een Halcyon 27 die in de golf van Biscayje zinkende was, doordat dit lager losgekomen was!

Nadat de lagers zijn geplaatst kan de schroefas terug geplaatst worden. Borg de bouten waarmee de schroefas in de keerkoppeling geklemd wordt met wat loctight, zodat deze onder geen beding kunnen loskomen.

Gebruik ook loctight om de schroeven waarmee de schroefas in de keerkoppeling vast gezet wordt vast te lijmen. Onder geen beding mag de schroefas ooit los kunnen komen!

Alleen de schroef nog monteren (borgring vooral niet vergeten) en e.e.a. kan er weer jaren tegen.



Als je een Westerly vaart, zou je toch lid moeten zijn van de merkenclub. En dat kan gelukkig in Nederland bij de **Westerly Club Nederland**.

Het zal u niet verbazen dat in Engeland, waar al onze schepen gebouwd zijn, ook zo'n merkenclub bestaat. En bestaat de WCN dit 35 jaar, de Engelse Westerly Owners' Association (WOA) bestaat al sedert 1966.

De WOA heeft dit jaar de grens van 3000 leden bereikt. Natuurlijk een waanzinnig aantal, hoewel je het wel af moet zetten tegen het feit dat je het over een in Engeland gebouwd schip hebt, en de leden uit heel Groot Brittannië komen (dus Ierland, Schotland, Wales en Engeland). Maar ze vertegenwoordigen toch bijna een kwart van de in totaal 13.000 gebouwde Westerly's!

Zo'n megagroot land met een club met zoveel leden biedt mogelijkheden. Er is (bijna) geen haven in Brittannië of er ligt wel een WOA-lid met zijn/haar boot. Hetgeen betekent dat er een geweldige hoeveelheid lokale (en niet alleen nautische) kennis voorhanden is over welk gebied je binnen de Britse wateren ook zou willen bevaren.

Ik maak daar gebruik van. Sedert de nodige jaren zoek ik –via de WOA-leden- aanvullende informatie over havens en vaargebieden waar ik niet of minder bekend ben. Vaak blijkt het informatie, die feitelijk bevestigt wat je al dacht te kunnen interpreteren uit de diverse Almanaks, maar de zekerheid van de juistheid is veel waard. En je krijgt informatie, die niet in de Almanak en/of Pilot staat. Het is een formidabele bron!

En een leuk gevolg is, dat je met heel veel Westerly-zeilers in contact komt.

Omgekeerd kunnen wij ook WOA-leden van dienst zijn bij hun tochten op Nederlands grondgebied (ook onze nautische kennis ligt binnen de WCN Nederland-breed voor het oprapen). Los van de verschafte haven- en vaarweginformatie ben ik o.a. postadres geweest voor een NS-abonnement, en weet ik inmiddels een aantal motoren-reparateurs. En ik probeer WOA-leden te ontmoeten, als de tijd en gelegenheid daar is. Ook dat is leuk.

Dit alles (en een teveel aan vrije dagen) deed mij besluiten om eens een Algemene Leden Vergadering (AGM) van de WOA bij te wonen. Weliswaar een beetje omslachtig (de happening vond plaats in Bristol), maar tram, trein, vliegtuig, taxi, 2 nachties Holiday Inn Hotel, en weer taxi, vliegtuig en auto wogen toch niet op tegen het genoegen dat ik aan dat weekend beleefd heb.

In de eerste plaats was er natuurlijk het feitelijk kennismaken met een aantal leden, waarmee ik al gecorrespondeerd had. Zoals de Engelsman zegt: "to put a face to the name". En dat begon al vrijdag-avond bij aankomst, waar een 20-tal WOA-ers zich verzameld had rond de Chinese dinertafel, en zelfs een plaatsje voor mij hadden gereserveerd.

Zaterdag begon het instromen en aanmelden van leden al voor tien. Elk zich aangemeld lid (of mede-lid, zoals de WCN ze kent) kreeg een naam-badge met scheepstype-vermelding. U kunt zich voorstellen dat de uiteindelijk aanwezige 150 leden elkaar ook niet allemaal eerder hadden ontmoet.

Om 11:00 uur begon de AGM. Vanwege de grootte van het gebied dat de WOA bestrijkt, werd even nagegaan waar de aanwezigen vandaan kwamen. Gegeven Bristol als vergader-locatie wekt het geen verbazing dat het gros uit zuid, zuid-west en west-Engeland kwam. Maar ook waren er Schotten, Ieren en oostkust-leden (en dus zelfs één uit Holland).

De voor een vereniging verplichte agendapunten passeerden daarna de vergadering, en een aantal prijzen (voor mooiste tocht, beste reisverhaal, beste technische verhaal, grote inzet voor de WOA) werden uitgereikt. Net even na twaalf was dit officiële gedeelte afgelopen. Het was feitelijk niet anders dan bij ons.

Tot 14:00 uur had men verder de tijd om te socialiseren. Je kon gebruik maken van de hotel-lunch, maar ook sandwiches van een grote stapel pakken, terwijl je met andere leden in gesprek bleef.

De eerste spreker, Peter "Stokey" Woodall, had een buitengewoon interessante presentatie over navigeren zonder hulpmiddelen. Met enig gebruik van normale peilingen en –'s nachts- van sterren blijkt het mogelijk toch de generale richting, positie en tijd tijdens een langere tocht vast te stellen. Harwich moet ik nu zonder electronica kunnen vinden

Helaas staat zijn betoog niet op papier, en kan ik u niet verblijden met zijn uiterst belangwekkende verhaal. Maar ik ben bezig een en ander te reconstrueren.

De tweede spreker, Sam Llewellyn, vroeg aandacht voor de mogelijk overdadige luxe aan boord. Hij had een presentatie over wat je allemaal kan missen aan boord en er –met een kleine verandering in verwachtingspatroon- toch nog van genieten. Het was een ontspannende bijdrage, hoewel ik mijn scheepsgenoten geen genoeg zal doen met de basics van zijn "The Minimum Boat". Overigens was zijn verhaal een samenvatting van de columns, die hij schrijft voor de Practical Boat Owner.

Tot aan het diner had iedereen de vrije ruimte te gaan en te staan waar gewenst. Uiteindelijk blijken zich nog zo'n 65 leden aangemeld te hebben voor dit culinaire festijn (in "black tie/loung suit"). En ik moet eerlijk zijn: de prijs-kwaliteit-verhouding was erg prettig, waarbij de kwaliteit onverwacht goed was (zelfs voor niet-Engelse begrippen). De vooraf bepaalde tafelschikking deed mij belanden bij een aantal mij reeds bekende WOA-zeilers; heel erg attent, en dat binnen een gezelschap van 65 man/vrouw! Het diner zelf werd uiteraard een aantal malen onderbroken (of beter: begeleid) door de nodige lichte, met Britse humor doorspekte, speeches; het verhoogde slechts het genoeg.

Nadien was ik nog aanwezig bij een select gezelschap van WOA-leden, en heb daar op aangename wijze van gedachten kunnen wisselen over de verschillen en overeenkomsten tussen beide verenigingen.

Westerly Club Nederland

De verschillen zijn duidelijk. De WOA is natuurlijk een grote vereniging, zeker meegenomen dat zij slechts één merk schip vertegenwoordigt. Louter getalsmatig scoort de WCN echter beter: als er van onze 180 leden en mede-leden 40 naar een vergadering komen, bezoekt een groter percentage dit evenement dan als er 150 van de 3000 WOA-ers Bristol bezoeken.

Ook is hun bestuursstructuur iets anders: 3 Flag Officers vormen de leiding, maar mogen niet langer dan 2 jaar in functie zijn, waardoor nieuw bloed en nieuwe visies regelmatig de gelegenheid krijgen. Daaronder zit het gekozen bestuur van 7 man (met o.a. de functies van secretaris en penningmeester), dat langer zit en voor de lange-termijn-balans zorgt. Ons bestuur heeft moeite in de statutaire minimum grootte te voorzien, en bovendien doet zij alles waar de WOA 10 man voor heeft.

Een ander verschil is waarschijnlijk cultureel: een pak met een stropdas zou ik me nog kunnen voorstellen als dresscode voor een diner na de ALV, maar ik denk niet dat er velen bereid zijn hun smoking –voorzover beschikbaar- uit de kast te halen voor het eeffestijn.

Het volgende verschil stoort je pas als je lid bent van beide Verenigingen: de WOA-burgee is groter dan het WCN-vlaggetje. Oké, je hoort ze niet tegelijkertijd te voeren, maar toch

Overeenkomsten zijn er gelukkig ook. Het gemak in de omgang met elkaar lijkt bijna Westerly-eigen, komt erg ontspannen over en is behoorlijk aangenaam. Dat herken ik ook bij onze evenementen, en maakt het leuk er zoveel mogelijk te bezoeken.

Ook aan de overkant zie je mensen -die al jáááren lid zijn dezelfde club- kennis met elkaar maken, omdat ze elkaar nog nooit eerder ontmoet hebben.

Opvallend was verder, dat de gemiddelde leeftijd van de leden behoorlijk overeenkomt. Deze grove schatting is louter van mij, en niet gestoeld op welke feitelijke gegevens dan ook, maar grijs is een hoofdkleur. Tenzij in één van beide verenigingen men er ouder uitziet dan men is. Dan heb ik het mis.

Beide verenigingen realiseren zich dat de onderlinge sociale contacten, in combinatie met de beschikbare kennis (zowel nautisch, als technisch in de bibliotheek) moeten worden bewaakt en ondersteund om tot een bloeiende vereniging te komen.

En dat streven naar een band tussen de leden, dat beide clubs hoog in hun vaandel hebben staan, is het bestaansrecht van die clubs.



Het was een meer dan aangename winter-verpozing tussen gelijkgestemde zielen.

En ik vraag u: toon uw WCN-wimpel, waar u ook vaart!

Tjerk Tjeerde
Westerly Conway CY87



Tocht om de Noord 2006



BBQ Noord 2006



Ramsgate 2009



Paard van Marken 2009



Westerly Club Nederland



Parijs 2009



Garnalentoct 2003



Woodbridge 1996



Utrecht 2003



Hemelvaart Zuid 2004

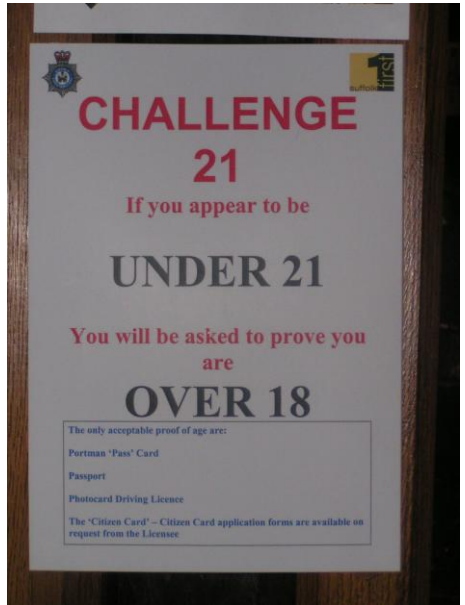


Hemelvaart Noord 2004

Westerly Club Nederland



Leerdam 2005



Ipswich 2005



IJmuiden 2006



Hemelvaart Noord 2006





Westerly W30 "Windekind" van Kees Tanis en Wini Goedegebure