Westerly Club Magazine

Inhoud

Van de voorzitter 2
Van de redactie 3
Kansberekening: fotowedstrijd "Eten aan boord" 4
WCN 1975-2015 5
Over schippers en scheepsnamen 6
Hemelvaart noord 7
Hemelvaart zuid 10
De grote boze Korte Engelandtocht 12
Verhaal korte Engelandtocht "Members Only" 15
Verwachtingen en twijfels (2) 17
Heb je ooit ….(1) 20
Heb je ooit ….(2) 21
Welkom aan boord in noord 22
A Dutch Exchange 22
Welkom aan boord in zuid 25
Barbecue zuid 26
WCN's Zomertocht 2014 naar Honfleur 28
Varen is Keuzes maken 32
"Blauwe Golf" in het Kanaal door Walcheren 33
Garnalentocht 34
"Zeilen voor dummies", verslag van een opstapper 40
Verrassing op het kanaal 44
78 kunstwerken 47
Te koop aangeboden 50
Westerly Club Nederland Colofon 52

Van de voorzitter

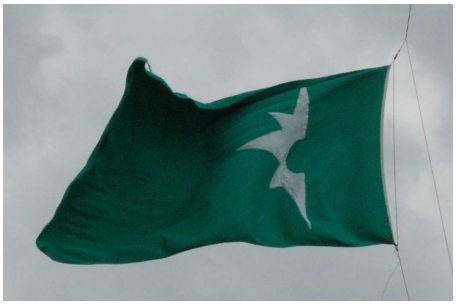
Beste WCN-leden,

Het was een druk jaar, met weer een heleboel activiteiten. En een boel bemanningen zijn in de weer geweest.
Om dat zo te houden, hebben we weer een paar mensen nodig. Want volgend jaar wordt niet alleen ons Lustrumjaar (**40 jaar!**), maar ook een jaar van veranderingen.

Zoals eerder verwoord ziet de Evenementen Commissie graag nieuwe ondersteuning bij het bedenken en (doen) organiseren van de activiteiten. Om verschillende redenen (gelukkig niet WCN gerelateerd) nemen Cees Beije, Wini Goedegebure en Bart Kuiper, allen leden van dit zeer gerespecteerd orgaan, zich voor zich terug te trekken uit deze brainstormgroep. Graag zien wij dan ook, dat zij, die de WCN ter harte gaat, zich aansluiten en tijdens slechts enkele bijeenkomsten weer een prachtig activiteitenprogramma voor het volgende jaar weten te ontwikkelen. Wie durft mee te denken over nieuwe bestemmingen, inhoud en/of vaargebieden? Onthoud: u doet dit niet alleen! Wij nodigen u van harte uit zich te melden bij (één der) bestuurs- of EC-leden. Mogen wij op uw hulp rekenen!?

Hetzelfde geldt voor het bestuur. Volgend op de verkoop van zijn schip laat Rein Schippers weten afstand te willen doen van zijn bestuursfunctie.
Dus zoeken wij leden, die vanaf het bestuurlijk plan de WCN mede willen aansturen. Het is zeker niet uw kostbare tijd, maar meer het denken over de Vereniging, waarvoor we u van harte uitnodigen. Ook hiervoor kunt u zich melden bij (één der) bestuursleden.
Eigenlijk hebben we u dringend nodig.

Een somber stuk? Nee, niet echt. Maar de winter is niet mijn favoriete seizoen. De boot ligt opgelegd, en de winter lijkt zo lang. Te lang voordat ik me weer op kan maken om aan zovéél mogelijk WCN-plannetjes mee te doen.



Komend weekend ga ik weer naar onze boot. Antivries, en zo. Zoveel te doen en zo weinig tijd!

Een prettige winter toegewenst.

Tjerk Tjeerde
voorzitter

Van de redactie

Zéér gewaardeerde lezer,

Later dan ooit, maar ook dikker dan ooit. 52 pagina's is bijna niet meer te vouwen! Maar het is leuk om te ervaren dat de WCN een groot aantal leden, medeleden en opstappers zo enthousiast krijgt om hun ervaringen met de WCN met diezelfde WCN te delen!
En er zijn zelf al een paar bijdragen noodgedwongen verschoven naar de volgende editie.

Die volgende editie wordt waarschijnlijk een klassieker, want ik bespeur het voornemen de ALV 2015 te combineren met het Lustrum Openings Evenement op 25 april. En dan kunnen de stukken voor die ALV mogelijk weer –éénmalig- in het Magazine worden opgenomen.

Maar ik draaf door. Eerst deze uitgave de deur uit.
Ze is weer met plezier samengesteld. Ik hoop dat u haar met plezier leest.
Als dat zo is, dan weet u uw taak: de volgende keer even kort weergeven wat u zoal met uw Westerly beleefd heeft. Uw kompanen in het lidmaatschap zullen dat waarderen.
En natuurlijk die foto meesturen. Wat denkt u van de foto's in deze uitgave, die gemaakt zijn tijdens de zomertocht naar Honfleur. Ze tekenen wisselende sferen om je vingers bij af te likken.

Vingers aflikken …? U heeft nog tijd mee te dingen naar de trofee van de Fotowedstrijd. U heeft vast een beeld van prettig, gezellig, bijzonder, absurd, raar, maar smakelijk "Eten aan boord".
Laat ons meegenieten1

Ik zie uw bijdragen gaarne tegemoet.

Een prettige winter.

Tjerk Tjeerde
015-2614075
tjeerde@hetnet.nl

Kansberekening: fotowedstrijd “Eten aan boord”

Er is een kans, dat het november wordt
Er is een kans dat het dan vroeg donker is
Er is een kans dat je dan wat landerig bent
Er is een kans dat je hoopt dat er nu eens geen herhaling op de TV is
Er is een grote kans, dat daar geen bal te zien is
Er is een kans dat er een groot ongeluk op het nieuws komt.
Er is een kleine kans, dat dat bij Lelystad op de Houtribdijk is
Er is een nog kleinere kans dat je een glimp opvangt van de sluizen
Er is nog veel kleinere kans dan je het remwerk aan de noordkant even ziet
Er is een heel grote kans, dat je dan spontaan in de lach schiet en overeind veert, omdat je je die prachtige nazomer avond herinnert
Je van plan was die adembenemende kleurenbaaierd van de avondhemel te pakken
Je camera schietklaar, nog even de hoek wat anders….
En er dan een onbeschaamd grote Bavaria in je zoekerbeeld schiet, waar een even onbeschaamd grote Duitse vlag achterop staat.
En je ziet dat-ie veel te hard gaat, de Pruis schreeuwt naar de vrouw voorop
Je hoort meer dan je ziet hoe hij het remwerk stuurboord ramt
En de Pruis bij die plotselinge stilstand voorover duikelt
Je ziet nog net de dikke Pruisenkont de railing over gaan
Je drukt heel kalm af.

Er is een kans dat je nog weet in welk map die foto zit
Er is een gerede kans, dat je die ook nog vindt.
Er is een kans dat je hem instuurt naar de WCN
Er is geen kans dat je wint, het thema is dit jaar anders
Er is wel een kans op een jurybeoordeling met commentaar
Er is een kans op een eervolle vermelding…
Er is een kans dat het december wordt
Er is een kans dat het nog vroeger donker is
Er is een kans dat je gewoon heel erg landerig bent
Er is een kans dat er weer geen bal op de TV is
Er is een kleine kans, dat je een zeilrace te zien krijgt.
Er is een kans dat je kletsnatte zeezeiljacks zich schrap ziet zetten
Er is een grote kans dat ze in één hand een mok koffie hebben, waarvan de inhoud door een plotse breker overboord zwiept
Er is een kans dat je je zoiets herinnert op jouw schip, dit seizoen
Er is een kans dat je de foto daarvan nog weet te vinden
Er is de kans geboden om die naar de WCN op te sturen
Doe dat wel even voor Kerstavond, liefst met jouw commentaar
Er is een minieme kans dat je dan in de prijzen valt
En een kleine kans dat je er eeuwige roem mee vergaart
Er is altijd wel ergens kans op ….

WCN 1975-2015

In 2015 vieren we dat de WCN op 26 september 1975 is opgericht. 14 mei 1980 zijn de statuten bij de notaris gepasseerd en daarmee is ook in juridische zin de WCN een feit.

Dit 40 jarig jubileum, ons achtste lustrum, willen we niet ongemerkt voorbij laten gaan. De WCN heeft hiervoor een Lustrumcommissie in het leven geroepen, die de opdracht kreeg een aantrekkelijk programma te bedenken, waar iedereen aan kan deelnemen.

De zeilactiviteiten in het lustrumjaar worden op **zaterdag 25 april 2015** officieel geopend met een zeiltocht op een klipper of een ander mooi zeilschip. We combineren dit met een korte Algemene Ledenvergadering.
We nodigen alle leden uit om aan deze activiteit deel te nemen. Om zicht te krijgen op het aantal deelnemers vragen we je om je hiervoor op te geven voor 1 december 2015. Wij kunnen dan binnen onze financiele mogelijkheden bekijken hoe we deze activiteit het beste kunnen organiseren.

Ook in dit lustrumjaar zullen er weer een reeks aan activiteiten zijn, waar je aan kunt deelnemen. Over deze activiteiten, die uw tijd tussen april en september zullen absorberen, wordt u zo spoedig mogelijk geïnformeerd. De Evenementen Commissie is daar al weer druk mee bezig.

Op **zaterdag 26 september**, de dag dat de WCN is opgericht, is er, naast ruimte voor ontmoeting, een presentatie van Olav Cox.
In de presentatie Ritme van de oceaan vertelt Olav, ondersteund door lichtbeelden, over de zeilreis rond de wereld die hij samen met Erna en een baby van vijf maanden begon met de Ritme, een stalen 33 voeter. Een gevarieerd, realistisch verhaal over een droomreis met scherpe kantjes. Over walvissen, stormen, prachtige oceaantochten, piraten, vrijheid, tropische eilanden, maar ook over het moeten maken van keuzes en plotselinge wijzigingen van de plannen. De laatste oceaanoversteek vaart Olav solo en uiteindelijk komt het jonge gezin ruim drie jaar en 40.000 mijl na vertrek terug in Nederland, een maand voor de geboorte van Vera's broertje.

Over de plaats en het programma ontvangt je nader bericht. De zeiltocht met de klipper is vermoedelijk op het Markermeer. De lezing ergens rond Dordrecht.

Noteer alvast **zaterdag 25 april**, zeilen op een klassieker, en **zaterdag 26 september**, lezing en ontmoeting, in je agenda.

De Lustrumcommissie

Concept

Over schippers en scheepsnamen

op initiatief van Tjerk Tjeerde; verslag van Edwin, Lidy, Stijn en Wessel Oolbekkink, schipper en bemanning van Westerly Seahawk 35 "Viva la Vida"

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

Voor Lidy begon het in de jeugd op schoolkamp: zeilen in een punter in Giethoorn op het Wiede. Ik heb vanaf mijn veertiende fanatiek gesurft op het Veluwemeer en veel andere leuke plaatsen.

2. Hoe is het zeilen in jouw leven gekomen?

Door rugproblemen kon ik helaas mijn favoriete hobby, paardrijden, niet langer beoefenen. Er moest dus een nieuwe hobby komen. Nu was vroeger het varen en surfen erg goed bevallen, dus werd er besloten om een open zeilboot te kopen. Het vaargebied werd de Beulaker in Giethoorn. Al snel werd het bootje te klein en werd er een grotere open boot gekocht. Na een tijdje kwamen we er achter dat het ook wel handig was om op de boot te kunnen overnachten. Het eerste zeiljachtje was een feit. Het volgende probleem diende zich al snel aan: voor een langer tocht te weinig ruimte en geen stahoogte. Dus er werd een maatje groter aangeschaft, een mooi klassiek s spant. Het vaargebied werd nu Friesland. De Friese meren werden ontdekt en we maakten onze eerste oversteek over het IJsselmeer. Toen bleek dat kinderen groeien, maar een boot niet en onze plannen voor verdere reizen niet meer bij de boot pasten, hebben we onze huidige boot gekocht (ze stond in november 2010 in het Westerly Magazine).

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

Met het nieuwe schip zijn we vanuit Zeeland via de staande mastroute met slecht weer richting Friesland gevaren. Het nieuwe vaargebied werd het IJsselmeer, al snel begon de Noordzee te trekken, en voor het eerst zijn we tijdens de vakantie buitenom naar Texel gevaren.

Een hele ervaring !

Vorig jaar ging de reis naar Zeeland, ook erg leuk.

Onze zoon Stijn is dit jaar als opstapper met Tjerk naar Engeland gevaren. Zijn enthousiaste verhalen hebben er voor gezorgd dat wij onze vakantieplannen gewijzigd hebben en de oversteek naar Engeland ook wilden maken. Voor het eerst naar Engeland met onze eigen boot, we hebben het gehaald!

De hamvraag komt nu:

4. Hoe komt iemand op het idee zijn Westerly "Viva la Vida" te noemen?

Omdat de boot naar de kinderen van de vorige eigenaar was genoemd, vonden we dat er een nieuwe naam op de boot moest komen. Als fan van Coldplay vonden wij Viva La Vida mooi klinken als naam voor onze boot. Het betekent Leve het Leven.

5. Bemanning en tochten. Toekomstplannen?

Nog erg vaak genieten met ons gezin op het water. Waar naar toe? Wellicht Frankrijk of Denemarken: de tijd zal het leren

Hemelvaart noord

Ook dit jaar is het "Westerly Hemelvaart weekend" wederom door Ben en Sander georganiseerd. Om een beetje tegemoet te komen aan de "zuiderlijke" Noorderlingen was gekozen voor het eindpunt Urk.

Er was behoorlijk wat animo voor deze ondertussen traditionele tocht. Maar liefst 8 eigenaren van boten hadden zich aangemeld. De "BigWish2", "Seruca" (voor ons allen een nieuwe naam en eigenaar), "Boxer", "Mah-Jong", "Heron", "Banjer", "Indalo" en niet te vergeten Alfred met zijn prachtige boot. Naam onbekend, maar wat we zeker weten: het is geen Westerly! Omdat hij (min of meer gedwongen) donateur is geworden, hebben we een uitzondering voor zijn deelname gemaakt. Petra en Hendrik hadden gemeld dat ze met de auto naar Urk zouden rijden om in ieder geval het diner in het Achterhuis mee te maken. Dit wegens werkzaamheden aan hun boot.

De eerste haven met welkomstborrel was de Pekelharinghaven in Medemblik. Helaas was het alleen de "BigWish2", de "Heron", de "Boxer" en de "Indalo" gelukt om hier aan te leggen. De rest had afgebeld met de mededeling dat ze later kwamen. Jelbert van de "Seruca" had al aangekondigd dat hij bezig was met een 3D printer onderdelen voor zijn stuurautomaat te printen, zodat hij, na de reparatie de volgende dag in Stavoren kon aansluiten. Theo had als tip dat je ook kunt varen zonder stuurautomaat, maar dit advies kwam te laat.

Uiteraard ging de welkomstborrel ook met vier boten en bemensing wel door, de stemming zat er al goed in en bovendien was het prachtig weer.

Omdat we twee wedstrijddagen voor de boeg hadden, was het palaver al vroeg gepland en . Ben had, om het ons allen wat makkelijker te maken, alvast de avond van tevoren het traject bekend gemaakt en de tonnen benoemd waarlangs gevaren moest worden. Iedereen wil winnen, dus hadden we de punten al opgezocht, zodat we als eerste in Stavoren zouden aanleggen. Het gaf wat problemen want niemand had een echt recente kaart, dus de tonnen waren moeilijk te vinden. Een aantal bestonden ook niet meer, want de kaart van Ben was van 2007!. We besloten om het wedstrijdelement maar even te laten voor wat het was, ook omdat we niet compleet waren. Toch een prachtige tocht die ten zuiden van de Kreupel (vogeleiland) liep. Er was weinig wind 2/3 Bft, eerst nog een zonnetje, maar later wat bewolking. Wel waren er, zoals gebruikelijk, heel veel muggen.

Er was een prachtige plek voor ons gereserveerd in de Marina Binnenhaven in Stavoren. Aan het einde van de middag waren we compleet inclusief Jelbert met de “Seruca”; wisten we eindelijk wie Jelbert was, en Alfred, de vreemde eend in de bijt.

‘s Avonds een wel zeer uitgebreide “Pot Luck” met veel verrassende gerechten. Het overtrof de voorgaande jaren. Uiteraard speelde het mooie weer ook mee en niet te vergeten de muziek, die Imko produceerde en waar we met zijn allen flink bij gezongen hebben. Alfred moest ons, evenals Jelbert, de volgende ochtend al vroeg verlaten, omdat ze nog andere afspraken hadden. Toch heeft de jury gemeend aan beiden een aanmoedigingsprijs uit te reiken: voor Jelbert om volgend jaar weer mee te doen en voor Alfred als aanmoediging een Westerly aan te schaffen, zodat hij er echt bij hoort!

De volgende dag was het serieus! De wedstrijd kon beginnen. Ben had een mooi traject uitgezet en het was Vlaggetjesdag op Urk. Reden temeer om er op tijd te zijn i.v.m. de beschikbare ligplaatsen. We hadden prachtig weer, helaas weinig wind 1-2 Bft. Eenmaal op Urk bleek dat een aantal van ons maar op de motor was gevaren, anders zouden ze niet op tijd komen voor het diner. Bovendien had de “Boxer” motorpech en waren Petra en Hendrik met de auto.

Het was voor de jury een moeilijke klus om tot een goede afweging te komen. Uiteindelijk hadden de “BigWish2” en de “Banjer” het hele stuk gezeild, toch wel een prestatie met zo goed als geen wind! De jury had aangegeven omkoopbaar te zijn, helaas kwam er niets binnen. Het Westerly Handicap systeem was niet voorhanden.

Maar eerst hebben we genoten van Vlaggetjesdag op Urk, het was reuze gezellig en uiteindelijk had iedereen een plekje in de haven gevonden. Om 19.30 uur werd het weekend afgesloten met een heerlijk diner in restaurant het Achterhuis, waar ook de prijsuitreiking plaats vond.

Zoals gezegd, het Westerly Handicap systeem was niet voorhanden, dus was de conclusie (na lang overleg) als volgt:
De eerste plaats was voor “Banjer”, de tweede voor “BigWish2” en de derde prijs voor “Mah-Jong”. Verder was er voor Petra en Hendrik een aanmoedigingsprijs, zodat ze de volgende keer met de boot meedoen. Ook de andere aanwezigen kregen een aandenken aan dit wederom geweldige Hemelvaartweekend. En als klap op de vuurpijl heeft de gemeente Urk gemeend de Westerly Club Nederland te moeten bedanken voor het bezoek.

Op zondag hebben we afscheid van elkaar genomen met de belofte Volgend Jaar Weer!

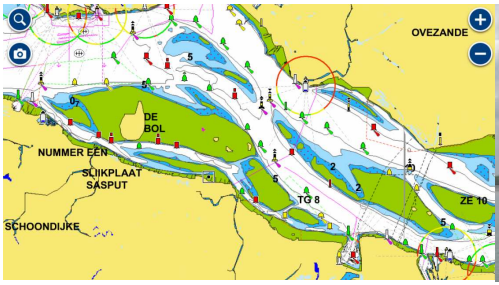
Sander Kaat
“Indalo”

Hemelvaart zuid

Op AIS had ik ze al gezien. Het grote containerschip verliet de Vlissingse Sloehaven en ging bb uit richting Antwerpen. Aan zijn sb-kant daverde een zeegaand vrachtschip de Westerschelde binnen. Ook met bestemming Antwerpen. Het vrachtschip had méér gang, maar de containerboot lag voor. Beide schepen naderden de zich vernauwende Pas van Terneuzen, alwaar de Westerschelde een bocht naar bb vertoont. Desondanks gaf het vrachtschip wat meer gas en leek de containerboot aan sb te willen passeren. Een drietal geweldige hekgolven trekkend zocht het vrachtschip de ruimte bij de oever, waar de groene boeien op de kant staan. Een mooi schouwspel der giganten.
Tot je je realiseert, dat 4 Westerly's van de WCN (W33 "Tlaloc", Falcon "Horus", Conway "Dyonisia"-vooralsnog- en Conway "Members Only"), precies ter hoogte van Terneuzen, het gevoel kregen klemgevaren te worden tussen de wal en het vrachtschip. De positie van "Members Only" was ongelukkig. Grote hekgolven neem je op de kop, of op de kont. Ik koos de kont. De golven waren niet het probleem. Wel de versnelling, die je al surfend krijgt. Waardoor je sneller bij de basalten oever bent dan verwacht, en je je afvraagt of je die derde golf dan misschien toch maar dwars moet nemen.
Je ogen flitsen langs je meters, schatten de afstand tot de wal, je snelheid en de diepte, beschouwen de wallekant, beoordelen de golven en hun hoek. Je hoofd maakt in turbostand calculaties over hoe lang, hoe ver, hoe hoog, hoe scheef. En of alle kastjes dicht zijn. Jeetje, wat een moment was dat!
Na onze passage nam het vrachtschip weer gas terug en positioneerde zich netjes achter het containerschip. De golven vervlakten weer. Daarna ontstond een geweldige VHF-ruzie tussen de loodsen.

Maar wat deed de WCN dan daar, in een met name "commercial shipping"-gebied?
In de aankondiging van de Hemelvaarttocht zuid in het vorige Magazine heette het "Optie 1: t/m Bft.4 uit een redelijke richting". Op donderdag verzamelen bij Neeltje Jans (dat werd soepel gewijzigd in de Roompot Marina, want de steigers waren verdwenen), en de borrel en palaver hebben we inderdaad ook gehad.
De volgende (vrij)dag was voor een soort van rondje Walcheren: de Roompot uit, linksaf het Oostgat naar Vlissingen in, dan ergens durven oversteken en uiteindelijk afmeren (meren, aanmeren, aanleggen, whatever!) in Breskens. In dat Oostgat praten schepen niet over tientallen tonnen, maar over 10.000-tallen tonnen (laadvermogen), niet over enkele knopen harder, maar over 5-tallen knopen harder (door het water, niet de wind).

Dan komen daar 4 bootjes vanuit de Roompot de hoek om, de beschutting van Walcheren valt weg, en wat overblijft is een dikke 6 uit ZO (méér dan Bft.4 en allesbehalve een “redelijke richting”), mega-schepen om je heen, stroom tegen en knijpen zoveel je kunt om de zandbanken mis te peilen.Zo werd het toch nog een imposante passage. De beloning was groots: een gezamenlijk diner in de jachthavenclub. Mooi uitzicht over de Westerschelde en op Vlissingen aan de overkant, zodat de hikken in de bediening niet zo opvielen.
De volgende (zater)dag was korte-broeken-weer! Weinig wind (doet me denken aan een weerbericht dat ik ooit hoorde: “Geen wind, uit variabele richtingen!”), een prettig zonnetje en stroom mee verzorgden een prima tocht door een smalle geul zuid van de Bol. Het blijkt een zandbank met talloze families zeehonden, die zich –net als wij- koesterden in de zon. Ideaal om hier en daar wat vierkante meters vergane treadmaster van dek te beitelen. Na de Bol maakten we weer gebruik van het grootscheepsvaarwater. En zagen we de hierboven beschreven race der mastodonten. Het blijft varen!



Bij Hansweert maakten we kennis met de Rijn-Schelde-verbinding. Het Kanaal door Zuid Beveland (van Hansweert naar Wemeldinge) maakt daar deel van uit. Veel binnenvaart kan gewoon onder de bruggen door, en wij –van de WCN- waren blij dat er nog 3 zeilboten meevoeren, want met 7 boten lijk je een konvooi, en dan gaan de bruggen makkelijker open.
Nog wel een complimentje via het verplicht uit te luisteren blokkanaal 68: “Acacia, Post Wemeldinge. Geen uitvaart in het kanaal. Wel 4 recreanten in de monding, maar die houden netjes strak stuurboordswal; geen last van”. Na onze aankomst in Wemeldinge genoten we van een Pot Luck, waarbij iedereen zijn/haar volstrekt niet te combineren maar overheerlijke lekkernijen uitstalde aan boord van de “Horus”. Het was nog lang gezellig!
Zondag waaierden de schepen succesievelijk uit naar hun resprectieve thuishavens. Een seizoens-start als deze mag, wat ons betreft, vaker georganiseerd worden. Heerlijk!
Met dank aan Cees en Wini.

Tjerk Tjeerde
“Members Only”

De grote boze Korte Engelandtocht

aan boord van de 'Members Only"

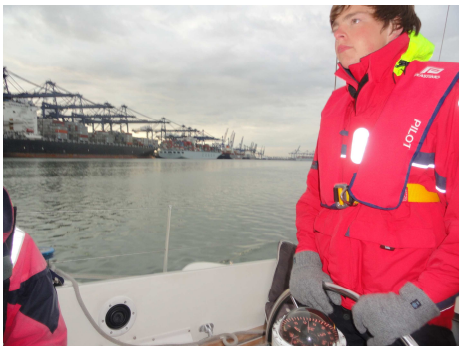
Nu ik dit schrijf, ben ik inmiddels al zo'n drie weken terug uit Engeland. Waarom ik dan nu pas een verhaaltje schrijf? Voornamelijk omdat ik gelijk na de Engelandtocht met vakantie moest – en inderdaad, ik moest – naar Madeira. Dit was ook de reden dat de tocht voor mij iets anders eindigde dan ik van te voren had verwacht. Maar laat ik beginnen bij het begin.

Poging één

Vrijdag 27 juni werd ik wakker in het huis van Opa en Oma, klaar om naar het Goesche Sas te rijden om met Opa, Tjerk en Stijn de tocht naar Engeland te gaan wagen. Na een bakje koffie en een zwaar afscheid van Oma zijn we op weg gegaan naar de Roompot om daar een nachtje te blijven liggen. De volgende dag zouden we de daadwerkelijke oversteek gaan maken. En het was inderdaad 'zouden we de oversteek gaan maken', want eenmaal door de sluis op de Noordzee merkten we dat het vrij hard waaide en de zeegang nogal aanwezig was. Voor mij begon toen de stiekem wel verwachte maar onderschatte zeeziekte. Al na een uur op zee zat ik opgerold onder de buiskap me te concentreren op het overleven, want zo voelt dat als je last hebt van zeeziekte, kwam ik achter. Na een kort overleg hebben we besloten om terug te gaan naar de Roompot en de tocht later voort te zetten.

Nieuwe ronde, nieuwe kansen

De volgende dag begonnen we opnieuw aan de tocht richting Lowestoft. Dit maal onder invloed van Primatour, wat tegen zeeziekte geweldig goed werkt! Met op de meeste momenten nog hardere wind dan de vorige dag bevonden we ons op de Noordzee. Echter, dit keer had ik totaal geen last van misselijkheid. Nadat we een stuk langs de Belgische kust hadden gevaren begon het 'oversteek' gedeelte. Al snel waren we bij een door ons inmiddels gevreesd windmolenpark waar we zo'n twee uur slagen hebben gemaakt. Helaas moesten we er toen via Navionics achterkomen dat onze positie nagenoeg gelijk was gebleven. Vanaf dat moment herinner ik me nog dat we een stuk de motor bij hebben gezet om voorbij het windmolenpark te komen. Daarna begon de Primatour zijn bijwerkingen te vertonen; ik werd duf en kon m'n ogen niet meer openhouden, wat het zeilen nogal lastig maakt. Toch maar even op bed liggen dan.



De herinnering die volgde is Opa, die rond 6 uur 's ochtends zegt: "Jelle, we zijn er bijna, hoor!" Voor mijn gevoel ben ik zo snel mogelijk m'n kooi uit gerend richting de kuip en inderdaad, Harwich was duidelijk zichtbaar! Wacht even… Harwich? Ja inderdaad, tijdens de tocht hadden we besloten uit te wijken richting Harwich omdat Lowestoft niet bezeild was. Toen gingen we de River Orwell op richting Woolverstone. Onderweg daar naartoe zie je gelijk hoe anders het varen daar is. In de eerste plaats omdat het een rivier is.

In de tweede plaats omdat je op een rivier vaart tussen tientallen boten die vast liggen aan zogenoemde 'moorings'. Al was dit nog niks vergeleken met de tweede dag van de tocht, toen we soms letterlijk moesten zigzaggen om naar Woodbridge te komen. Maar nog even over Woolverstone. Wij zijn daar bij de befaamde pub 'Butt and Oyster' geweest! Erg bekend bij zeilers die naar Engeland gaan en ook doordat de pub éénmalig in de serie 'Lovejoy' is geweest, wat mij verder vrij weinig zegt, maar zo vertelt Wikipedia.

Next stop

Door naar Woodbridge. De Tide Mill Yacht Harbour met zijn beruchte cill, een soort betonnen balk bij de ingang. Soms wel onder water, soms ook duidelijk zichtbaar. Deze cill zorgt ervoor dat er tijdens laagwater genoeg water in de haven blijft staan om niet droog te vallen. Wat erg indrukwekkend was, is dat de rivier dus bijna volledig leegloopt wanneer het laag water is! Dus ook de boten aan de moorings die droogvallen. En dat zo'n twee keer per dag. In Woodbridge zijn we nog het stadje/dorpje in geweest om boodschappen te doen.

Op naar Walton Backwaters

De volgende halte was een haven in de Walton Backwaters genaamd Titchmarsh Marina. Het aanvaren van deze haven was wel even concentreren geblazen aangezien het noodzakelijk was dat we heel nauwkeurig de betonning volgden wilden we niet vastlopen. Dit gebied was weer totaal anders dan de vorige rivieren. Het was echt opvallend dat zo dicht bij elkaar zo veel verschillende landschappen te zien waren.

Precies tijdens het aanlopen van de haven gebeurde er iets vervelends en onverwachts. Toen Tjerk onze tot dan toe zeer trouwe Mercedes in z'n achteruit zette, gebeurde er vrij weinig. Na een paar keer proberen keek Tjerk me aan met een uiterst rustige toch verraste uitdrukking en zei: "Hij wil niet meer in z'n achteruit…"

Toch was er totaal geen paniek aan boord. Opa en Stijn stonden al klaar met de trossen en ik hoefde alleen maar de achtertros te pakken. We dreven rustig uit precies richting een steiger - weliswaar niet een steiger waar je mocht liggen- en legden aan met een precisie die bij een geplande manoeuvre nooit zo hoog is.

Eenmaal daar moesten we er natuurlijk achterkomen wat het probleem was. Gelukkig was het havenpersoneel erg vriendelijk en meedenkend. Vrij snel kwam de conclusie dat de koppeling kapot was. Dit zou betekenen dat deze speciaal besteld zou moeten worden en dat we dus de komende dagen in Titchmarsh Marina zouden liggen. En ook dat ik met de boot vanuit Harwich terug zou moeten om nog op tijd op Schiphol te komen voor mijn vakantie. Maar gelukkig was deze conclusie geheel onterecht. Een andere personeelslid wist te vertellen dat het ook iets anders, een veel eenvoudiger te repareren onderdeel kon zijn. En inderdaad was dat het geval. Hoewel we dan een stuk sneller de reparatie konden uitvoeren, hebben we er toch voor gekozen dat ik met de boot vanuit Harwich terug zou gaan om zeker te weten dat ik op tijd was.

Harwich → Hoek van Holland

Op de avond dat ik van plan was de nachtboot naar Hoek van Holland te nemen rij ik, na een toch wel lastig afscheid, samen met Opa mee met de havenmeester van de haven, die daar vlakbij woont. Eenmaal daar regelen we een taxi terug voor Opa en lopen daarna eerst naar boven om een kaartje te kopen. Dat was echter niet zo makkelijk als ik van te voren had gedacht: alle plaatsen waren al vol. En toen? Ja, dat wisten wij eerst ook niet. Ik kon in de terminal blijven wachten tot de boot 's ochtends weer terug was (wat natuurlijk geen optie was), in een hotel gaan slapen, of weer terug naar de haven. We hebben maar besloten terug te gaan naar de haven. Toch nog een avond gezellig op de boot. Wel gelijk een ticket gekocht voor de volgende ochtend en een taxi geregeld en met de al eerder geregelde taxi terug naar de haven.

Heel vroeg

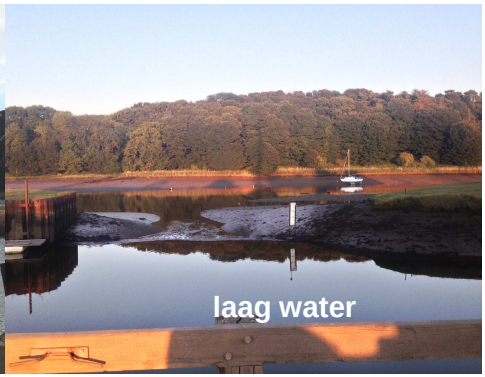
Om er zeker van te zijn dat ik op tijd zou zijn en om ervoor te zorgen dat Tjerk, Opa en Stijn een poging tot oversteken konden doen, zijn we erg vroeg opgestaan. Ik ben met de taxi naar Harwich gegaan en ben daar op de boot gestapt. Na een uur of 7 varen op een groot schip met aan boord allerlei dingen zoals restaurants, bars en chillstoelen kom ik aan in Hoek van Holland, waar m'n vader me heeft opgehaald. Het was natuurlijk erg jammer dat ik de terugtocht niet mee kon maken, helemaal omdat de heenreis al voor een groot deel aan me voorbij was gegaan doordat ik zoveel had geslapen. Maar ondanks dat was het een geweldige reis met veel mooie dingen, gezellige avonden en het was ontzettend leerzaam. Ik zal zeker weer mee gaan als ik daar de kans voor krijg. In ieder geval begin ik dan op tijd met het gebruiken van Primatour, zodat ik niet weer als knock-out lig te slapen.

Ook op deze manier wil ik de volledige bemanning nog een keer bedanken, ik vond het erg geslaagd en kijk uit naar een volgende keer!

Jelle Vink – 26-07-2014

Verhaal korte Engelandtocht “Members Only”

Nou, daar ben ik dan. Het is rond de klok van 11 in het Sas van Goes. Nog moe van de vorige avond, mijn diploma uitreiking, die uiteindelijk ochtend werd.
Na een rondje voorstellen gingen de achterblijvers weg, en de voornemers naar Engeland ook, op weg naar zee. We hebben er allemaal zin in. Op naar de Roompot. Zo gezegd zo gedaan. Eenmaal in de Roompot aangekomen hebben we eens even op de kaart gekeken. Lowestoft, dat moet hem worden, met als uitvalbasis Harwich.
Na een –eerste- mislukte poging zijn we de tweede keer iets gelukkiger. Uiteindelijk op zee kwamen we er achter dat ten eerste de weerberichten niet klopten, ten tweede Lowestoft niet haalbaar was en ten derde dat de golven ook iets hoger waren dan verwacht. Maar alsnog was het geweldig varen, zoiets moois en krachtigs heb ik nog nooit gezien, en de boot -ja, zoals gewend eigenlijk- hield zich geweldig en gaf geen krimp. Ze lag mooi in het ruime sop en voer ondanks de golven nog niet eens zo heel erg oncomfortabel. Ik keek me de ogen uit wat er om me heen gebeurde en wat er eigelijk te zien was: zee, heel veel zee, maar wel een mooie glooiende zee. Een zee, die kracht uitstraalde en je even liet herinneren hoe sterk en krachtig water is.
Eenmaal in Harwich aangekomen zijn we Woolverstone aangelopen. Het eerste, wat er werd geroepen, was: “Laten we maar ontbijt/lunch gaan nemen”, en ja hoor, daar gingen de eieren met spek weer in de pan, hmm heerlijk. Na een uur te hebben geslapen zijn we naar Pin Mill gelopen, om naar de Pub te gaan die iedere zeiler een keer gezien moet hebben. Nou het plaatje was wel heel erg fraai, de droogvallende boten en een lekker glaasje drinken, wat wil je nog meer. Toen maar eens terug naar de haven en plannen maken, de volgende bestemming is Woodbridge, met een paar bijzonderheden.
Bijzonder was het zeker, ik had nooit gedacht dat je dwars door de boten moest varen en ook zeker niet dat bijna de hele rivier droog zou staan, maar het meest bijzondere was nog wel dat er iemand het Wilhelmus blies op een doedelzak. Ja, wie kan dat nu verzinnen, ik in ieder geval niet, maar als u me niet gelooft, Tjerk kan het bevestigen.



Het was wel een plaatje hoor, de rivier die terugtrekt en dat de schepen droogvallen. Het is iets dat ik nog nooit had gezien en waar ik ook zeker de nodige foto's van heb gemaakt.
Een dag later hebben we het plan gemaakt om naar de Walton Backwaters te gaan en dan te overnachten in de Titchmarsh Marina. We kwamen er, alleen hadden we wat pech. We wilden even een bord lezen over waar de passanten moesten liggen, dus wil Tjerk even een klapje achteruit doen, wel gejoel geen beweging, wat krijgen we nu. De vooruit dan, ook tevergeefs, gelukkig dreven we richting een NO MOORING steiger. De boot-eigenaar achter ons vertelde ons al -na het vertellen van ons verhaal- dat dit geen probleem zou zijn, hij zou het de havenmeester even zeggen.
Toen was de eerste reactie: de koppeling is kapot. Er kwam een plaatselijke technicus kijken, en die zei ongeveer hetzelfde, noteerde wat nummers en ging weg. Na een paar uur wilde Tjerk een koppeling in laten vliegen, aangezien de lokale winkels deze niet hadden, totdat de technicus weer gespot werd. Hij zei dat het de koppeling helemaal niet hoefde zijn, er zat ook nog een plaat tussen de motor en de koppeling. Eenmaal aangekomen bij de boot, en een workshop koppeling demonteren verder, en we vonden het probleem. Wat we vonden, waren drie platen, en een heleboel gemalen veren en stukjes popnagel. Gelukkig, was de eerste reactie, aan deze plaat was makkelijker te komen.

Dus de reparatie liep voorspoedig en vrij gemakkelijk. Helaas moest Jelle door de opgelopen vertraging met de ferry naar huis, omdat hij zondag thuis moest zijn, en wij dit niet konden garanderen. Dezelfde dag zijn wij ook weer huiswaarts gegaan. Eerst op een gereefde genua, later op een volledige genua, en wat ging het mooi. De golven waren golven, de wind was er en het was een geweldige ervaring. Zeker om 's avonds weer aan te komen in Nederland. De vuurtorens die schenen en al de andere knipperende betonning. Het was zeker bijzonder. Bijzonder Leuk!

Dit schrijf ik nu in Engeland, ik ben namelijk nu met mijn familie in Engeland; dit doordat ik de foto's heb laten zien en dat iedereen heel erg enthousiast was en dus ook naar Engeland moest. Ik vond dit natuurlijk helemaal niet erg. Zo leren we elke keer weer wat bij!

Ik heb een geweldige week gehad met Tjerk, Cees en Jelle, en houd me zeker aanbevolen om nog eens vaker als opstapper mee te gaan op een reis.

Stijn Oolbekkink

Verwachtingen en twijfels (2)

Korte Engelandtocht 2014, door Tjerk Tjeerde

Nu is het achteraf. De reis is gevaren, en de vraag is natuurlijk: hoe is het afgelopen met mijn verwachtingen en de twijfels?
In mijn geval zijn ze beiden overtroffen. Eerder noemde ik drie componenten: vertrouwen in de boot, hoop op goed weer, en als 3de component de bemanning.
Nou vaar ik een Westerly (anders had u dit niet gelezen). En gegeven eerdere avonturen heb ik vertrouwen in het schip opgebouwd. Dat dat nodig is, hebben we weer ervaren.

kracht	benaming van KNMI	benaming in zeevaart	snelheid in km/h *	snelheid in m/s *	snelheid in knopen[2]
0	stil	windstil	0-1	0-0,2	0-1
1	zeer zwak	flauw en stil	1-5	0,3-1,5	1-3
2	zwak	flauwe koelte	6-11	1,6-3,3	4-6
3	vrij matig	lichte koelte	12-19	3,4-5,4	7-10
4	matig	matige koelte	20-28	5,5-7,9	11-16
5	vrij krachtig	frisse bries	29-38	8,0-10,7	17-21
6	krachtig	stijve bries	39-49	10,8-13,8	22-27
7	hard	harde wind	50-61	13,9-17,1	28-33
8	stormachtig		62-74	17,2-20,7	34-40
9	storm		75-88	20,8-24,4	41-47
10	zware storm		89-102	24,5-28,4	48-55

In de zeevaart gelden kreten als lichte tot matige koelte, het KNMI spreekt dan van vrij matige tot matige wind als bedoeld wordt een windje Bft 3-4 (7-10 en 11-16 knopen wind). Het weerbericht voorzag in een 3-4, met mogelijk een 5je (een frisse bries resp. een vrij krachtige wind; 17-21 knopen). Dus eigenlijk schitterend weer voor een oversteek. Tot je leest, dat het wel uit het NW of NNW zou blazen, en dat was eigenlijk de richting die we in wilden. Want Lowestoft stond in de GPS. Maar ach, dan maak je een slagje, het is mooi weer.

Het beroep op je vertrouwen wordt gedaan als de windmeter (net nieuw, dus waarom zou hij miswijzen?) oploopt naar uiteindelijk een 28-33 knopen. Zowel in de zeevaart als bij het KNMI wordt dat gewoon “hard” genoemd, de equivalent van Bft 7. Maar je bent een goed eind op weg, weliswaar nog niet op de helft, en alles lijkt onder controle.

Het schoot me te binnen, dat ik nog niet veel eerder een stukje las, waarin gesteld werd dat er altijd over “een dikke 5” –of eventueel 6- wordt gesproken, en nooit over een magere 6 of een dunne 5. Op weg naar Lowestoft stond er –wat mij betreft- gewoon een dikke 7. Hoge, vierkante golven naderden ons onverklaarbaar van alle kanten. De motor slapjes in zijn vooruit voor extra roerdruk op de juiste momenten. Het is weer even wennen, maar uiteindelijk hervind je je vertrouwen in de kwaliteiten van de boot. Het betekent nog geen rust. Want je bent wel gedwongen iedere golf uit te lezen, te scannen en te beoordelen, en of er van pareren sprake moet zijn. Intensief, vermoeiend en geconcentreerd werk, úuren achter elkaar. Maar die Westerly: wat een kanjer!
Wat je onontkoombaar verliest, is het vertrouwen in de weerberichten! Had ik het kunnen weten, waren 6 verschillende weerberichten niet voldoende?

Groeit je vertrouwen stap voor stap, je twijfels doen dat sneller. Want die “hulpmotor” (zoals dat in zeilboten heet) moet het wel blijven doen. We baseren ons vertrouwen voor een groot deel op een technisch ding, dat maar weinig wordt gebruikt, waar we maar weinig verstand van hebben, maar vervloekt wordt als hij het (natuurlijk op cruciale momenten) laat afweten.

In ons geval ging alles goed. Weliswaar noopten de omstandigheden ons onze bestemming te wijzigen van Lowestoft naar Harwich (40 mijl zuidelijker, dus een iets gunstiger windkoers), maar dat had ook te maken met de stemming aan boord. Ikzelf baal bijvoorbeeld heel erg van al die zandbanken, waar je vroeger gewoon overheen kon raggen, maar die tegenwoordig vol staan met windmolens, zodat je er voor moet omvaren. Daarnaast was er natuurlijk wat spanning merkbaar onder de bemanning, en zat er één zwaar onder de versuffende anti-zeeziektepillen.

Desondanks voeren we bij beginnend daglicht de River Orwell op, en begon daarmee ons gewenste weekje vakantie. Pin Mill, de wandeling er naar toe, the Butt and Oysters: mijn crew was er nooit eerder geweest, en de “aaahh’s” en “ooohh’s” klonken geweldig.
Het vertrouwen over het weer daar groeide, gegeven een heerlijke wind en volop zon; mijn twijfels daarover namen af. Want zo lang was het niet geleden, dat ik twee dagen in de Broads en drie dagen in Ipswich verwaaid lag. Ook het vertrouwen in het tij groeide: we hadden het gewoon altijd tegen. Dat maakt calculeren een stuk makkelijker.

The River Deben kwam binnen het bereik. Laat op de dag voldoende hoog water, dus alle tijd om ons naar de ingangsboei te vechten; een kort, maar alleszins bevredigend zeiltochtje. Het vertrouwen in de lokale kennis en verkregen informatie groeide, toen we bij het invaren van de rivier niet vast kwamen te zitten (mijn dieptemeter doet het namelijk niet). En met Pin Mill in de zak en de Tide Mill Yacht Harbour in het bereikbare verschiet ebde ook mijn twijfel weg over of deze reis wel zou voldoen aan mijn verwachting er voor mijn bemanning een mooie reis van te maken.
Een biertje en een wijntje met lokale leden van de Westerly Owners’ Association zijn voor mij dan de kers op de taart. De waterstand in de rivier bij laag water veroorzaakte toch ook weer een paar “aaahh’s” en “ooohh’s”. Hoezo, “water”stand!?

Ooit had ik de kreken in de Walton Backwaters gezien, maar dat was met harde wind, grijze luchten en zware regen. Dit keer gaf het weer ons de kans om de omgeving in al zijn glorie te bewonderen. Aldus togen wij op woensdag, met stroom tegen, naar de roodwitte Pye End. Alles ging goed: de drempel daar genomen en genoten van de steeds smaller wordende rivier.
Dat het resultaat van al dit moois leidde tot een schroef die niet meer reageerde bij het aanlopen van Titchmarsh Marina, gaf mijn vertrouwen een fikse knauw. Twijfel ik nou aan mijn koppeling!?

We hadden één kans om één tros op een steiger te krijgen, anders waren we reddeloos weer naar zee gedreven, dwars door grote velden boten aan drijvende moorings.
Het lukte!

De steiger viel uren later weliswaar bijna droog, en de trossen hingen aan het bord “No mooring, no landing”, maar een haven-medewerker vatte het mooi samen: ”What can’t move, can’t move”. En uiteindelijk bleek “alleen maar” de demperplaat aan gruzelementen.
Ons vaarplan werd derhalve enigszins gewijzigd. Wilden we eerst op donderdag terug naar de Orwell, en vrijdag terug naar Nederlands water, nu ruimden we op donderdag tijd in voor reparatie, bezochten Walton on the Naze, namen een biertje op een terrasje, en maakten uitgebreid gebruik van de bbq. Vrijdag zou onze hersteldag worden, zaterdag onze terugreis, zodat zondag de thuishaven weer kon worden aangelopen. Het vertrouwen groeide weer.
De twijfels die we hadden over dit plan, resulteerden alleen in het op de Harwich-HvHolland-ferry zetten van één mijner crew. Want wie wist wat ons nog te wachten stond, terwijl de deadline van een op maandagochtend om 06:00u vertrekkend vakantievliegtuig toch een grens betekende.

Dan blijkt ook, dat mijn mogelijke twijfel over mijn bemanning on-, maar mijn vertrouwen in hen zeer terecht was. Met twee jongeheren van 18 en twee oudere heren van 60+ bleek het uiteindelijk aan boord buitengewoon goed toeven te zijn. Geen wanklank gehoord (hoewel: van 2 dagen wachten word je knap zat), alle nautische taken werden verder vlot, logisch en met inzicht verdeeld en uitgevoerd. Hetzelfde gold –heel verbazingwekkend- voor de niet-nautische taken. En met name dàt kan een reis maken en breken. Het was een prima ploeg; zo eentje waarvoor je graag bijtekent.
Het was een zeer relaxte tocht, ondanks dat er heel andere dingen gebeurden dan vooraf gepland.
De terugtocht was heftiger dan de heentocht. Weer een hardere wind dan verwacht, en nu SW. Hoewel de golven mooier in lijn liepen, waren ze wel hoger, kwamen ze in beginsel dwars in en hadden ze voortdurend de neiging om te breken.
Zo kruisten we, met slechts een puntje fok, de Noordzee af. Soms een uur met de golven schuin achterin, dan weer een uur schuin tegen de golven in. Zorgen dat je op de top van een golf zit vóór-ie breekt. Intensief, vermoeiend en geconcentreerd werk, úuren achter elkaar. Maar die Westerly: wat een kanjer! Het vertrouwen zit ’m in het schip, de twijfels in jezelf.

Stiekem heb ik zitten genieten. De eerste 3 uur dan. Daarna denk je: waarom moet dit 20 uur duren!?
Dat we, ondanks de langere route, na 20 uur varen op slechts een zwaar gereefde fok weer afmeerden in de Roompot, zegt iets over de wind die we hadden.

Mijn verwachtingen waren vooraf hoog gespannen. En ondanks dat een en ander anders gelopen is, zijn ze ruim overtroffen. En je komt erachter, dat het vertrouwen omgekeerd evenredig is aan de twijfel.
Een geweldig avontuur! Dank aan de WCN.
Een geweldige bemanning! Dank aan Cees, Jelle en Stijn.

Tjerk Tjeerde
“Members Only”

Heb je ooit ….(1)

De glooiende oevers van de slingerende rivier had gevarieerde kleuren, maar het was allemaal groen. Verschillende oude huizen gaven de indruk van leven, ook al leek het van 2 eeuwen terug. Het was behoorlijk zonnig, en de weinige wolken deden er niet toe. Het water was vlak, net als de wind, hetgeen ons de gelegenheid gaf te zoeken naar navigatie-tonnen, die verborgen lagen tussen honderden meerboeien in zeer wisselende kleuren. Oude, antieke, gerestaureerde schepen met schitterende lijnen lagen tussen de moderne plastic badkuipen. De rivier was breed tussen de oevers. Slechts een enkel lokaal schip kruiste onze route.

Met alleen het omfloerste geluid van onze zachtjes en soepel draaiende motor, en met de Nederlandse driekleur trots hoog gehesen in de bezaansmast, zochten we ontspannen onze weg, de geweldige rust van het landschap in ons opnemend; we voelden ons buitengewoon relaxed.
Een zwak geluid, vaag hoorbaar in de verte, streelde voorzichtig ons gehoor. Een mijl verder, terwijl het geluid toenam, achterhaalden we de bron van deze sirene-achtige muziek.
Op de oever stond een aardig huis, met een terras op de bovenste verdieping. Leunend tegen de balustrade stond een man, terwijl hij ontspannen zijn Schotse doedelzak bespeelde. Ondertussen keek hij strak naar ons.
Het duurde even voor we ons realiseerden dat hij het Nederlands volkslied, het Wilhelmus, stond te blazen!
We kwamen allemaal overeind, en toen hij dwarsscheeps was, hebben we onze nationale vlag als groet gestreken. Enkele coupletten –en een mijl of 2- verder onderbrak hij zijn blazen en hief hij zijn arm in een groet.

Dat, waarde lezer, was ons warme welkom, terwijl we de River Deben stroomopwaarts volgden op onze route naar Woodbridge tijdens de korte WCN Engelandtocht 2014.
Een geweldig moment, bijna niet te beschrijven.
Dit blijft lang hangen.

Tjerk Tjeerde
“Members Only”

Heb je ooit ….(2)

Soms regent het in Nederland. Hier wat harder, daar wat minder; kortom: wisselend.
En kent u die regenbuien, waarbij de druppels loodrecht naar beneden vallen. Bij weinig wind lijkt het dan, alsof ze in een waterrijk gebied de mogelijke golfjes terugslaan. Spiegelglad water, met grote kringen en bellen, en een hoop geraas.
Na onze aankomst in de Roompot bij terugkeer vanuit Engeland hadden we nog wat mijlen te gaan over de Oosterschelde naar Goes. Vanaf de Zeelandbrug ging het –bijna- via Kats en kruisten we de Zandkreek (toegang tot het Veerse Meer).
Boven Goes hingen donkere wolken, en die kwamen gestaag onze kant op. Onder de wolken hingen gordijnen van regen in strakke strepen naar beneden.
Het zou toch niet zo zijn, dat mijn bemanning hun tassen, inmiddels ingepakt en voorbereid op de laatste rit naar huis, voor de laatste 2 mijl weer konden openritsen om er de nodige jassen, broeken en laarzen uit te halen ….!? Ik heb me maar wel in de heavy-weather-gear gestoken. De donkere wolken met het regenwaas dreven inmiddels boven Wilhelminadorp.
Nog een mijl te gaan tot aan de laatste boei, waarna we stuurboord uit tussen de pieren van het Sas van Goes de sluis zouden kunnen aanvaren.
Niet wetend of eerst de wind zou komen, en pas daarna de regen -of omgekeerd-, hebben we de zeilen gestreken en opgedoekt. (U kent de spreuk ongetwijfeld: “Komt de regen vóór de wind, berg dan uw zeilen heel gezwind. Komt de wind al vóór de regen, daar kan elke schipper tegen”).
Minuten kropen voorbij, en te zien was dat een zware regenbui het Sas van Goes geselde. Het water om ons heen werd steeds stiller, en het was goed te zien hoe de regen uiteindelijk over de dijk het water van de Oosterschelde bereikte. Een groot blok van kringen, bellen en grijze strepen zocht zijn weg richting het noorden.

De voorkant van de regenbui had een haarscherpe grens. Er zat geen 10 cm tussen daar waar het wel, en daar waar het niet regende.
Nog 5 scheepslengtes, nog 4, nog 3 en het zou een nat einde van de WCN Engelandtocht 2014 worden. Maar toen week de bui een beetje naar rechts, en verplaatste zich om ons heen. In een halve cirkel, op een afstand van 2, 3 scheepslengtes, roteerde de bui, passeerde ons aan bakboord en liet de “Members Only” ongemoeid.
Het was geweldig om te zien hoe de haarscherp afgebakend bui afstand hield, en ons droog liet. Nooit eerder zo dichtbij meegemaakt!
5 minuten later lagen wij, volstrekt droog, in een volledig verregende sluis.
Wat een fenomeen!

Tjerk Tjeerde
“Members Only”

Welkom aan boord in noord

Bij de aankondiging van dit evenement begin dit jaar meldden zich Marilyn Lord en Alex West voor deelname als opstappers. Niet bijzonder, zo lijkt het. Tot je weet dat zij lid zijn van onze Engelse zusterclub WOA, in Schotland wonen, en van daaruit de WCN volgen.
Op hun aanmelding reageerden Theo en Corrie Scholman, en verzorgden een prima verblijf voor het Britse paar. Onderstaand het verhaal.

A Dutch Exchange

Marilyn Lord, Carpe Diem, Largs

Early in 2014, I was intrigued by an invitation in the WOA magazine for an exchange of weekends afloat. This was offered by the northern group of Westerly Club Nederlands (WCN) to their southern counterparts, built around their annual BBQ muster to be held at Enkhuizen on the Ijsselmeer. It seemed a great way to experience a new sailing area in good company – but would they be open to an exchange with WOA members from the west coast of Scotland instead? My husband and co-skipper Alex West felt equally enthusiastic to establish contact, so query was relayed to WCN by WOA liaison Tjerk Tjeerde, and later an email from Theo and Corrie Scholman invited us to join their Westerly Conway "Bigwish2" for the weekend. We didn't need asking twice!

We joined "Bigwish2" on her home mooring at Lelystad Marina. This town is at the south-east end of a dyke which splits the Ijsselmeer into two parts, the southern part now the Markermeer and our cruising ground for the weekend. Despite Lelystad being a new town on flat reclaimed polder, it was not without interest. Alongside a sizeable modern marina is the dock of The Batavia, a replica of a 17th century trading ship. Unfortunately, our schedule didn't permit more than viewing on a sail past – a destination for a future visit.

Here we had our first experience of traditional Dutch moorings on these non-tidal waters. The boats are moored nose-on to the pontoon walkway with no fingers, just two stout wooden poles to retain the stern in position. Sometimes there is a short stub of a narrow finger to assist embarkation – otherwise a certain agility is required to go over the pulpit. Coming into dock, the person aft must lasso or drop the aft line over the windward post, while the forward person leaps onto dock and ties up to the dock. We were impressed that Theo could manage this single-handed if required.

Our second surprise was the immediate offer of an espresso coffee, although on reflection, we should have been prepared for this knowing the Dutch penchant for coffees throughout the day. The boat carried a large enough invertor to run a Nespresso machine. Naturally.

We had previous experience of the string of historic trading towns on the west side of the Markermeer from a short residence in Holland over a decade ago, and were delighted to hear that our destination would be Volendam. Its picturesque old quay is frequented by the flat-bottomed wooden fishing boats known as botters, a very distinctive multi-sailed boat with large lee boards and usually a long wooden bow-sprit. At first we were a little disappointed to hear that we were heading for the new marina at the south end of the town, but our opinion of that changed drastically on arrival. But first, there was a very relaxed sail.

Perhaps because the distances travelled here are limited, the sailing can be extremely laid back. The depths of water are less than 5 m so sinking would still allow you to stand on the coachroof and call for help! Notwithstanding this, the shallow water quickly builds up a choppy sea to turn the stomach in any kind of breeze. Luckily, the weather was warm with light breezes, perfect for a gentle sail (pictured is Alex with skipper Theo both working so hard!)

So, arrival at the new marina at Volendam was a revelation. Firstly, our skipper was happy to leave the sails up until we were within the harbour; but then, there was a wide motorway approach with plenty of time to prepare within this sheltered space. The marina reception is built out on a pier into the berthing area, and this traditional-style building offered superb facilities. With the shallow non-tidal waters of the Markenmeer, it is obvious that the marinas are less constrained for space. Of particular note, the very wide wooden pier leading from the reception to the land housed a huge variety of children's play houses and toys, and even a large shallow pool complete with castles and slides. In the evening we walked the short distance to the old quay, where the rumble of folk enjoying the European pavement café culture gradually rose to a roar as we got close.

The next day we sailed up the coast to the west end of the dyke at Enkhuizen, another old port town. The main town is north of the dyke through a lock. Normally approaching a lock for us Scottish sailors can be a fraught time of sorting out long lines and trying to radio in to a lock-keeper –who rarely responds– whilst jockeying for position with other approaching and leaving boats. Now envisage instead a long segregated lane for your approach complete with a waiting pontoon enough for 20 small yachts. You simply hold off here until the traffic lights indicate that the lock gate is opening, and then slide forward onto your own side of the equally long lock, while the exiting boats have their own lane. The drop is a matter of less than a foot. How stressless is that!

Again, we arrived at a very pleasantly landscaped new marina which is one of two in Enkhuizen. This was the location for the WCN muster, and soon other boats tied up on the same pontoon. A stroll into the ancient town gave time for a sociable drink with other participants enjoying the sunshine, then a trip to the butchers and other shops to buy provisions for the BBQ. This pleasant event was held in the early evening at a club pavilion available for hire to the local sailing groups, complete with an honesty bar. The BBQ in late afternoon sunshine left everyone quite mellow, pictured. Attendees came by boat and by car for those whose boats were elsewhere or no longer sailed, as this was obviously a long-standing group of friends. After a relaxed evening, Alex and I headed for our berths as many of the men later headed for the nearest pub to catch the football match. Our thanks go to the many welcoming people we met that evening.

Finally, our skipper took us a last sail to Hoorn, perhaps one of the best of the old ports. Entrance here is right between the castle and an old tower, and both the town harbour and the marina are centrally located. The next day, we returned back to Lelystad , partly under sail and then motoring, as we had to make an afternoon flight back to Scotland.

Finally, I should like to mention that WCN rallies can be much more adventurous, as a small fleet often take off down the coast to Belgium and France, and also over to the east coast of England. But for us, this gentle interlude on the Markermeer was just the ticket after a summer of rather more hectic sailing on the west coast of Scotland. Our hosts helped enormously to facilitate, thanks, and we look forward to a return exchange.

Marilyn Lord

Welkom aan boord in zuid

Tjerk heeft ons de vraag gesteld om als “noorderlingen” een verslag te maken over het weekend, maar eigenlijk vallen wij tussen de wal en ‘t schip, want onze thuishaven zit net tussen noord en zuid in.
Maar dat mag de pret niet drukken en … pret hebben wij gehad. De grappen vlogen over en weer.

Op vrijdag zijn om 12 uur wij welkom geheten aan boord bij Emiel en Lennie op de “Horus” in St. Annaland.
Na de spullen te hebben opgeborgen zijn we vertrokken.
Eerst op de motor de Krabbenkreek uit, op het Mastgat de zeilen gehesen en naar de Oosterschelde.
Jongens, wat ging dat heerlijk zeg. Vergeleken met ons kleine vijvertje (Rhederlaag) is dit toch wel een geweldig watergebied.

Tot aan de brug bij Zierikzee gezeild, daar de zeilen gestreken en de motor gestart. Door de brug en het havenkanaal in.
Een mooi plekje gekregen van de havenmeester en wij mochten de plek naast ons vrij houden voor “Members Only”, die een half uur later aanmeerde. Toen was het tijd voor een welverdiende borrel.
Vervolgens heeft Willem gekookt samen met Lennie (nasi) en is de maaltijd met koffie afgesloten. Om dit alles te laten zakken, hebben we heerlijk door Zierikzee gelopen en afgesloten op een terrasje. Omdat het in de verte begon te onweren, zijn we weer richting haven gelopen, terwijl Aaf zich al op een flinke bui verheugde: “gaaaaffffff” volgens Aaf.

De volgende morgen rond 10 uur zijn de dames naar de winkel gelopen om inkopen te doen voor de BBQ en natuurlijk winkeltjes bekijken. Daardoor was het pas 12 uur toen de trossen los gegooid werden en richting Neeltje Jans gezeild werd, daar overstag en richting Kats, om de Vuilbaard heen.

Om goed 4 uur aan de, voor de WCN gereserveerde steiger, aangelegd. Geleidelijk aan kwamen ook de andere boten gezellig stapelen. Vanaf 17.00 uur was de bbq plaats ook al gereserveerd, dus op naar het eten.

Wat een mooie avond. Jaap en Ike Riesenkamp moesten het wel ontgelden met hun Hanse schip.
Gelukkig lieten zij alles in goede zin over zich heen komen. We kregen zelfs nog een officiële rondleiding aangeboden.

Trouwens ontzettend geboft met het weer. Wel steeds dreigende wolken maar het begon pas te regenen toen iedereen weer aan boord van zijn eigen schip was.
En de volgende dag alweer goed weer.

Na de beloofde rondleiding op de Hanse zijn we op de fok richting thuishaven in St. Annaland gezeild.
Al met al een geweldig weekend gehad, mede dankzij het hartelijke welkom van Emiel en Lennie op de “Horus”.
Dit weekend heeft ons doen besluiten om een groter vaargebied op te zoeken en komend seizoen liggen wij in Zeewolde.

Annelies Snel
Willem van leeuwen

Barbecue zuid

Eigenlijk wil ik niet meer over “noord” en “zuid” praten. De barbecue in “zuid” logenstraft het mogelijke verschil. Ik zal het uitleggen.
Historisch werden binnen de WCN grootse evenenementen gehouden in het Ijsselmeergebied. En het was niet ongebruikelijk dat leden van de WCN hun schip een weekend ervóór alvast naar een haven in de buurt brachten. Tijd blijkt dan een belangrijke factor te worden, en lag je schip bijvoorbeeld ergens in Zeeland, dan piekerde je er niet over om naar het Ijsselmeer te varen voor een hap eten. Je pakte makkelijker de auto.
Sedert midden/eind jaren ’90 bleek dat er toch behoefte bestond om met de boot deel te nemen aan een evenement. Met als gevolg, dat een aantal activiteiten, die zich van oudsher in het Ijsselmeergebied afspeelden, gekopiëerd werden naar een ZuidHollandse of Zeeuwse omgeving.
Het is een leuk idee om leden uit te nodigen kennis te maken met een ander vaargebied. En koppel je dat bovendien aan een club-barbecue, dan loop je de kans andere leden van de WCN in hun natuurlijke (waterrijke) omgeving te treffen.

Zoals u elders kunt lezen, was de interesse in het Zeeuwse vaargebied door 3 leden, die hun boot niet in dat gebied hebben liggen, omgezet in een lijfelijk meevaren. En gaven 3 boten acte de présence bij deze happening. In totaal tellen we dan 8 man actief.

Bij het binnenlopen van Kats, alwaar de bbq was georganiseerd, krijg je ineens een ander beeld. Nog eens 3 schepen erbij bracht het totaal aan bemanningen op 16. De 18 werd gehaald door nog eens 2 man met de auto.

Dan de verdeling. Want die wordt dan interessant om een beeld te krijgen van de aantrekkings-kracht van een WCN-evenement.

"Windekind" (met Wini en Cees) en "Members Only" (met Aafje en Tjerk) behoren ontegen-zeggelijk bij zuid.

De "Horus" (met Lennie en Emiel) ook, maar zij hadden Annelies en Willem aan boord. Of een ligplaats in Huissen nu bij noord hoort of niet, gemakshalve zeggen we even "niet-zuid".

Daarnaast hebben we de "Tlaloc" gespot (met Cees), maar die voer samen met Theo (die is echt van noord, in Lelystad).

Of je een Westerly Typhoon uit de vorige eeuw een brandnagelnieuw schip kan noemen, betwijfel ik, maar de "4Life" (met Anneke, Cora, Auke en Niek) werd wel als zodanig trots gepresenteerd. En omdat de eenvoudige vraag "Wat is jullie vaste ligplaats" niet leidde tot een exacte geografische plaatsaanduiding, verruimen we de categorie "niet-zuid".

Tja, de "BRies" (met Ike en Jaap) is een ander verhaal. Toen hun boot nog "Christina" heette en een Westerly was, behoorden ze echt bij zuid. Nu ze varen met een Hanse325 (ik durf het bijna niet hardop te schrijven) en geld aan de WCN doneren, zijn ze nog steeds van harte welkom, maar ik prop ze in mijn categorie "niet-zuid".

Dat Leny haar Cees –met de auto- kwam helpen bij het koken, was ook logisch.

Maar dan. Sedert in de 90-er jaren er een analogie –en meer- aan noordelijke activiteiten in het Zeeuws/ZuidHollandse plaatsvond, had hij zich voorgenomen ook daar ooit een keer aan deel te nemen. En jawel, tijdens de BBQ Zuid 2014 was hij daar om de aanwezigheid van noord (of in ieder geval de categorie "niet-zuid") te versterken: John Smit maakte zijn entree! Geweldig om John, na 151 km rijden, zomerse hitte en

af en toe wat regendruppels trotserend, te zien, en dat slechts voor een hap eten. En natuurlijk om een aantal companen in de waardering voor de WCN te zien en te spreken. En te genieten. In een korte maar welhaast bewogen toespraak meldde hij nu eindelijk zijn lang gekoesterde wens en belofte te beschouwen als ingelost! Waarvan acte.

Uiteindelijk moeten we vaststellen, dat er 18 man hebben meegegeten. Memorabel was dat zich in dit gezelschap 3 (oud-) voorzitters bevonden.
Van de 18 meeëters kunnen er 8 onweerlegbaar aanspraak maken op een zuidelijk etiket. De andere 10 –zoals hierboven uitgelegd- zijn òf noordelijk, òf "niet-zuid", wat u wilt.
Wat nou, een bbq in zuid!
Het doet er niet toe: het was een WCN-activiteit in optima forma.
Volgens mij ga ik volgend jaar weer.

Tjerk Tjeerde
"Members Only"

WCN's Zomertocht 2014 naar Honfleur

Vol goede moed gingen we op donderdag vroeg op weg om zaterdagmiddag de andere deelnemers in de Roompot te kunnen begroeten.
Die andere deelnemers waren de "Walvis", een Renown met Willem en Pietske Doelman, en de " Big Wish 2", een Conway , met Theo Scholman, zijn zus Terry en vriend/opstapper Alfred. Helaas was Corrie, de vrouw van Theo, er niet bij: zij zat lekker in Mexico bij haar dochter. Wij, dat zijn de "Vive", een Pageant, met Coen en Simone.
De vloot bestond dus uit 3 schepen; niet al te veel, maar toch genoeg om van een vloot te kunnen spreken.

Het reisdoel was dit jaar Honfleur, aan de Seine-monding. Een aantal jaren terug zijn we tot vlakbij gekomen, tot aan Le Havre. We gingen het nu opnieuw proberen, en ik kan nu al verklappen, dat dat jammerlijk mislukte.
Evenals vorig jaar bij de reis naar het eiland Whight was alles weer grondig voorbereid door Willem Doelman. We kregen een keurige map van hem met daarin alle gegevens, planningen, getijdetafels, havengegevens, enz. Tijdens de reis zelf was Willem ook onze steun en toeverlaat. Willem en ook Pietske: heel erg bedankt, jullie hebben het weer geweldig gedaan!

Zoals ik al zei, gingen we vol goede moed op weg vanuit Sassenheim, onze thuishaven. Na een half uur (ca. 08:30 uur) zonk de moed even in onze schoenen. We kwamen bij de eerste brug aan, die voor ons zou moeten openen. Dat gebeurt normaal altijd binnen een minuut of vijf, maar nu was er iets vreemds te zien: Geen róód licht, geen gróen licht, geen dúbbel rood licht .....; helemáál geen licht. Na een paar minuten kwam er een autootje met een heel zenuwachtige meneer aangereden, die met gebaren probeerde uit te leggen wat er aan de hand was. Het was de brugwachter, die met overslaande stem meedeelde dat netbeheerder Liander zonder enig overleg de stroom had afgesloten! Afijn, de brug kon niet open. Wanneer gaat hij weer open? “Ik hoop vanmiddag om drie uur.“
Een half uurtje later gingen opeens de lichten weer branden en ging ook de brug open …….

Ter hoogte van de sluis bij Gouda ging het regenen. Niet zomaar regenen, nee: REGENEN! Ik ben nu 67, maar ik kan naar eer en geweten meedelen, dat ik het nog nooit zo hard heb zien regenen.
Deze zomertocht startte na een periode met mooi weer, dus startte met een periode met geen mooi weer. Na terugkomst van de vakantie startte weer een periode met mooi weer; we hebben dus vanaf de eerste tot de laatste dag geen mooi weer gehad. Dat heeft dus het volgende verloop van de reis bepaald.

Verzameld in Middelburg i.p.v. de Roompot, te veel wind om buitenom te vertrekken naar de Belgische kust. Daarna drie dagen verwaaid gelegen in Middelburg. Tot onze verrassing zagen we de “Flying Lady M” met Wim en Margreet binnenlopen. Zij maakten vorig jaar deel uit van de vloot en waren nu op de terugweg van hun vakantietocht. Gezellig bijgepraat. Ze hebben nog eventjes overwogen om weer bij ons aan te haken.
Via Blankenberge, Nieuwpoort en Duinkerken naar Calais gezeild. Alle dagen flinke wind, dubbel rif gezet naar Calais, waar we vervolgens 2 dagen verwaaid hebben gelegen.

De tweede dag zijn we met de hele groep een dagje uit geweest. Met de bus naar St. Joseph Village, een soort Zaanse Schans, maar dan op z’n Frans. Die Franse Schans was een minuut of 10 lopen vanaf de bushalte, was ons verteld, maar in werkelijkheid was het toch wel een 50 minuten lopen. Toen de uitbaatster van het restaurantje in het Village hoorde dat we waren komen lopen, bood ze spontaan aan ons met de auto terug naar de bus te brengen. Dat heeft ze ook gedaan. Geen kwaad woord meer over Fransen!

Via Boulogne naar leTréport gezeild, en dat was voor deze vakantie het keerpunt.
De weersvoorspellingen waren van dien aard, dat we te weing speling zouden hebben als we verder gingen. We waren al met al tevreden dat we Le Tréport hebben bereikt, want het is een heel leuk plaatsje, en je hebt echt het gevoel dat je in Frankrijk bent. Le Tréport heeft een droogvallende haven. We zagen bij toeval onder ons een Frans zeiljacht zachtjes aan de grond lopen bij vallend water en ik heb onszelf moeten betrappen op leedvermaak. We hebben gedurende de dag een fotoreportage gemaakt vanaf het moment van vastlopen, via wanhopige pogingen om los te komen tot aan hoog op de drooggevallen havenbodem liggen. Mooi in het zicht van honderden toeristen!

Toen kwam de eerste etappe terug van Le Tréport naar Boulogne, ca. 40 mijl. De weersvoorspellingen gaven windkracht 5 tot 6, ZO tot W, buien. Normaal gesproken haak ik meteen af als er in de verste verte een 6 in de voorspelling zit. Maar bakstagwind, en stroom mee moet kunnen. Resultaat: een geweldige zeildag gehad, de “Vive” liep zichzelf voorbij. Na 7 uur waren we in Boulogne!

Simone heeft die dag weliswaar een baaldag opgenomen, maar heeft toch prachtige foto’s en filmopnames gemaakt van de “Walvis” die bij ons in de buurt voer.

Via Calais en Duinkerken naar Oostende gezeild en daar een dagje met regen doorgebracht. De dag daarna naar Zeebrugge. Daar scheidden onze wegen zich. Theo ging met de “Big Wish 2” naar Middelburg voor een technische aanpassing, de “Walvis” en de “Vive” zijn met flinke wind en flinke regen naar Colijnsplaat gezeild. Vandaar samen opgezeild naar het Haringvliet, waar de “Walvis” door naar Hellevoetsluis ging, en de “Vive” naar het Spui.

Kort samengevat leek de zomertocht dit jaar meer op een najaarstocht. Desondanks weer een hele fijne vakantie gehad. Nog nooit zo veel gezeild in de vakantie, nog nooit zoveel regenwater over ons heen gekregen. Dat we het einddoel niet hebben gehaald, is geen enkel probleem: dat kunnen we in de toekomst wel weer een keertje proberen. Theo, Terry, Alfred, Willem, Pietske, jullie heel erg bedankt voor jullie gezelschap en natuurlijk mijn stoere Simone, die zich er weer dapper doorheen geslagen heeft.

Epiloog: Deze tochten zijn naar ons idee de perfecte combinatie van op jezelf zijn, maar er toch niet helemaal alleen voor staan. Na elke aankomst in de haven komen we bij elkaar om verhalen uit te wisselen en de plannen voor de volgende dag door te nemen; daarna gaat ieder zijn eigen gang. We vertrekken tegelijk, soms varen we met elkaar op, de andere keer vaart ieder zijn eigen koers, en dan roepen we elkaar via de marifoon op gezette tijden op om te informeren hoe alles gaat. In de haven zien we elkaar weer. Eén of tweemaal in de vakantie trekken we een dag met elkaar op en gaan dan gezamenlijk ergens naartoe.

Zelf varen we altijd op de Kagerplassen, maar dankzij deze tochten hebben we nu zoveel ervaring opgedaan, dat ook groter water en zeezeilen voor ons mogelijk is geworden.
Volgend jaar een grotere vloot?

Coen Bouwmeester
"Vive"

Varen is Keuzes maken

Een planning opstellen voor een zomertocht is één ding, hem werkelijk uitvaren een tweede. Voor dit jaar was een plan opgesteld voor een tocht naar Honfleur, rekening houdend met redelijke vaarafstanden en getij.
Eén factor van belang kan echter niet worden gepland: Het Weer.

En laat nu het weer uitgerekend in de periode van de geplande tocht -op zijn zachtst gezegd- wat wisselvallig zijn. Was de voorgaande maand behoorlijk stabiel mooi weer met wat de Engelsen zo mooi noemen "Fair winds", augustus was zo wisselend als maar kan.

Aangezien een van de vaste uitgangspunten van de WCN zomertocht is: windkracht 6 is niet uitvaren, begon de zomertocht al met enkele dagen "verwaaid" liggen, waarbij we wel in de min of meer gelukkige omstandigheid verkeerden nog te kunnen kiezen waar.

De volgende keuze was: wat wordt de volgende bestemming? De geplande haven was in de gegeven omstandigheden wat ver. Ook het vervolg van de tocht moest regelmatig worden herzien. Wat willen we? Wat is mogelijk? Is dat haalbaar op tij? En is dat reëel gelet het weer?

Gelukkig kunnen -en worden- de keuzes tijdens een gezamenlijke zomertocht ook gezamenlijk gemaakt, waarbij naar ieders voorstellen en voorkeuren wordt geluisterd, en het niet van alleen de flottilleleider afhangt.

Uiteindelijk hebben de weersomstandigheden er toe geleid dat het doel Honfleur niet gehaald is. Maar ondanks dat is de zomertocht toch weer een evenement geworden, waar alle deelnemers tevreden op terugkijken en we vrijwel alle wèl gemaakte etappes volledig hebben kunnen zeilen.

Willem Doelman
"Walvis"

"Blauwe Golf" in het Kanaal door Walcheren

De afgelopen jaren heeft de bediening van de bruggen van het Kanaal door Walcheren een zekere reputatie opgebouwd wat betreft het laten wachten van jachtschippers.
Aangezien dit op zeker moment de spuigaten begon uit te lopen -een doortocht van 4 uur was geen bijzonderheid- en dit de geloofwaardigheid van Zeeland als watersportprovincie begon aan te tasten, is besloten tot het instellen van een "Blauwe Golf", waarbij op een aantal vaste starttijden het nemen van de bruggen door het Kanaal niet meer dan een uur in beslag neemt.
Het is te begrijpen dat dit initiatief op veel bijval kon rekenen onder de jachtschippers, omdat er nu van kon worden uitgegaan, dat, als je op de aangekondigde tijd voor de eerste brug ligt, je er nu redelijk zeker van kunt zijn, wanneer je de laatste brug passeert.
Naast deze verbetering mag ook gememoreerd worden, dat buiten deze vaste tijden de service van de brugwachters is verbeterd, als het vaartaanbod dit rechtvaardigt.
De deelnemers van de Westerly Club Nederland Zomertocht hebben dit jaar in ieder geval kunnen ondervinden dat de service zover verbeterd is, dat er ook buiten de "Blauwe Golf"-tijden vlot bediend wordt voor een groep van 6 schepen, waaronder die van de WCN Zomertocht deelnemers, die vanuit Middelburg naar Vlissingen voeren.

WCN verlaat Middelburg

Op http://www.zeeland.nl/verkeer_vervoer/vaarwegen/kdw_blauwe_golf treft u nadere informatie aan over de “Blauwe Golf”.

Willem Doelman
“Walvis”

Garnalentocht

Enkele weken geleden kreeg ik een mailtje van Wim Kortbeek of ik zin had de Garnalentocht mee te varen met zijn boot, een Westerly Longbow, de “Tearaway”.
Natuurlijk wilde ik dat, we hadden al jaren geleden samen zeiltochten meegemaakt als opstappers en dat was steeds goed meegevallen. De website van de Westerly club Nederland (WCN) gaf me meer info.
Afspraak op woensdag 10 september 2014 tegen 19:30 bij Wim in Knokke-Heist. Goedgemutst vertrekken we naar Dinteloord, de huidige thuishaven van de “Tearaway”. Na enkele seizoenen in het noorden van Nederland zijn nu de Zeeuwse wateren aan de beurt om een verblijfplaats te geven aan de 33voeter.
Boot klaarmaken voor de tocht en in de kajuit alles in “nachttoestand” schakelen waren de laatste bezigheden die dag. Lekker pitten maar, want morgen is het vroeg dag. De schipper plant het vertrek tegen 6:30u. We spreken af om het ontbijt al varend te gebruiken, dat spaart ons wat tijd. Bij de tochtplanning van Dinteloord naar Roompot bleek aan de Zeelandbrug het laagwater zich rond 11:30 te situeren. Een vroeg vertrek was dus gewenst om onder de brug te kunnen varen bij Colijnsplaat en niet via de doorsteek meer noordelijker met ophaalbrug.

Donderdag 11 september 2014

Om 7:15 zijn we vertrokken. De sluis van Dintelsas staat open, dus hier al geen oponthoud. We kunnen het Volkerak opstomen richting Krammersluis.
NNO, 2 à 3 Bft, dus “motorzeilen” en weinig oponthoud brengen ons vlot bij het Krammercomplex. We krijgen zelfs de tijd niet om aan te meren, de sluiswachter maant ons samen met een lichter de doorgang te maken, wat we dankbaar ook doen. Opnieuw vlot verkeer.
Eens op de Oosterschelde krijgen we ook meer wind en met een gezapige 5 à 6 knopen loopt onze Westerly vlot de Zeelandbrug tegemoet. Om 11:40u zien we de brug boven en achter ons; met een hoogte van meer dan 15 meter boven het wateroppervlak is de doorsteek geen nagelbijtertje geworden. De wind was ondertussen feller komen opzetten. Met de stroming mee liepen we gemiddeld 7 à 8 knopen SOG (Speed Over Ground).

Rond 14 uur ligt ons bootje aangemeerd op plaats 305, ons aangewezen door de havenmeester. Later kregen we plaats 413 toegewezen om alle Westerly’s bij elkaar te

hebben. Na een Roompot-verkenning en een biertje zagen we de andere Westerly's één voor één binnenlopen.
In eerste instantie zouden er maar 2 of 3 jachten de Garnalentocht meevaren, maar vermoedelijk ook door de goede vooruitzichten steeg dat aantal naar 5 zeilboten.
Het lijstje hierbij, een uittreksel van de website van Windguru, laat duidelijk de zomerse waarden zien.

Belgium - Blankenberge, Lat: **51.32**, Lon: **3.13**, Tijdzone: **GMT+2** [Detail/ kaart], Archief beschikbaar: **09.01.2006 - 15.09.2014**

GFS 50 km	Windsnelheid (knopen)								Windrichting								Golfrichting								Temperatuur (°C)								Bewolking (%)							
	02h	05h	08h	11h	14h	17h	20h	23h	02h	05h	08h	11h	14h	17h	20h	23h	02h	05h	08h	11h	14h	17h	20h	23h	02h	05h	08h	11h	14h	17h	20h	23h	02h	05h	08h	11h	14h	17h	20h	23h
09.09.2014	7	6	5	5	8	9	10	8	↙				↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	15	14	14	16	17	16	16	15	34	91	62	30	30	73	56	68
10.09.2014	8	8	8	9	10	11	10	9	↙	↙	↙	↙	↙	↓	↓	↙	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↙	↙	14	15	15	17	18	17	16	15	35	10	22	68	57	27	14	
11.09.2014	8	7	8	10	12	15	13	11	↙	↙	↓	↓	↓	↓	↙	↙	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↙	↙	15	14	15	17	18	18	17	16		33	36	52	59	9		
12.09.2014	10	8	8	8	10	12	13	11	↙	↙	↙	↙	↓	↓	↓	↙	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	16	15	14	17	19	19	17	17								
13.09.2014	10	10	10	10	12	13	13	12	↙	↙	↙	↙	↓	↓	↓	↙	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	16	16	15	18	19	19	18	17				41	34	20	15	16
14.09.2014	11	10	9	10	11	11	12	9	↙	↙	↙	↙	↓	↓	↙	↙	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	16	15	15	17	19	19	17	16	19	18	27	43	26	30	18	
15.09.2014	7	6	5	6	7	8	9	-	↙				↓	↓	↓	-	↓	↓	↓	↓	↓	↓	-	-	16	15	15	17	20	20	19	-		16	22	43	56	87	81	-

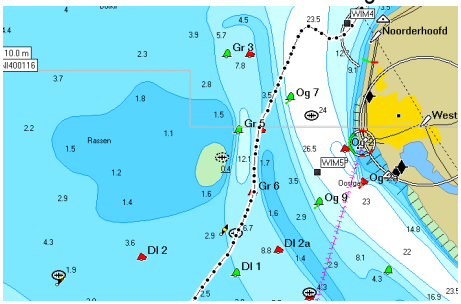
We worden door Cor uitgenodigd om bij een drankje de komende reis te bespreken. Hier leer ik ook de andere deelnemers kennen. Eén van die deelnemers is Tjerk, blijkbaar de voorzitter, hoewel ik dat niet kon terugvinden op de website. Hij vraagt me of ik het verslag wil maken van de tocht. Het is altijd leuk om eens een andere toon te horen over een evenement. Met plezier ga ik op de vraag van de "Members Only" schipper in, zo kan ik me ook goed inleven in het clubgebeuren.

Er wordt afgesproken tegen 7:30u de trossen los te gooien, zodat we tegen 8:00u door de Roompotsluis kunnen varen.
Ondertussen is bij ons aan boord ook Koen, de zoon van Wim, aangemonsterd. Zo zal hij vanuit Roompot de tocht naar Blankenberge en terug over de Noordzee meemaken.

Vrijdag 12 september 2014

Rond 6:15u rukt het geratel van de wekker ons weg uit idyllische oorden en brengt ons terug in de Roompot-realiteit: opstaan, douchen en ontbijten zijn de verplichte acties om ons klaar te stomen voor een leuke zeildag. Bij het bekijken van de activiteiten op en rond de andere zeiljachten leek Koen af te kunnen leiden, dat we zeker niet om 7:30u de trossen zouden losgooien; er

was nergens beweging te bespeuren. Groot was zijn verwondering als klokslag 7:30u Tjerk het goede voorbeeld gaf en zijn "Members Only" richting Neeltje Jans stuurde. Als uit het niets volgden ook "Dionysa" en "Tlaloc" het voorbeeld, zodat we pas als vierde de Roompot verlieten. Achterna gezeten door de "Ginger", die mede door een krachtige motor ons snel zijn poep liet zien.
In de Roompotsluis werd nog maar eens bewezen dat men bij de meertouwen moet blijven. Ondanks veel ervaring bleef het zeiljacht vóór ons ("Members Only"!) in de sluis aan zijn landvasten hangen, omdat de hele bemanning aan het keuvelen was met de sluisgangers aan de overzijde. Gelukkig zagen we het tijdig en bracht onze schreeuw de bemanning tot inzicht… *(Verklaring bemanning: "We lieten zien wat er gebeurt, als je de trossen niet in de gaten houdt. Maar toch bedankt". Red.)*
Bij een 2-3 Bft NO, met stroming mee, gleden we tegen 5 kt SOG richting Domburg en Westkapelle.
Rond Domburg waren er al enkele jachten, waar de bemanning het op de heupen kreeg, omdat het zo traag vorderde. Met wat ik de dag ervoor had gehoord, klonk me dat niet vreemd in de oren. Enkele schippers hadden er wat voor over om een lekkere koele pint te drinken op de "boulevard" van Blankenberge. Deze intentie leek in het water te vallen door het gebrek aan wind. Wat met wind niet kon, was wel mogelijk op motor, dus spraken 3 van de 5 zeiljachten af de motor bij te zetten om de aankomsttijd te vervroegen.
De bemanning van de "Tearaway" (waaronder ook uw verslagschrijver) en ook de "Dionysa" van Cor en Lia bleven zeilend doorgaan.



Op de "Tearaway" hadden we een snood plan: om niet als laatste binnen te lopen, planden we onze tocht om onder de Rassenzandbank door te lopen. Daarbij kon de tocht met enkele mijlen verkort worden en waren we als kleinste jacht toch sneller bij de aankomst. We konden onze concurrent goed in het oog houden, want hij liep boven de Rassenzandbank. De stippellijn op de kaart is onze track.

Om 14:38u liepen we door de havengeul. We hadden het ruim gehaald van de BOOT, wat toch een goed gevoel geeft. We hadden nog ruim de tijd om de brandstoftank vol te gooien bij North Sea Boating, zodat we de dag erna daar niet meer aan moesten denken.

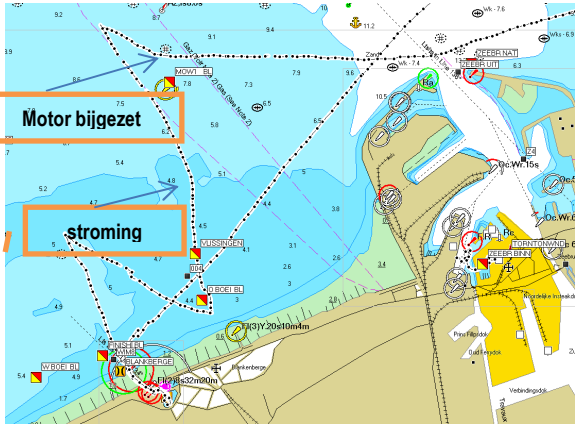
De ontvangende jachtclub VNZ (Vlaamse Noordzee Zeilers) had voor ieder van ons een plaats voorzien. Opnieuw bleek Blankenberge een haven te zijn, waar je aandachtig moet zijn. De haven is in de spuikom van Blankenberge gelegen, zodat je rekening moet houden met flink wat stroming in de haven, zeker bij springtij zoals vandaag. Een klein foutje of onachtzaamheid

en je kunt schade lijden. Er moest enkel voor de zeiljachten betaald worden, het maakte niet uit met hoeveel je op je jacht zit. Dat doen ze steeds als er in clubverband gevaren wordt.

Na het verwelkomen van onze partners Linda (Wim) en Christine (Daan) en de opstapper voor morgen Wilfried met partner Arlette waren we compleet om tegen 19 uur naar de Seagull te wandelen voor het avondmaal.
Cees van de evenementen commissie gesteund door Winni stelden voor alle bestellingen samen te delen onder de deelnemers (tot hij vond dat het genoeg was geweest): iedereen akkoord. Het werd een gezellige boel, allerlei leuke verhalen borrelden op tussen de smakelijke gerechten die vlot geserveerd werden. De 17 deelnemers werden getrakteerd op een “amuse geul”, voorgerecht, hoofdgerecht, en dessert. Tjerk bestelde geen dessert maar een “poes-kaffee” en dat was voor Cees het teken om het einde van de gezamenlijke ronde af te kondigen.

Er werd nog lang nagepraat over de tocht die op zaterdag zou plaats vinden. Door de moeilijke tijden qua stroming, tot 14u zouden we stroom tegen hebben. Er werd voorgesteld om door het “Kanaal door Walcheren” te varen en een BBQ te organiseren op de Haring-vreter. Dat is een eilandje op het Veerse Meer rechtover het kanaal.

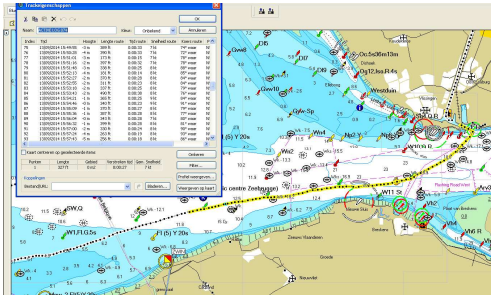
Zaterdag 13 september 2014



Om 10:54u gooien we de trossen los. Kort na ons vertrek verlaten ook de andere jachten van de Club de haven van Blankenberge richting Vlissingen. Sommigen gaan onmiddellijk op motor onder de kust richting Scheldemonding en Vlissingen. Anderen proberen toch zeilend Vlissingen te bereiken.
De “Tearaway” bemanning koos voor de bezeilde optie. Nu waren ze met vier aan boord. Naast de drie, die de heenreis deden was nu ook Wilfried aangemonsterd om de boot

naar Dinteloord terug te brengen. Door de felle stroming waren we pas rond 13:45u voor de haven van Zeebrugge. 2 uur voor een schamele 4 mijl, zo zullen we er niet komen.

Je kan het effect van de stroming duidelijk zien op de kaart. Eens boven de havendam zie je de gewijzigde koers door een verhoogde tegenstroom. Bij de MOW1 wordt dan ook de motor bijgezet wat resulteert in een betere richting.
Bij Het Zwin krijgen we de stroom mee, dan kan de motor weer uit. De wind zet aan door de zeebries en zo schieten we richting Vlissingen met een 9kn SOG als maximum, een aardige snelheid.



Om 16:20 lopen we de haven van Vlissingen binnen. Hier moeten we Koen laten afstappen. Door het gewijzigde parcours lopen we de Roompothaven niet meer aan, dus moet Koen op andere wijze in de Roompot zien te geraken, want zijn auto staat daar. Via trein en bus is hij er uiteindelijk toch geraakt. Wij, van onze kant, varen enkele bruggen achter de andere clubleden door het “Kanaal door Walcheren”. Om 20:00u leggen we aan op de Haringvreter.

Klaar voor de BBQ, door Gerard aangeboden. Daar we als laatste toekomen, is er niet veel helpen meer bij. Alles is reeds klaar en snel kan de innerlijke mens versterkt worden. Gezellig keuvelend wordt er lekker gegeten van de ruime keuze uit vlees, vis en groente Dit alles wordt naar binnen gespoeld met allerlei alcoholisch en non-alcoholisch vocht.
Plots wilde Gerard weten wie nu de echte mevrouw Tjeerde, de “numero uno” was voor Tjerk. Hilariteit rondom, nu komen we het te weten. Helaas, Tjerk vond de moed niet zich duidelijk uit te spreken en zo blijft het raadsel nog steeds bestaan. Dat nam nochtans niet weg dat de aanwezigen zich allerlei voorstellingen maakten om de toestand te verklaren. De afwezigen hadden ongelijk, dit was een klasse BBQ.

Tegen middernacht trokken we weer naar onze kooi, voldaan na een leuke avond.

Zondag 14 september 2014

Nu moet de boot nog naar zijn thuishaven gebracht worden. Vertrek rond 9:53 naar Dinteloord. Ook nu weer hebben we geluk bij de Krammersluis : bij onze aankomst vóór de sluis komen net de jachten van het Volkerak buitengevaren en kunnen we direct de sluis invaren.

Tegen 19:02 zijn we ook het Dintelsas door dat deze keer wel gesloten was maar toch voor erg weinig oponthoud zorgde. Nu kunnen we de Tearaway volledig aftuigen en opruimen. Na een tussenstop in Restaurant Thuis in Dinteloord waar een lekkere tapasmaaltijd ons smaakte konden we huiswaarts rijden. Rond middernacht was iedereen thuis in Knokke-Heist en Brugge.

Dit was een geslaagde zeiltrip. Na 7 jaar was de WCN er opnieuw in geslaagd om tijdens de Garnalentocht Blankenberge te bereiken.

Ondanks de vele zeilreizen die ik meemaakte naar Schotland (met de “Nina”), de Kanaaleilanden (met de “Bonaventure”), de Waddenzee en de Middellandse zee (Corsica) en de vele Noordzee-tochten was deze een zeer speciale beleving door het aantal jachten en de saamhorigheid van de verschillende bemanningen.

Daarom een welgemeende dank aan:

Schipper Tjerk Tjeerde, vaar- en levensgezel Aafje Miedema, en opstappers Sebastian Tjeerde en Helma Teernstra op de “Members Only”,

Schipper Gerard Versluis, opstapper Willem van Leeuwen op de “Ginger”,

Schipper Cees Beije, opstappers Wini Goedegebure en Kees Tanis op de “Tlaloc”,

Schipper Cor Tromp, vaar- en levensgezel Lia Tromp op de “Dionysa”,

Schipper Wim Kortbeek, zoon Koen en opstapper Wilfried De Bruyne van opstapper Daan Maes op de “Tearaway”!

Foto’s: Wim Kortbeek
Kaarten: Garmin Blue Chart via GPSMAP 76
Verslag: Daan Maes

“Zeilen voor dummies”, verslag van een opstapper
Garnalentocht 2014

Al in het vroege voorjaar werd ik door de “familie Tjeerde” gevraagd om mee te gaan met de Garnalentocht. Ja, want de familie vond dat het wel eens tijd werd om mijn zeebenen een keer te testen. Zeezeilen stond nog niet in mijn zeillijstje. Al wel een paar keer op het IJsselmeer en in Zeeland gezeild, maar dan houdt het hard op.

Dus ik nam deze uitdaging meteen aan, niet alleen om (hopelijk) te laten zien dat ik zeebenen heb, maar wat is er heerlijker dan een paar dagen vrij, mooi weer, zeilen en goed gezelschap. Dat er een goed gezelschap aan boord zou zijn, dat was wel bekend, maar hoe de andere leden van de vereniging zouden zijn, dat moest nog maar blijken……
Woensdagavond zijn we afgereisd naar Het Sas, om daar aan boord te gaan van de “Members Only”. Ja, Members Only …… “*Zal ik al een beetje een member zijn”*, dacht ik nog voor ik aan boord ging. Of zou dat afhangen van mijn zeebenen?

Donderdagochtend vertrokken we en met wat regen, zeilen en motoren komen we aan bij onze tussenstop: Zierikzee. Na het doen van boodschappen en natuurlijk een terrasje pikken vertrekken we richting de Roompot Marina haven. Als we daar aankomen, ligt er al 1 andere Westerly. Het is de “Dyonisa”. Daar ontmoeten we al snel de eigenaren van. Vlak daarna volgen de andere Westerly’s. En binnen no time zitten we met bijna alle bemanning van alle boten aan de borrel aan boord van de “Dyonisa”. Op zich totaal geen ramp …
Dan wordt na enig heen en weer gepraat besloten dat we ‘s ochtends vroeg moeten vertrekken; stroom mee en wind tegen tot aan Blankenberge.
Maar ja, dan komt hij ……wat is vroeg????

Er wordt uiteindelijk gekozen om vrijdagochtend om half 8 te vertrekken. Dus precies om half 8 werd de motor van de “Members Only” gestart en zijn we uitgevaren richting de Roompotsluis. Onderweg naar de sluis vraag ik nog aan Tjerk hoeveel we ongeveer zullen stijgen of zakken. Zijn opmerking: “bijna niets”. Omdat ik nog niet veel heb gezeild en ik niet precies weet hoe het hier allemaal gaat aan boord, vraag ik nog of we de boot vastleggen aan de sluiswand of dat we het touw laten vieren. “Leg maar met een slag vast, we zakken toch bijna niet.” Dus zo gezegd, zo gedaan. Op dat moment komen net de warme croissantjes uit de keuken de kuip in. We pakken er allemaal een en beginnen er van te eten, terwijl de sluis begint te schutten ….
Wat er dan gebeurt, kan ik misschien beter niet vertellen om het aanzien van de voorzitter nog een beetje intact te laten. Een kleine tip: het water zakte wel degelijk. Ach, laten we het er ophouden dat ik nog veel moet leren op het gebied van zeilen. Mede daarom de titel. Nadat iedereen smakelijk om ons heeft gelachen en wij onze croissantjes op hebben, kunnen we de sluis weer uit, de zee op …. Als dat maar goed komt.

Met de motor aan en de zeilen gehesen, zijn we richting Blankenberge geploeterd. Tijdens de overtocht probeer ik zoveel mogelijk over het zeilen en het navigeren te komen te weten. De familie vertelt me alles wat ik wil weten. Maar vraag me nu niet meer precies wat elke boei betekent, het is zoveel informatie!
Na heel wat heen en weer geschommel, buiswater en geknoeide koffie en borrels komt de shippinglane in het zicht. Wat voel ik me op eens klein naast al die enorm grote schepen, die veel sneller varen dan ik me ooit had bedacht. We kunnen nog niet meteen oversteken, dus we gaan nog een paar keer overstag voor we definitief kunnen oversteken. Zou een konijntje zich zo ook voelen als hij een straat wil oversteken?

Na het oversteken zien we in de verte Blankenberge liggen. Dan is het toch zeker nog een uur ploeteren. Maar ik moet zeggen dat ik me nog steeds top fit voel. Nog geen enkel spoor van zeeziekte (tot mijn grote opluchting). Als we aankomen in de haven van Blankenberge, ligt de “Ginger” al op ons te wachten. Het is prachtig weer en nadat iedereen is aangekomen, gaat iedereen zijn eigen weg. Sebastian en ik kiezen ervoor om even richting de boulevard te gaan om aldaar van de zon en een heerlijke cocktail te genieten. Als we terugkomen bij de boot, is iedereen zich aan het optutten voor het gezamenlijke diner.

Rond 7 uur vertrekken we richting het restaurant, waar we eten, drinken en tussendoor gezellig kletsen met z’n allen aan een grote tafel. Zo leer ik ook wat meer mensen kennen dan alleen de bemanning van de “Members Only”. Al snel wordt er bedacht om de dag erna met z’n allen te gaan BBQ-en op één van de eilandjes in het Veerse Meer. Ja, en nu de vrijwilligers nog om er morgen vroeg op tijd uit te gaan om boodschappen te gaan doen. Ook al ben ik totaal geen ochtendmens, ik bied me wel aan. Na het heerlijke diner gaan we weer met z’n allen richting de haven. Aldaar gaat iedereen weer zijn eigen weg, er worden her en der nog wat borrels gedronken. Maar ik kies er voor om op tijd naar bed te gaan. Morgen immers vroeg op!

Zaterdagochtend doen Gerard, Aafje, Sebastian en ik boodschappen voor een BBQ voor 22 man. Ach, 3 boodschappentassen moeten genoeg zijn. Maar nadat we alle boodschappen van het lijstje in onze karren hebben geladen, blijkt al snel dat we aan onze 3 boodschappentassen we zeker niet genoeg hebben. Als we bij de kassa staan, bedenken we ons ineens dat we de chocolademousse voor onder andere Wini en Aafje hebben vergeten. Dat hebben we snel nog even ingeladen. Dat kon er nog wel bij, het ging toch al niet meer in de tassen passen. Dus maar met de winkelkar richting de haven. Daar de boodschappen uitgeladen en verdeeld over wat boten. Boodschappen zijn binnen, dus klaar voor vertrek!

Op de terugweg hebben we wind en stroom tegen, in ieder geval tot 2 uur wordt mij verteld. Dus weer de zeilen gehesen en de motor aan. Het water is wel veel onrustiger dan gisteren. Maar wederom heb ik nergens last van. Al moet ik wel zeggen dat het naar de wc gaan op zee met de deining wel een extra uitdaging/handicap is.
Onderweg leer ik nog steeds meer over het zeilen, over knopen en het hijsen en strijken van de zeilen. Ook weer moet ik toegeven dat ik een borrel heb laten sneuvelen. Mijn borrels hebben zeker geen zeebenen. Ik kreeg wel een tip: gewoon sneller leeg drinken of het glas gewoon niet neerzetten.

Voor we bij de sluis van Vlissingen aankomen, moeten we weer een aantal grote vrachtschepen voorrang geven. Als we bij de sluis aankomen, liggen er al een aantal Westerly's. We horen via de marifoon dat de "Ginger" achter de sluis op ons ligt te wachten. Alleen de "Tearaway" is er niet bij, zij vertrokken wat later, en moesten nog een bemanningslid afzetten in Vlissingen. Na de sluis komen nog tig bruggen, die allemaal voor ons open moeten. Dus af en toe is het even wachten.

Tijdens het wachten wordt er een balletje opgegooid over waar we gaan BBQ-en. Na enig overleg wordt er gekozen voor het eilandje Haringvreter.
We varen ook langs Middelburg. Ik vertel dat ik daar nog nooit ben geweest, dus Tjerk bedenkt zich geen moment en neemt een bocht naar links om een klein extra rondje te varen. Zijn reactie: "Zo, ben je daar ook eens geweest."
Aangekomen bij het eilandje, zien we daar een jacht liggen, waar 2 mensen heerlijk genieten van de avondzon met een borrel in de hand.
Ja hoor, wat doet de Westerlyclub? Ze leggen hun boten in het uitzicht van dit stel. Al snel begrijp ik dat dit niet anders kan in verband met de diepgang van sommige boten, maar het blijft best wel sneu voor dit stel. Als we eenmaal allemaal op onze plek liggen, beginnen we snel met de voorbereidingen van de BBQ. Garnalen worden geregen, brood wordt gesneden

en de heren slepen alle spullen richting het eiland en steken de BBQ's vast aan.
Tijdens de heerlijke BBQ kletst iedereen ronduit met elkaar over onder andere de tocht van vandaag. Ik neem de taak van het vlees draaien maar even over van Tjerk. Zo maak ik ook nog kennis met de andere leden en opstappers, die ik nog niet eerder had gesproken. Ik vind het allemaal

erg gezellig en moet eerlijk zeggen dat jullie een erg gezellig stel bij elkaar zijn. Er wordt nog tot laat gekletst, gegeten en gedronken.

Zondagochtend vertrekt iedereen weer op zijn eigen tijdstip naar zijn eigen thuishaven. We varen op ons gemak richting Het Sas.

Onderweg maak ik nog kennis met een aantal speciale plekjes voor de Members Only, met onder andere het Aardbeieneiland en de Bastiaan de Langeplaat. Als afsluiter hebben we op de Oosterschelde nog even kunnen zeilen tot aan Het Sas.
Voor mij was het een te gekke en zeer leerzame tocht, veel geleerd over zeilen en over sluizen, maar ook heb ik een aantal leden en opstappers leren kennen. Iedereen hartelijk dank voor de mooie en gezellige tocht.

Helma Teernstra
Opstapper “Members Only”
(hopelijk na goedkeuring en dit bewijs van zeebenen ooit “Members Only” lid …..)

Verrassing op het kanaal

Ik moet de laatste verhuisdozen weggooien. Daarom verlaat ik mijn kantoor, en breng de dozen naar een inzamelaar vlakbij Luebbecke. Net om de hoek is het Mittellandkanaal.
Spontaan besluit ik naar het kanaal te rijden, net om de hoek nog geen 300 meter.
Nu zijn we al acht weken hier en ik heb het kanaal nog steeds niet gezien. Welk kanaal? Nou, het Mittellandkanaal. Hij loopt dwars door ons land en je kan varen vanaf Nederland of de Middellandse Zee naar Travemünde, Berlijn, Bremen, Hamburg en Maagdenburg. Zonder mast natuurlijk.
Dus auto parkeren op de kleine parkeerplaats en nog slechts 10 meter naar het kanaal lopen. Ik zie het water en ..... ik zie een WESTERLY !! Daar vaart gewoon een Corsair met een enorme Dannebrog aan de kont voor me in het kanaal. HET IS NIET TE GELOVEN. Ik kan nog even zwaaien, en ze zijn buiten bereik, de Vikingen.
Ik besluit om een stuk richting oosten –Minden- te rijden, en 6 km naar de volgende brug, zo vertelt me mijn TomTom, is er weer een parkeerplaats aan het kanaal. Hier wacht ik een paar minuten en dan zie ik ze al op een afstand varen.

Ik neem enkele foto's en roep naar hem “Waar ga je heen - Ik ben van de Westerly club “
“We willen via het Elbeseitenkanal naar huis!”

Pu en weg zijn ze weer..

Ik ben blij met deze korte ontmoeting en vertel het die avond thuis mijn vrouw Friederike.
"Tot Hannover komen ze vandaag zeker niet, ze zijn zeker in Minden!" zeg ik tenslotte.
“Rij er toch even naartoe, maar neem en flesje wijn mee, ik wilde toch sowieso naar het paard" is het antwoord.
Dat doe ik dan ook. 21 km is zo gebeurd in 20 minuten en ik zie nog wat van mijn nieuwe “heimat”. Marina Minden is het doel, een kleine, gezellige haven met clubhuis direct aan het Mittellandkanaal. En daar liggen ze al!
De Biminitent zie je echt niet over het hoofd. Wordt een Corsair ook niet echt gestroomlijnd van.

Wat een vreugde. Nu zit ik in de cockpit van Aase en Ove Bonde uit Gjerlev in Denemarken. De twee hebben de afgelopen vier jaar op hun “Cenobia”, een Corsair MKII uit 1986, op de Middellandse Zee doorgebracht. Ze zijn nu op de terugweg. De Rhône omhoog, de Saône, Moezel, Rijn, Dortmund-Emskanaal en nu het Mittellandkanaal.

De mast hebben zij in Port Napoleon op een vrachtwagen geladen en naar Travemünde gestuurd, waar hij weer opgesteld wordt, om het laatste stukje van hun reis te kunnen zeilen. Het laatste stukje naar huis .....
Het laatste stuk van hun reis, hun laatste reis, zoals ze beiden vertellen met melancholie. Het schip wordt verkocht, er moet een huis worden gevonden. Jammer.
Ik ben zo blij onverwacht in de kuip van een Westerly te zitten midden in het land en de verhalen van echte Vikingen te mogen luisteren.
Danke, bedankt Aase voor de heerlijke koffie, bedankt jullie beiden voor jullie gastvrijheid.

Dirk Lefarth
Westerly Typhoon s´MileStone TN7

Ps: De verhalen/het leven van Aase en Ove Bonde is te ontdekken op www.cenobiasy.dk

78 kunstwerken

“Members Only, hoe hoog bent u?”. “15 half”. “Dan zetten we ‘m vast op 16”.

De volledige hefhoogte van de **Botlekbrug** van 31 meter is voor ons niet nodig. Opvallend was dat de brug al opende, toen wij nog op een mijl afstand waren, 5 knopen door het water liepen, maar wel 1,5 knoop stroom tegen hadden. Het duurde 20 minuten voor we er onderdoor waren, en de eerlijkheid gebiedt mij te zeggen dat ik die afstand met schaamte en schuldgevoel naar het wegverkeer heb afgelegd. Ik had liever 5 minuten in positie liggen draaien en wachten.

Rotterdam is een metropool, een wereldstad van formaat. Dwars door die stad loopt de Nieuwe Maas, die verder naar buiten Nieuwe Waterweg heet. Noord-Rotterdammers willen naar zuid, Zuid-Rotterdammers willen naar noord. Dat doen ze door diverse tunnels. Maar een niet onbelangrijke verkeersader loopt over een brug.

“Dit is Members Only. Ik weet dat u bloktijden heeft, maar draait u dan ook voor recreatievaart?”. “Meneer, al ligt er maar één bootje, we draaien!”. Je zult het toch op je geweten hebben dat de halve Rotterdamse binnenstad verkeerstechnisch totaal verstopt zit, omdat “Members Only” om bediening vraagt van de **Erasmusbrug**! Wij hebben dat geweten!

Geweldig imposant! In alle gevallen: de Brienenoordbrug, Willemsbrug, Noordereiland, Hotel New York, de ss “Rotterdam” en de Euromast, alles binnen zo ongeveer 400 meter. Indrukwekkend, geweldig!

Wie de tijd heeft, kan verre reizen maken. En als je nu niet meteen aan “overzee” denkt, maar een uitgebreid waternet van kanalen en rivieren bevaart, ontkom je er niet aan wel eens een sluis of een brug te moeten passeren. Wie kent de verhalen niet over tochten door België, Frankrijk en Zweden, en niet te vergeten met de Narrowboat door Engeland. Waanzinnige aantallen sluizen en bruggen, onwaarschijnlijke meters verval, onmogelijke bruggetjes, veel zelfwerkzaamheid bij de bediening ervan. De Nederlandse Staande Mast route valt erbij in het niet.
Wij hadden de tijd (nog) niet, en bovendien waren er wat omstandigheden die ons noopten in de buurt van “thuis” te blijven. Maar we hadden vakantie, en we hebben een boot. In Goes.
Kortom, we besloten te proberen naar hartje Delft (waar we wonen) te varen. Met een kruiphoogte van 2,5 meter is dat een eitje: ik ben geneigd het een motorboten-gebied te noemen.

Onze kruiphoogte is echter welhaast 15,5 meter! En het accent in de Randstad ligt natuurlijk op bruggen, niet op sluizen. Is Honfleur een nautische uitdaging, is de Engelse oostkust een nautische uitdaging? Afwijken van de geëigende routes kan net zo uitdagend zijn!

“Post Dordt, de spoorbrug gaat zo open”. “Da’s goed, maar er komen wel een hoop stokjes door”. Een vakterm voor boten met een mast, die ik nog niet eerder gehoord had.

Het Verkeers Begeleidings Systeem braakt ononderbroken nautische bewegingen over de marifoon. We hebben de AIS maar uitgezet, want op een scherm, volledig gevuld met oranje blokjes, kan je niet meer zien waar je zelf moet varen.

En zit je verlegen om aanspraak, dan roep je: “Centrale Maasbruggen, “Members Only” steekt over van de Erasmusbrug naar de Veerhaven”, en je hebt meteen weer 10 minuten live verslaggeving. Hetzelfde geldt voor het oversteken van de Waterweg de Oude Maas in. En het duurt even voor je begrijpt waar een schip, bestemd voor Pet 2 (???), vandaan komt, is en naar toe gaat. In die wirwar van wateren tussen Dordrecht, Rotterdam en Spijkenisse is mij de richting van “opvarend” en “afvarend” ook nogal eens ontgaan.

Zo’n tocht als dit vraagt wat voorbereiding. Als op een afstand van 4 mijl 13 bruggen –waaronder een spoorbrug- op je route liggen, kun je wel de heenreis nog enigszins bepalen, maar omdat je niet weet hoe de bruggen reageren op je komst, is de terugreis plannen spannender.
De opening van de Delfshavense Schiespoorbruggen in Schiedam moet je een dag van te voren aanvragen bij de Parksluizen. Wil je op maandag een doorvaart, dan heeft zondag bellen geen zin. De Parksluis-wachter zegt dan: “Bel maar op zaterdag. Of nee, doe het maar op vrijdag”. Maar toen hadden we ‘m nog niet eens op de heenweg gepasseerd.

Uiteindelijk kom je tot een deal, de Parksluis-wachter belt de Nederlandse Spoorwegen, en belt je dan later terug met het dictaat van de NS.
Als je dan 3 dagen later weer op weg bent, en 2 bruggen vóór de Spoorbrug ligt de Spaanse Brug in storing, dan gaat je adrenaline-spiegel omhoog. Want als …… Terug kun je niet, verder kun je niet, en er zijn geen afmeermogelijkheden.

Het was wel een leuke onderneming. Het was voor mij de eerste keer dat een voor mij gereserveerde ligplaats in mijn eigen woonplaats was afgezet met rood/wit lint. De term "jachthaven" heeft in Delft wel een andere dimensie dan we gewend zijn. Overigens waren de basis-voorzieningen prima in orde, en hadden we niet de neiging om de tram te nemen en even thuis te douchen.

De resultaten van de reis: prima gevaren in weer, dat natuurlijk veel beter kon in augustus. Genoten van het Rotterdamse. De verjaardag van Aaf bijna "thuis" gevierd met familie.

In 19 dagen passeerden we 52 beweegbare bruggen, 6 vaste bruggen, 14 schutsluizen en 6 keersluizen. Desondanks waren we steeds daar, waar we wilden zijn op het tijdstip dát we daar wilden zijn. Hulde aan de brugwachters, hulde aan voor-de-brug-wachtend Nederland!
Tesamen **78 kunstwerken**. Wie nog een foto wil van een brug tussen Goes en Delft hoeft alleen maar te mailen.
Tjerk Tjeerde
"Members Only"

Te koop aangeboden

Westerly 25 (1965)

Voor de echte Westerly-liefhebber.
Het schip staat al 20 jaar droog.
Originele papieren aanwezig.
Osmosevrij. Origineel pomptoilet en 2-pits vast gasstel.
Torengetuigd met bruine zeilen in goede staat. Reefinrichting aanwezig.
Gratis af te halen.

Voor informatie:
dhauzendorfer@msn.com

Westerly Centaur " Windhondt"

Ligplaats Enkhuizen (Buyshaven)
Bouw/zeil nummer 1314 bouwjaar 1975.
Vroeger "Nieuwe Zorg" en " Grommeldor" (tot 1985)
In goede staat van onderhoud.
Romp geschilderd in 1985/86, (van geel naar wit/blauw), osmose behandeld in 1988/89, mast fundatie 2004, grootzeil vernieuwd in 1998, rolfok 2003.
Motor: Volvo penta MD 2, 25 pk, bouwjaar 1975
Apparatuur: o.a. marifoon(PE 8350), stuurautomaat, Sestrell Moore stuurkompas, Origo spiritusfornuis, twee brandblussers
Vraagprijs: € 13900,-

Na 28 jaar met veel plezier met dit schip gevaren te hebben wordt het op mijn 75e langzaam aan wat te bewerkelijk, te krap en misschien wat te spartaans.
Zie ook de advertentie op internet wwww.yachtfocus.com
En bij Raat Yachts in Andijk: www.andijkyachting.nl

J.D.Waller
Dorpsstraat 42
1842 GV Oterleek
Telefoon: 072-5717340 of e-mail: j.d.waller@kpnplanet.nl

Westerly Griffon
kimkieler, bouwjaar 1987.
In uitstekende staat van onderhoud.
Nieuwe genua, nieuw zeil, nieuwe huiken
Nieuwe sprayhood en kuiptent.
Volledige inventaris.
Marifoon, gps/plotter.
Zeewaardig.
Ligplaats: Lelystad.
Op afspraak te bezichtigen.
Vraagprijs € 17.000,=
Contact: B. Spaans
0031 639467467
0031 320844385

Apple New York geïnteresseerd in WCN

Westerly Club Nederland Colofon

Bestuur

Tjerk Tjeerde	voorzitter	015-2614075
Willem van Leeuwen	secretaris	06-55552158
Jan Willem Gombert	penningmeester	040-2233404
Rein Schippers		0229-243190
Cees Tanis		0113-211148

Adres secretariaat:
Willem van Leeuwen 06-55552158
Scheprad 1 wvl6852@xs4all.nl
6852 BT Huissen

Evenementencommissie:

Emiel Pyckevet	040-2467022	Corrie Scholman	030-6300610
Cees Beije	0113-340675	Ben Prins	030 2202575
Wini Goedegebure	0113-211148	Sander Kaat	06-22274293
		Bart Kuiper	06-11515891

Technische commissie:
vacature
vacature

Websites:
Westerly Club Nederland (en bibliotheek) www.westerlyclub.nl
Westerly Owners Association www.westerly-owners.co.uk

Redactiecommissie: Gerard Versluis
Eindredactie: Tjerk Tjeerde
redactie-adres: Togostraat 46 015-2614075
2622 EW Delft tjeerde@hetnet.nl

Contributie:

Voor leden die betalen per automatische incasso: € 35,- per jaar.
Betaalt men op andere wijze: € 37,-. Inschrijfgeld € 15
Donateurs betalen minimaal € 15,- p.j. De contributie wordt geïnd in april.
ABN AMRO rekeningnummer: 49.39.39.377 t.n.v. Westerly Club Nederland, Ermelo

Clubvaantjes: De prijs van de WCN-clubvaantjes is € 10,-.

De Westerly Club Nederland aanvaardt geen enkele aansprakelijkheid verband houdende met de inhoud van dit Magazine. Voor de volledige tekst van de disclaimer kunt u terecht bij secretariaat en/of website.