

**Westerly
Club
Nederland**

*Clubblad
Oktober 2002*



Hemelvaart weekend Noord



De deelnemers in konvooi.



Uitpuffen op de SPEEL-GOED

Voorwoord van uw voorzitter

Als ik dit schrijf worden de bladeren al een beetje gekleurd, de wind wordt al een beetje frisser, de dagen worden al een beetje korter en dat alles betekent dat het zeilseizoen 2002 zijn einde nadert. Al met al is het toch een redelijk goed seizoen geweest, vooral voor diegenen die de tijd aan zichzelf hebben. Het is toch een groot voorrecht dat deze gelukkigen het goede weer bijna voor het uitkiezen hebben. Maar voor de anderen geldt: "Troost u, uw tijd komt ook bij leven en welzijn". Ook in dit kader is de spreuk: "Geloof, Hoop en Liefde" van toepassing, immers:

- Geloven in de tijd die gaat komen,
- Hopen dat u die tijd mag beleven en
- Liefde voor hetgeen waar u mee bezig bent,

In ons geval is dat de mooie zeilsport in al zijn facetten.

Als ik aan het begin van elk seizoen de boot in orde aan het maken ben, denk ik altijd: Zo, dat is weer klaar, nu heb ik zes maanden zeilplezier voor de boeg, wat een tijd! En dan, voor je het weet, ben je weer aan dit voorwoord bezig en je weet wat dat betekent. Maar ook de wintermaanden gaan niet voorbij zonder ons zeilersplezier. De Evenementencommissie (E.C.) heeft weer leuke en interessante dingen op het programma staan en ik hoop dan ook van harte weer velen van u te kunnen begroeten op deze bijeenkomsten. Persoonlijk vind ik b.v. het gezamenlijk nuttigen van een maaltijd één van die leuke dingen. Verder uiteraard om onder het genot van een drankje onze wetenswaardigheden uit te wisselen of ideeën op te doen voor het volgende seizoen.

Ik heb een vraag voor u: Als u een goed idee hebt, of op het technische vlak of op het gebied van reizen of om invulling te geven aan de winterbijeenkomsten, schroomt u dan niet om de E.C. daarvan in kennis te stellen. Zij zullen het zeker waarderen.

Ook vraag ik uw aandacht voor de medewerking aan ons onvolprezen Westerly Clubblad. Incidentele kopij is altijd welkom en misschien vindt u het wel zó leuk eens een stukje te schrijven over eigen ervaringen en ideeën, dat u een vast lid van het redactieteam wordt. We kunnen nog een columnist gebruiken.

Verder zijn wij altijd op zoek naar nieuwe bestuursleden en commissieleden, in welke functie dan ook. Mocht u daarvoor ambitie hebben, wij houden ons van harte aanbevolen. De komende jaarvergadering staat al gauw weer voor de deur. En als u tijd en interesse heeft, is het bijzonder fascinerend om uw geliefde Westerlyclub ook eens van een andere kant mee te maken.

Voor kritische op- en aanmerkingen staan wij altijd open. Wij zullen dan gezamenlijk tot een oplossing zien te komen. Maak van uw hart geen moordkuil, ook wij in het Bestuur, de E.C., de T.C. en de Redactie van het clubblad, zijn maar mensen. Met alle goede bedoelingen doen wij ook heus wel eens dingen fout!

Het bestuur en alle Commissies wensen u een plezierige herfst- en wintertijd. Wij hopen u te zien bij de diverse evenementen.

Inhoud Clubblad WCN

Oktober 2002

Club		Reisverhalen	
Voorwoord	1	Waddentocht april 2001	14
Inhoud clubblad	2	Reis PATIENCE, deel 3	20
Clubnieuws	3	Rond Engeland (boeken)	25
Technische dag (Plakken)	4	Oók Noordzee-Driehoek	26
Onze Bibliotheek	4		
Najaarsbijeenkomst	5	Varia	
Schippers en scheepsnamen	5	Trintelhaven	27
Bestuur en commissies	39	Gelezen	28
Advertentie Skiphandel	40	Westerly	
Evenementen laatste seizoen		Laatste nieuws Westerly	29
Garnalentocht	7	Caladonian Yachts	30
Lowestoft week	8	Warwick, W21 & Pageant	31
1. Kort verslag	8	Techniek	
2. Ups en downs	9	Inklinking	36
3. De terugweg	11	Gouden adresjes	38
BBQ-Noord	13		

Redactiecommissie:

Gerard Versluis	Techniek
Jan Sluiter	Varia
John Smit	Leden
Hans Veldhuyzen	Eindredactie

Redactieadres:

It Noard 13
8512 AB BROEK Fr.
Tel: 0513 - 48 54 13
e-mail: veldhuyz@introweb.nl

Overige medewerkers:

Gerrit de Boer
Gerda van Dillen
Jaap Riesenkamp
Engelien Rietkerk
André Snippe
Jan Verschure

Clubnieuws

NIEUWE LEDEN

In de tweede helft van dit jaar zijn weer een achttal nieuwe leden toegetreden tot de club. Wij wensen u van harte welkom in de club. Wij hopen u te ontmoeten op de najaarsbijeenkomst, of op één van onze andere evenementen.

U wacht nog een verrassing. Van de leden die in de tweede helft dit jaar zijn toegetreden zal deze maand de halve jaarcontributie en het entreegeld worden geïnd per automatisch incasso. In totaal 30,- Euro. De buitenlandse leden kunnen helaas niet op deze eenvoudige wijze hun contributie voldoen. Zij krijgen persoonlijk bericht.

De penningmeester is deze zomer verhuisd.

Zijn nieuwe adres is:

J.P. Veldhuyzen

It Noard 13

8512 BROEK Fr.

Tel. 0513 - 48 54 13 E-mail: veldhuyz@introweb.nl

TECHNISCHE COMMISSIE

Zoals u op de voorjaarsbijeenkomst heeft kunnen vernemen is de technische commissie vernieuwd. De nieuwe commissie bestaat uit drie leden, te weten André van de Snippe, Imko Albrechts en Gerard Versluis.

Deze mensen kunt u telefonisch of via e-mail benaderen als u technische vragen heeft omtrent u Westerly. Gegeven de achtergronden van deze mensen zijn de aandachtsgebieden binnen de technische commissie als volgt verdeeld:

André van der Snippe:

Polyester reparatie, lopend/staand want, beslag, verwarming, motor inbouw

Tel. 06-21 24 08 54 E-mail: horta@planet.nl

Imko Albrechts:

Alles over dieselmotoren

Tel. 0562-448475 E-mail: Albrechts.IJ@hetnet.nl

Gerard Versluis:

Elektra, osmose, plafondreparaties

Tel. 0180-430102 E-mail: G.Versluis@westerly.myweb.nl

Technische dag

Het eerste wapenfeit van de technische commissie wordt een 'Technische dag' in januari en/of februari. Deze krijgt de vorm van een workshop over **vinylplafond reparatie**. Onder deskundige begeleiding kunt u na enige theorie zelf aan de slag gaan. Plafond en/of wandpanelen zagen en vervolgens het vinyl in de juiste coupe naaien/snijden en uiteindelijk naadloos plakken.

De workshop zal gehouden worden in de Doe-het-zelf school van Rotterdam.

U krijgt nog een nadere aankondiging in de bus.

Onze bibliotheek

Gerard Versluis

Een jaar of twee geleden is onze vereniging begonnen met het opzetten van een bibliotheek vol met informatie over Westerly's en alles wat daarmee samenhangt. Of het nu gaat om oude testen uit watersportbladen, werkplaatshandboeken of artikelen betreffende reparaties, grote kans dat U er iets over aantreft in onze bibliotheek.

Op de website www.westerlyclub.nl staat een overzicht van alles wat we in onze bibliotheek hebben en hoe deze informatie te verkrijgen is.

Zoals u ziet, gaat het goed met onze bibliotheek maar er kan altijd meer bij. Waar we in het bijzonder naar op zoek zijn is de volgende informatie:

- Testen uit watersportbladen
- Werkplaatshandboeken
- Oude folders

Heeft u zoiets? Dan zouden wij daar graag een kopie van willen hebben, zodat we die kunnen toevoegen en toegankelijk kunnen maken voor alle leden.

Als u iets heeft neem dan a.u.b. even contact op met Gerard Versluis (0180-430102) of stuur hem een e-mail:

G.Versluis@westerly.myweb.nl



Najaarsbijeenkomst

De Najaarsbijeenkomst vindt dit jaar plaats op zaterdag 23 november in het AC Restaurant Bodegraven langs de A 12, afslag Bodegraven. U wordt verwacht tussen 19.30 uur en 20.00 uur. Over het programma geeft de bijgevoegde uitnodiging van de Evenementencommissie u verdere informatie. U hoeft zich niet van tevoren op te geven. Ook introducees zijn welkom.

Over Schippers en Scheepsnamen

Door John Smit

Een interview met de bemanning van de Westerly 33 met de naam DUYFFKEN III van de fam. Stegmann: Annemiek, Mark en dochters Femke (17) en Silke (11) en zoon Gijs (15 jaar)

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

Deze rol liep voor Mark (schipper) en Annemiek (schipperse) parallel. Annemiek beleefde haar eerste wateravonturen op de Amer en de Biesbosch en later op de Trintella van haar ouders, dus het varen is haar met de paplepel ingegeven. Voor Mark geldt dat hetzelfde. Zijn ouders voeren op een Kievit 1050 sinds hij 10 jaar oud was. Later zeilde hij zelf met een Spanker.

2. Hoe is het zeilen in jullie leven gekomen?

Ja, deze vraag is kort te beantwoorden want die zit opgesloten in het antwoord van vraag 1, met alleen het volgende belangrijke feit daar aan toegevoegd, n.l. dat ze elkaar praktisch zeilende hebben ontmoet tijdens een zeilvakantie in Friesland. Vier meiden in een Spanker op vakantie, komen (ook toevallig) vier jongens tegen in een Spanker! Uit deze ontmoeting zijn twee huwelijken ontstaan. Wat denkt u daarvan, dat verzin je toch zomaar niet! Na hun kennismaking hebben ze nog jaren samen in een Spanker doorgebracht, zowel overdag als 's nachts. 'Spannend' hoor!

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

Eigenlijk had dat al plaats gevonden tijdens de tochten met hun ouders in de Trintella en de Kievit 1050, zowel binnen- als buitengaats. Later hebben ze veel gebruik mogen maken van deze schepen om daar zelf mee op pad te gaan. Ook werden er andere tochten gemaakt. Tijdens een tocht met een 'Huilboot' (Dit schijnt een soort Gronings schip te zijn) ontdekten ze een Westerly Centaur. Ze waren gelijk enthousiast. Via een advertentie uit de Waterkampioen kwam de Westerly Centaur nr. 1505 (1976) de LAZY ANNY in beeld. Daar is jaren mee gevaren met heel veel plezier. Op dat moment waren ze nog

niet op de hoogte van de Westerly Club Nederland. Intussen waren Femke en Gijs er als 'bemanning' bij gekomen. En wat later Silke. Ja, een Centaur is wel lekker ruim, maar met drie kinderen wordt het toch wat krap. Er werd uitgekeken naar een groter schip, maar het moest wel een Westerly worden, vond Annemiek, want daar voelde ze zich veilig op, vooral omdat alles zo degelijk in elkaar stak. De LAZY ANNY werd overgedaan aan een vriend en de Westerly 33 kwam in zicht. Frappant detail: In advertenties in de Waterkampioen stonden beide schepen onder elkaar te koop. We zijn nu aangeland bij de 18^e juni van het jaar 1993.



DUYFFKEN, (zie ook foto op de achterzijde omslag)

zeer goed schip geweest zijn (we spreken over de beginjaren 1600) Het schip heeft zelfs drie reizen naar de Oost gemaakt, terwijl de meeste schepen na een of twee keer uit elkaar vielen of vergingen, of wat er dan ook mee gebeurde. Drie maal die kant op was een unicum. Een schip dat in die tijd misschien wel veel geluk heeft gehad.

Het verkopen van zijn DUYFFKEN III bracht heel wat emoties te weeg. Dat werkt op de dag van vandaag nog mee. Uit piëteit tegenover de heer Postuma hebben Mark en Annemiek de naam zo gelaten als het schip gedoopt was. Tot op heden brengen ze nog steeds verslag uit over hun tochten met de DUYFFKEN III, wat zeer op prijs gesteld wordt door de heer Postuma. Door hem zijn zij attent gemaakt op de WCN, vooral op het bestaan van de technische commissie van die tijd. Hij had daar bijzonder prettige ervaringen mee opgedaan (o.a. de plafondperikelen, ons allen bekend, nietwaar?).

5. Bemanning en tochten.

Het is heel goed om te horen dat de hele familie kan varen met dit schip. Zowel de schipperse als de beide oudste kinderen. Femke is zelfs zeilinstruktrice. Bij kalm weer kunnen vader en moeder Stegmann rustig binnen blijven zitten, terwijl de kinderen het schip varen. Fantastisch toch! En de jongste begint ook al prima mee te doen. Persoonlijk vind ik het een zeer goed plan als een ieder het schip kan varen, je weet maar nooit wat je kan overkomen als schipper of zo. Dan kan de bemanning zich toch redden, vooral als men tochten buitengaats maakt. En dat doen ze, de Stegmanns. Daarbij is er altijd nog een opvarende mee, dat is 'Akke' de Franse hond. Helaas, door omstandigheden, kunnen ze niet veel meedoen aan de zomerevenementen, maar de winterbijeekkomsten slaan ze niet over.

Conclusie van de interviewer.

Wat is het toch fijn om bovenstaande dingen te mogen opschrijven. We hebben hier te maken met een volmaakt 'Westerly gezin', althans zo komt het bij mij over. Ik dank jullie hartelijk voor dit interview en de heel plezierige avond die ik mocht meemaken in Oud Beierland.

Garnalentocht 2002

Jaap Riesenkamp

Donderdag 26 september. Een grauwe lucht vergezelt ons van Rotterdam naar de haven van Ouddorp. Gelukkig is het even droog bij het overladen van de bagage van de auto in de boot. Heeft iedereen dat nou, een wagonlading eten, kleren en ander spul als je een weekend gaat zeilen?

Ouddorp-Zeelandbrug op de motor. Saai, maar sinds ik een modaal maandsalaris aan reparaties heb uitgegeven doet de motor het voorbeeldig. Vanaf de Zeelandbrug opeens een aardige wind en zeilend bereiken we Roompot, waar de ZEE-OTTER en de MORIAN al liggen te wachten. Tjerk en Aaf (MEMBERS ONLY) laten even later weten dat zij ons de volgende ochtend bij de sluis zullen treffen. Eén deelnemer heeft afgemeld wegens motorpech.

Vrijdag: op het eerste gezicht mooi weer, lekker windje. Buiten de sluis valt het mijn echtgenote toch wat tegen, uitschieters tot 6 Bf. Na een poosje is dat ook weer gewend en koersen we, gejaagd door (in het begin) zo'n 2 knopen stroom mee, richting België. Op enkele minuten van elkaar arriveren de Westerly's tegen 3 uur in Blankenberge. Tijd genoeg voor winkelen en luieren. 's-Avonds werd de heenreis geëvalueerd tijdens het nuttigen van een prima maaltijd in een nabijgelegen restaurant.

Zaterdag wakker geworden onder een heerlijk najaarszonnetje. Buiten koffie gedronken aan boord van de ZEE-OTTER. De bescheiden deelname aan deze tocht heeft als voordeel dat iedereen op één boot past tijdens koffie en borrel. Met stroom tegen en zonder wind van betekenis beginnen we aan de terugreis. Motor aan dus. Om 7 uur is iedereen door de Roompotsluis. Bestemming Betonhaven gaat niet door omdat de steiger al voor winteronderhoud is weggehaald (!). Dan maar overnachten langs de wachtsteiger bij de sluis. Geen goede keuze, zo blijkt als de volgende ochtend vanaf 6 uur vele te snel varende vissersbootjes vlak langs ons varen richting sluis.

Zondag. Weer naar huis. Eerst klein beetje wind, later valt die helemaal weg en eindigen we zoals de tocht ook begon: op de motor. Ank, Theo, René, Gerard, Gina, Tjerk, Aaf en natuurlijk mijn eigen Ike, allemaal bedankt; het was een enorm leuk weekend!

Lowestoft week (1)

Redactioneel

De afgelopen tien jaren heeft Bob Stapleton de tochten naar de Engelse Oostkust verzorgd die bekend zijn geworden als de Lowestoft-plus-weken. Elk jaar opnieuw heeft een groep WCN-leden geprofiteerd van zijn perfecte voorbereiding en zijn kundige begeleiding.

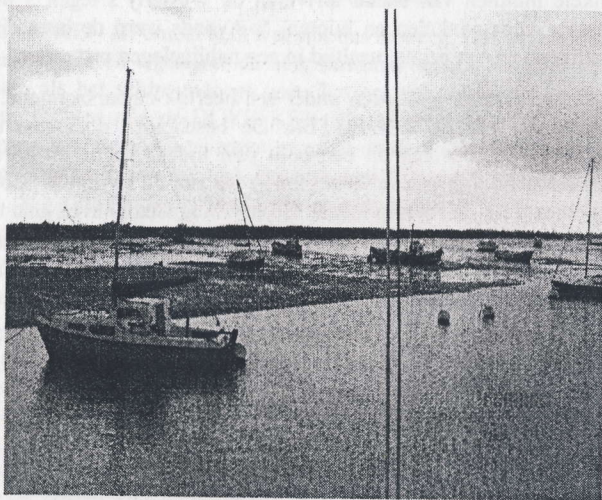
Bob heeft te kennen gegeven dat hij de jubileumtocht van dit jaar wil beschouwen als de laatste die hij als Commodore heeft verzorgd. Hoewel het bestuur en vele leden dit spijtig vinden, bestaat er alle begrip voor dat aan alles een begin is en een einde. Wat overblijft is de herinnering aan een reeks fantastische tochten en de grote waardering voor de geweldige inzet van Bob. Wij kunnen ons geen betere Commodore voorstellen voor tochten als deze. Hartelijk dank Bob, namens Bestuur en leden van de Westerly Club Nederland.

KORT VERSLAG VAN DE TOCHT

Onder leiding van onze Commodore ging deze tiende tocht naar Engeland dit jaar van start met - zeer toepasselijk - tien deelnemende schepen. Hoewel bij de overtocht naar Lowestoft nogal wat gemoterd moest worden, kon op de overige dagen, ook op de terugweg, behoorlijk gezeild worden. Wat zeiluren betreft werd deze keer een record bereikt.

De overtocht verliep voorspoedig. Bij de aankomst in Lowestoft trof men een bekend schip aan met een evenzeer bekend clublid: Piet Sap die zich, heel toevallig, als solozeiler ter plekke bevond. Voor de gezelligheid heeft hij zich enkele dagen bij de groep aangesloten tot hij werd getroffen door motorpech.

In Lowestoft vond het evenzeer traditionele diner plaats, waar dit jaar maar liefst drie afgevaardigden van de Engelse Club WOA aanwezig waren. Behalve borrelen, eten en gezelligheid hield het programma ook een reeks toespraken in van ieder die ter gelegenheid van deze laatste tocht met Bob als Commodore, op zijn eigen wijze een aantal memorabele zaken te berde wilde brengen.



Van Lowestoft ging de tocht tegen de stroom in naar de River Blythe. Onder toezicht van de nieuwe havenmeesteres werd de beruchte 'landing' aan de steiger met succes verricht. Men is het nog niet eens over de vraag of de nieuwe havenmeesteres aardiger is dan de vroegere havenmeester, meer beiden gooien hoge ogen.

Het volgende doel zou de River Ore & Alde zijn, maar in verband met de onzekere weersverwachting werd toch maar weer gekozen voor de vertrouwde River Orwell met Wolverston en Pinn Mill. Daarna werd de reis voortgezet naar Britlingsea, waar men kan kiezen tussen ankeren of meren aan een steiger midden in de rivier, zonder vaste verbinding met de wal. (foto zie binnenzijde omslag achter). Het bootje van de havenmeester brengt dan uitkomst.

Terug naar Southwold aan de River Blythe en vandaar naar Nederland. De oversteek werd gekenmerkt door prima zeilweer, zij het ook dat de Zeelandgangers juist binnen waren vóór er een stevige stormpje opstak. Helaas overkwam Jan Verschure op de terugtocht een onaangename ervaring waarover u de details kunt lezen in de volgende twee bijdragen. Wij vernamen inmiddels van Jan dat hij er geen nadelige gevolgen van overgehouden heeft.

Lowestoftweek (2)

Door: Engelen Rietkerk

De terugreis van de Lowestoft-tocht verliep voor schipper en bemanning van SPEEL-GOED niet bepaald 'gladjes' Opstapper Engelen Rietkerk vertelt over de onverwachte gebeurtenissen aan boord. Daarna volgt het verhaal van de schipper. (Red)

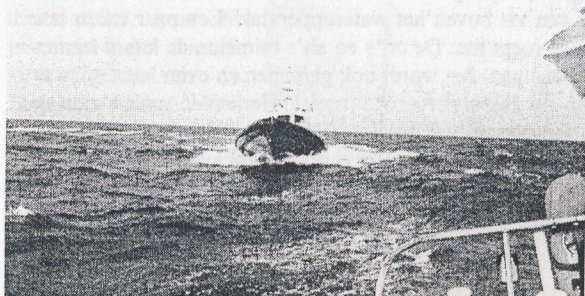
DE UP'S EN DOWN'S OP DE 'SPEEL-GOED'

Ons verhaal begint op de terugreis, vrijdagavond rond 23.30 uur. Niek en Dirk hebben wacht. Niek ontdekt als eerste een vis boven het wateroppervlak. Een paar tellen later duiken er weer een paar op. Dirk roept me. De oh's en ah's tuimelen de kajuit binnen. en haastig trek ik wat warme kleren aan. Jan wordt ook geroepen en even later staan we met z'n vieren te genieten van dit bijzondere schouwspel. Herhaalde malen zien we fluorescerende ruggen boven de waterspiegel uit, soms één soms zijn ze met z'n tweeën. Bij de boordlichten kleuren ze rood of groen. Het is een sprookjesachtig gezicht. Ze spelen met de boot, duiken eronder door om aan de andere kant weer boven te komen. Al met al heeft deze voorstelling een klein halfuurtje geduurd.

Om 4 uur 's ochtends hebben Jan en ik weer wacht. Jan aan het roer en ik volg de navigatielichten van passerende schepen. Plotseling komt de giek over. Als ik achterom kijk zie ik Jan zitten met z'n rechter hand bij z'n linkerschouder. Hij zegt: "dat ging even niet goed"! Hij had geprobeerd de grootschoot te pakken om de gijp tegen te gaan en raakte verward in de lijnen. De arm was mee naar achteren geslagen. Ik had geen schreeuw, zelfs geen korte, innige samenspraak met de hogere machten, van Jan gehoord! Jan dacht dat hij een spier verrekt had. Om ongeveer 5 uur ging de motor aan en de stuurautomaat erop. We hadden 21 uur gezeild.

Jan ging naar de kajuit om zich uit te kleden en de arm te bekijken. Zodra de schouder zichtbaar was, was er geen twijfel mogelijk; de arm was uit de kom! Hij ging in de voorpunt liggen. Daar zat ik dan in m'n uppie in 't ochtendglorien. De andere twee werden geroepen voor overleg en we besloten via de marifoon een oproep te doen aan Ymuiden. We kregen geen reactie. Vervolgens probeerden we: "all ships, all ships we have a medical problem etc." De enige die reageerde was de ons welbekende FAIRY TALE. We legden de situatie uit en zij stelden voor om contact te maken met de kustwacht en onze vraag om medisch advies door te geven. Zo verliepen alle contacten via de FAIRY TALE. Het eerste medisch advies kwam binnen. Jan op z'n buik leggen en z'n arm laten bengelen, ongeveer 3 kwartier lang. Misschien dat de arm weer in de kom ging. Met een flinke hoeveelheid kussens onder z'n buik, met het hoofd(!) en arm naar beneden bengelend lag Jan in de voorpunt. We hadden met hem te doen.

Het advies van de kustwacht om koers te zetten naar Ymuiden omdat dat geografisch gezien dichterbij was, volgden we niet op. We hadden wind en stroom mee. Ymuiden lag al achter ons, zodat als we daarheen zouden gaan, alles tegen zouden krijgen. Omdat na drie kwartier bleek dat de arm nog steeds uit de kom was, werd in overleg met de arts besloten om Jan op te laten halen door de reddingsboot DORUS RIJKERS uit Den Helder. We hesen Jan in de kleren, deden de arm in een mitella en zorgden ervoor dat hij alles bij zich had (geld en papieren) en wachtten verder af. De DORUS RIJKERS kwam rond 9 uur langs, 2 mannen sprongen bij ons aan boord en we namen elkaar wederzijds op. Onze conclusie was stilzwijgend: wat zien ze er beroerd uit! Zij concludeerden hardop: "jullie redden het wel, er hoeft niet een van ons achter te blijven.". Met behulp van de bemanningsleden van de DORUS RIJKERS werd Jan overgezet. In een mum van tijd waren ze weg. Via de marifoon bedankte de DORUS RIJKERS de FAIRY TALE voor de correcte hulp.



Met hoge golven achter ons (windkracht 6 in het zuiden van ons land) veel zon en steeds stroom mee moterden we naar Den Helder. Rond 13.00 uur liepen we de Koninklijke binnen. Nadat we de SPEEL-GOED netjes hadden vastgelegd bekenden we elkaar met een zucht van verlichting dat het toch heel spannend is met een schip van

een ander! Er werd gebeld naar Jan, om te vragen hoe het met hem was en om te vertellen dat we veilig in de haven lagen. Jan was net wakker uit de narcose, en zou per taxi naar ons toekomen. Na de hereniging bespraken we alle belevenissen nog eens uitgebreid in de kuip. En na de opmerking "Jan je realiseert je toch wel dat je hier de enige bent die even lekker geslapen heeft?" zat de stemming er weer in. We besloten door te

door te gaan naar Den Oever. En met weer veel zon, veel wind maar stroom tegen kwamen we daar aan. We lagen als enige in de sluis! We aten buiten op het terras van De Dikke Bries en onder het genot van eerst een biertje en toen nog een wijntje viel de spanning van ons af.



Lowestoftweek 3

Door: Schipper/opstapper: Jan Verschure

DE TERUGWEG VAN 'SPEEL-GOED' VANUIT HET OOGPUNT VAN DE SCHIPPER

Mijn verhaal start om 4.00 uur op zaterdagochtend.

SPEEL-GOED is vertrokken vanuit Southwold met als einddoel Stavoren via Den Helder en den Oever. Samen met Engelen neem ik enigszins slaapdronken de wacht over van Niek en Dirk. Van enige wind konden we op dat moment niet echt meer spreken en de wind die er was kwam ook nog uit de verkeerde hoek voor onze koers.

Wat er op het moment van 04.10 uur gebeurde, weet ik mij niet exact te herinneren. Maar een ding is zeker: de giek kwam door middel van een klapgijp over. Impulsief, ondoordacht, een reflex ik zou het geen naam durven te geven, maar nadat de giek op de andere kant stond was er volgens mij een spier verrekt in mijn linker schouder.

Na toch nog een poging om enige voortgang te boeken op zeil, viel na ongeveer drie kwartier het besluit om de zeilen weg te nemen en op motor plus automaat over te gaan op een juiste koers. Na alles mee te hebben opgeruimd was mijn vraag aan Engelen of het goed was om te gaan liggen want ik voelde mij ontzettend moe worden.

Van kleren ontdaan werd het ons beiden duidelijk dat de arm ten opzichte van de kom in een ander stand was komen te staan. Ik ben daarna in de voorpunt plat gegaan. Dirk en Niek, door Engelen wakker gemaakt, kwamen allebei even kijken en op mijn vraag of Niek het commando zou willen overnemen was zijn antwoord ja.

Wat mijn crew vanaf dat moment heeft ondernomen, kan ik jullie niet vertellen omdat het voor mij toch mogelijk was om enigszins te slapen. Via sluimerend gehoor en tussentijdse mededelingen begreep ik, dat ze met vereende krachten bezig waren voor de situatie een oplossing te vinden. De eerste, zoals beschreven in het verslag van Engelen, had geen resultaat. De tweede zou de oplossing voor mijn probleem worden: de

DORUS RIJKERS zou mij op komen halen vanuit Den Helder. Plots is hij dan daar! De reddingboot met volledige bemanning uitgevaren om mij van boord te halen.

Heel correct zijn zij te werk gegaan om mij aan boord van de reddingsboot te krijgen. Wat ook zonder problemen is gelukt. Er bleef geen opstapper van hen achter, omdat zij dat niet noodzakelijk vonden gezien de conditie van de achterblijvende plaatsvervangend schipper met zijn crew. Ik heb alleen nog gevraagd, met tranen in mijn ogen en een brok in de keel, om SPEEL-GOED binnen te bengen in Den Helder.

Binnen een uur en tien minuten stond ik in Den Helder. Gedurende die tijd heeft men mij geen minuut uit het oog verloren of aan mijn lot over gelaten. Worstjes, blikje chocolademelk en veel praten bezorgde mij de nodige afleiding aan boord. Eenmaal van boord af ben ik ingestapt in de auto van de schipper. Deze is pas heen gegaan, nadat ik door een arts werd overgenomen. Zijn laatste woorden waren: "Kom je er na de behandeling niet uit, stap dan in een taxi en zeg maar KNRM nr. 29. Dan weten ze het wel en kunnen we samen verder kijken".

Op de twee foto's die werden gemaakt, was duidelijk het probleem te zien. Na diverse



mislukte pogingen om dit op te lossen op de normale wijze heeft men mij onder volledige narcose gebracht om op andere wijze mijn arm in de kom te zetten. Een half uur nadien was dat ook zo. Na een kopje thee en de arm in een perfecte mitella mocht ik het Gemini ziekenhuis verlaten. Intussen

had ik Corry even gebeld met de mededeling dat er echt niets bijzonders aan de hand was en dat zij zich geen zorgen hoefde te maken. Door een telefoontje van Dirk wist ik, dat SPEEL-GOED en crew afgemeerd waren in Den Helder. Rond 13.00 uur weer aan boord en om 14.00 uur als opstapper op je eigen schip weer verder op weg naar Den Oever.

Tot slot wil ik zeggen wat een voorrecht ik heb gehad, dat er een bemanning was en dat er andere leden van onze club waren (FAIRY TALE) die de situatie niet uit de weg zijn gegaan. Schipper Niek, Dirk, Engeliën, crew FAIRY TALE en alle anderen:

Namens Corry en mij nogmaals bedankt.

Barbecue Noord

Corry en Jan Verschure

In verband met de problemen met de nieuwe zendmast aan de Trintelhaven (zie artikel op blz. 27) is te elfder ure besloten de Barbecue-Noord deze keer te organiseren in Enkhuizen. (red.)

Het besluit om van de Trintelhaven te verhuizen naar de Buyshaven in Enkhuizen bleek achteraf goed gezien te zijn.

Op zaterdagmorgen ontwaakt de bemanning van SPEEL-GOED zeer vroeg. Na het openen van hun ogen en zeker van hun oren wisten zij het al. Daarbuiten stond zeker een 5 tot 6 Bft en na eenmaal buiten te hebben gekeken, bleek die te komen vanuit z-z/w. Maar oké, na alles aan boord zeevast gestouwd en gesjord te hebben, zijn we op pad gegaan richting Enkhuizen. Eenmaal buiten werd de werkelijkheid voelbaar en wilden we wat op tijd aanwezig zijn, zou er van echt lekker zeilen van Stavoren naar Enkhuizen niet veel komen. Dus SPEEL-GOED is op de motor vertrokken.

In Enkhuizen aangekomen was alles zoals wij hadden verwacht: Alles was vooraf aangemeld en voor een enkel schip dat zonder aanmelding was verschenen, had de havenmeester ook nog een correcte plaats gevonden. Alle schepen waren op tijd binnen en dat was - gezien de windsterkte - fantastisch. Ook zij die per auto zouden komen om aan de B.B.Q. deel te nemen, waren - zonder uitzondering - keurig op tijd.

De ingeving om op het laatste moment het tuinhuis te reserveren was een schot in de roos. Rond de klok van 16.30 uur begonnen de mensen met al hun spullen zich bij het tuinhuisje te verzamelen. Nadat we buiten nog snel even een extra zeil hadden gespannen, zodat we onze vuren droog konden opstellen, kon het borreluurtje beginnen. Met 36 Personen, groot en klein, in deze goede ambiance kende gezelligheid geen tijd meer. Buiten stortte de regen met bakken uit de hemel, maar wij zaten hoog en droog binnen in een tuinhuis waar alles aanwezig was: van koelkast, magnetron, warm en koud stromend water, stoelen en tafels tot feestverlichting en kaarsjes toe.

Dat gezelligheid inderdaad geen tijd kende, werd nog eens onderstreept toen Imko Albrechts zijn gitaar ging halen en er onder zijn begeleiding diverse liederen uit de gesmeerde kelen ten gehore gebracht werden, waardoor de saamhorigheid van de Westerlyclub weer eens bevestigd werd. Rond 00.30 uur was het feest zo'n beetje op het eind. Mooie tijd om te kooi te gaan! Op zondagmorgen werd met vereende krachten het tuinhuis schoongemaakt. Het weer was een stuk beter. Na op diverse schepen de handen geschud te hebben en zonen uitgedeeld en ontvangen te hebben, is SPEEL-GOED weer richting Stavoren gegaan.

Dit was weer een perfecte Barbecue, mede tot stand gekomen doordat alle deelnemers, zowel groot als klein, hun volle medewerking verleend hebben. Zonder jullie kan de Westerlyclub deze gezellige bijeenkomsten niet organiseren.

Iedereen **BEDANKT !!!**

Waddentocht in april

Door: Gerrit de Boer



En keer per jaar gaan Jaap, Jaap, Peter en Gerrit met de FORESE het Wad op om te genieten van zeilen, natuur en de eilanden

Boven: droogvallend Wad bij Schiermonnikoog.

Eindelijk is het zover !

Al tijdens de vele voorbereidingsavonden komt de Hollandse Nieuwe op tafel om zo de geur van de zee en havens bij eb in de huiskamer te evenaren. Onder het genot van een schippersbittertje hebben Jaap, Jaap, Peter en Ik onze plannen gemaakt. We gaan in het vroege voorjaar weer 6 dagen de Waddenzee op! Ik heb er weer naar toegeleefd en ineens is de dag daar. Jaap, Jaap en Peter verzamelen zich die vrijdag bij mij thuis en stellen tevreden vast dat het mooie weer ons al weer meezit. Ieder krijgt wat hij toekomt", zegt Jaap, "En daarom moet je ook altijd mij meenemen" zegt de andere Jaap. "Mooi weer is dan gegarandeerd en Peter zorgt wel voor wind".

Ik neem afscheid van de kinderen en Jacqueline en we rijden zo snel als we mogen langs de korts denkbare weg naar de haven van vertrek, Workum. Daar in haar thuishaven ligt mijn zeilschip, een Westerly Centaur, de FORESE te wachten. Onderweg geef ik op subtiële wijze wat instructies over al die dingen die nog moeten gebeuren alvorens we kunnen afvaren. We zijn alle vier onrustig. Het is alweer een jaar geleden dat mijn vrienden feitelijk weet hadden van het sluiten van de boordkranen, het zetten van een rif, het doorvoeren van de fokkeschoot en het aanslaan van de fok en al die andere nautische zaken die de vaart veilig en goed voorbereid maken. "Gerrit, hoe zit het ook al weer met die aansluiting van de GPS" roept Peter mij toe terwijl ik binnen de spullen op de vaste plaatsen leg, zodanig dat ieder van ons weer alles makkelijk kan vinden. Ik verklaar mijn zelf aangelegde aansluiting: "Vierpolige stekker links, tweepolige rechts en dan op het schakelpaneel de knop GPS/Log aanzetten om te testen".

Mooie zuidelijke wind.

Tegen 16.00 uur hebben we allen ons voorbereidend werk gedaan en heb ik het zweet op mijn voorhoofd staan. Want echt, het is een heel warme dag geworden, de eerste warme dag van het jaar. En juist op die dag ga ik weer varen met mijn vrienden! Nog geen drie kwartier later laten we Workum achter ons en gaan het IJsselmeer op. Met een mooie zuidelijke wind kracht 4, vol achter in de zeilen varen we richting Makkum. Het zal de eerste en de enige dag zijn dat we ons aan de plannen houden waar mijn vrienden en ik zoveel voorbereidende winteravonden aan besteed hebben. Peter maakt er terecht melding van. "Gooi alle plannen maar overboord; daar klopt straks toch niks meer van. De wind zal ons wel ergens brengen". Jaap legt het allemaal vast op de eerste meters videoband, terwijl ik mijn nieuwe fotocamera uitprobeer. Zo zeilen we al studerend met zo'n 5 knopen Makkum tegemoet.

Geblokkeerde cafédeur.....

Het seizoengevoel dat mijn maten en mij heeft overmeesterd, wordt bepaald niet extra opgewekt als we 'savonds door Makkum slenteren. We zijn op zoek zijn naar een leuke, lokale kroeg, goed gevuld met vrolijke watersporters. Niets van dat is te vinden. Café Restaurant de Prins heeft zelfs de deur geblokkeerd ter voorkoming van onnodige verstoring van de bezigheden van de plaatselijke biljartclub. Ik besluit dat we teruggaan naar mijn schip en stel voor aan boord nog een slaapmuts te nemen. Enigszins ongerust roept Peter onmiddellijk de herinnering aan vorig jaar op. De eerste dag van toen deden we ons, met als oorzaak de kou, tegoed aan enkele Berenburgers. Later stelden we vast dat we wel iets te veel slaapmuts tot ons hadden genomen. We waren die morgen blij met de frisse en ook weinige wind. "Niet meer dan twee, en dan ga ik naar mijn mandje" zegt Jaap, die anders nooit als eerste zijn kooi kiest. Ik volg zijn advies en ook Jaap en Peter poetsen de tanden na de tweede borrel om vervolgens rozig te kooi te gaan.

De vuurdoop.....

De tijd van opstaan is prachtig. Het tij doet mij niet haasten en geeft ons alle gelegenheid een douche te nemen boven de Makkumer visafslag. Onze goede en lange nachtrust doet ons fris en uitgerust het Wad opgaan. We voelen ten volle de zuidwesten wind 6 en genieten van de gedachte aan de tocht die komen gaat. En jawel hoor, het plan wordt gewijzigd!. De windkracht en richting dwingen mij te besluiten naar Terschelling te koersen. We werken, zwijgen en genieten en we gewinnen weer snel aan zout, zee en zeegang."Het is wel weer de vuurdoop" zegt Jaap. "Dan hebben we de zware dag maar alvast gehad" vult Peter aan terwijl de Brandaris via de marifoon voor minstens de vierde keer melding maakt van een dikke wind 6 met uitschieters naar 7. Andere Jaap zwijgt des te meer en heeft het minder geweldig. Na een flinke buiging over de reling is hij zijn ontbijt en koffie weer kwijt. Jaap heeft zijn plek voor de dag gevonden, veilig vast en luw onder de buiskap. Af en toe doet hij een oogje toe, op welke wijze hij er naar toe werkt dat hij weer geheel aanwezig is als we aanleggen aan de verste steiger van de Terschellingse Jachthaven.



Hoge golven tegen de FORESE

Indisch koken op twee pitten

Peter heeft Indisch gekookt en weet op uiterst creatieve wijze een vijftal gerechten plus een pan rijst warm en goed klaar te maken op mijn tweepits spirituskooktoestel. "Gerrit, doe jij die rijst met die snelkookpan maar", verzoekt Peter. De explosie van rijst bleef dit jaar uit! Vol en voldaan gingen we goed doorgegeten en doorgewaaid na onze uren durende zeiltocht, deels opkruizend en werkend tegen behoorlijke golven in de Blauwe Slenk, vroeg te kooi. De volgende morgen bleken we niet gemakkelijk helder te krijgen wie nu het meeste last van wiens snurken had gehad. Ik denk nog steeds dat Jaap de droogste keel had en het diepst zijn tenen heeft leeg getrokken. Wat een nacht! "We gaan niet te vroeg op" riep ik hen toe, "want anders lopen we toch weer aan de grond ter hoogte van de O 20 en daar vind ik het weer nu net te ruw voor". "Dus we hebben nog even de tijd?" vroeg Jaap. Nog geen 10 minuten later won mijn ongeduld het van mijn verstand, stonden de zeilen en voeren we geluidloos de haven uit, richting Oostrom. Al heel spoedig daarna werd het grootzeil gereefd, de fok vervangen door een kleinere en de snelheid nauwkeurig vastgesteld. We moesten voldoende vaart minderen om niet te vroeg op de ondieptes te zijn.

De zeehond.

Een prachtige dag maakte zich van ons meester. Wind 4, de stilte van het Wad, de rust onder de Boschplaat en de spanning van het afsnijden van de betonde vaargeul van het Oostrom deden ons zwijgen en genieten. In de blauwe Balg hielden we keurig het vaarwater aan en hoopten we vele zeehonden te zien. Met gepast volume meldt Jaap dat er geen zeehond te zien is. "Stil, achter de boot" fluister ik, "kijk!" En vrijwel tegelijk springt ieder van ons op zijn foto toestel af en zijn we allemaal weer te luid voor die ene mooie foto. Ameland ligt in de volle zon prachtig voor ons en tegenstrooms maken we de laatste etappe van die dag door het Molengat. Drie schepen die met ons meevoeren vanaf Terschelling hebben we ver achter ons gelaten door het voordeel van onze geringere

diepgang van slechts 90 centimeter, onze lol om stukken buiten het betonde vaarwater te gaan en het feit dat wij geen alcohol drinken tijdens de vaart en zij wel. Een ruim uur later liggen ook zij in de haven van Ameland aan de wal.



Schiermonnikoog

Stappen in Nescafé.

Op Ameland hadden wij ons al maanden extra verheugd. In onze herinnering stond een avond van enkele jaren terug goed genoteerd. Die avond hadden we ons extra goed vermaakt in het gelijknamige café in het dorp Nes. We waren er weer klaar voor, eerst nadat we bij De Piraat op de haven enkele consumpties hadden genoten om de ergste dorst te lessen. Het Nescafé viel tegen of het was de zoveelste wijziging van onze plannen die onze stapavond deed dimmen toen ik riep "Laten we morgen maar door gaan naar Schiermonnikoog. De wind is gunstig en het weer is gewoon goed". Daarmee was ons eerdere plan om bij Ameland de volgende dag een slagje te maken, van de baan.

Doodtij op het wantij.

Doet de wind het niet, dan helpt zeker de stroom je de Holwerderbalg door. We waren vanzelfsprekend weer te vroeg op het wantij alwaar zich inmiddels acht schepen van ongeveer gelijke lengte hadden verzameld, dezelfde schepen die ik vanochtend binnensmonds nog voor gek had verklaard omdat ze naar mijn idee veel te vroeg uitvoeren om fatsoenlijk het wantij te kunnen passeren. Het waren weer diezelfde vroege vertrekkers en mijn eigen ongemak wat opkomt als de anderen al gaan, die mij deden besluiten ook iets vroeger te vertrekken dan de berekeningen mij hadden verteld. Slepnd over het wantij trok de fok ons er door en overheen terwijl het water slechts met geringe snelheid bleef stijgen tot de lage waterstand van het doortij. Twee van de schepen in onze buurt, met een ruimere diepgang werden gedwongen door de terechte vrees van hun schipper het wantij niet te kunnen passeren, terug te keren naar Ameland. De overige schepen, met mijn Westerly aan kop, passeerden in volgorde van diepgang. Mijn zorg was veel meer de geul naar de jachthaven van Schiermonnikoog en vooral het tijdstip waarop we daar konden zijn. Er moest immers nog genoeg water staan om voor de avond de steiger te

kunnen halen. Alle denkbare variaties van zeilvoering kwamen uit de kast om steeds maar voldoende - of meer dan dat - snelheid te kunnen maken. "Zouden we dit jaar nu echt de haven van Schier eens halen" vroeg Jaap zich vertwijfeld af. Ook hij wist maar al te goed dat het al meerdere jaren niet gelukt was. "Vorig jaar kregen we dat marifoobebrief dat de haven gesloten was wegens baggerwerkzaamheden" riep Peter mij ter herinnering toe terwijl hij op de scheepsklok keek. "We moeten meer snelheid maken hoor" voegde hij er aan toe.



Soms is het sportief en hard werken

Zeeman op en top.

Met vijf schepen in de haven van Schiermonnikoog beleefden wij een weelde van rust en natuur. We wisten ook zeker dat we de volgende ochtend een flink stuk over het Wad zouden gaan wandelen. "Laat nu dat beroemde hotel van de Werf maar eens zien" zei Jaap en liet zich daarbij instemmend bijstaan door andere Jaap, Peter en mezelf. We voelden ons alle vier zeeman op en top, zo zittend in de bruin ingerichte salon met zijn bordeaux rode stoelen, voorzien van een goed glas bier en berenburg, traditioneel geserveerd door in het zwart geklede obers. Ik raad jullie aan hier en daar in het gebouw rond te loeren en let dan ook op de authentieke tegeltjes in de gang en al die fraaie foto's." "Dik in orde hier" zei Peter en bestelde op ons instemmend geknik nog een rondje toe. Jaap had de bonen voor de chili van huis meegebracht en verwarmde aan boord de saus met vele ingrediënten toen wij weer terug waren op mijn schip. Het was zo'n dag dat we in de kuip konden eten, ook al was het nog maar eind april. Was het nu werkelijk zulk mooi weer of waren we inmiddels gewend aan Wadden en zeewatertemperatuur? Ik weet het echt niet.

Binnendoor terug.

De volgende morgen dwong het tij en ons plan voor die dag ons tot een prachtige wandeling over het hoog drooggevalen wad. Enkele uren deden wij er het zwijgen toe wat hooguit werd overstemd door de fotocamera's en de zuigende geluiden van de natte klei. We hadden gelukkig veel tijd alvorens later in de middag met een wind 6 richting Lauwersoog te vertrekken, de toegangspoort voor onze tocht binnendoor, terug naar de thuishaven. De zeegang in de Zoutkamperlaag stond in extreem contrast met de wadlooprust van die ochtend. Druk met de zeilen, nat geworden door het opspattende zoute water, naderde ons Waddenavontuur zijn einde. Het werd echter niet eerder afgesloten dan nadat we de data hadden geprikt voor onze tocht van volgend jaar. In volle rust en ontspanning werd aangelegd in de vertrouwde box in Workum. De FORESE werd stresloos uitgeruimd en schoongemaakt. De rit naar huis kon beginnen terwijl we allen onuitgesproken stil omkeken naar de FORESE en haar gedag zeiden.

Gebruikte kaarten en gidsen.

Voor de tocht en de voorbereiding hebben we gebruik gemaakt van de hydrografische kaarten 1810, IJsselmeer, 1811, Waddenzee west en 1812, Waddenzee oost. Daarbij hebben we gebruik gemaakt van de stroomatlassen HP 17 en 18 en de getijdentafels. Voor informatie over vaarwaters, bruggen, sluisen en havens gebruikten we de ANWB almanak I en II.

Routebeschrijving.

Door de binnenwateren van Workum gingen we via de oude zeesluis naar het IJsselmeer. Over het IJsselmeer, over het vaarwater langs de Friese kust, voeren we naar Makkum. Van Makkum via de sluisen bij Kornwerderzand naar de Waddenzee, over de Boontjes, vaargeul langs de Pollendam, Blauwe Slenk, Vliestroom, West Meep en de Slenk, het Schuitengat in naar Terschelling. De volgende dag van Terschelling naar Ameland via het Oostrom, Blauwe Balg, Borndiep en Molengat. Van Ameland naar Schiermonnikoog door het Veerbootgat, de Zuider Spruit, Holwerderbalg, Pinkegat, Smeriggat, Westgat en Zoutkamperlaag via het Gat van Schiermonnikoog en de Siegewal. Van Schiermonnikoog voor een deel over het Wad, door de Glinder en Zoutkamperlaag naar de sluis van Lauwersoog en vandaar over het Lauwersmeer door de kanalen en vaarten binnendoor naar Workum.

Met de PATIENCE naar de Golf van Genua

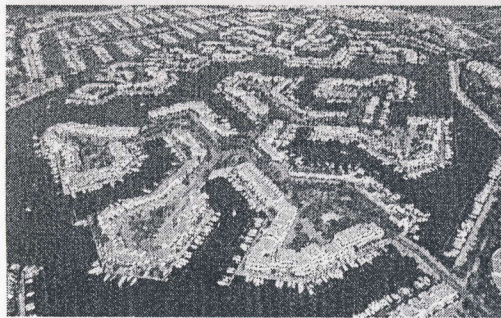
(Laatste etappe)

Gerda van Dillen

In de vorige afleveringen van ons clubblad vond u het verslag van de reis naar de Middellandse Zee met de PATIENCE. In 2000 ging de tocht ging langs de Franse kust tot La Rochelle. In 2001 werd de reis voortgezet door het Franse land via de Gironde en het Canal du Midi. De etappe door de kanalen bracht Gerda en Frits van Dillen tot Sete aan de Middellandse Zee. De laatste etappe in dat jaar brengt hen van Sete naar San Remo. (Red.)

Van Sete naar San Remo

Zondagmorgen om 8 uur kruipen we bij de buitenhaven van **Sete** onder de lage brug door. Vanaf zee komt een zeeschip. Voor de buitenhaven ruimen we alle lijnen en fenders weg, zetten binnen alles zeevast. Om 9 uur varen we op de Méditerranée. Het waait NW3. Zonder masten varen valt niet tegen, alleen de laatste mijlen hebben we wat last van deining. 12.30 varen **Port Camarque** binnen. Hier zullen de masten weer worden geplaatst. Het is een grote haven, 2000 ligplaatsen, met een aparte architectuur. We krijgen een plaats voor 4 nachten toegewezen. Het was even zoeken naar de juiste plek, maar uiteindelijk liggen we dan toch.. In het havengebied is een klein winkelcentrum met alle voorzieningen, zoals supermarkt, schappelijk geprijsde traiteurs, ijsblokken en wasserette.

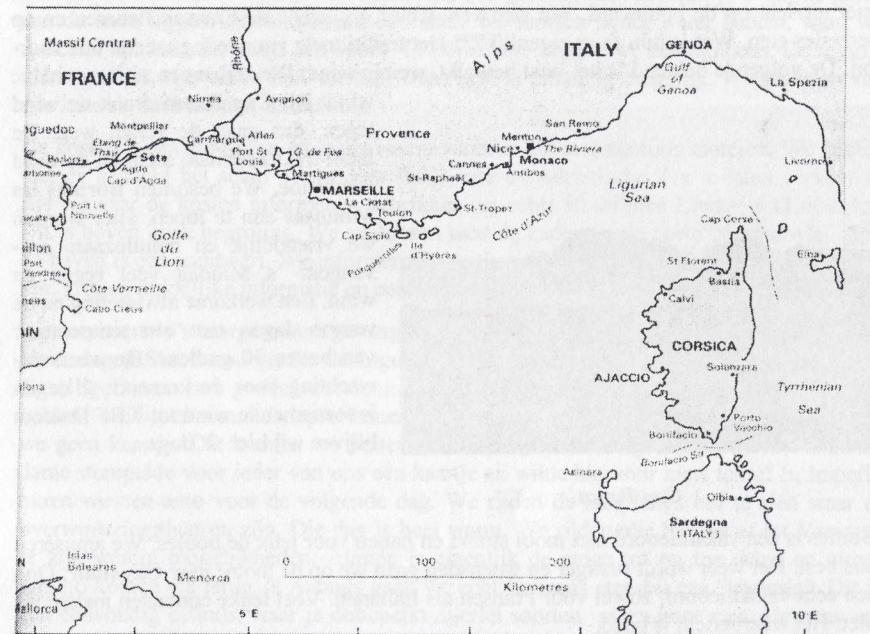


Port Camarque

We varen de PATIENCE in het dok om de masten te plaatsen. Dit gaat zonder problemen. De zeilmaker komt een nieuwe lijn voor het rolgrootzeil maken. En we gaan voor de kant om de verstaging af te spannen. Als we 's middags terug varen naar onze ligplaats zie ik de bijboot liggen!! Afgemeerd tussen 2 schepen. Frits haalt hem op en vindt in de bijboot een bordje "Pique-nique interdite". Verder mist er niets en de motor lijkt ook niet gebruikt. Een kwajongensstreek of sluike diefstal?? We zijn in ieder geval opgelucht, geen problemen met politie en verzekering.

Dinsdag worden de masten afgeleverd in de zone technique, aan de overzijde van het havencomplex. De bijboot blijkt een handig vervoermiddel te zijn voor de zalingen en de radar. Frits maakt de masten klaar voor het hijsen. Woensdag. Ik ga wassen. Als we woensdagmorgen naar de zone technique willen is de bijboot verdwenen! We zien hem nergens. Gestolen?

Nu kunnen we beginnen met van de boot een echt schip te maken. De volgende dag gaat het behoorlijk waaien. Hierdoor zijn we 3 dagen bezig. Tijdens de gedwongen rustpauzes kan Frits de waterpomp met drukvat vervangen, die steeds kuren vertoonde. De zonnentent past goed, maar krijgt wel windschade. Na een week vertrekken we. We varen oost met een achterlijke wind, dus alleen de genua op. Het is lekker om weer te zeilen. We lopen binnen bij **St. Marie des Mas**, een kleine haven. Even later komen onze Zweeds vrienden binnen. Zij zijn bij Cap d'Agde naar buiten gegaan. We genieten van een terrasje en een spelletje jeux de boules. De volgende dag is het weer mooi; wind N 2/3. We zeilen richting Port Carnot. Na een uurtje moeten de zeilen één voor één weg, de wind neemt af. Voor de Golf van Fos ontwijken we op het nippertje een ondiepte. Er is veel in en uitgaand scheepvaartverkeer. De aanloop van **Port Carnot** is niet zo duidelijk te herkennen. Het is een kleine haven, er is geen havenmeester aanwezig deze dag. We vinden een plaatsje aan een steiger waar we volgens de buurman kunnen blijven liggen. De volgende ochtend nog geen havenmeester in zicht, dus vertrekken we richting Marseille. We zeilen prettig met Z 2/3. Bij de rede van Marseille valt de wind weg, dus moteren we. Aan stuurboord zien we de archipel du Frioul, kale mysterieuze eilandjes. We steken de vaarroute van de zeeschepen en ferry's over en lopen **Marseille vieux port** binnen.



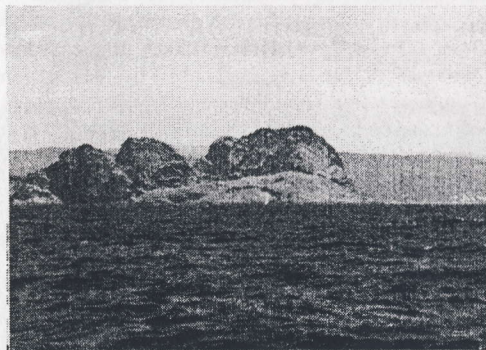
Zuidkust Frankrijk - Italië van Sete naar San Remo

De Vieux port is een hele grote vijver met aan weerszijden steigers van diverse clubs. Via de marifoon hadden we een plaats besproken bij de CNTL, de gemeentehaven. We meren af ongeveer in het midden van de grote vijver. Als we inschrijven schrikken we

meren af ongeveer in het midden van de grote vijver. Als we inschrijven schrikken we behoorlijk ... de ligprijs is f 78.- per nacht! We hadden begrepen van onze Zweedse vrienden, dat het goedkoper zou zijn. We gaan toch maar op de plaats liggen. Frits loopt wat rond en vindt een andere club, hier is de prijs f 51.- per nacht. We melden ons af en verkassen dus. Als we hier op de toegewezen plek zijn afgemeerd, liggen we aan de verkeerde steiger. We gaan dit bespreken op het kantoor en komen tot de ontdekking dat de "gemeentehaven" er naast ligt. Deze hadden we met de marifoon reeds gesproken en hij wist van onze komst. Hier kost een nacht f 26.-. Uiteindelijk zijn we dus toch nog goed terechtgekomen. Ter uwer informatie: de "gemeentehavenmeester van Marseille" is te vinden op het eerste ponton aan SB.

De volgende twee dagen waait het behoorlijk; mistral heet dat. We gebruiken deze tijd om Marseille te verkennen en wat kleine reparaties aan de zonnetent en ankerlijn te laten doen. Als de wind mindert vertrekken we naar le Bandol. We zeilen langs een mooie kust en hebben een grote libel als passagier. **Le Bandol** is weinig interessant en niet erg vriendelijk.

Quartorze juillet! Alle Fransen zijn op het water. We willen naar Port Porguerolles. Over de marifoon horen we dat alle havens op de Hyere-archipel vol zijn mede doordat er harde wind verwacht wordt. We zetten koers naar **Hyere**. Gelukkig is hier wel plaats, met uitzicht op de boulevard. We zien van achter ons pilsje de Fransen flaneren en op terrasjes eten. Wat is hun feest eigenlijk??? Het traditionele vuurwerk gaat aan ons voorbij. De volgende ochtend is het licht bewolkt, weinig wind. We zeilen een stuk met halve



Cap Benat

Bornes is een vakantieoord met mooi strand en banen voor jeux de boules. We amuseren ons best. Het weer wordt rustiger en woensdag gaan we op de motor naar **Cavallair**. Ook een echt vakantieoord, zowel voor Fransen als Italianen. Veel leuke contacten maken we niet. Het weerbericht is goed.

We gaan richting Riviera. Motorzeilend passeren we **Saint Tropez** en bereiken we **St. Rafael**. Er is een grote marina, maar we willen meer contact met "gewone" mensen, dus

wind. Bij **Cap Benat** draait de wind tegen, dus gaan de zeilen weg. De lucht trekt helemaal dicht en de wind neemt toe. We besluiten **Bornes les Mimosas** aan te lopen. Hier worden we vriendelijk en behulpzaam ontvangen. 's Middag veel regen en wind. Een welkome afwisseling na de warme dagen met een temperatuur van boven 30 graden. De weersverwachting voor de komende 2 dagen is toenemende wind tot 7 BF. Daarom blijven wij hier 2 dagen.

zoeken we een plek in de Vieux-Port (de gemeentehaven) en een stuk goedkoper. In de haven treffen we enkele "yachties". Naast ons ligt een Fransman, die druk bezig is zijn schip gereed te maken voor een reis naar India en Indonesië.

De wind steekt weer op; we blijven 2 dagen met constante slagzij door de harde wind. De wal op kan alleen als de burens op je schip letten of jij op dat van hen. **St. Rafael** ligt kort bij **Frejus**. We fietsen veel in de omgeving, 't is gezellig. De haven is wel druk omdat er ook een ferryhaven is. De ferry draait kort achter ons. Doordat we aan (te?) lange lijnen afgemeerd waren, zijn we door de golfslag van de ferry met het vooranker op de kade geslagen. Gelukkig herstelbare schad; kras op de neus en borgen wat ontzet.

Zondag 22 juni gaan we verder. Het is motorweer. We passeren **Cannes, Antibes en Nice**. We zien schitterende motorjachten, die voor veel deining zorgen. Om 14.30 varen we **Monaco** binnen, op de rede ligt de **ROTTERDAM** passagiers te lossen. De haven is erg vol; een vriendelijke havenmeester biedt over de marifoon een ankerplaats aan. Van dit aanbod maken we geen gebruik. We varen 5 mijl door naar **Menton**. De laatste en meest vriendelijke Franse haven! Mooi uitzicht op de kleurrijke stad vanuit de Vieux Port.

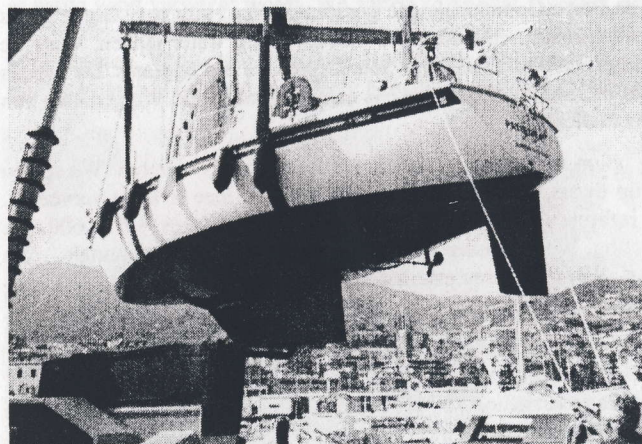
Na een gezellige, rustige avond gaan we verder naar Italië. Vroeg in de middag lopen we **San Remo** binnen. In de Porto Communale (de gemeentehaven) kun je 3 dagen gratis aan de kade liggen, zonder elektra en water. We moeten nodig water tanken, want we douchen minstens 2x daags aan boord. In Porto Sole krijgen we een ligplaats. De ligprijs is hoog. F 98.- per nacht incl. elektra! Deze luxe is eenmalig mogelijk. We genieten van alle luxe en dure jachten zo dichtbij.

De kosten lopen aardig op en zoals we nu varen is het meestentijds moteren. We spelen met de gedacht het schip dwars door Italië naar de Adriatische Zee te laten vervoeren. Als we naar de kosten informeren, schrikken we echt: 10 miljoen Lires = f 11.600.-!.... Dit is boven onze begroting. We verkassen naar de kade van de porto communale. Aan de haven is een jachtwerf. We informeren naar mogelijkheid om op de kant te overwinteren; krijgen duidelijke informatie en een prijsopgave.

Bij de vissers is 's morgens vers gevangen vis te koop; een allegaartje maar erg smakelijk. Na 2 dagen San Remo verder de Ligurische kust langs naar **Imperia / San Maurizio**. Gezellige haven met goede voorzieningen. We vinden de Italianen erg vriendelijk, we hebben weinig communicatieproblemen. Als we met de bus naar Imperia gaan, hebben we geen kaartje. Dat hadden we buiten moeten kopen. Maar geen nood, een Italiaanse dame stempelde voor ieder van ons een kaartje en wilde hiervoor niets terug! In Imperia huren we een auto voor de volgende dag. We rijden de kust langs om te zien waar er overwinteringplaatsen zijn. Die dag is heel warm. We rijden alle havens af tot **Varazze**; er zijn weinig mogelijkheden. Alassio is eigenlijk de enige tot nu toe. Moe en uitgedroogd komen we terug. 's Avonds gaan we echt Italiaans eten bij een "trattoria". Dit is een eenvoudig eethuis, waar je onbepert allerlei soorten pizza kunt eten. Het was erg vol op het terras. We kregen een plaatsje bij een Italiaans echtpaar. We hebben genoten van het eten en de Frans/Italiaans conversatie met hen. Het blijft heel warm en windstil weer.

Zaterdag 28 juli gaan we naar Alassio om de haven eens rustig te bekijken, we blijven er 4 dagen. De Ligurische kust is veel groener dan de Riviera. Bij de haven van Alassio zijn 2 werven. Bij de een hebben we moeite met de communicatie; bij de ander blijken de afspraken over prijs en tijdstip anders uit te pakken dan gedacht. De haven is 10 min. fietsen van het centrum. Hoewel niet ongezeellig, vinden we dat San Remo toch meer biedt. Vanuit Alassio gaan we per trein naar San Remo om de overwintering te regelen. Bij een reisbureau boeken we vliegreis vanaf Nice naar huis met Basic-Air en een treinkaartje naar Nice voor 8 augustus. We ontdekken dat de Italiaanse spoorwegen niet onderdoen voor de Nederlandse: vertraging is gewoon en ook niet weinig. De conducteur is vriendelijk en behulpzaam als blijkt dat we geen retour hebben ondanks dat we het wel aan het loket gevraagd hadden. Zonder boete schrijft hij er een uit.

Terug in Alassio vermaken we ons nog weinig meer, het is en blijft erg warm. 2 augustus varen we terug naar San Remo. We mogen aan de werfsteiger gratis liggen tot het hijsen. De volgende 5 dagen maken we schoon schip, ruimen alles op en pakken in met een "tropenroostertempo". 's Avonds is het gezellig en sfeervol. Vanuit de stad is er ieder avond muziek; terrasjes en eethuizen goed bezet. Dinsdag 7 augustus zijn we hijs-gereed. Signor Franco is afwezig; het personeel maakt weinig aanstalten om ons te hijsen.



Hoewel ze geen engels spreken, begrijpen ze toch wel dat we eruit willen. Men hijst hier met een enkele, lange, strop, maar Frits wilde, gezien onze breedte, toch een "evenaar". Dit kostte wel aanhouden van onze kant en veel moeite aan hun zijde, maar het lukte wel.

We zijn keurig gehezen. Het onderwaterschip zag het er mooi schoon uit. Twee pokken dat was alles. Frits kon een scooter lenen; hiermee brachten we onze bagage naar een hotel. De volgende dag met de trein naar Nice, vliegtuig vertrekt om 15 uur en om 17.30 zijn we thuis. We waren eigenlijk heel moe, van de warmte en alle indrukken van deze drie en halve maand.

De winter is bijna voorbij; we zijn bekomen van alle indrukken en verheugen ons op het komend seizoen. In 2002 blijven we waarschijnlijk in de Middellands Zee: Italië, Corsica, Sardinië en misschien Sicilië. Ik moet niet vergeten voldoende tandenstokers mee te nemen. In Zuid-Frankrijk en Italië kent men weinig producten voor intensieve tandverzorging. Maar verder kun je er alles kopen.

Rond Engeland

Boekbespreking door John Smit

Wie van ons ooit het plan opvat (of er alleen maar van droomt) om een keer via Ierland rond Engeland te varen, kan ik twee boeken aanraden om al vast in de stemming te komen. Beide boeken beschrijven een reis rond Engeland, tegen de klok in.

ZEEKOORTS deel II, Solo rond Engeland, zomer 2000, door Ben Hoekendijk.

Een reis met een Victoire 933.

Ben Hoekendijk, een bekend Nederlands zeezeiler en watersport journalist, voer in drie maanden alleen rond de veertien kapen van Engeland en Schotland. En dat met tegenwind op bijna alle trajecten. Er waren tegenslagen: een stranding in de haveningang van de rivier Amble, een motor die bijna geen compressie meer had, vermoeidheid en eenzaamheid. Maar ook grote voldoening door het genieten van de schitterende natuur, van het krachtenspel van zeilen, wind en zee en met het bereiken van zijn doel!

In het eerste deel neemt de schrijver ons mee naar Noord en Zuid, van Noorwegen en de Shetlands in het noorden tot de Azoren in het verre zuiden. Overal ontmoet hij mensen; interessante, kleurrijke en waardevolle ontmoetingen. Of dat nu de verblindend knappe Darlene in Noorwegen is, een stel zingende Duitsers op een houten boot in Ierland, Christenzigeuners op de kade in Dover, een 'blondje' dat een man bleek te zijn op de Hybriden, de invalide visser genaamd 'Big John' (!) in een pub in Amble, Nederlanders met wie je een gin-tonic drinkt in Café Sport in Horta op de Azoren, of de 'naughty boys of Lerwick' op de Shetlands, al deze gebeurtenissen en mensen voegen iets waardevols toe aan het zeilersleven.

MET DE STURDY ROND GROOT-BRITANNIË. Geschreven door Harm Slomp.

Een reis in het voorjaar van 2002 in een 27 jaar oude 'Westerly Centaur' bouwnr. 1374

Harm Slomp (1961) heeft een leuk en leerzaam verslag geschreven met vele gegevens over zijn tocht, die hij grotendeels met opstappers heeft uitgevoerd. Het boek bevat leuke foto's en pentekeningen. Ook deze tocht gaat tegen de klok in rond Engeland met heel wat tussenstops. Gedurende de reis is, bij de schrijver, de liefde voor het zeilen en de Britse Cultuur verder uitgegroeid. En zeker ook zijn vertrouwen in de Westerly Centaur is tot grote hoogte gestegen. En dat doet een Westerly (Centaur) schipper deugd, niet-waar?

Conclusie.

Beide boeken zijn het aanraden waard. Ook al ben je niet van plan om deze tocht te maken is het toch leuk en interessant om in de wintermaanden te genieten van iemands anders' plezier en zijn ervaringen mee te beleven.

(Noot redactie: Het boek van Ben Hoekendijk is in de handel verkrijgbaar. Voor het boek van Harm Slomp kan men zich het beste met de auteur (clublid) in verbinding stellen: Tel. 0512-58 97 10 E-mail: hslomp@worldonline.nl)

Ook dit is de Driehoek Noordzee

Door John Smit

De meeste van onze lezers zullen weten dat John Smit meermalen als opstapper meezeilde in de 'Noordzee Driehoek', een tweemans prestatietocht Den Helder – Shetland eilanden – Noorwegen – Den Helder, over een afstand van 1.400 à 1.500 zeemijlen. De tocht moet (inclusief 2 x 24 uur rust) binnen 16 dagen gezeild worden. John beschrijft hier een voorval dat hij meemaakte aan boord van de SHALOM van schipper Ben Hoekendijk. (Red.)

Het is 03.00 uur in de vroege morgen en ik neem de wacht over van Ben. Het is een prachtige 'noordelijke-Noordzee-ochtend' met alweer een vaag begin van de nieuwe dag: boven de horizon komt het eerste rood tevoorschijn. Dat blijft een machtig mooi en boeiend schouwspel. De zee is redelijk rustig en we zeilen met een knoopje of 5 à 6 in de richting van Den Helder, waar we over enige dagen hopen aan te komen.

Mijn wacht is net een kwartiertje oud als ik – en wie schetst mijn verbazing – achter in de kuip, in de omgevallen puts een levend wezentje aantref. Ik kijk eens goed en met mijn geringe kennis van vogelherkenning denk ik dat ik hier te maken heb met een soort spreeuw of zo in ieder geval geen zeevogel bij mijn weten. Als het inderdaad een soort spreeuw is dan is hij (of zij) wel erg ver van zijn of haar nest aan de wal vandaan geraakt. Want ik schat dat wij op dat moment zo'n 30 mijl of meer van land af zijn. Ik denk bij mijzelf: "Blijf jij maar lekker in je schuilhutje zitten en rust maar goed uit voordat je weer verder gaat, waar je ook naar toe moet!" Ik geef water en een paar kruimeltjes die heel voorzichtig en schichtig verorberd worden. Ik vermoed dat zijn GPS het heeft begeven, want anders had hij toch mooi aan de wal in het opkomend zonnetje in een heerlijke struik of boom kunnen zitten. Ze zeggen dat een landvogel 'lek' kan raken als hij te lang in het water ligt. Dat kunnen ze maar heel eventjes volhouden en dan moeten ze weer de lucht in, anders is het over en uit.

Enfin, na drie uur komt Ben weer op wacht en ik maak hem attent op onze gast aan boord. Die zit nog steeds rustig in de puts, dus ik ga met een gerust hart te kooi. Na drie uur kom ik weer boven en constateer dat onze vriend het schip heeft verlaten. Ben kijkt mij aan en zegt: "Ik moest je nog de groeten doen en bedanken voor de hap en de snap!" De kuip ziet er helemaal gelikt uit en ik maak de opmerking naar Ben: "Zo, je bent druk geweest!" "Ja", zegt hij, "die vogel, jouw vriend, was weer een beetje bij zijn positieven gekomen en begon het schip te verkennen, waarbij hij allerlei sporen achterliet. Op een gegeven moment ging hij de kajuit in en toen was ik toch genoodzaakt om hem er uit te jagen, want 'pakken' was er niet bij. Daarom heeft hij zich bedacht en is weer op pad (op de wiken) gegaan."

Ja, nu komt het Mijn wacht is twee uur oud en het is intussen een mooie, heldere ochtend geworden. Ik zit zo'n beetje om mij heen te kijken en wat zie ik ...? Diezelfde spreeuw vliegt achter onze boot aan en probeert ons, met zijn laatste krachtsinspanning, in te halen. Hij landt op de hellende achterpreekstoel. Deze is van roestvast staal, nat en spekglad. De spreeuw is aan het eind van zijn krachten. Dat kun je zien, want wat gebeurt er Hij glijdt heel langzaam van stuurboord naar bakboord. De glijpartij begint langzaam maar dan steeds sneller. Hij kijkt mij hulpeloos aan en voor ik wat kan doen dendert hij al glijdende tegen de

glijdende tegen de antenne van onze GPS aan, valt achterover in de golven en is voorgoed verdwenen naar zijn vogel-hemel.

Ja, daar zit je dan als grote kerel naar te kijken en je moet toch slikken als je voelt dat je ogen even vochtig worden. Het lijkt wel, als je wat langer op zee zit en daarbij veel alleen bent, dat dit soort voorvallen je anders beroeren dan aan de wal. Heeft U ook die ervaring? Wat is het b.v. niet prachtig als je in het nieuwsgierige oog van een dolfijn kijkt die voor de boeg van het schip uit zwemt. Dan gaat er ook zoiets aparts door je heen.

Mijn verhaal heeft alles en niets te maken met zeezeilen. Daarom wilde ik U dit voorval niet onthouden.

Trintelhaven

André Snippe

Sinds 29 maart jl. geldt er voor vluchthaven Trintelhaven een officiële waarschuwing in verband met de geplaatste zendmast. Er zijn nu namens de Nozema borden geplaatst met een waarschuwing voor mogelijke schade aan communicatie en navigatie apparatuur. Ook waarschuwt nu de Centrale Meldpost IJsselmeer-gebied voor deze mogelijke schade door een elektro magnetisch veld. Mogelijke schade kan met name ontstaan bij polyester schepen met staande aluminium mast(en).

Eerder werd een veilige zone van ongeveer 20 meter aangegeven, tegenwoordig geeft men een ring van 200 a 300 meter aan. Een echt geval van schade is mij alleen bekend bij één van de leden van de NVvK. Bij deze was onder andere diverse navigatieapparatuur en de auto-pilot defect na te hebben overnacht in Trintelhaven. Afhandeling met de verzekering is een langdurige zaak geworden, omdat de Nozema aanvankelijk de verantwoordelijkheid niet wilde dragen.

Zelf konden wij al diverse malen zien dat er een flink elektro magnetisch veld aanwezig was, omdat alle controle-lampjes van de navigatieverlichting op ons paneel bleven branden terwijl er niets aanstond en omdat de toerenteller van de motor als een soort van meter reageerde op de uitgezonden radiosignalen. Gelukkig hebben wij er verder geen schade opgelopen, alleen de Navtex was de laatste keer tijdelijk van slag.

(Noot redactie: In "ZEILEN" september 2002 stond dat de vergunning van Nozema is ingetrokken).

Gelezen

Jan Sluiter

WATERVERVUILING. (Uit de oude doos)

In de Waterkampioen van maart 1968 kwam ik het volgende stukje tegen.

Onze polyester boot was onder water bedekt met een groene laag, die zacht aanvoelde. Ik had me al eens afgevraagd hoe die er af te krijgen. Tot we deze zomer naar Den Bosch voeren. Het water was er inktzwart, de stank was niet te harden. Na één dag vluchtten we terug de Maas op. We gingen voor anker in de Andelsche Maas, bij Nederhemert. Toen ik zo eens langs mijn boot zwom, zag ik tot mijn verbazing dat hij onder de waterlijn weer wit was geworden. De Bossche giften hadden alle aangegroeide organismen doeltreffend gedood. En inderdaad herinnerde ik me nu ook dat de bootsman van de jachthaven in Den Bosch verteld had dat jachten, die twee jaar in dat stinkwater lagen, er nog schoon uitkwamen.

Dus : onderwaterschip vuil ? Gasmasker op en naar Den Bosch.

En in die tijd bestond er nog goede antifouling!!

RADARREFLECTOREN OOK BIJ GOED ZICHT VERPLICHT

Uit het blad ZEILEN

In december 1999 werd in Zeeland de geankerde boot van een sportvisser dor een binnenvaartschip overvaren. Daarbij kwam de visser om het leven. Eind juli jl., bijna drie jaar na dato, presenteerde de Raad voor de Transportveiligheid het onderzoeksrapport naar de oorzaken van dat ongeluk. De voornaamste constatering is dat het bootje onzichtbaar geweest moet zijn door de dode hoek van het binnenvaartschip. Aan die conclusie verbindt de Raad een aanbeveling voor radarreflectoren. Zij adviseert de Minister van Verkeer en Waterstaat radarreflectoren verplicht te stellen voor de pleziervaart en dus ook bij goed zicht.

Dat pleidooi om de zichtbaarheid te vergroten is begrijpelijk. Ook zonder verplichting is dat de zorg van iedere watersporter.

De goede werking van radarreflectoren staat echter voortdurend ter discussie en richtlijnen ontbreken. Als het tot een verplichting komt verdient het aanbeveling eerst het laatste probleem op te lossen .

In hetzelfde nummer van Zeilen staat een nieuwe radarreflector vermeld met de naam **ECHOMAX** .Deze reflector bestaat uit drie reflectoren in één. Deze reflector zou voldoen aan de eisen van de Engelse wedstrijdzeeilorganisaties ORC en RORC . Het apparaat is te verkrijgen bij Maru Watersport in Aalsmeer 06 5060 6438.

Noot van de redactie: Onze ervaring heeft geleerd dat het verstandig is om bij passeren-de beroepsvaart een keer te vragen naar de zichtbaarheid van je boot op hun radar. In het algemeen krijg je daar een betrouwbaar antwoord op. Er zijn inderdaad veel reflectoren te koop waarvan de zichtbaarheidreflectie veel te wensen over laat.

Laatste nieuws van Westerly

Gordon R. Mowat en Jeremy R. Hood, 2 februari 2002

Het hiernavolgend bericht werd in februari verspreid door de heren Mowat en Hood, die voornemens waren de activiteiten van Westerly op bescheiden schaal voort te zetten. (Red.)

Sinds we midden 2000 de merknaam Westerly en de mallen hebben gekocht, zijn we druk in de weer geweest met de toekomstige productie en het daarbij behorende marketingplan van een aantal bestaande modellen. In 2001 zijn we aanwezig geweest op de Londen en Southampton boat show. Het enthousiasme en de warmte van de vele Westerly liefhebbers die ons daar aangesproken hebben, hebben ons veel goed gedaan.

Zoals u weet is het economische klimaat in de wereld sinds de aanslag op de Twin-towers aanzienlijk verslechterd. Investeerders zijn sindsdien minder welwillend en toekomstige kopers wachten liever nog even af tot rustigere tijden. We zijn nog steeds actief bezig met een investeringsspecialist om het startkapitaal bijeen te brengen dat nodig is voor het opzetten van een nieuwe productielijn en een verkooporganisatie. We willen er zeker van zijn dat we ruim voldoende werkkapitaal hebben als we terug komen op de markt, zodat we onze kopers, medewerkers, investeerders en leveranciers er absoluut zeker van kunnen zijn dat we een solide partij zijn. Daarnaast willen we dat de jachtpers volledig van onze plannen op de hoogte is als we weer opstarten.

Onze investeringsspecialist is ervan overtuigd dat het benodigde kapitaal op afzienbare termijn beschikbaar zal komen. De eerste tekenen dat investeerders opnieuw geïnteresseerd zijn in goede deals met wereldbekende merken zijn gelukkig weer zichtbaar. Aan de andere kant is ook goed nieuws te melden. De verkopen van nieuwe schepen op Boot Düsseldorf, de Engelse shows en in Amerika vertonen stijgende lijnen.

Zodra we meer nieuws hebben zullen we ervoor zorgen dat WCN daar als een van de eersten iets van zal horen. Intussen willen we graag nog iets vertellen over andere bedrijven die aan ons verbonden zijn.

De Westerly spares en service afdeling wordt geleid door Brain Oakes en is een onderdeel van de XW Rigging & Rotastay groep. Deze firma is gevestigd in Chichester en is eigendom van Ian Cochrane. Hun eerste jaar als officiële Westerly dealer is erg succesvol verlopen. Brain heeft een groot aanbod van Westerly onderdelen en kan over het algemeen snel leveren. U kunt met hen in contact komen via tel. 0044-1243-533885 of e-mail adres: info@westerly-spares.co.uk

De Westerly makelaardij is ondergebracht bij Trafalgar Yacht Services in Fareham. David and Caroline Hardy zwaaien hier de scepter. U kunt hun aanbod zien op hun website www.westerly-yachts.co.uk. Wij kunnen u mededelen dat de "ligtijd" van Westerly occasions opmerkelijk kort is. We hebben Yachtinteract ltd een licentie verstrekt voor het opzetten van een Westerly webwinkel (www.myWesterly.co.uk) . Hier kunt u terecht voor onderdelen, charteren en technische informatie.

Op dit moment onderzoeken we een nieuwe aanpak voor het uitgeven van licenties voor de reparatie aan Westerly's. Zodra wij hier meer nieuws over hebben zullen we dit aan WCN laten weten.

Sommigen van u hebben misschien iets gehoord over Caladonian Yachts of Throsk, Stirling. Begin 2002 hebben we een aantal oudere mallen en gereedschappen aan hen verkocht. Het ging hier om modellen die Westerly niet meer in productie had ten tijde van hun laatste dagen. De enige connectie tussen ons en hen is dat we eenmalig de mallen hebben verkocht. Voor zover wij weten zijn ze in staat geweest om enig kapitaal bijeen te brengen voor het opzetten van een productielijn. Tot op heden hebben ze echter slechts één boot (de "oude" Spirit) gebouwd.

Caladonian Yachts

Gerard Versluis

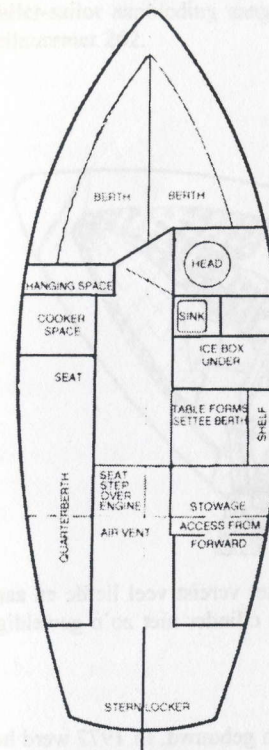
Bovenstaand bericht van de heren Mowat en Hood dateert uit het begin van dit jaar. Via e-mail ben ik begin september 2002 in contact gekomen met een Westerly zeiler die in de buurt woont van Caladonian Yachts. Hij is docent scheepsbouw. Vanuit die hoedanigheid praat hij regelmatig met scheepsbouw toelevering-bedrijven uit die buurt. Deze vertelden hem dat Caladonian Yachts failliet was gegaan. Naar aanleiding van dat bericht is hij naar de Caladonian Yachts werf gegaan. Deze bleek geheel leeg te staan en alle productiemiddelen en mallen waren weg. Ook bestaat hun website niet meer. Voor WOA en WCN houdt hij nu in de gaten of de mallen opnieuw te koop worden aangeboden.



Warwick, Westerly 21 & Pageant

Uit "De volledige Westerly gids" door David Brook-Smith

In 1969 zag de **Centaur** het levenslicht. Naar later zou blijken zou dit het populairste zeiljacht aller tijden worden. Dit succes leidde er toe dat Westerly andere ruime kinkie-ers ging ontwikkelen. Het resultaat hiervan was dat de **Warwick 21** en de **Pageant 23** in 1970 het levenslicht zagen.



Warwick

Deze boten lijken veel op hun grotere zuster, de Centaur. Zoveel zelfs, dat het dat het moeilijk is ze van elkaar te onderscheiden op grotere afstand dan 100 meter. De gelijkenis is meer dan alleen oppervlakkig. Het succes van de **Centaur** was te danken aan het uitzonderlijk ruime interieur, de veilige kuip en de zware dieselmotor. Met deze eigenschappen in het achterhoofd werden ook de Pageant en Warwick ontworpen.

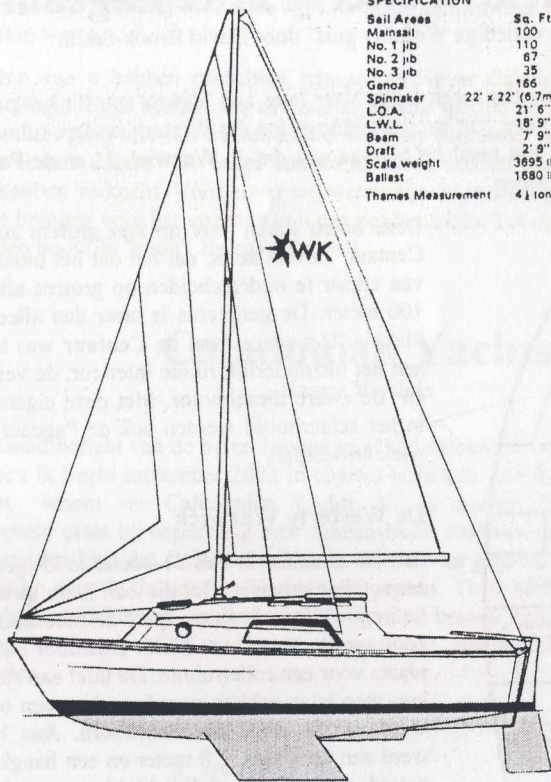
De Westerly Warwick

Om dat allemaal in een 21-voeter te krijgen is geen eenvoudige opgave. Dat dit toch lukte kwam omdat Laurent Gilles, de ontwerper, de stuurboord voorkooi aan de korte kant hield. Daardoor ontstond er plaats voor een toiletruimte. De tafel aan stuurboord kon men laten zakken waardoor deze een onderdeel werd van de kooi aan stuurboord. Aan bakboord werd een kooi van 1,8 meter en een hangkast gesitueerd. Door deze indeling hield men een kuip over van 1,8 meter.

Alleen zeer begaafde ontwerpers als Laurent Gilles en David Sanders zijn in staat om zo'n kort zeiljacht stahoogte te geven en dan ook nog eens uitstekend te laten zeilen. De hoge opbouw staat een stahoogte toe van ongeveer 1,62 meter. Dat ze voor zo'n vierkant ontwerp zo goed zeilt komt door haar relatief lange waterlijn, groot zeiloppervlak en 45% ballastaandeel. Daarnaast maakt haar breedte haar stijver en sneller dan je voor mogelijk zou houden. Ik bedoel niet te zeggen dat we hier met een racer te maken hebben maar wel dat ze veel beter zeilt dan dat je op het eerste oog zou inschatten.

Om de prijs binnen de perken te houden werd ze standaard geleverd met een buitenboordmotor. Een binnenboord motor was leverbaar als optie. Men kon dan kiezen uit de Vire 6 pk benzine motor of de Petter mini 6 diesel. Veel van deze motoren draaien nog steeds. De Vire is een wonderbaarlijke motor. Hij is zo licht en klein dat je hem er zo uit

The Westerly Warwick



SPECIFICATION		
Sail Area	Sq. Ft.	Sq. M.
Mainsail	100	9.30
No. 1 jib	110	10.20
No. 2 jib	67	6.22
No. 3 jib	35	3.23
Genoa	166	15.50
Spinnaker	22' x 22' (6.7m x 6.7m)	
L.O.A.	21' 6"	6.55 m.
L.W.L.	18' 9"	5.70 m.
Beam	7' 9"	2.35m.
Draft	2' 9"	0.84 m.
Scale weight	3695 lbs.	1680 Kg.
Ballast	1680 lbs.	760 Kg.
Thomas Measurement	4 1/2 tons	

kunt halen om 's winters mee naar huis te nemen. De Petter vereist veel liefde en aandacht omdat een aluminium cilinderkop op een gietijzeren cilinder niet zo'n geweldige idee is.

Westerly 21

De Warwick was zeven jaar in productie. Er zijn er 207 van gebouwd. In 1977 werd het ontwerp een face-lift gegeven en werd toen **Westerly 21** genoemd. De 21 had andere ramen, een perspex schuifluik en een prachtig houten interieur.

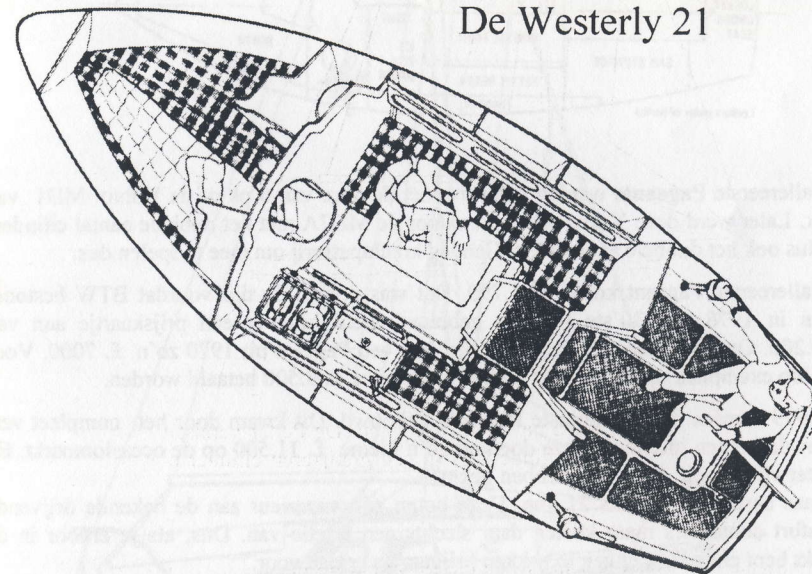
De indeling was grotendeels hetzelfde. Alleen deed men een ongelukkige poging om een dubbelbed te creëren middels een L-vormige kooi aan stuurboord in combinatie met een tafel die kon zakken. De kombuis werd in zijn geheel aan bakboord geplaatst in tegenstelling tot de bak- en stuurboord plaatsing van de **Warwick**. De laatste W-21'ers werden voorzien van een onderwater toilet.

Met de **W-21** werd een andere prijspolitiek gevolgd. De minder draagkrachtigen konden kiezen uit een kaal casco (alleen romp en dek) of de budgetuitvoering (casco met ingebouwd interieur en de rest los),

Zij met meer geld kozen voor de Budget sailaway (alles behalve de motor) of de Club cruiser. Deze had een Petter diesel en aan aantal onverwacht luxe items.

De Club cruiser kostte in 1977 £. 6.950 en in 1979 £. 8.200. Dat was de reden dat de verkoop langzaam maar zeker wegviel. Een **Westerly 21** (om onduidelijke reden toen weer **Warwick** genaamd) werd op de 1981 Southampton boot show met een trailer als trailer-sailor aanbieding aangeboden. Er werden er twee van verkocht. De laatste had zeilnummer 262.

De Westerly 21

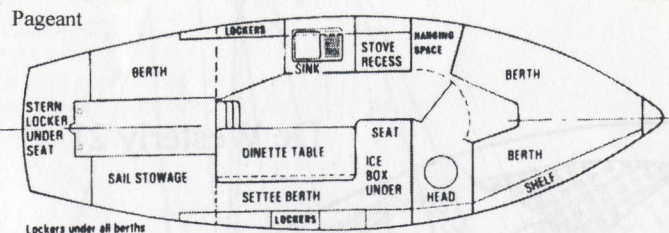


Vandaag de dag doet een goede **Warwick** uit 1970 zo'n £. 4000. Voor een '76 model met goede diesel moet u op zo'n £. 7000 rekenen. Een perfect onderhouden **W21** kost wel zo'n £. 8.500.

Westerly Pageant

De **Pageant** werd tegelijkertijd met de **Warwick** op de markt gebracht. De **Pageant** is 45 centimeter langer en 15 cm breder dan de **Warwick**. Daarnaast werd een stahoogte van bijna 1,80 meter gerealiseerd.

Alhoewel haar waterlijn slechts 8 cm langer is dan die van de **Warwick** kreeg ze toch 12% meer zeiloppervlakte om haar 16% extra gewicht te compenseren. Door haar 3 m² extra zeil en een ballastaandeel van 49% is het een boot geworden die van zwaar weer houdt!



De allereerste **Pageants** werden geleverd met de Vire van 6 pk of de Volvo MD1 van 7 pk. Later werd deze Volvo vervangen door de MD7A met het dubbele aantal cilinders en dus ook het dubbele aantal pk's. Genoeg krachtpatserij om mee te spelen dus.

De allereerste Pageant kostte £. 1.790. Dat was nog in de tijd voordat BTW bestond. Toen in 1978 de 530'ste Pageant gebouwd werd hing er een prijskaartje aan van £. 9.200. Op dit moment is de vraagprijs voor een Pageant uit 1970 zo'n £. 7000. Voor een top exemplaar uit 1978 moet toch al gauw zo'n £. 9.500 betaald worden.

In 1979 werden de allermooiste Pageants gebouwd. Dit kwam door het compleet vernieuwde houten interieur. Deze doen nu zo'n kleine £. 11.500 op de occasionmarkt. En dat terwijl ze ooit £. 10.200 hebben gekost.

Helaas bestaan er slechts 21 van. Deze boten zijn superieur aan de bekende drijvende comfort containers maar kosten daar slechts een fractie van. Dus, als je ervoor in de markt bent en je kunt er een te pakken krijgen, ga er dan voor..

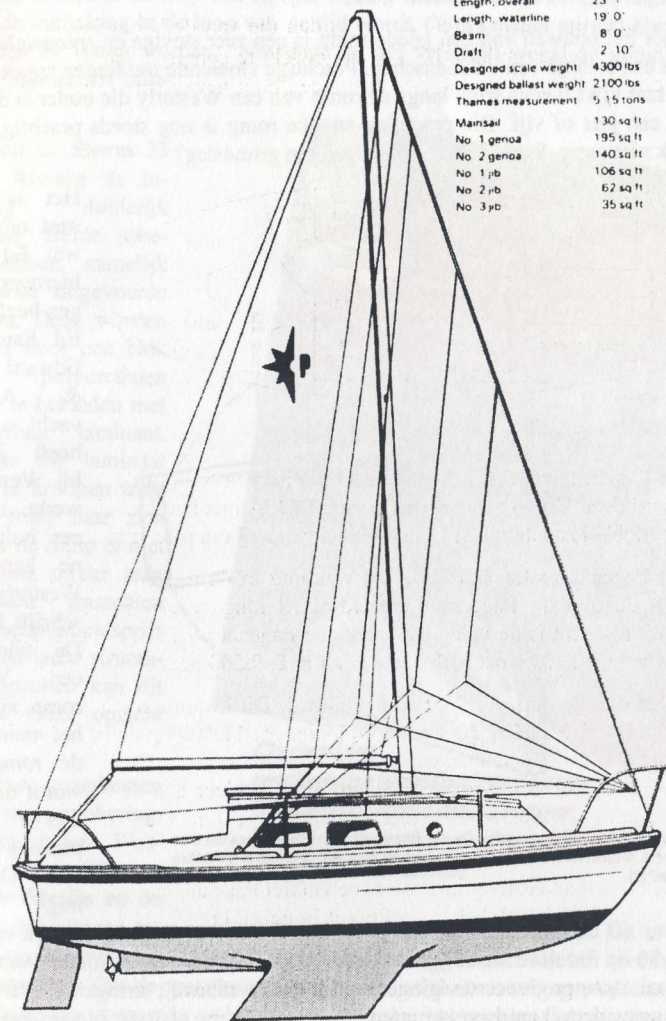
Een saillant detail is dat Westerly in 1976 twee vinkiel Pageants bouwde. Deze heten dan geen Pageant maar Kendal. Ik heb er zelf nooit in gezeild maar het zal best spectaculair zijn, gegeven de al uitstekende zeileigenschappen van de Pageant.

Tussen 1967 en 1970 produceerde Westerly in totaal 8 nieuwe typen. Een prestatie die daarna nooit meer geëvenaard is. De jaren 70 waren de meest succesvolle jaren van Westerly.

The Westerly Pageant

SPECIFICATION

Length overall	23' 1"	7.0 m
Length waterline	19' 0"	5.8 m
Beam	8' 0"	2.4 m
Draft	2' 10"	0.85 m
Designed scale weight	4300 lbs	1950 kg
Designed ballast weight	2100 lbs	950 kg
Thames measurement	5.15 tons	
Mainsail	130 sq ft	12.3 sq m
No. 1 genoa	195 sq ft	18.1 sq m
No. 2 genoa	140 sq ft	13.2 sq m
No. 1 jib	106 sq ft	10.0 sq m
No. 2 jib	62 sq ft	5.9 sq m
No. 3 jib	35 sq ft	3.3 sq m

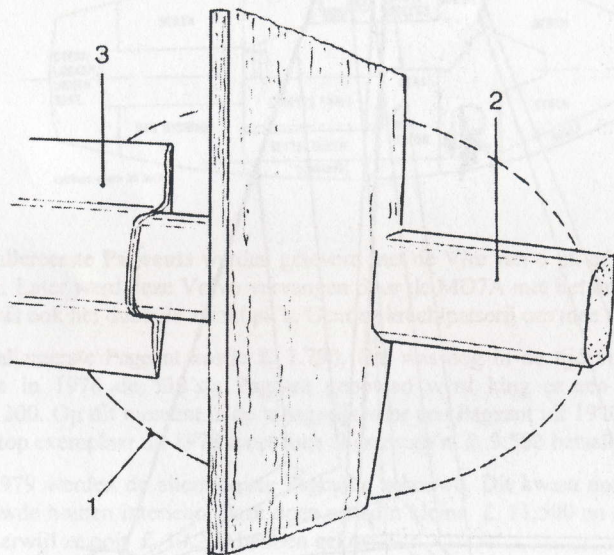


Inklinking

Gerard Versluis

Inklinking is het verschijnsel van vervorming van de polyester romp door optredende krachten als gevolg van de constructie. (red.)

De basis voor het bouwen van een goede romp is een zeer stevige en spiegelgladde mal. Zo'n mal is een staaltje van vakmanschap. Prachtige vloeiende rondingen zonder deuken of bulten. Maar kijkt u eens strak langs de romp van een Westerly die ouder is dan, laten we zeggen, een jaar of vijf. Die prachtige strakke romp is nog steeds prachtig, maar al lang zo strak niet meer. Welk effect ligt hieraan ten grondslag?



3 A top hat section stringer should be fitted on the inside of the hull across the area of flexing (1). A foam former (2) is used, over which successive layers of glassfibre are applied (3)

wordt de romp als het ware naar binnen getrokken. Dit komt - en dat geldt ook voor ieder ander merk dat op dezelfde manier gebouwd wordt - door het vastlamineren van structurele delen zoals spanten (= verstevigingen in het dwarsverband), stringers (= verstevigingen in het langsverband) en dwarschotten. De inklinking (= het naar binnen gaan van de romp) is met name waarneembaar daar waar de stagverankering in de romp gelamineerd zit.

Het is interessant om te zien wat Ed Sawyer hierover te zeggen heeft.

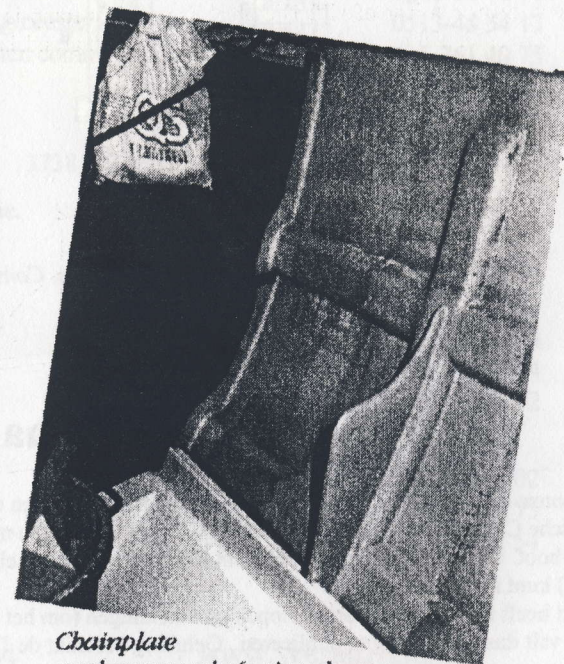
Ed Sawyer (van Edward Sawyer & Associates yacht surveyors) heeft jarenlang bij Westerly gewerkt en heeft een buitengewone kennis van Westerly's. Hij schrijft hierover: De zijden van een Westerly-romp zijn vanaf het moment dat de romp gelost wordt uit de mal niet honderd procent vloeiend. Op sommige plaatsen

Zoals gezegd, de inklinking is zichtbaar vanaf het moment dat de romp uit de mal komt en wordt in de loop van de jaren steeds groter. Dit fenomeen wordt veroorzaakt door het krimpen van de polyester binding tussen de romp en het structurele element zoals bv. een dwarsschot. Voor dit artikel voert het veel te ver om in te gaan op het hoe en waarom polyester krimpt in de loop van de tijd. Echter: Hoe zwaarder het polyesterlaminaat, hoe groter de inklinking in de loop van de tijd wordt. (Wees echter gerust! Uw 35 voeter zal nooit een 34 voeter worden. Naarmate de tijd verstrijkt wordt de inklinking namelijk steeds minder en minder).

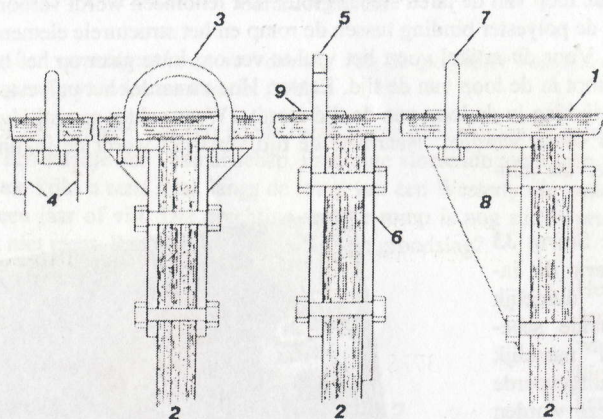
Zo is bij de **Storm 33** en de **Riviera** de inklinking duidelijk zichtbaar. Beide schepen hebben namelijk zeer zwaar uitgevoerde stringers. Deze worden gemaakt door een balk van polyurethaan schuim te bekleden met een zwaar laminaat. Wanneer dit laminaat begint te krimpen trekt het de romp naar zich toe. Dat de romp er niet meer strak uitziet mag cosmetisch misschien niet de schoonheidsprijs verdienen maar structureel gesproken kan dit in geen enkel opzicht kwaad.

Ik wil even terugkomen op de stagverankering. Sommige typen Westerly's zoals bijvoorbeeld de **Merlin** en de

Fulmar hebben een stagverankering die geheel uit polyester bestaat. Dit in tegenstelling tot de types **Centaure** en **Falcon** waar gebruik wordt gemaakt van het hoofdschot voor de stagverankering. Om de grote krachten, uitgeoefend door de tuigage, te kunnen opnemen moet de eerder genoemde polyester stagverankering opgebouwd worden uit een zeer zwaar laminaat. Als gevolg hiervan is de inklinking van de romp ter plaatse van de stagverankering aanzienlijk. In vele gevallen is het mogelijk om langs een Westerly romp te lopen en aan te wijzen waar de stagverankering ingelamineerd is.



Chainplate anchorage webs (painted grey) bonded to frame and stringer. Bulkheads are bonded in with chopped strand mat



Stagverankering Centaur, Falcon, Conway etc

Adresjes die goud waard zijn.

In onze maart-editie deden wij een beroep op u om adressen door te geven aan de Technische Commissie, die handig zijn als je eens iets wilt laten maken voor of repareren aan de boot. Of ook dingen op de kop kunt tikken die je niet in elke watersportzaak (voordeelig) kunt aanschaffen.

Het heeft niet bepaald storm gelopen met meldingen (om het voorzichtig uit te drukken). Er valt dus nog weinig te publiceren. Gelukkig beschikt de T.C. wel over enkele gegevens, maar graag wil zij nog wat meer adressen hebben op de volgende gebieden:

- Bewerken en maken van onderdelen van roestvrij staal
- Reviseren van motoren (op grond van goede ervaringen).
- Wie verzorgt goede en niet te dure scheepsstoffering.
- Wie levert goede (scheeps) accu's voor een redelijke prijs.?
- Wie repareert electronica (en wat)?

Kent u adresjes, dan graag even doorbellen naar G. Versluis (01804-30102) of e-mailen naar G.Versluis@westerly.myweb.nl Wij hopen u dan in de volgende aflevering meer informatie te kunnen geven.

Bestuur en Commissies

Bestuur.

J. Smit, voorzitter.
 J. Sluiter, vice-voorzitter.
 Mw. E. Rutgers, secretaris.
 J.P. Veldhuyzen, penningmeester.
 T.K..Tjeerde, evenementen commissaris.

Telefoon

035-621 49 98
 0317-61 36 01
 0346-21 16 76
 0513-48 54 13
 015-261 40 75

Adres Secretariaat.

Mw. E. Rutgers
 Koningin Julianalaan 53 3738 VB Maartensdijk

0346-21 16 76

Evenementen commissie.

T.K. Tjeerde, voorzitter
 P.S.I. Dreef
 M. Kanaar
 R.K. Stapleton
 J.A. Verschure
 G. Versluis

015-261 40 75
 0172-53 97 27
 010-434 87 63
 0346-24 19 84
 0416-37 77 24
 0180-43 01 02

Technische Commissie.

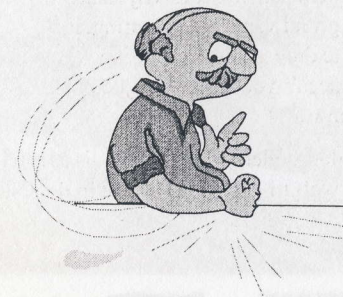
G. Versluis, voorzitter
 I. Albrechts
 A. van der Snippe

0180-43 01 02
 0562-44 84 75
 06-21 24 08 54

Website

Westerly Club Nederland:

www.Westerlyclub.nl



it's all in the name!



Skipshandel Stavoren

* import * verkoop * handel *
* bemiddeling * service *

Bezoekadr.: Marina Stavoren/Binnenhaven
Internet : www.waterwerf.nl/skipshandel
E-mail : skipshandel@planet.nl
Telefoon : +31(0)514 684 694
Fax : +31(0)514 68 1975
Corresp. : Pastorieweg 22, NL- 8721 GS WARNS

**ACTUEEL AANBOD VAN
GEBRUIKTE WESTERLY'S**

ALTIJD "SCHOON SCHIP"!

Type	Bouw jaar	Afmetingen			Motor		VERMELDING IN EURO'S
		LOA	Br.	Diepg	PK	Merk	
WESTERLY:							
-CENTAUR 26	'75	8.00	2.60	0.90	25	VOLVO	€ 15.800
-STORM 33 OD	'87	10.11	3.52	1.68	18	VOLVO	€ 64.900
-SEAHAWK 34	'85	10.26	3.74	1.50	28	VOLVO	€ 79.000
-SEAHAWK 35	'90	10.54	3.74	1.35	28	VOLVO	€ 63.300
-CONWAY 36/38 CC	'76	11.50	3.41	1.83	42	MERCEDE	€ 63.300
-OCEANRANGER 38 CC	'93	11.58	3.86	1.55	28	VOLVO	€ 136.500

Bijzonderheden: De SEAHAWK 34 heeft een nieuwe motor, VOLVO 2030 van 2001!

Onder voorbehoud van wijzigingen, afgifte van optie of verkoop. Specificaties op aanvraag. INRUIL SOMS BESPREEKBAAR.	26/09/2002
--	------------

UW PARTNER VOOR: * HANSE * MAXI * MOODY * KRON(UNNA) * WESTERLY *



Leveringen: HISWA-voorwaarden
K.v.K. Leeuwarden nr.: 01064046

Bankrelatie : Rabobank te Balk
Rek.nr. 33.35.05.522
NL-8006.76.646.B 01

BTW nummer:

Openingstijden:
Dagelijks van 09:00 tot 12:00 uur
en van 13:00 tot 17:00 uur.
(van 1/11 tot 1/3: zondag op afspraak)



Lowestoft-week 2002



De steiger bij Brightlingsea



Het bootje van de havenmeester.

DUYFFKEN III



De W33 van Mark en Annemiek Stegmann (blz 5)