

**Westerly  
Club  
Nederland**

*Clubblad  
Maart 2002*



# Duyfken VOC 1602-2002

## Geschiedenis & Replica



Herdenking VOC, zie artikelen op pag 24 en 27

## Voorwoord

Door J. Smit

*Aan alle leden, donateurs en ieder die begaan is met het wel en wee van de Westerly Club Nederland.*

U heeft zojuist het eerste blad opgeslagen van weer een fraai WCN-clubblad, vol informatie en interessante en leuke dingen. Waar zouden wij zijn zonder ons onvolprezen halfjaars periodiek? Ja en ik blijf het een eer vinden om daarin een voorwoord te mogen schrijven.

Terwijl ik dit schrijf is het nog volop winter, maar dat mag de pret niet drukken. Deze tijd gebruiken wij toch om voor het komend seizoen weer nieuwe plannen te maken voor het uitzetten van tochten, bijwonen van gezellige Westerly bijeenkomsten etc. Verder door dit blad bladerend zult u merken dat het bestuur, maar vooral ook de evenementencommissie en alle anderen die meewerken aan het organiseren van clubevenementen, niet stil hebben gezeten. In grote lijnen staat er weer een vol programma voor u klaar. De plannen worden beslist een groot succes als u daar in grote getale aan mee doet. Wat is er niet gezelliger dan samen weer een avontuurlijke tocht te varen, of mee te doen aan een barbecue of een familie-puzzeltocht? Mij verveelt dat nooit.

De eerste en belangrijke bijeenkomst van het nieuwe jaar is uiteraard de Algemene Ledenvergadering op 30 maart a.s. Hierover leest u de details elders in dit clubblad. Eén punt wil ik er alvast uitlichten, omdat ik persoonlijk vind dat dit belangrijk is voor onze club, namelijk een verandering in de samenstelling van twee commissies. Gerard Versluis, thans voorzitter van de Evenementencommissie heeft te kennen gegeven dat hij graag de taak op zich wil nemen om onze Technische commissie een nieuwe en modernere opzet te geven. De oudere leden van de commissie hebben na lange tijd commissielid te zijn geweest, te kennen gegeven dat zij hun taak graag wilden beëindigen. Het bestuur is dankbaar voor de vele jaren dat zij als vraagbaak de clubleden van dienst zijn geweest.

Maar tijden veranderen en de techniek ontwikkelt zich snel.

*(doorlezen op pag 3)*

# Inhoud Clubblad WCN

## Maart 2002

Club	pag.		pag.
Voorwoord	1	Herdenking VOC 400 jr	24
Inhoud clubblad	2	Terugkeer van de DUYFKEN	27
Evenementenkalender	4		
Toertochten 2002	4	<b>Westerly</b>	
Ledenbestand	6	Nieuws van Westerly	30
Contributie	6	De Westerly Motorsailers	31
Verslag Najaarsbijeenkomst	7	<b>Techniek</b>	
Schippers en Scheepsnamen	9	Osmose, waarom willen	
Bestuur en commissies	47	Westerly's niet drogen?	37
Advertentie Skipshandel	48	Adresjes die goud waard zijn	40
		Zonnepanelen	41
<b>Reisverhalen</b>		<b>Jaarvergadering</b>	
Reis PATIENCE, deel 2	12	Agenda	42
ADIOS LABOR, deel 3	21	Notulen ALV maart 2001	43
<b>Varia</b>		Fin. Overzicht 2001	44
Korte berichten	23	Toelichting financieel Overzicht	45
Wat is de Noordzeedriehoek?	24		

### Redactiecommissie:

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

### Overige medewerkers:

- Gerda van Dillen
- Marja Röttger

### Redactieadres:

Frank Santmanstraat 23  
7552 GM Hengelo  
Tel: 074 - 242 42 44  
e-mail: [veldhuyz@introweb.nl](mailto:veldhuyz@introweb.nl)

Redactiecommissie noch bestuur kunnen verantwoordelijk worden gesteld voor de juistheid van de inhoud van de gepubliceerde bijdragen.

Volgens Gerard Versluis is het gebleken dat vele nieuwe, maar ook oude clubleden gebruik maken van onze technische website. Daardoor komen er vele vragen en problemen boven drijven. Gerard heeft mij dan ook verzocht uw medewerking te vragen voor het samenstellen van een Technische commissie "nieuwe stijl". Er zijn vast leden onder ons die verstand hebben van motoren, electronica, navigatieapparatuur, tuigage, uitvoeringen van zeilen en zoveel andere technische zaken aan boord. Met hun kennis van zaken zouden zij andere leden van dienst kunnen zijn. Als bestuur zullen we het zeer op prijs stellen als die leden zich willen aanmelden. (telefoontje of e-mailtje naar Gerard Versluis). Op het één volgt natuurlijk het andere. Gerard zal aftreden als voorzitter van de Evenementencommissie, maar heeft toegezegd wel lid te willen blijven in verband met "technische" evenementen.

Het bestuur kan echter met blijdschap aankondigen dat het een gewaardeerde opvolger heeft gevonden in de persoon van Tjerk Tjeerde. In de Algemene Ledenvergadering treedt Gerard af als bestuurslid. Als u er in de Algemene Ledenvergadering mee akkoord gaat zal Tjerk hem niet alleen opvolgen als voorzitter van de evenementencommissie maar tevens als bestuurslid. Dan kunnen wij alles in één keer bekrachtigen. Dat zou mooi zijn.

Het is niet voor niets dat het bestuur dit beroep op u doet, want zoals u reeds gemerkt heeft, groeit het aantal leden voortdurend. En om daar een goede organisatie tegenover te zetten kunnen we best wat ervaring en parate kennis gebruiken op de diverse gebieden. Daarbij denk ik ook aan medewerking aan het onvolprezen WCN Clubblad. Alle ideeën en voorstellen zijn van harte welkom. Het bestuur, de commissies en de eindredacteur zullen u daarvoor erkentelijk zijn.

Zo, deze eieren zijn gelegd en nu gaan we varen ..... Waar naar toe? Kleine tochten, grote tochten. Eigenlijk is alles leuk, als je maar geniet van de rust en stilte, of het wilde water en het zingen van de wind, van de prachtige heldere luchten met schitterende wolkenpartijen, of van een heerlijke zoele zomeravond ergens vooranker en dan de sterren bewonderen bij een heldere nachthemel. Heerlijk toch, zo'n vooruitzicht! Ik geniet nu al wanneer ik dit zo neerschrijf.

Namens het bestuur wens ik u allen een zéér prettig vaarseizoen 2002!

## Evenementenkalender 2002

Samenvatting van het zomerprogramma  
Om te noteren in uw agenda 2002

Zaterdag 30 maart **Voorjaarsbijeenkomst.**

Jaarvergadering: zie pag. 42 e.v.

Donderdag 9 - zo 12 mei. **Hemelvaartsweekend Noord & Zuid**

Nadere gegevens volgen per convocatie

Vrijdag 7 - 15 juni. **10<sup>e</sup> Lowestoft Plus Week**

Verzamelen op vrijdagavond voor vroeg vertrek op zaterdag.

Noord: IJmuiden, Zuid: Stellendam

Vrijdag 23 - 31 augustus. **Tocht Om de Noord**

Verzamelen: zie 'Toertochten' hierna.

Zaterdag 7-8 september **Barbecue Weekend.**

Noord: Trintelhaven, IJsselmeer.

Zuid: Nog niet bekend.

Vrijdag 19 - 22 september. **Garnalentocht.**

Verzamelen 19<sup>e</sup> 's avonds bij Roompotsluis.

22 of 23 november **Najaarsbijeenkomst**

Nadere mededelingen volgen later in het seizoen.

Voor het **Hemelvaartsweekend** dient u zich te melden bij het secretariaat.  
Voor de toertochten (**Lowestoft, Om de Noord en Garnalentocht**) kunt u zich schriftelijk melden bij het secretariaat, of u geeft zich op bij de betreffende commodore. Zie hierna onder 'Toertochten'

## Toertochten

*In 2002 organiseert de club weer drie toertochten. De Lowestoft-plus-week en de tocht Om-de-Noord zijn tochten van een week. De Garnalentocht naar Blankenberge duurt vier dagen, van vrijdagavond tot maandagavond.*

### Inschrijving

Voor de tochten geldt het volgende.

Om praktische redenen zijn er grenzen aan het aantal schepen dat per tocht kan deelnemen. Daarnaast is het voor de commodores gewenst tijdig een inzicht te hebben van het te verwachten aantal deelnemers voor het maken van afspraken e.d.

Dat is dan ook de reden dat we tijdige opgave vragen van deelneming vragen, vóór 1 mei. Voelt u wel voor deelname, maar kunt u het vóór 1 mei nog niet beslissen, doet u dan een voorlopige opgave. U kunt gebruik maken van het bijgevoegde formuliertje, dat u kunt inleveren op de Voorjaarsbijeenkomst 30 maart, of opzenden naar het secretariaat. U kunt zich ook telefonisch melden bij de betreffende commodore.

### Bijdrage in de kosten.

De laatste jaren is aan de deelnemers een bijdrage in de kosten gevraagd. Nu de positie van de clubkas het weer toestaat, heeft het bestuur besloten deze regeling voor onbepaalde tijd op te schorten.

### Waar u rekening mee moet houden

Voorwaarde voor deelname is dat op elk schip, behalve de schipper, minimaal een tweede ervaren bemanningslid aanwezig is. Een bemanning van meer dan twee is aan te bevelen in verband met de afstanden en eventueel minder gunstig weer.

Zorg vooral dat schip, tuig, motor, accu's, navigatieapparatuur en veiligheidsmiddelen in prima conditie zijn. Denk om warme kleding voor koude nachten. Vraag uw internationale documenten voor schip en schipper tijdig aan bij de ANWB.

### Lowestoft-plus-week, vrijdag 7 - zaterdag 15 juni

Dit wordt de tiende tocht in successie. Aan de gebruikelijke programma onderdelen wordt een nieuw element toegevoegd: Geankerd overnachten op de River Ore & Alde. Vrijdagavond verzamelen om zaterdagochtend vroeg te vertrekken. In de loop van zaterdag 15 juni hopen we weer terug te zijn in Nederland. Commodore is Bob Stapleton. (tel. 0346-24 19 84) Briefingavond bij Bob thuis op vrijdag 24 mei, 20.00 uur. Kondig je komst wel even telefonisch (of per e-mail) aan.

### Tocht Om-de-Noord, vrijdag 23 - zaterdag 31 augustus.

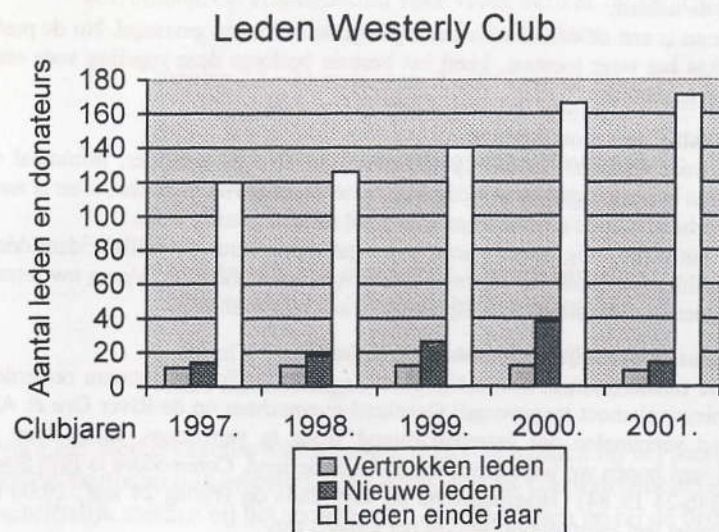
De tocht om de Noord is weer gepland in de laatste week van augustus. Dit jaar wordt het een waddentocht (grotendeels) op het Nederlandse wad. Niet geschikt voor schepen die dieper steken dan ca 1,30 m Het verzamelpunt op vrijdagavond is (voorlopig, afhankelijk van het tij) Den Oever. Commodore is weer Peter Dreef (tel 0172-53 97 27)

### Garnalentocht, vrijdag 19 - maandag 22 september.

De garnalentocht zal weer onder leiding staan van Gerard Versluis. Einddoel is weer Blankenberge in België. Vorig jaar zaten de weersomstandigheden tegen, waardoor het einddoel moest worden verplaatst naar Goes. Dit jaar hopen we wèl op een beloning in de vorm van garnalen en Belgisch bier in Blankenberge. De vertrektijden van de dagtochten zijn uiteraard afhankelijk van het tij.

## Ledenbestand 2002

In het afgelopen clubjaar traden 15 nieuwe leden toe. Wij wensen hun hartelijk welkom in de Westerly Club. Daarentegen namen 9 leden afscheid. Het ledenbestand groeide daarmee van 160 tot 166 leden. Daarnaast hebben wij 5 donateurs. De groei van ons ledenbestand is daarmee duidelijk minder spectaculair dan het jubileumjaar 2000. Niettemin zet de groeitrend zich duidelijk voort. Het onderstaande grafiekje geeft de ontwikkeling weer over de afgelopen vijf jaar.



## Contributie

De contributie voor het jaar 2002 is vorig jaar door de Algemene Ledenvergadering vastgesteld op 30 Euro. (Donateurs 15 Euro). De automatische inning zal dit jaar later plaats vinden dan gebruikelijk, in verband met het wijzigen van het administratieve systeem. Voor enkele nieuwe leden die in de laatste maanden van 2001 zijn toegetreden, zal dan tevens het inschrijfgeld van 15 Euro worden geïnd. De leden die nog per acceptgiro betalen krijgen het formulier ook later toegestuurd dan gebruikelijk. Zij betalen 2 Euro toeslag op de contributie.

## Najaarsbijeenkomst

op zondag 25 november 2001

Door Marja Röttger (NICARO)

Op zondag 25 november kwamen 43 clubleden af op de uitnodiging voor een dagje Rotterdam om een bezoek te brengen aan het Maritiem Museum. Verzamelplaats was de steiger in Ridderkerk van de 'Fast-ferry' naar Rotterdam.

De route naar de parkeerplaats was heel goed aangegeven, waardoor niemand verkeerd gereden was en wij ruim op tijd aanwezig waren. Om 11.35 uur kwam de 'Fast-ferry' boot die ons met hoge snelheid, binnen een half uur naar de Erasmusbrug in Rotterdam bracht. Op dat moment was het nog



droog en niet koud. Nadat we van de boot af kwamen moesten we ongeveer tien minuten lopen naar restaurant 'De Bazar', waar we een 'Turkse' lunch hebben gegeten. Voor die mensen die dat gemist hebben, zal ik proberen in het kort te vertellen wat we gegeten hebben:

HUMUZ (Kikkererwtenpasta),

HAYDARI (Yoghurt-knoflookmousse),

SIGARA BOREGI (Rolletjes van bladerdeeg met feta, mint en peterselie),

SARNA (Druivenblad gevuld met rijst, uien, rozijnen en pijnboompitten),

Gemarineerde olijven (daarom waren ze zo zout),

ZAALOUK (Salade van aubergines, tomaat en knoflook),

Witte kool salade,

CALAMAR (Gefrituurde inktvisringen),

FELLAFEL (Gefrituurde balletjes van kikkererwtenmousse),

MERGUEZ (?) en Turkse

Piza.

Alle gerechten werden geserveerd met verschillende broodsoorten. Het bier, de wijn en de cola lieten zich dus ook goed smaken. Om 13.30 uur verlieten wij het restaurant, op weg naar het scheepvaartmuseum. Daar werden wij 'losgelaten' om op eigen gelegenheid het binnen- en buitenmuseum te bewonderen.

Ook voor onze 'jongste' leden was er een schitterende kinderpresentatie. 'Professor Plons'. De kinderen konden bij 'Professor Plons' spelenderwijs experimenteren, ervaren en ontdekken hoe schepen en scheepvaart functioneren. Nederland en de bouw van zeeschepen zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Dat is te zien, te horen, te voelen en te ruiken op deze tentoonstelling. Aan de hand van spreekwoorden wordt stil gestaan bij het boeiende bedrijf van de scheepsbouw.

De tentoonstelling binnenvaart geeft een impressie van een typisch Nederlandse bedrijfstak in de twintigste eeuw. Ook wordt duidelijk waarom binnenvaart zo belangrijk is voor de Nederlandse economie en de Rotterdamse haven. Buiten in de museumhaven ligt het museumschip BUFFEL. Dit mooie 19<sup>e</sup> eeuwse 'ramstevenschip' is een belevenis voor grote en kleine bezoekers. Van de stijlvolle commandantsvertrekken tot en met de wasplaatsen van de matrozen. Het lijkt wel of de tijd even stil is blijven staan.



Om 16.00 uur hadden we afgesproken om een borrel te gaan drinken in cafe 'De Jantjes'. Er waren ook enkele leden, dames natuurlijk, die niet naar het museum gingen, maar liever gingen winkelen in de binnenstad, het was tenslotte koopzondag. Ook zij kwamen zich netjes om 16.00 uur melden bij 'De Jantjes'.

Onze voorzitter, John Smit kon het niet laten om de microfoon te pakken en Gerard te bedanken voor de geweldige organisatie van deze dag. Met luid aplaus was iedereen het deze keer eens met de voorzitter. Om 17.10 uur verlieten wij het cafe op weg naar de Fast-ferry boot die ons om 17.30 uur weer terug bracht naar de parkeerplaats in Ridderkerk. Helaas regende het toen en nam eenieder een spurt naar de auto, waardoor er niets terecht kwam van afscheid nemen van elkaar. Luid toeterend namen wij dan maar op deze manier afscheid. Evenementencommissie bedankt! Het was een reuze geslaagde, gezellige dag.

## Over Schippers en Scheepsnamen

Door John Smit

*Een interview met de bemanning van de Conway met de naam "MEMBERS ONLY":  
TjerkTjeerde, Aafje Miedema en Sebastian (Frieser kan het niet!).*

### 1: Wanneer ging water een rol spelen in jullie leven?

Tjerk: "Uiteraard het eerste badwater, maar ik begrijp dat je daar niet op doelt. Mijn eerste kennismaking met zeilen en boten was al vroeg in mijn jeugd. Hoewel ik geboren en getogen Randstadter ben, gingen mijn ouders in de zomervakantie varen op de Friese meren. Met vier kinderen in open boten waren nog eens mooie tijden. Mijn opa had zelf een schouw gebouwd, dus je ziet dat boten niet vreemd waren in de familie. En zo van lieverlee komt er steeds meer water in zicht. Afgestudeerd als scheepswerktuigkundige in Vlissingen, en daarna de grote vaart op. Gevaren bij het enige echte zeesleepvaart- en bergingsbedrijf in IJmuiden. Je wist in die tijd echt niet hoe lang een reis zou duren, want we werden van hot naar her gestuurd en in die tijd betekende dat nog echt varen. Weken achtereen over de oceanen met één of ander droogdok, booreiland of wat dan ook, bergingen, havendienst-activiteiten, waardoor alle dimensies van het varen werden meegemaakt, en ik kan u zeggen: er waren diverse spannende momenten bij. Zo heb ik de zee leren kennen en repecteren".  
Aafje: "Ik heb het water leren kennen doordat ik ging sportduiken. In die tijd leerde ik ook Tjerk kennen, met alle gevolgen vandien. Met boten had ik niets tot ik hem tegenkwam, want hij voer toen al. En pas later, in 1993, tijdens een weekend Dokkum (mijn geboorteplaats), mondde dat uit in de aanschaf van ons eerste zeiljacht, een Centaur met bouwnummer 1573".

### 2: Hoe is het leren zeilen in jullie leven gekomen?

Tjerk: "Mijn vader heeft mij natuurlijk leren zeilen. Echter voor de puntjes op de -theoretische- heb ik later zeilles genomen bij de Delftsche Studenten op een zeilschool op de Brielse Meer. Ik deed een week voor beginners en een week voor gevorderden, en het jaar er na was ik instructeur. Daarna ben ik nog instructeur geweest op een varende zeilschool vanuit Terhorne en op een zeilschool in Goëngarijp. Ik heb gezeild tot ik ging varen, als je begrijpt wat ik bedoel".

Aafje: "Mijn eerste zeilveraring heb ik opgedaan met Tjerk, toen we een 16kwadraat huurden op de Grevelingen. Met de Centaur werd het een ander verhaal. Zelf was ik niet zo'n held, want op zijn kant gaan vond ik best wel eng, en het heeft een hele tijd geduurd voordat ik daaraan een beetje gewend

was. Dat kwam onder andere omdat ik vrouwencursus "boathandling" ben gaan volgen, waar ik de primaire kennis om te zeilen en op de motor te varen heb geleerd, en dat maakt je een stuk zekerder. Ik vond zelf ook dat ik het schip moest kunnen varen bijv. zonder Tjerk. Je weet nooit wat er onderweg kan gebeuren; er kan een moment komen dat Tjerk door wat voor oorzaak dan ook niet kan fungeren als schipper, en dan moet je toch verder. Een jaar later heb ik de cursus CWO2 zeezeilen met kajuit zeiljachten gedaan. En weer een jaar later heb ik de cursus Theoretische Kust Navigatie gedaan, het Basis-diploma marifonie gehaald en de cursus CWO3 zeezeilen gevaren, Hiermee krijg je de bevoegdheid om als dagschipper te fungeren.



MEMBERS ONLY

Het is een absolute aanrader voor alle dames in onze Westerly-club die hun onzekerheid willen bestrijden. En het verhoogt de veiligheid aan boord aanzienlijk als de rollen aan boord kunnen worden omgedraaid".

### 3: Wanneer kwam het grote werk in zicht (IJsselmeer, Noordzee, Wad)?

Tjerk: "Dat begon eigenlijk meteen nadat we Centaur gekocht hadden. De eerste tocht was natuurlijk de reis-in-etappes van Dokkum naar de Zeeuwse wateren, want dat moest ons vaargebied worden. We kwamen toevallig terecht in het "Sas van Goes", een prachtig jachthaventje in de voormalige oude sluis-kolk bij de uitgang van het kanaal van Goes in de Oosterschelde. Zeker de moeite waard om eens te bezoeken als u in Zeeland vaart".

Aafje: "Ons vaargebied bestond dus uit de Oosterschelde, Grevelingen en Veerse Meer. Bovendien varen we zo lang mogelijk: van Pasen tot eind november als het kan.

Daartussendoor komen dan de opstap-reizen van Tjerk met de Wander West naar Lowestoft, en de eerder genoemde cursus-reizen van Aafje over de Wadden en zelfs Helgoland. Echter met de Centaur naar zee: niet echt ons doel! Het denken over een ander schip begint dan.

Onze zoon Sebastian vaart altijd met ons mee en is een uitstekend bemanningslid. Ook hij heeft de beginselen van het zeilen opgedaan tijdens een zeilcursus CWO1 en CWO2 voor Optimisten.

Wij nemen nooit onnodige risico's: als één van ons het op een bepaald moment niet ziet zitten om uit te varen, dan blijven we rustig liggen en wachten we op beter weer en betere tijden. Dat wil absoluut niet zeggen dat we voor elk donker wolkje binnenblijven, maar er zijn wel eens van die momenten dat je een onbe-

stendig gevoel of twijfel hebt, en wij vinden het dan verstandig om bijv. niet te gaan. De Centaur werd begin '98 ingeruild tegen een Conway".

### 4: Welke schepen zijn reeds in jullie bezit geweest?

"Daar kunnen we kort over zijn: de Centaur, daarna de Conway, en natuurlijk de Optimist".

### 5: Hoe en wanneer kwam de "Westerly club Nederland" in zicht?

Aafje: "Dat was leuk. Liggen we in '95 in Zierikzee, komt er een andere Westerly langs. Zo maakten we kennis met Remko Allard en Cootje met hun Centaur JOKJE. En zo is het gekomen. We vonden het een goede manier om meer van ons schip en van Westerly's in het algemeen te weten te komen. En we leerden in "Zuid" andere Westerly's kennen. Daarbij komen de gezellige samenkomsten -zowel de natte als de droge- en we proberen dan ook om zoveel mogelijk bijeenkomsten bij te wonen. Dat mondt dan uit in Tjerk's aanwezigheid bij de evenementencommissie".

Tjerk: "Leuk detail: we zijn ook lid van de Vlaamse Vereniging voor Watersport VVW Goes. Van de Belgen doen we ideeën op voor evenementen voor de WCN".

### 6: De Hamvraag: waar komt "MEMBERS ONLY" vandaan?

"Toen wij het schip kochten, heette het zo, en zo hebben we het gelaten.

Eerstens omdat we bij de Centaur de ervaring al hadden opgedaan dat een goede naam verzinnen heel erg moeilijk is (het ding heette "VRIJBUITER", afschuwelijk; wij noemden de boot ook altijd de boot).

Tweedens omdat, je weet wel, bijgeloof, naam veranderen brengt ongeluk. Derdens: MEMBERS ONLY, eigenlijk een prima naam, waarom zou je die veranderen?

Kort en goed: we weten niet waarom het schip de naam draagt, en hoe lang al. We zijn de vierde eigenaar (waarvan de eerste twee Belgen waren).

Eén ding is zeker: u bent van harte welkom aan boord als u ons ergens tegenkomt. Laat u vooral door de naam MEMBERS ONLY niet afschrikken om aan te kloppen!".

### 7: Nog plannen om inde toekomst een ander en/of groter schip te kopen?

"In het kort: nee, voorlopig niet. We zijn heel tevreden met onze Conway, dus aan veranderen denken we op dit moment totaal niet. We hopen er nog jaren plezier van te hebben, samen met u als Westerly-leden.

Wij hopen in 2002 op vele ontmoetingen op het water met leden van de WCN. Wij wensen alle leden van de club een heel plezierig vaarseizoen 2002".

## Met de PATIENCE naar de Golf van Genua

Door Gerda van Dillen

*Gerda en Frits van Dillen hadden zich al jaren geleden voorgenomen een reis te maken naar de Middellandse Zee met hun Corsair PATIENCE. Onder het motto "Anders Actief Leven" hadden ze een 'relaxte' toertocht in gedachten, hoppende langs alle interessante havens en haventjes onderweg. In vorige afleveringen van ons clubblad mochten we de reis meebeleven tot het schip in winterberging ging aan de Gironde in Frankrijk. In dit verslag wordt de reis vervolgd door het Canal du Midi. Over de laatste etappe van deze reis leest u in de oktober-editie van ons clubblad (red.).*

*De vaartocht van 2001 is te onderscheiden in drie etappes:*

*De eerste etappa leidde van la Rochelle naar Bordeaux/Beggles; de tweede van Bordeaux naar Sete, canal Garonne/Midi en de derde van Sete naar San Remo.*

### De eerste etappe

Na een winter met veel gezellige contacten met vrienden en familie beginnen we op 3e paasdag 2001 weer met het *Anders Actief Leven*. Met een volgepakte auto en nieuwe bijboot op het dak rijden we in 12 uur naar la Rochelle. De PATIENCE ligt er goed bij. De eerste dagen overnachten we in een hotel. Het schip ziet er na een antifouling- en poetsbeurt weer stralend uit. In een miezerig regentje wordt ze te water gelaten. De reparatie aan de assteun is goed gelukt. We mogen 4 dagen gratis aan de steiger blijven liggen. Het is nog erg koud maar de verwarming zet de hele kajuit in de rook! Een probleem dus, en dat voor het weekend. Gelukkig hebben we de auto hiermee kunnen we de kachel bij de dealer brengen, 15 kilometer verderop. We rijden er drie keer naar toe. Uiteindelijk wordt het apparaat naar Parijs gestuurd ter reparatie. Na 5 dagen kunnen we het opnieuw en anders installeren. De kachel hing te laag en hevelde hierdoor diesel uit de afgetopte dieseltank en verzoop. Nu doet hij het prima. Zoals vele watersporters hebben we bij aanschaf van apparaten altijd gedacht dat de energie door het schip zelf geleverd moest worden. Tot we bedachten dat elektra op de steiger ook een elektrisch kacheltje kon voeden. Bij de Gamma van Frankrijk, Castorama, kochten we het laatste ventilatorkacheltje.

We moeten 19 mei voor een familiefeest terug naar huis, daarom besluiten we tot dan in la Rochelle te blijven. Als 'goede' klant kunnen we voor een zacht prijsje van de firma Marina een ligplaats in les Minimes krijgen. We hebben nog veel klussen en klusjes gepland. En we willen ook wat zeilen naar Ile le Ré of Ford Boyard. In een relaxed tempo maken we de boot zeilklaar, maken een rugleuning bij de kaartentafel en een zonnetent. Half mei wordt het aangenaam weer en begint in de haven het vaarseizoen. Franse charterboten varen af en aan, voor ons steeds weer lering en vermaak. Het wordt tijd dat wij ook gaan zeilen. Morgen, denken we .....

Het is een mooie vrijdagavond als we aangevaren worden door een 38-voet charter-schip. Hij schampt langs de bijboot. De schipper lijkt door te varen, maar meert uiteindelijk toch maar af bij de captainerie. Hij heeft geen verzekeringspapieren aan boord!

Veel commotie in de haven. De davits zijn 20 graden getordeerd en moeten opnieuw worden gericht. We zijn een week bezig om met de verzekeringen en diverse firma's de reparaties te regelen. Dus zeilen? Ho maar! Tussen de bedrijven door zoekt Frits contact met **Pauillac**. Daar willen we de masten laten demonteren en vervoeren naar het zuiden. De havenmeester is zeer vriendelijk en behulpzaam. Dit troost weer wat na de onvriendelijke benadering van de Fransen bij de schaderegeling. De davits zullen pas 29 mei geplaatst kunnen worden. Dus vertrekken we 19 mei naar Nederland, zonder een meter gezeild te hebben.

### Laatste voorbereidingen

Maandag 28 mei zijn we terug met onze dochter en kleinzoon van 4 jaar. Zij willen mee varen tot Bordeaux. De bijboot is klaar en de davits zullen morgen geplaatst worden. Dit wordt echter Woensdag; in Frankrijk betekent "demain" blijkbaar overmorgen! Het weer is mooi, onze kleinzoon Robin kan rustig wennen aan de mogelijkheden en beperkingen aan boord. Donderdag betalen we de schade. Totaal de somma van f2500.- De rekeningen faxen we naar de Engelse verzekering. (Deze betaalt binnen 14 dagen, minus het eigen risico, dat komt pas als de Fransen betaald hebben. Over een jaar of zo??) We zijn erg tevreden over de afhandeling van Navigators & General, de verzekering voor WOA-leden. 's Middags doen we een proefvaart ter voorbereiding op ons vertrek morgen. Robin vindt het erg spannend, vooral als hij met opa mag sturen.

### Eindelijk varen

1 juni, zonnig weer, om 10.00 uur varen we met een NNO windje weg uit la Rochelle. We zijn blij dat we weggaan, we werden een soort van agressief van de "franse slag" waarmee met problemen wordt omgegaan. Om 17.00 varen we de Gironde op. De wind neemt toe tot NW 5. We hebben een stevig deining dwars. Het is een rumoerige tocht.

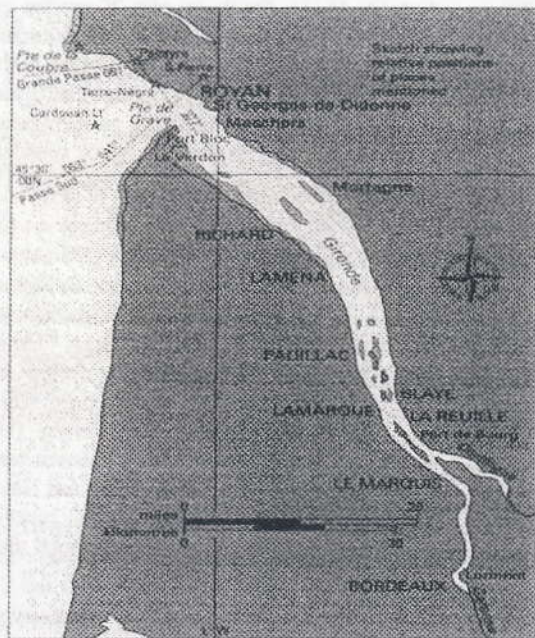


Robin houdt zich geweldig, hij ligt lekker op de kajuitvloer te spelen. Zijn moeder heeft het minder aangenaam. Om 21.30 lopen we **Royan** binnen, na 52 mijl te hebben gevaren. We worden heerlijk opgevangen door een Frans echtpaar. Nadat we een pizza hebben gegeten, zijn we toe aan een goede nachtrust. De volgende dag is het feest. Gerda is jarig. Er worden cadeautjes gekocht en er wordt lekker gegeten. Robin maakt een rondje in een schitterende draaimolen. "Dit is wel leuker dan de hoge heen en weer golven, oma!". Op Zondag zijn de winkels in Royan open. Dus kan Marjolein nog kleding kopen en Robin een ijsje eten.



## De Gironde

De Gironde is een brede rivier met veel stroom. We moeten dus goed rekening houden met het tij. We vertrekken om 13.00, dat is 4 uur voor hoog water in Pauillac. Als we goed hebben gerekend komen we daar bij dood tij aan, zodat we de haven gemakkelijk kunnen binnenvaren. De reis verloopt voorspoedig, vier knopen stroom mee. We zijn om 17.00 bij de haven. Het binnenvaren gaat prima. We worden uitstekend opgevangen door de havenmeester. Hij vertelt in 15 minuten alles wat we weten moeten in zeer goed begrijpelijk Frans!



In **Pauillac** is feest: kermis en morgenavond vuurwerk. Frits en de kinderen gaan meteen naar de kermis. Met eendjes-hengelen wint Robin een mooie helikopter. Maan dag gaat Marjolein met de was op de fiets naar de wasserette. Wij bespreken het hijsen van de masten met de havenmeester. Vanwege het tij kan dit morgen om 18.00. Hij belt Castets, de eerste sluis, over de waterstand in het kanaal. Deze is nu 1.80 meter, dus ruim voldoende voor ons. Bovendien zal hij voor ons een plaats reserveren in **Beggles**, de nieuwe haven van Bordeaux, zodra we vertrekken. 's Middags demonteren we alvast de radar uit de bezaan. Natuurlijk bezoeken we weer de kindvriendelijke kermis. Deze keer schieten Robin en opa met een pistool. Terug aan boord heb ik later een conflict met een Fransoos. Hij haalt zijn bijboot uit het water en hierdoor raakt ons opstapje te water. Dit drijft met een noodgang richting haveningang. De Fransoos is niet van zins hier iets aan te doen. Daardoor sla ik op tilt en smijt zijn bijboot te water en bijna de man zelf ook. Uiteindelijk heb ik samen met een vriendelijke Fransman en een waterslang het opstapje kunnen redden. Maar mijn lijf was goed doorspoeld met adrenaline, Marjolein zag haar moeder nog nooit zo boos. 's Avonds muziek, lampionnenoptocht en vuurwerk bij volle maan. Dit maakte de dag toch weer goed.

## Een dag uitstel

In verband met de transporteur wordt het hijsen een tij uitgesteld. Het wordt nu Woensdag om 8 uur. Frits heeft dus alle tijd om alles voor te bereiden. Marjolein en ik gaan winkelen in het gezellige Pauillac. In de middag komen John en Jacqueline Cooper van een Westerly Falcon - de ELEONORE - op bezoek. Zij zijn net via het Canal du Midi

gekomen. Ze hebben 7 jaar in de Mediterranée gevaren en gaan nu terug naar Engeland om de boot te verkopen. Ze vertellen veel wetenswaardigheden over de tocht door het canal. We krijgen van hen een 5 meter lange boom aangeboden, hiermee kunnen we ons loswrikken, als we onverhoopt vastlopen. Het is erg gezellig. Als Marjolein en Robin van de kermis terug komen, heeft Robin veel verdriet. Hij heeft heimwee en wil naar huis! Dit is een lastig probleem. Pauillac ligt erg ongunstig om met openbaar vervoer en veel bagage naar la Rochelle te reizen. We troosten hem zo goed mogelijk en beloven dat hij nog twee nachts moet slapen en dan met de trein mee mag naar de auto van mama in la Rochelle. Hij is erg gek van treinen en wil dit (gelukkig) wel.

## Aftuigen

Woensdagmorgen liggen we om 7.45 met hoog water voor de aftuigsteiger. Het aftuigen gaat voor Nederlandse begrippen nogal ongebruikelijk: Op de kant staat een vaste kleine kraan. Er wordt een strop onder de zalingen bevestigd, de kraan tilt de mast wat omhoog en dan zwaait de mast gecontroleerd horizontaal. Dan wordt hij op de kant gedraaid en neergelegd. De bezaan ging heel vlug; de hoofdmast kostte meer overleg, maar het lukte zonder schade. We demonteren de zalingen en binden de verstaging langs de masten en laten ze op stootwillen rusten. De voorzieningen zijn wel wat provisorisch maar de vakkennis en hulpvaardigheid van het havenpersoneel maak dat alles prima verloopt. Eind van de middag komt de transporteur; de masten en spinnakerboom worden professioneel ingepakt en opgeladen. De masten worden voorlopig opgeslagen, als we in de Provence zijn zullen we bellen. Dan brengt de firma Loubie ze naar port Camarque. We betalen voor het vervoer Ff 2000 (300 Euro) en voor dagen liggeld en het aftuigen Ff 956 (145 Euro).

## Motorvaren naar Bordeaux/Beggles

Donderdag 7 juni vertrekken we om 5 uur 's morgens. Veel stroom mee. De Gironde stroomt zo snel, dat vissersboten niet varen, maar voor anker liggend hun netten laten zakken en ophalen. Langs de oever staan veel vishutten waaruit op dezelfde manier wordt gevestigd. Om 9.12 zijn we met hoogwater bij de haven van **Beggles**. In de haven staat toch nog veel stroom (2 tot 3 kn). Met assistentie meren we af. Marjolein pakt alle spullen. We bellen een taxi. Om 13.00 brengt Frits de kinders naar het station. Daarna doen we met de fiets boodschappen bij Carrefour. Hier ontmoeten we een Duits echtpaar, eigenaars van een Compromis. Ze hebben in de Gironde de schroef verloren (of is hij gestolen?); zij hebben genoeg van Frankrijk en gaan terug naar huis.

De haven van Beggles is vrij nieuw, de havenmeester is het weekend niet aanwezig dus rekenen we vrijdag af. Met de bus gaan we Bordeaux bekijken. We vinden een aantal watersportwinkels bij de haven. We kopen 2 plastic traptreetjes en 3 meter ankerlijn. Hiervan maken we een trapje dat aan de zijkant aan de bolder gehaakt kan worden, in plaats van het afstapje. We hopen dat dit bij op en afstappen in de sluisen de zaak wat makkelijker maakt. Marjolein is goed thuis gekomen. Het is nu wel heel rustig en ruim aan boord. 's Nachts regent het. Zaterdag is het weer droog en warm. We foerageren en maken het schip "canal-vaardig": de bijboot gaat op het dek, rondom hangen we alle willen, bollen en autobanden die we aan boord hebben. We leggen 4 lange lijnen van 20 meter bij de hand. We bellen de sluiswachter van Castets en Dorthe, melden hem dat morgen om 12.00 bij de sluis zijn, het begin van het 'Canal laterale de Garonne'.

## Tweede etappe. (Van Bordeaux naar Sete).

### 'Canal laterale de Garonne'

Zondag 10 juni. Mooi weer, we vertrekken om 7.30 uur. We komen goed van de kant, ondanks de tegenstroom. Precies om 12.00 zijn we bij **Castets en Dorthé** (sluis 53). De sluis staat open en de sluismeester helpt ons door de eerste 2 sluisen. We gaan iedere keer zo'n 3 tot 4 meter omhoog. Bij de volgende sluis kunnen we een doorvaartvignet kopen, zegt hij. De volgende sluisen zijn automatisch. Dit wil zeggen dat je vóór de sluis aan een stang draait en als de sluis open is invaart en op een knop drukt, waarna het systeem in werking treedt. We zagen geen mens, dus hebben we geen vignet gekocht. Bij **Fontet** hebben we geluncht en een ligplaats gevonden in de jachthaven. De eerste dag van het 'canal'-avontuur zit er op. Het Canal laterale de Garonne (van Castets tot Tououse) is 193 km. lang en heeft 53 sluisen. Vandaag hebben we er 5 gepasseerd, zonder problemen! We zetten de kuintent op. 's Nachts regent het.

Als we opstaan is het droog en zonnig. We vertrekken om 8.30 uur. Het 'canal' is omzoomd met platanen. Na 1 sluis komen we bij **Meilhan**. Tot onze grote verrassing zien we de klipper **DE DAGERAAD** van onze vrienden Tel liggen. We meren langszij af. Helaas zijn ze niet aan boord. Al snel komt de eigenaar van de achterliggende camping kijken. Hij vertelt dat Jan en Heinie vanmorgen vertrokken zijn, ze zullen vanavond wel weer terugkomen. We besluiten te blijven en vandaag hier eens rond te kijken. Vanuit het dorpje boven op de berg is het uitzicht over de Garonnevallei prachtig. 's Avonds komen onze vrienden inderdaad terug. We hebben elkaar al drie jaar niet gezien, dus veel te vertellen. Jan met zijn twee vrouwen vaart al drie jaar in de zomer op de Gironde en 's winters verblijft hij in Narbonne of omgeving. Ze hebben veel ervaring met het canal. We kregen veel goede raad: zorg dat je om 8.30 voor de sluis ligt, dan ben je de eerste; wees altijd vriendelijk tegen de sluiswachter en help bij het schutten; zorg dat je eind juni door het canal bent, want in juli is het vakantie seizoen en wordt het heel erg druk op het water. Deze raadgevingen hebben we goed in acht genomen.



### Sluisroutine

De volgende dag vertrekken we 8.15 richting Buzet. We leren al gaande weg de beste manier van sluisen nemen. Dit betekent: voor de sluis stapt Gerda af met de pikhaak; Frits vaart de sluis in. Gerda pikt de lijnen op en belegt ze, de achterlijn terug. Helpt met de sluisdeur dicht te draaien. Als het schip omhoog is, de deuren helpen open draai-

en, lijnen aan boord en opstappen. Vandaag varen we tot en met sluis 41. Overnachten bij **halte nautique Buzet**. Het liggeld is weinig, bij gebruik van een maaltijd zelfs gratis. We hebben voor 2 salades, 4 bier; water en elektra voor de boot Ff 151 (20 Euro) betaald.

Het is weer een schitterend dag. De platanen maken plaats voor loofbomen en open landschap. Er zijn nog weinig andere watersporters, wel veel bevers, schildpadden, vlinders en vogels. Sluis 37 t/m 34 liggen kort achter elkaar. Ik loop dus van de ene naar de volgende, dit is een aardig afwisseling. We lunchen bij port de la Gare du Pin. Lunchen doe je vanzelf, want de sluiswachters eten dan en bedienen de sluis dus niet. Dat is niet officieel maar wel gebruikelijk. Het is er warm en lawaaiig. We varen daarom een uurtje verder tot **halte nautique de Boé**. In het park zoekt Frits verkoeling, ik fiets naar L'Eclerck, de supermarkt en doe inkopen. Warme en rustige avond. De volgende dag varen we van Boé naar Moissac. Bij Espagnette, sluis 26, kopen we heerlijke kersen van de sluiswachter. Zij vraagt hoe ver we vandaag doorvaren, ze zal de sluis in Moissac waarschuwen dat we morgen om 8.00 arriveren.

In **Moissac** meren we af; we kunnen een schaduwplekje vinden om te zitten. De sluiswachter komt nog even langs om te zeggen dat we morgen verwacht worden. We gaan op de fiets het stadje bekijken. Het is de moeite waard; een mooie kerk met kloostergalerij. En lekker eten op een terrasje. Het is behoorlijk warm aan boord. 's Nachts regent het. Hierdoor is de temperatuur de volgende dag aangenaam. Om 8.30 gaan we daar de sluis van Moissac en varen nog 9 sluisen door. Voor sluis 15 moeten we wachten, na anderhalf uur wordt Frits gewekt uit zijn slaapje in de kuip, door een liefvallig sluiswachter. We kunnen verder. Bij de halte nautique is geen levende ziel. We varen door en meren na sluis 10 af aan een ponton. Rust! Indachtig de wijze raad van Jan Tel willen we morgen om 9 uur bij de volgende sluis zijn, dit is 2 uur varen, dus vroeg te kooi. We zijn mooi op tijd bij sluis 9. Om 14.00 gaan we door de laatste sluis van het canal laterale de Garonne en lopen we Toulouse binnen.

### Toulouse

De sluisen in de stad Toulouse zijn een belevenis! Jonge studentes bedienen de sluisen, zogenaamd geautomatiseerd, maar wel de schuiven met de hand draaien. De laatste sluis is wel het spannendst. Het verval is 7 meter! We hadden even niet gezien dat er drijvende bolders in de sluis zaten. Dus ik was al aan de wal met de pikhaak toen het schutten begon. Als een haas 6 meter langs een glibberig ladder omlaag om het schip en Frits te "redden" van dwars vallen in de sluis en dat lukte ook! Met het schip komen we vanuit de diepte



boven aan op het prachtige stationsplein. Toulouse heeft een splinternieuwe haven, maar er is nog geen elektra aangelegd. Omdat de accu van de koelkast niet goed is varen we door tot Port Sud. Onderweg hobbelen we 3 x over een boomstronk. We krijgen een plaatsje aan de vaste ligplaatssteiger toegewezen. Port Sud is een gezellige haven, gerund door behulpzame vrijwilligers. In het havengebouwtje zijn goede douches en een wasserette. Winkels zijn er weinig in deze buurt; aan de haven is een kleine "alimentation" annex pizzeria. Prima pizza!!

Zondag en Maandag is het regenachtig. Frits wil een nieuwe accu kopen voor de koelkast. Onze buurman woont op zijn boot en heeft een auto. Hij helpt ons met het zoeken naar een goede, voordelige accu en rijdt Frits naar deze leverancier. Onderweg kopen ze bij een bouwmarkt isolatiemateriaal om de koelbox te isoleren. Gerda maakt gebruik van de was/droogmachine en maakt intussen schoon schip. Wel nodig na deze tocht. De accu wordt geïnstalleerd en de koelbox met isolatieplaat en schuimkit geïsoleerd. Dit helpt enorm. Dinsdag fietsen we naar Toulouse stad, 15 minuten op de fiets. We kopen een 16 dagen-vignet voor het canal du midi. Als we bij Castets een vignet hadden gekocht, hadden we een 30 dagen-vignet moeten kopen; dit scheelt Ff 900 (135 Euro)! De stad Toulouse is erg gezellig, veel pleintjes en winkels. We gebruiken een 3 gangen lunch op een terrasje in een smal straatje. Zittend aan een tafel in de goot heerlijk gegeten. Het leven is goed.

### Canal du Midi, van Toulouse naar Sete

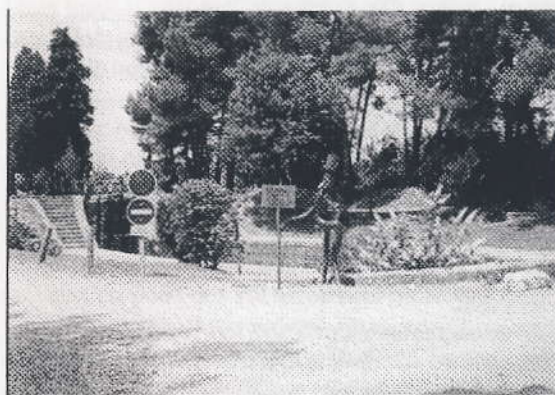
Terug aan boord slopen we de oude zeilhuik. Hiervan maken we twee lappen die tussen de willen en de huik hangen ter bescherming als we straks in de sluisen omlaag gaan. 20 juni vertrekken we. Van Toulouse naar Sete is het canal 240 km lang en heeft 65 sluisen. In het eerste stuk liggen veel Hollandse binnenschepen afgemeerd, die als woonschip dienen voor Engelsen en Fransen. Tegen 16.30 meren we af in de haven van **Lauragais**. Het is er behoorlijk vol, we ontmoeten Hollanders die hier vast liggen. Aan de haven is een restaurant, erg druk met busreizigers. De haven ligt aan een grote parkeerplaats. Het eten is er bijzonder slecht, de bediening ook. Na een warme nacht worden we 's morgen gewekt; we moeten snel vertrekken want we liggen op de ligplaats van een rondvaartboot. Dus zijn we als eerste voor de laatste opgaande sluis. Hierna gaan de sluisen naar beneden. Dit is even wennen. De sluishandeling moeten net andersom. De komende sluisen fiets ik langs de kant om de boot op te vangen.

Bij vertrek uit de sluis Laplargin loopt de boot vast. Op de kant staat politie en iemand van de VNF (canalbeheer). Frits probeert de boot met de lange boom los te wrikken. Dat lukt niet. Er ligt iets hards. Na wat informatie-uitwisseling komt de VNF-auto en met een lange lijn trekt deze de boot los. Er blijkt een roeiboort te zijn gezonken en Frits heeft hem gevonden! Maar vindingsloos was er niet bij. Het is erg warm. Om 12.30 komen we in **Castelnaudary**.

In het Petit Basin kunnen we net nose-in aan de kant komen. Onder de bomen in de schaduw zit een Engels echtpaar. Zij bieden ons hun brood aan (we hebben de bakker vanmorgen gemist). Het zijn bijzondere mensen, met een bijzonder verhaal. Ze zijn, met de as van hun overleden dochter, een soort pelgrimstocht aan het wandelen langs het Canal du Midi.

We besluiten in Castelnaudary te blijven. In het Grand Basin vinden we een plek achter een Hollandse platbodem, die bemand is door Canadezen. Op de kant, in de schaduw hebben we internationale contacten met de Canadezen en Duitsers. Het blijft ook 's nachts erg warm. Vroeg naar de bakker en daarna stap ik om 8 uur op de fiets en Frits vaart naar de eerste sluis. Om 12.00 uur hebben we 9 sluisen gehad en 8 km. afgelegd. Na de lunch verder. Als het schutten in sluis (31) Sauzen klaar is, blijkt de boot vast te zitten. De sluiswachter laat iets water in en met veel trekken en wrikken spoelt de boot vlot. Om 15.00 vinden we het genoeg. In **Bram** meren we af. Prettige plek met schaduw, elektra en ijsblokjes! Op de fiets naar de supermarkt Champion. Later komt de inspecteur van VNF langs om te informeren of we misschien schade hebben na het vastlopen in de sluis. We mogen zo nodig de boot laten hijsen, dit doen we toch maar niet.

Na Bram krijgen we een traject met minder sluisen. Deze dag doen we er maar 4. We zijn om 12.00 in **Cascarsonne**. Het is er goed liggen. We hebben problemen met de waterpomp, deze slaat af en toe af. En we moeten de watertank spoelen, want ik heb in Toulouse met de waterslang van de buurman getankt en dit smaakt heel vies. Onder de paraplu's als parasols en wat wind in de kuip hebben we gezellig contact met Schotten, Amerikanen en Engelsen. Het is een gezellige avond. De haven is luidruchtig, tot 01.00 worden we beschermd door een hondenbewaker. 's Nachts is het stil en wat koeler.



De volgende dag naar **Trebes**. Onderweg slepen we door het slib en pikken diverse boomstronken. We worden dol van het geknirp van de cigalles in de platanen. Trebes is een leuke kleine plaats, waar een feestmarktje is. We liggen voor de kant afgemeerd, gratis aan de platanen wortel en bomen. Achter ons ligt een Zweeds echtpaar met een Beneteau.

Van Trebes naar **Homps**, is 27 km. We lunchen na een sluis met een "beeldentuin" van plataanstronken en takken. Bijzonder leuk. In de schaduw en wind is het 30 graden. We doen dus weinig in Homps. Uitgerust gaan we de volgende dag verder. Na vier sluisen hebben we 54 km. vaarwater zonder sluisen. Een verademing!!

Bij Port Robine is de splitsing van het canal: rechtdoor naar Sete en stuurboord uit naar Port la Nouvelle. We denken in Port Robine te kunnen aanleggen, maar het is overvol. Dus een klein stukje terug voor de lunch. Daarna varen we door tot **Capstang**. In dit leuke plaatsje doen we inkopen en drinken wat. De volgende dag vertrekken we laat, om 9.30, naar Beziers. Het vaarwater is smal en er is een éénrichting tunnel in dit traject. Hoe dat precies geregeld wordt is onduidelijk maar we hebben geen problemen. Om 11.30 meren we af aan de wachtoever voor de sluis.

**Beziërs** heeft een sluzentrap van 7 sluzen. Het schutten gaat op afroep. Om 13.30 kunnen we met 2 huurschepen en de Zweedse Beneteau naar beneden. Het is een belevens ... en een toeristische attractie. Langs de kant staan veel toeristen, die gelukkig ook een handje meehelpen met de lijnen bij het doorvaren van de ene naar de andere sluis. Dertig meter lager komt nog een sluis met een verval van 6 meter. Na deze inspanningen zijn we het zat, we meren af in Port Neuf. Er valt weinig te beleven, dus vroeg te kooi.

Donderdag 28 juni, het eind komt in zicht. Vandaag naar **Agde**. Hier is een drie-weg sluis, een ronde kom met 3 uitgangen: 1 naar Hérault, 1 naar Cap d'Agde en 1 naar Etang Thau/Sete. We nemen de laatste. Achter de sluis blijven we overnachten, afge-meerd aan de wortels van de platanen. Hier is het lekker koel en winderig, heerlijk. Van Agde naar Marseillan is het nog 16 km. en 2 sluzen. De omgeving wordt anders; weinig platanen meer en het water wordt dieper. Bij de voorlaatste sluis toch nog controle op het vignetbezit, dus toch niet voor niks aangeschaft.

Voorbij Marseillan steken we het Etang Thau over naar Sete. Op dit meer is het wat nevelig en weinig scheepvaart. Bij **Sete** kruipen we onder 2 bruggen door van 2.70 hoog, dan splitst het vaarwater zich. We weten niet goed welke route we moeten nemen. Franse vissers wijzen ons naar bakboord, naar de buitenhaven. Dan moeten we wel onder een nog lagere brug door ... Vanaf afgemeerde schepen krijgen we de raad hier maar een steiger te zoeken, dit is de halte nautique! Het water is erg onrustig door voorbyscheurende bootjes. Met behulp van twee langharige Bretonnen (weggelopen uit Asterix?) meren we af. De captainerie is een liefvallige Nederlandse, verlaten door haar Franse vriend. In deze halte nautique liggen diverse Hollanders.

We gaan de stad in voor de inkopen, dit is om de hoek. Op de fiets gaan we verder op ontdekkingstocht. Aan de overzijde zien we 3 schepen liggen, die bezig zijn de masten af te tuigen. We gaan op bezoek. Het zijn Engelsen. Ze raden ons af in Sete de masten te plaatsen, want het water is heel onrustig. We fietsen verder naar de buitenhaven en zien de Middellandse zee, hoera! Vanaf Sete vaart een ferry naar Marokko. Er zijn diverse Marokkaanse winkels. Hier kopen we voor Frits een djelleba, zo'n wijde mannenjurk waar je niets onder hoeft te dragen.

We bellen monsieur Loubie, dat hij de masten naar Camarque kan brengen, we hopen er Zondag te zijn. De Zaterdag besteden we aan opruimen van de kleden, autobanden en extra fenders, de bijboot kan weer in de davits. Als we de vlaggenstok weghalen kunnen we onder de brug door met 20 cm speling naar de buitenhaven en zee. 's Avonds gaan we in de stad eten; er is een straatfeest met muziek, heel gezellig.

*(wordt vervolgd)*

## Adios Labor (3)

Door John Smit.

*Zeilralley Round the World 1998-2001, laatste traject van de Azoren naar Rotterdam, waar de finish plaatsvond.*

23 juli 2001 vertrok ik per vliegtuig naar Horta op de Azoren om daar weer aan boord te gaan, als opstapper, op de ADIOS LABOR (Madeira 44t). Dit wordt de derde en laatste keer dat ik een traject van de zeilralley Round the World meevoer. Met een beetje geluk kun je in één dag vliegen naar Horta, het reis-schema is wel een puzzel, maar een goed reisbureau komt er wel uit. De Azoren zijn een grote eilandengroep in het midden van de Atlantische Oceaan. Gelukkig nog niet toeristisch, heel vriendelijk, prettige mensen. Het is nog een deel van Europa en behoort tot Portugal. Horta is een stad met wat vergane glorie, maar niettemin bijzonder. Ja, en elke zeiler en elk zeiljacht dat Horta aandoet is aan zijn status verplicht een schildering te maken op de kademuur. Daar heeft u vast wel eens foto's van gezien. Je weet niet wat je ziet: Heel simpele tekeningen, maar ook heel prachtige schilderijen, die je als schilderij zo aan de muur zou willen hangen.

Dus wij moesten er ook aan geloven. De schipper had zelfs zijn reclamebureau in Holland opdracht gegeven om iets te ontwerpen en ik heb dan ook het chablone meegenomen. Grote stappen, gauw thuis ..... Nu, dat was niet waar. De schipper had nog wat oude verf staan en wat harder en dat heeft hij bij elkaar gemengd, maar helaas niet in de juiste verhoudingen, zodat na twee dagen drogen de ondergrond nog niet droog was. Goede raad was duur ... John Smit was wel zo goed om die smeerboel op te ruimen. En dat valt niet mee om uren op je 'kluts' knieën te moeten zitten op een kademuur. Maar uiteindelijk is het toch gelukt en staat het schip met zijn bemanning vereeuwigd op de kademuur van Horta. Bij het bekijken van al deze mooie kunstwerken kwam ik ook het 'kunstwerk' tegen van de WITTE OLIFANT van Jan en Renske Sluiter. Uiteraard was het een witte olifant. Fotootje gemaakt en overhandigd aan Jan en Renske Sluiter. Na vier of vijf jaar stond het kunstwerk er nog prima bij. Verder hebben we nog een dagtocht gemaakt naar een ander eiland in de buurt: Pico met een hoge bergtop. Tijdens de rondrit over dit eiland kwamen we nog het Waarscheepje van Henk Bezemer tegen, die daarmee naar de Azoren is gevaren zonder enig navigatiemiddel (zegt men). Ook hebben we nog een scheepswef bezocht, waar ze heel mooie houten klassieke sloepen bouwen. Het ontwerp van deze sloepen kwam uit de walvisvaart. De Azoren zijn vroeger een belangrijk centrum van walvisvaart geweest. Deze wijsheid haalden we uit een

walvisvaart museum. Ook een plaatselijke wijnboer werd bezocht. Onze terugreis Horta-Rotterdam vond plaats gelijk met de zeilrace Rotterdam-Horta-Rotterdam. Van de negentien deelnemers waren er, geloof ik, nog maar twee of drie over. De meeste moesten op de heenreis al afhaken vanwege het slechte weer. Wij deden dus ook mee in de zeilrace terug. We waren met z'n vieren aan boord, de schipper en zijn vrouw, een opstapster en ondergetekende. Ja, dat waren leuke tijden voor een man alleen! Ik werd geconfronteerd met het feit dat er maar twee hutten waren aan boord. Maar ja, de schipper bleef liever bij zijn vrouw slapen, dus vult u maar in ...! En echt, ben ik ook niet van steen! Verdere details zal ik u besparen, maar ik moet zeggen, het was heel gezellig!

De wachten waren drie uur op en zes uur af. Ging prima. In het begin hadden we wat tegenwind of geen wind. Dan de motor maar bij. Maar na een paar dagen werd het steeds beter. Op het laatst hebben we zes of zeven dagen vrijwel steeds met grootzeil en een uitgeboomde genua gevaren, en dat liep als een speer. De weergoden bleven ons goed gezind. Het werd een tocht van visvangen, kaarten, eten, slapen, wachtlopen enz. Heerlijk relaxed, moet ik zeggen. We waren in een wip in het kanaal. Daar begon het een beetje te spoken, maar alles kwam van achter, dus geen pijn. Alleen op het allerlaatste moment varen we de genua toch nog uit de lijken. Dat zeil had het precies drie jaar uitgehouden en was de hele wereld rond meegegaan. Toch een goed zeil geweest! De finish lag bij Scheveningen en die haven zijn we ook binnengelopen. We waren bijna een week te vroeg voor de officiële intocht in Rotterdam van de schepen van de zeilralley Round the World. Dus ben ik afgelopen seizoen ook nog een week op vakantie geweest in Scheveningen. Was heel gezellig, alleen werd mijn reisbudget enige malen overschreden. Op vrijdag 17 augustus 2001 voeren we onder begeleiding van heel wat schepen de Nieuwe Waterweg op, richting Rotterdam. Van de rally waren aanwezig: 1. PIETERNELLA II, 2. NORTHERN LIGHT, 3. TOTEM, 4. ADIOS LABOR en 5. RASPA met Jan Valstar. (Zijn verhaal vindt u in de Waterkampioen van 8 feb. 2002 en volgende). Twee andere schepen, de ALEXANDRA en de ANGEL B lagen resp. nog in de Pacific en in Kaapstad. Vlak voor de 'Zwanenhalsbrug' werden we onthaald op een spuitende blusboot met honderden mensen, muziek, chanty koren enz. op de kade van de Oude Veerhaven bij de jachtclub "de Maas". Daar kom je niet in hoor, zonder stropdas. Deze ontvangst was geweldig, vooral voor de echte rond-de-wereld-zeilers. Heel groots. 's Avonds was er feest met prijsuitreikingen enz. Wij hebben helaas niets klaargemaakt in de zeilrace, maar dat mag de pret niet drukken. De volgende dag zijn we via de Noordzee vertrokken naar IJmuiden. En zondagavond lag de ADIOS LABOR na drie jaar weer in zijn eigen jachthaven te Lelystadhaven. Ik heb een fijne en interessante tijd gehad aan boord van dit schip en heel wat ervaring opgedaan.

## Korte berichten

### KUSTWACHT VERHUISD.

In verband met het er aankomende zeilseizoen lijkt het nuttig te weten dat het Kustwachtcentrum is verhuisd van IJmuiden naar Den Helder. Het centrum is ondergebracht in het nieuwe Marinehoofdkwartier/Kustwachtcentrum op het haventerrein van de Koninklijke Marine in Den Helder. Hiermee is een in 1995 ingezette reorganisatie, waarbij de operationele leiding over de Kustwacht werd ondergebracht bij de Koninklijke Marine afgerond. Door de verhuizing komt bij de opsporings- en reddingsacties een einde aan het inmiddels vertrouwde 'IJmuiden Rescue'. Voortaan zult u bij dit soort acties 'Den Helder Rescue' horen. Het alarmnummer van de Kustwacht blijft onveranderd 0900 - 0111. Het Kustwachtcentrum in Den Helder is 24 uur per dag operationeel en bereikbaar op 0223 - 542300. De Kustwacht blijft op gezette tijden de weerberichten uitzenden via de marifoonkanalen 23 en 83.

### GROOTSTE WINDMOLEN TER WERELD BIJ LOWESTOFT

Het Britse SLP Energy wil de grootste windmolen ter wereld bouwen bij Lowestoft aan de Noordzeekust op het meest oostelijke puntje van Engeland. De molen moet 150 meter hoog worden met wieken van elk 100 meter. De installatie kan 3,2 megawatt energie leveren, genoeg voor de elektriciteitsbehoefte van 2200 gezinnen. Volgens het energiebedrijf levert de bouw van de installatie tijdelijk werk voor 100 mensen. Als de vergunning tijdig wordt verleend kan de windmolen nog dit jaar in gebruik genomen worden.

### DUBBELE AFDRACHT AAN KNWV

Watersportverenigingen welke aangesloten zijn bij het KNWV dragen per lid een jaarlijkse bijdrage af. Voor iemand die lid is van meer dan één aangeslotenvereniging, wordt op deze wijze evenzoveel malen een bijdrage aan het KNWV afgestaan. Leden voor wie dat het geval is, kunnen de teveel betaalde afdracht schriftelijk terugvragen bij het KNWV. Vermeld in het schrijven uw naam, adres, woonplaats, de verenigingen waarvan u lid bent en uw bank- of girorekening.

Voor de goede orde: De Westerly Club Nederland is niet aangesloten bij het KNMV.

## 'Driehoek Noordzee', wat behelst dat?

*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. Voor belangstellenden geeft John hierbij een korte toelichting. (red).*

- a. De tocht wordt gevaren onder de auspiciën van de Nederlandse Vereniging voor Kustzeilers.
- b. Er wordt gevaren in twee disciplines:
  - 1: 'Double handed', dus met twee personen (en vier handen).
  - 2: Toertocht met meerdere bemanningsleden.
- a. De 'Driehoek' bestaat uit:
  - Vertrek vanuit den Helder naar Lervick, Shetland Islands in 4 à 5 dagen.
  - Eén of twee dagen verblijf in Lervick.
  - Van Lervick naar Haugasund Noorwegen, 2 à 2 1/2 dag.
  - Eén of twee dagen verblijf in Haugasund.
  - Van Haugasund naar den Helder in vier à vijf dagen.

De 'double handed' mogen hier zestien dagen over doen en moeten finishen in Den Helder. De toertocht eindigt in Noorwegen, zodat men van daaruit b.v. zijn vakantie kan beginnen. Gemiddeld doen er ongeveer 40 à 50 schepen mee. Het is een schitterende oefentocht voor nog grotere en langere reizen. De volgende Driehoek wordt gevaren in 2003. Er bestaat een kans dat er dan een andere route gevaren wordt, b.v. Den Helder-Schotland-Noorwegen.

Als u geïnteresseerd bent, kunt u contact opnemen met John Smit telefoon: 035-62 14 998, tevens fax en antwoordapparaat.

## Herdenking van de V.O.C.

400 jaar geleden opgericht.

J. Sluiter

*Wat is het verhaal van de Verenigde Oostindische Compagnie een fantastisch stukje geschiedenis als je je er een beetje in verdiept. Het ontlokt aan iedere Nederlander een gevoel van trots over onze voorouders. Hieronder volgt een beknopte samenvatting ontleend aan een aantal boeken en info van het internet.*

In 1555 draagt Karel V de soevereiniteit van de Nederlanden over aan zijn zoon Filips II, die het jaar daarna de troon van Spanje besteeg. In 1566 onstond protest tegen de overheersing en ontstond de 80-jarige oorlog. In 1585 valt Antwerpen, wat de aanleiding vormde van de vlucht van belangrijke zakenmensen naar het noorden. Amsterdam nam hierdoor de rol van internationale geldmarkt van Antwerpen over. Bij de Unie van

Utrecht in 1579 bundelen de 7 noordelijke Provincies hun krachten tegen Spanje. Willem van Oranje heeft inmiddels de leiding.

In 1560 overlijdt Hendrik, koning van Portugal, zonder troonsopvolger. Filips II van Spanje ziet zijn kans schoon en verovert Portugal, waardoor de Portugese havensteden voor de Hollanders gesloten worden. De Hollanders dreven veel handel met Portugal omdat dit land rijke goederen zoals specerijen uit het verre Oosten haalde. Nu deze bron van inkomsten voor de Hollanders verdween zagen ze zich genoodzaakt zelf de vaart op het verre Oosten ter hand te nemen.

Eén van de ontdekkingsreizigers Olivier van Noort was de eerste Hollander die tussen 1598 en 1601 rond de wereld voer. Mede hierdoor ontdekten de Hollanders de vaarroutes die de Portugezen gebruikten voor de vaart op Azië.

### Handelsvaart naar het verre Oosten

De eerste handelsreis naar de Oost, gefinancierd door een syndicaat van Amsterdamse zakenlieden, was een financieel fiasco. Verscheidene schepen gingen verloren op de terugreis. In 1559 kwam de tweede vloot, na een afwezigheid van vijftien maanden, rijk beladen terug met aanboord 600.000 pond peper, 250.000 pond kruidnagels alsmede foelie, nootmuskaat en meerdere producten. (De DUYFKEN maakte deel uit van deze reis) Door dit succes stortten zich vele ondernemers op de vaart naar het verre Oosten. Dit leidde tot een geweldige concurrentiestrijd. In 1601 zeilden er vijftien vloeten uit van tezamen 68 schepen en daarvan keerden er 53 rijk beladen terug. Er was nu opeens zoveel specerij op de markt dat de prijzen kelderden, zo sterk zelfs dat de onkosten er soms niet meer uitgehaald konden worden, ondanks de enorme winsten.

### Oprichting van de V.O.C.

In Indië beconcurrerden de Hollanders elkaar op leven en dood. Ze kochten de specerijen op voor veel te hoge prijzen. De Staten Generaal van de 7 Provinciën dwongen daarop deze ondernemers zich te verenigen in de Verenigde Oost-Indische Compagnie. Op 20 maart 1602 verleende de Staten Generaal het octrooi aan de VOC. De VOC werd bestuurd door de "Heeren XVII". Dit waren afgevaardigden van de zes VOC kamers. Er werd een gezamenlijk werkkapitaal op tafel gelegd van 6,5 miljoen toenmalige guldens. De Amsterdamse kamer tastte het diepst in de buidel met 3,6 miljoen. Middelburg droeg 1,3 miljoen bij, maar de andere vier heel wat minder. Rotterdam bijvoorbeeld droeg maar 173.000 gulden bij. De VOC vroeg het geld in termijnen op, tussen 1603 en 1606. Pas in 1693 zou het aandelenkapitaal nog eenmaal worden uitgebreid met andermaal 6,5 miljoen. De VOC-kamers waren gevestigd in Enkhuizen, Hoorn, Amsterdam, Rotterdam, Delft, en Middelburg. Zij bepaalden het algemeen beleid en verdeelden de taken onderling. De kamers voerden alle werkzaamheden uit: zij bouwden hun eigen schepen en pakhuizen en verhandelden de goederen. Tussen het begin in 1602 en 1795 werden 4800 reizen naar Azië gemaakt. De risico's waren groot en bijna vier procent van de vloot verging vroegtijdig.

### Batavia

Batavia, het huidige Jakarta, werd de hoofdvesting van de VOC in Azië. Er werd ook regionaal op uitgebreide schaal handelgedreven. In China werd bijvoorbeeld zijde gekocht, die in Japan werd geruild tegen goud en koper. Dit ging weer naar India waar

het werd geruild voor textiel producten die op de Molukken werd verhandeld tegen specerijen. Later werden koffie en thee belangrijke handelsproducten. Vanuit Batavia werden de producten naar de Nederlanden verscheept. Dit fantastische bedrijf (eigenlijk de eerste international) heeft bestaan tot het in 1795 opgeheven werd.

De VOC werd uiteindelijk te machtig. Ze heerste over leven en dood en voerde een politiek waarbij niet het landsbelang maar de portemonnee van een klein aantal Hollanders op de eerste plaats stond. Dat, samen met enkele andere factoren zoals corruptie van haar ambtenaren, leidde tot een achteruitgang.

Eind van de achttiende eeuw werd de handel minder door enorme concurrentie van andere landen. De oorlogen met Engeland vroegen veel van de bestaande vloot. Koopvaardij schepen werden omgebouwd tot oorlogsschepen en gingen in grote aantallen verloren in de strijd.

In het jaar 2002 is dus de vierhonderd jarige herdenking van dit enorme bedrijf.

## Programma van de viering 400 jaar VOC

- |            |   |
|------------|---|
| 20 maart   | In de Ridderzaal in Den Haag wordt de oprichting van de VOC feestelijk herdacht (de oprichting was 20 maart 1602)   |
| 6-7 april  | Nautisch VOC festival in Enkhuizen.   |
| 3-5 mei    | Intocht <b>DUYFKEN</b> en VOC markt in Amsterdam. Op deze markt worden VOC goederen geveild.  |
| 19 mei     | Bezoek van de <b>DUYFKEN</b> aan Delft. Op 8 september 2001 is de bouw van de replica <b>DELFT</b> van start gegaan, een oorlogsschip uit 1780. De bouw is open voor publiek. |
| 24-26 mei  | Marinespektakel te Hoorn met de <b>DUYFKEN</b> en met blaasorkesten festival.   |
| 1-2 juni   | Bezoek van de <b>DUYFKEN</b> aan Enkhuizen in combinatie met marine show en Waterkampioen festival.   |
| 12-14 juni | Nationale vlootdagen van de Marine in Den Helder. De vlootdagen staan in het teken van 400 jaar VOC.  |
| 17-18 juni | Op 17 juni is het 400 jaar geleden dat de eerste VOC vloot van Texel vertrok. Het middelpunt van de viering aldaar zal het bezoek van de <b>DUYFKEN</b> zijn.                 |

Ook in Rotterdam en Vlissingen zal aandacht besteed worden aan de VOC. Op dit moment zijn de details echter nog niet bekend. Deze lijst beperkt zich tot de nautische kant van de activiteiten. In vele musea zijn extra tentoonstellingen betreffende het 400 jarig herdenken van de VOC, waaronder de maritieme musea van Amsterdam en Rotterdam

Verdere informatie vindt u op [www.voc2002.nl](http://www.voc2002.nl)

## De terugkeer van de DUYFKEN

Door J. Sluiter

De DUYFKEN behoorde in de tijd van de VOC tot de categorie van de "jachten". In die tijd, moet U zich voorstellen had men totaal geen communicatiemiddelen. Dat betekende dat een vloot op zee, voor kennis over de gang van zaken, aangewezen was op het contact met het vaderland. Men verkreeg informatie via schepen die uit het vaderland kwamen. Dat gaf enorme vertraging in de berichtgeving. Het kon voorkomen dat een vloot ter zee naar de vijand zocht terwijl intussen het bewind thuis de vrede al gesloten had. Zo is bekend dat admiraal De Ruijter een haven in zuid Engeland binnenviel voor mastreparatie en daar te horen kreeg dat de oorlog tussen Engeland en Nederland wederom opgelaaid was. Hij kreeg toch de gelegenheid om zijn noodzakelijke reparaties te laten uitvoeren, had nog een diner met de Engelse admiraal en koos daarna zee om die zelfde admiraal te gaan bestrijden. In die tijd bestond er nog "herengedrag".

Jachten hadden hier alles mee te maken. Dat waren snelle scheepjes die op en neer voeren naar het vaderland om de communicatie gaande te houden. Een vloot ter zee kon op deze wijze op de hoogte blijven van de stand van zaken. De DUYFKEN was zo'n jacht. Zij had een lengte van ca. 24 meter en u kunt zich voorstellen wat dat betekende op de wereldzeeën. De in 1595 gebouwde driemaster ging in 1601 voor het eerst als verkenningsschip mee in de zogeheten "Molukse vloot", bestaande uit dertien schepen. Veel reizen begonnen en eindigden op de rede van Texel.

In 1595 was er een eerste vloot uitgevaren die na twee jaar sterk gereduceerd terug kwamen op de rede van Texel. Maar al was die reis geen commercieel succes geworden, men had geroken dat er mogelijkheden waren.

Bij haar eerste reis in 1601 behoorde de DUYFKEN tot de Hollandse vloot die uiteindelijk de Portugezen vrijwel volledig uit de specerijenhandel verdreef en daarmee het monopolie van de VOC veroverde.

De in 1601 uitgeruste vloot, waar de DUYFKEN deel van uitmaakte, had meer succes dan de eerste. Na een verblijf in Oost Indië vertrok de DUYFKEN op 25 augustus 1602 voor de terugreis naar Texel alwaar het jacht op 17 februari 1603 arriveerde met aan boord een voorproef van de enorme lading die de grote vloot zou meebrengen. De vloot arriveerde ruim twee maanden later.

De DUYFKEN heeft daarna meerdere reizen naar Indië gemaakt waarbij zij ook als ontdekkingschip werd ingezet in de Indische Archipel.

De DUYFKEN vertrok in 1603 opnieuw naar de drukke Javaanse haven Bantam. In 1606 voeren schipper Willem Janszoon en koopman Jan Roosengijn met de DUYFKEN vanuit het befaamde nootmuskaateiland Banda voor een verkenningstocht in zuidelijke richting op zoek naar goud en handelsmogelijkheden. Via de zuidkust van NieuwGuinea en ten zuiden van de ondiepe zeeën rond False Cape bereikte het schip de kust van het Australische schiereiland Cape York. De Nederlanders brachten als eersten dit deel

van de Australische kust in kaart. Kapitein Willem Janszoon was tevens de eerste Europeaan die voet aan wal op de Australische bodem zette (164 jaar voor de officiële 'ontdekking' door James Cook) en er Aboriginals tegen kwam. Die ontmoeting liep uit de hand, want door taalproblemen werden er enkele Nederlandse opvarenden vermoord. In 1608 raakt de originele DUYFKEN zwaar beschadigd in een zeeslag met de Spanjaarden bij Ternate. Er werd besloten om de driemaster volledig te slopen. Het houtwerk werd als timmerhout en zelfs als brandhout gebruikt. Dat was het roemloze einde van de DUYFKEN.

Maar de DUYFKEN herrijst uit haar graf. Enkele jaren voor het millennium is besloten om de DUYFKEN een tweede leven te geven en met Australisch en Nederlands geld een replica te bouwen. Dat zou uiteindelijk 3,7 miljoen Australische dollars gaan kosten. (2.110.487 Euro). De Nederlandse regering droeg een subsidie bij van NLG 500.000 (227.000 Euro). Er werd uit Litouwen speciaal eikenhout geïmporteerd en de bouw kon beginnen. Prins Willen Alexander was aanwezig bij de kiellegging op 12 januari 1997 in Fremantle. De replica werd twee jaar later op 24 januari 1999 te water gelaten.

Na de tewaterlating neemt de DUYFKEN deel aan een tentoonstelling in het National Maritime Museum in Sydney. Daarna gaat het schip enige tijd in het dok voor onderhoud en ter voorbereiding van de reis naar Nederland. Dit festijn houdt uiteraard verband met de viering in Nederland van 400 jaar VOC.

Een bemanning bestaande uit ervaren zeilers uit Australië en Nederland vaart in een aantal etappes het scheepje 'terug' naar Nederland. Dit wordt geen comfortabele reis maar een reis van afzien en ontberingen. De langste overtocht duurt maar liefst 55 dagen. De bemanning heeft ervaring in het varen met dwarsgetuigde schepen. Aan boord bestaat het comfort uit niets anders dan een hangmat en een eenvoudig fornuis om op te koken. Geen koelkast om eten goed te houden is aan boord. Het evenement wordt de 'Duyfken Voyagie' genoemd.

Het is natuurlijk uniek dat er met een replica van een dwarsgetuigd schip uit 1595 een dergelijke lange zeereis gemaakt wordt. De ons zo bekende BATAVIA gebouwd in Lelystad is naar Australië geweest, maar heeft de reis vice versa per dokschip gemaakt en heel aarzelend heeft men er in Australië een stukje mee op zee gezeild. Waarmee gezegd mag worden dat deze Australiërs die de DUYFKEN naar Nederland varen, dappere en vakbekwame zeilers moeten zijn. Wel mag genoemd worden dat er aan de wisselende bemanningen ook een redelijk aantal Nederlandse bemanningsleden meedoen in deze unieke zeilreis.

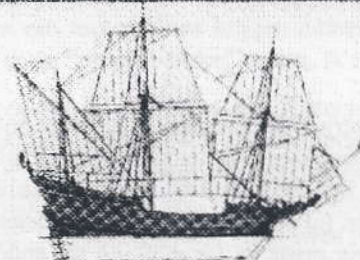
Het schip vaart volgens een vaarplan. Uiteraard is met zo'n dwarsgetuigd schip de betrouwbaarheid van het vaarplan erg afhankelijk van de wind- en weersomstandigheden. Het vaarschema ziet er als volgt uit, waarbij de vertrekdata uit de genoemde havens zijn aangegeven.

SYDNEY (Vertrek Darling Harbour)	5 mei	2001
PORT DOUGLAS	23 mei	2001
BATAVIA	24 juli	2001

GALLE (Shri Lanka)	7 sept.	2001
PORT LOUIS (Mautitius)	18 okt.	2001
KAAPSTAD (S.A.)	14 dec.	2001
St HELANA	9 jan.	2002
ASCENSION	21 jan.	2002
FLORES (Azoren) verwacht	21 maart	2002
TEXEL (Verwachte aankomst)	28 april	2002

Port Louis op Mauritius werd in oktober aangelopen. Mauritius werd in 1505 ontdekt door de Portugees Domingos Fernandez en noemde het Ilha do Cerne. De Nederlanders kwamen er voor het eerst in 1598 en veroverden het eiland op de Portugezen en noemde het naar de toenmalige Prins Maurits. Het eiland werd daarna gebruikt als tussenstop voor de vaart op Indië.

### De Duyfken



Lengte waterlijn	19,94 m	Zeiloppervlakte	2902 m <sup>2</sup>
Lengte over alles	25,20 m	Tuigage	driemaster, 16k en grootzeil vierkant getuigd, met ook bezaanzel
Breedte	6,01 m	Internet	www.duyfken.com
Gewicht	110 ton	www.texelmaritiem.nl/voc/voc	
Diepgang	2,40 m		
Waterverplaatsing	50 ton		
Hoogte spiegel	5,5 m		

Van het bezoek aan Mauritius heeft de bemanning goede herinneringen overgehouden. Men werd er buitengewoon gastvrij ontvangen door het eilandbestuur en de diplomatieke vertegenwoordigers van Australië en Nederland. Het bezoek viel samen met de herdenking van de landing op Rodrigues in 1601 van de Nederlanders. Op Rodrigues nam de kapitein van de DUYFKEN deel aan een zeilrace aldaar, één van de evenementen in het kader van de viering van 400 jaar Nederlandse landing. Het woord 'landing' is naar hedendaagse begrippen wellicht niet de juiste term, maar het feit

dat men die gebeurtenis nu herdenkt, is een rede om aan te nemen dat die landing toch met de nodige vriendelijkheid plaats vond en daardoor gewaardeerd werd. De huidige schipper van de DUYFKEN is de Australiër Glenn Williams, 28 jaar oud.

Op 5 februari 2002 was de positie van de DUYFKEN 22.18 N en 46.04 W, nog een heel eind te gaan naar de Azoren. Het was de 277-ste dag van deze reis.

De DUYFKEN wordt dus op 28 april op de rede van Texel bij Oude Schild verwacht en zal daar zeer feestelijk binnengehaald worden. Het is de plaats waar de oorspronkelijke DUYFKEN ooit vertrok.

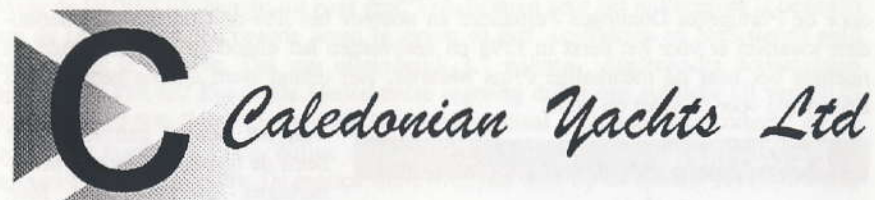
*In de lente van 2002 zal de DUYFKEN deelnemen aan verschillende evenementen in een aantal havens in Nederland. Uiteindelijk zak de DUYFKEN per dokschip weer teruggevaren worden naar Australië. De reis van de DUYFKEN is op internet te volgen op [www.duyfken.com](http://www.duyfken.com).*



## Nieuws van Westerly

Door Gerard Versluis

Het is al enige tijd stil rondom Westerly. Het laatste nieuws is dat Caladonian Yachts begonnen is met de bouw van een aantal "oudere" Westerly typen. Deze Westerly's zullen op de markt komen onder de naam Caladonian Classics.



Uiterlijk zijn ze hetzelfde maar het interieur is aangepast aan deze tijd. John Hines, voormalig productie-directeur van Westerly oude stijl, heeft als onafhankelijke adviseur een veto recht m.b.t. de kwaliteit van deze Caladonian Classic Yachts. Uiteraard kunt u bij hen nu ook terecht voor onderdelen, zoals roeren, luiken etc. De prijzen zijn stevig maar in vergelijking tot andere topmerken niet extreem. Oordeelt u zelf.

Spirit 25 (fin/twin)	£. 39.000
Konsort 29 (fin/twin)	£. 48.500
Merlin 29 (fin/twin)	£. 50.500
Tempest 31 (fin/twin)	£. 59.000
Fulmar 32 (fin/twin)	£. 72.000
Storm 33 (fin/twin)	£. 75.500
(alle prijzen zijn ex. VAT)	

Op onze website kunt u via onze linkpagina meer te weten komen.

Voor zover bekend zijn de nieuwe eigenaren van het Westerly merk nog steeds bezig met hun businessplan. Naar verluidt zal Westerly zich gaan richten op de bovenkant van de zeilmarkt. Dit houdt in dat men zich zal gaan richten op grote dure jachten en men afscheid zal nemen van het Westerly zoals u en ik dat kennen.

## De Motorsailors van Westerly

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

Aan het begin van de jaren '80 had Westerly zo ongeveer alles gebouwd wat een jachtbouwer maar kan bouwen. Toerjachten, toer-wedstrijd jachten, wedstijd machines en zelfs motorboten (de Targa 32). Er was slechts één type dat ze nog nooit gebouwd hadden en dat was de motorsailor.

Nu heeft iedereen het recht om fouten te maken en zo ook Westerly. Begrijp mij niet verkeerd. Maar het is nu eenmaal zo dat motorsailors prachtige schepen zijn voor hen die ze kopen maar verschrikkelijke voor hen die ze bouwen. Op een paar specialisten na (LM, Nauticat, Seafinn, etc.) die het om de een of andere reden wel kunnen blijkt het bouwen van motorsailors voor "normale" jachtbouwers steeds weer uit te lopen op een klein drama. Bouwers van motorsailors krijgen namelijk allemaal met een probleem te maken dat ik de "poreuze cirkel" noem. Ik zal het uitleggen.

Om succesvol te zijn moet een motorsailor veel ruimte en luxe bieden, een zware motor hebben en een binnen-stuurinrichting.

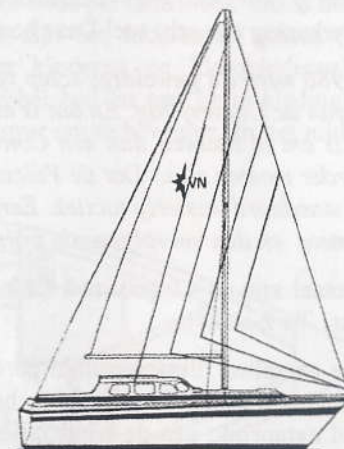
Daardoor wordt zo'n boot per strekkende meter erg duur om te bouwen. Daarnaast zijn nu eenmaal veel minder mensen geïnteresseerd in motorsailors dan in "normale" zeiljachten. Door deze twee effecten is deze markt aanzienlijk kleiner dan die van de "normale" zeiljachten.

Door deze kleine moeilijke markt worden er slechts kleine aantallen verkocht. Daardoor moeten de eenmalige kosten (mal, ontwerp, type goedkeuring, etc) over minder boten verdeeld worden. Daardoor worden ze duurder waardoor er minder verkocht worden, waardoor ze nog duurder worden. U begrijpt het probleem?

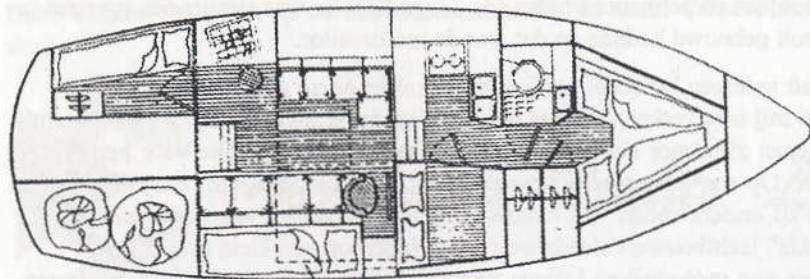
### De Vulcan

Westerly's eerste duik in deze gevaarlijke wateren was in 1979. Toen kreeg Laurent Gilles de opdracht om de Vulcan te ontwerpen. Een jaar later werd zij tentoongesteld op de London Boat Show.

Als Jomanda u, zonder dat u de boot gezien had, de voorpunt ingestraald had zou u gedacht hebben dat u op een jacht van minstens 40 voet zat.



Alles is groot aan deze boot. Een kajuit om ruimtevrees van te krijgen. U ziet keukenkastjes zover als het oog reikt en een koelkast die thuis niet zou mistaan. Een toiletruimte om U tegen te zeggen. En dan keek u alleen nog maar naar de bakboordzijde! Aan stuurbord bevinden zich twee kledingkasten en een tweepersoons kooi. Ja, dit is echt een hele grote boot!



Eigenaarshut onderin pilothouse

Als u vanuit de kajuit de trap opgaat, komt u uit in de deksalon. Achter de stuurstoel bevindt zich een bank. Deze bank is te verbouwen tot een enorm tweepersoonsbed. Onder deze bank kunt u zonder enig probleem uw vouwfiet-sen kwijt. En dat is nog niet alles. Aan bakboord staat de tafel met daarom heen een L-vormige bank, een kaartentafel en nog een cabine. Vanuit de deksalon stapt u de kuip in. Daar bevindt zich het buitenstuurwiel en de beroemde Westerly "alles kan erin" bakskist. Als u de steiger opstapt met u meetlint slaat de verbazing pas echt toe! Deze boot is "slechts" 34 voet lang...

*In 1980 werd dit geweldige schip voor een prijs aangeboden die net iets onder die van de Conway lag. En dat is eigenlijk krom, omdat een Vulcan veel duurder is om te bouwen dan een Conway. Eigenlijk had de Vulcan dus een stuk duurder moeten zijn. Dat de Vulcan zo goedkoop aangeboden werd was in die tijd standaard westerly tactiek. Eerst bekendheid kweken in een nieuwe marktsegment en dan vervolgens de prijs opschroeven naar een realistisch niveau.*

In totaal zijn er 42 gebouwd ('80 17-stuks, '81 9-stuks, '82 10-stuks, '83 4-stuks, '84 2-stuks).

Deze aantallen illustreren mijn poreuze cirkel theorie. Een prachtig schip, een knorrepot van een 60 pk erin en hele prettige zeileigenschappen (niet aan-de-wind natuurlijk, aan-de-wind zeilen is voor tobbers want aan-de-wind motorzeil je natuurlijk!). En wat gebeurt er dan? Je verkoopt ze nauwelijks. Vergelijk dat maar eens met de Conway. Daarvan zijn er in dezelfde periode zeven keer zoveel gebouwd.

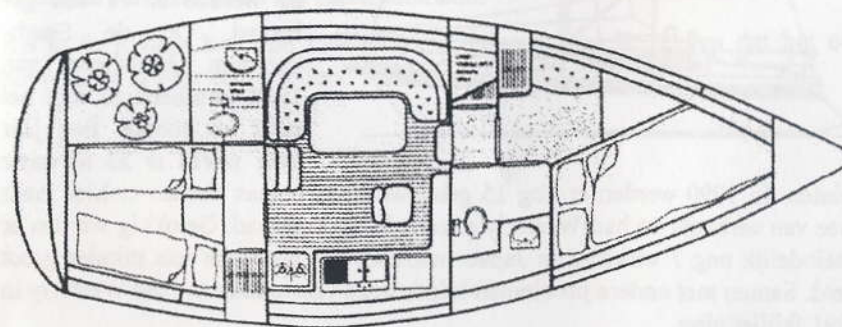
Je zou gedacht hebben dat Westerly zijn lesje wel geleerd zou hebben met de Vulcan. Maar nee hoor, in 1984 werd besloten om het nog eens een keer te proberen. Dit keer zou het meer onderbouwd gebeuren. Het hele verhaal startte met een enquête die naar alle Centaur-eigenaren gestuurd werd. De vraag was wat voor een soort boot zij zouden willen hebben op het moment dat ze met pensioen zouden gaan.

### De Konsort Duo.

Het antwoord op die enquête leidde tot een nieuwe 29 voets motorsailor op basis van de Konsort romp. De boot werd Konsort Duo gedoopt. Dit keer leek het allemaal goed te komen. Ondanks het feit dat ze £. 3000 duurder was dan de Konsort verkochten we de eerste drie jaar meer Duo's dan Konsorts. Toen in 1988 de prijs van de Duo omhoog spoot stortte de verkoop in elkaar. En dat is heel erg jammer, want de Duo was een uitstekend schip.



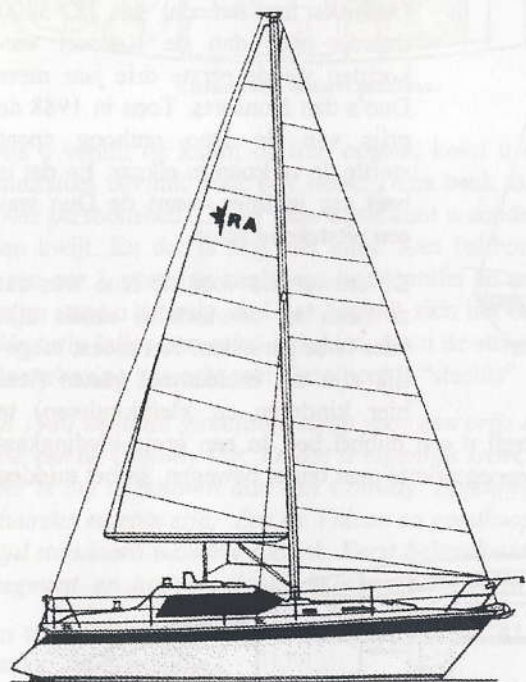
De ontwerpeis voor de Duo was dat ze ruim en comfortabel moest zijn voor twee personen. Het moest mogelijk zijn om incidenteel gasten (lees hier kinderen en kleinkinderen) te laten slapen. In de voorpunt treft u een dubbel bed en een grote kledingkast aan. Uiteraard is er dan nog genoeg ruimte over om te bewegen. In het midden



is een groot toilet en een zeekooi gesitueerd. Het toilet is geheel van polyester en standaard voorzien van een douche.

In het dekhuis is het teakhouten keukenblok geplaatst. De keuken is voorzien van stromend warm en koud water en een koelkast. Aan bakboordzijde bevindt zich het stuurwiel en een grote U-bank.

De kuip is vergelijkbaar met die van de Consort met twee grote bakskisten en een helmstok. De eerste negen boten werden geleverd met kabelbesturing. Dit stuurde echter te zwaar, zodat vanaf nummer 10 geleverd werd met een hydraulische stuurinrichting. Deze stuurinrichting kan worden afgekoppeld zodat u sturend met de helmstok de boot goed kunt voelen.



### De Riviera

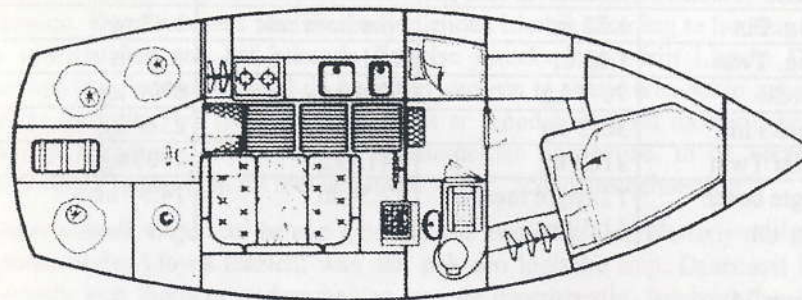
In de laatste acte van het motorsailordrama speelt de Riviera de hoofdrol. Deze 35-voeter was ontworpen om beter te zeilen dan de Vulcan en diende er slanker uit te zien dan de Vulcan. Dit laatste had wel gevolgen voor haar binnenruimte. Desalniettemin is dit een goed uitziende motorsailor met een panorama-ruit, een prima kombuis en een grote voorpunt.

Net als de Vulcan was ze slechts 5 jaar in productie. Er werden er 71 van gebouwd. Op de Southampton boatshow van 1988 verscheen ze voor het eerst ten tonele. Een jaar later waren er 53 te water

gelaten. In 1990 werden er nog 15 gebouwd maar helaas werden er hier maar twee van verkocht en had Westerly er zo'n 14 op voorraad. Gelukkig werden er uiteindelijk nog 7 verkocht in Japan waardoor het probleem iets minder groot werd. Samen met andere problemen leidde deze voorraad er toe dat Westerly in 1991 failliet ging.

Het is interessant om te weten dat ongeveer 26 Riviera's verkocht werden aan een Japans import bedrijf dat onderdeel was van het Mitsubishi concern. Tot tweemaal toe heeft een Riviera gestaan op de Tokio Boot show..

Volgens mij zijn er in 1991 geen Riviera's gebouwd en in 1992 uiteindelijk nog twee. Deze laatste schepen, nu Riviera Mark II genaamd, werden in opdracht van de afdeling verkoop/marketing anders geconstrueerd. De reden hiervan was dat er bij het koperspubliek een hardnekkig wantrouwen heerste over de sterkte van het panorama raam. Om de markt tegemoet te komen werden er aluminium hoeksteunen in de ramen geplaatst. Tijdens de ontwikkel-fase van de Riviera had Westerly druktesten uitgevoerd op het panoramaraam. Hiermee werd gesimuleerd dat de boot 1,5 meter onder water werd gedrukt. De Riviera doorstond deze test glansrijk.



Het dak van de deksalon is gebouwd volgens het zgn. cantilever principe. Op basis van dit zelfde principe worden ook de meeste betonnen rijkswegviadukten gebouwd. Vergeet daarbij niet dat perspex van zichzelf nogal sterk is en de mast niet op dit dak drukt. Er is dus geen reden om zich zorgen te maken over de sterkte van het dak en het panoramaraam.

Als je de Riviera kort zou moeten karakteriseren zou ik zeggen dat het een motorsailor is voor echte zeilers.

## Feiten en cijfers

	Vulcan	Konsort Duo	Riviera
Grootzeil	22.57 m <sup>2</sup>	16.40 m <sup>2</sup>	22.50 m <sup>2</sup>
Genua 1	34.93 m <sup>2</sup>	31.54 m <sup>2</sup>	32.50 m <sup>2</sup>
Fok1	23.60 m <sup>2</sup>	15.52 m <sup>2</sup>	n.v.t.
Fok2	16.91 m <sup>2</sup>	11.36 m <sup>2</sup>	n.v.t.
Fok3	8.83 m <sup>2</sup>	6.25 m <sup>2</sup>	9.30 m <sup>2</sup> (Stormfok)
Spinaker	71.53 m <sup>2</sup>	68.77 m <sup>2</sup>	80.5 m <sup>2</sup>
Loa	10.36 m	8.80 m (excl. Roer)	10.54 m
Lwl	8.69 m	7.81 m	8.38 m
Breedte	3.63 m	3.29 m	3.74 m
Diepg. Fin	1.52 m	Niet leverbaar	1.42 m
Diepg. Twin	1.32 m	1.01 m	1.34 m
Gewicht	7077 kg	4581 kg	6900 kg
Ballast Fin	3273 kg	Niet leverbaar	2588 kg
Ballast Twin	3162 kg	1415 kg	2400 kg
Hoogte boven waterlijn	? Lengte mast is 11.59 m	12.54 m	14.91 m

### Vulcan 34

Verkrijgbaar in finkiel en kimkiel uitvoering. Werd standaard geleverd met de Volvo 21B van 60 pk. Topsnelheid net boven de 8 knopen. Watercapaciteit 450 liter, diesel 270 liter. Toptuig met leuvergenua.

### Konsort Duo

Alleen verkrijgbaar met kimkieler. De standaardmotor was de Volvo 2003 van 28 pk. Maximumsnelheid ligt boven de 7 knopen. Water capaciteit 450 liter, diesel 225 liter. Top getuigd met rolgenua. Alle lijnen lopen naar de kuip. Standaard uitrusting: heet en koud water, douche, koelkast, dieptemeter en log

### Riviera 35

Verkrijgbaar in finkiel en kimkiel uitvoering. Standaardmotor was de Volvo 2003 van 28 pk maar de meeste hadden de 2003Turbo van 43 pk. Topsnelheid rond de 8 knopen. Watercapaciteit 427 liter, diesel 247 liter. Toptuig met inmast reefsysteem plus rolgenua. Standaard uitrusting: heet en koud water, douche, koelkast, dieptemeter en log. Opmerking; een tweede toilet was extra maar bijna alle Riviera's hebben deze voorziening.

## Schadelastbeheersing en waarom Westerly's niet willen drogen bij osmosebehandeling

Door Gerard Versluis

*Osmose is en blijft een veel besproken onderwerp binnen onze vereniging. In dit artikel ga ik in op het feit dat Westerly's tijdens een behandeling zo slecht drogen, nadat de gelcoat verwijderd is. Voor dit artikel ben ik dank verschuldigd aan Hans Mombers van Moverbo. Bij Moverbo heeft men honderden boten behandeld waaronder vele Westerly's.*

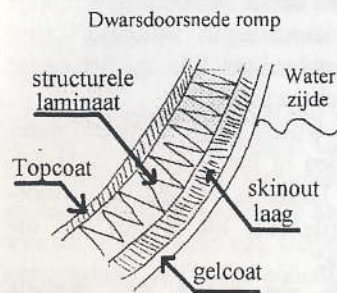
### Schadelastbeheersing

De wijze waarop een goed zeiljacht door een jachtwerf "in elkaar moet worden gezet", wordt door de ontwerper, in overleg met diverse constructeurs, voorgescreven. De ontwerpers van Westerly dienden hierbij rekening te houden met de voorschriften van het bekende Engelse verzekeringsbedrijf Lloyds. Deze voorschriften hebben tot doel de kwaliteit van een te verzekeren schip zeker te stellen. Hierdoor wil men voorkomen dat er schades vergoed moeten worden die hun oorsprong vinden in een ondeugdelijke bouwwijze. In de verzekeringswereld noemt men dit met een mooi woord "schadelastbeheersing".

Westerly heeft altijd veel belang gehecht aan kwaliteit. Dat Westerly dus ging bouwen onder Lloyds toezicht was dan ook een logische stap. Daarnaast kon Westerly zich hierdoor onderscheiden van de concurrentie. Iedereen dus blij. Lloyds i.v.m. de schadelastbeheersing, Westerly omdat die zich kon onderscheiden en de kopers omdat die er zeker van waren dat zij een goed gebouwd schip kochten.

### De constructie van de romp

Een belangrijk onderdeel van het Lloyds voorschriften-pakket betrof de wijze waarop de romp gebouwd diende te worden. Deze eisen hadden onder andere betrekking op de te gebruiken hars-types, glasvezelmaterialen, samenstelling van het laminaat, omgevingseisen, wijze van opslag, etc. Een polyester romp bestaat uit verschillende lagen. Van buiten naar binnen is dit de gelcoat (circa 1 mm dik) het laminaat (variërend van 8 tot 30 mm) en een gladde afwerklaag (de topcoat van ca. 1 mm).



Met betrekking tot het osmoseprobleem is het van belang om in te zoomen op het laminaat. Dit laminaat is opgebouwd uit diverse lagen van glasvezel versterkt polyester. De buitenste lagen die direct achter de gelcoat liggen worden de skinoutlaag genoemd.

De constructieve kwaliteit van een romp wordt bepaald door het laminaat. Een laminaat bestaat, zoals gezegd, uit glasvezelmateriaal en polyesterhars. Daar waar de romp blootgesteld wordt aan een zware belasting (bv. bij de kielophanging) wordt het laminaat zwaarder uitgevoerd dan op plaatsen waar lagere belastingen voorkomen. Een laminaat dat zo gebouwd wordt is wel heel sterk maar ziet er esthetisch gezien niet uit. Het zit vol putjes en bergjes.

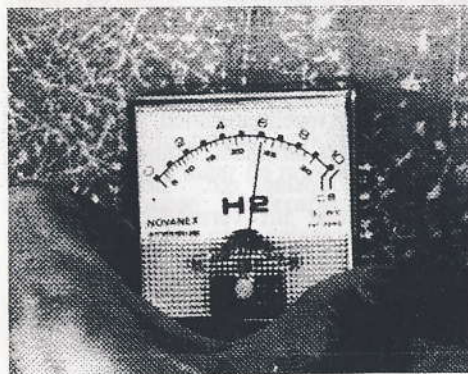
De gelcoat aan de buitenzijde is feitelijk slechts een dun laagje gekleurde hars. Dit laagje is niet goed in staat om deze putjes en bergjes voldoende aan het oog te onttrekken. Zo ligt er in mijn jachthaven een voor mij onbekend type zeilboot waarbij je, als de zon lekker schijnt, de glasvezel door de gelcoat heen kunt zien zitten.

#### De skinoutlaag

Het voorkomen van dat effect is één van de functies van de skinoutlaag. De skinoutlaag fungeert eigenlijk als een soort plamuurlaag tussen de gelcoat en het eigenlijke laminaat. Het is wel belangrijk je te realiseren dat de vergelijking met een plamuurlaag slechts ten dele opgaat. Bij Westerly draagt de skinoutlaag wel degelijk enigszins bij aan de constructieve kwaliteit van de romp. Hij kan dus niet zondermeer weggelaten worden.

Lloyds stelde bepaalde eisen aan deze skinoutlaag. Zo moest deze laag gepigmenteerd zijn en veel weerstand bieden tegen waterindringing.

De reden voor de eerste eis ligt voor de hand. Als je met je boot een kras vaart die dieper is dan de gelcoatlaag dik is, kom je terecht in de skinoutlaag met dezelfde kleur. Daardoor valt de kras minder op.



De eis dat de skinoutlaag een hoge weerstand tegen waterindringing moest bezitten lijkt op het eerste gezicht prachtig.

We willen immers geen water hebben in het laminaat want een nat laminaat is een hoofdvoorwaarde voor het krijgen van osmose.

Toch ziet hierin een dubbele bodem...

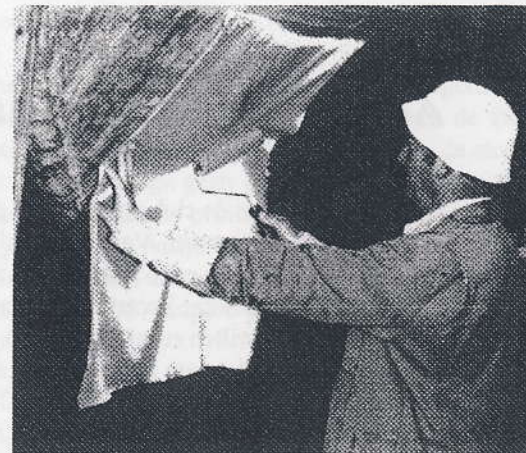
Polyester is namelijk niet 100% waterdicht. Dat betekent dat er toch water via de gelcoat en de skinoutmat in het laminaat terecht zal komen. Door de waterwerende werking van deze lagen duurt dit wel lang maar na zo'n jaartje of 15 is het laminaat dan toch nat.

#### De osmose behandeling

Een standaard osmose behandeling bestaat eruit dat alleen de gelcoatlaag weggehaald wordt. Daarna wordt de boot gedroogd en wordt er een epoxylaag aangebracht (bv International Gelshield).

De skinoutlaag blijft bij zo'n behandeling intact. En wat gaat die skinoutlaag met zijn prachtige waterwerende eigenschappen nu doen? Juist, hij wil het water in het laminaat houden en zal met alles wat in zijn mars ligt het uitdampen tegengaan. Dit nu is de reden dat Westerly's (en overigens alle schepen die zo gebouwd zijn) maar niet willen drogen bij bovengenoemde standaard osmose behandeling.

Een veel betere behandeling bestaat er dan ook uit dat de reparateur niet alleen de gelcoat verwijdert maar ook die skinoutlaag. Na het drogen van het laminaat, die dan overigens wel binnen enkele maanden droog is\*) moet dan vervolgens een vervangende skinoutlaag aangebracht worden. Die laag is dan niet van polyesterhars en "standaardmatten" maar van epoxy en speciale "anti-osmose" matten. Die nieuwe epoxylaag is dan ook veel dikker (circa 3 mm) dan de 600 micron van een standaardbehandeling.



Op die standaardbehandeling wil ik even terugkomen. Misschien heeft u in de waterkampioen het verhaal van de Loeff gevolgd. Dat schip (een Contest) is behandeld volgens de standaard methode. Voordat men er diverse verfsystemen op heeft gezet was dit schip na lang drogen droog. Na één seizoen in het water was de romp alweer nat. Uitgezonderd die delen waar men een nieuw laminaat aangebracht had. Men concludeerde dan ook dat standaardbehandelingen eigenlijk weinig zinvol waren.

Uiteraard kost de uitgebreide behandeling waarbij opnieuw gelamineerd wordt veel geld. Reken voor een dertig voeter maar op zo'n 2300 Euro boven op de standaard behandeling, waarmee zo'n behandeling in totaal komt op zo'n 7000 Euro. Niet behandelen of lang uitstellen kost uiteindelijk nog veel meer.

Mocht u uw boot voor een osmosebehandeling aanbieden, vis dan eens uit of uw reparateur van het skinout-fenomeen op de hoogte is. Is hij dat niet of broemt hij iets van "Westerly's drogen nu eenmaal niet", moet u maar eens overwegen of hij wel de juiste reparateur is.

U zult ervan verbaasd staan hoe weinig "officieel" gecertificeerde osmosebehandelaars van dit fenomeen op de hoogte zijn.

\*) Zee-Otter, een Fulmar uit 1983, had vele honderden blazen en blaasjes en een kletsnat laminaat. Binnen drie maanden na het verwijderen van de gelcoat en skinoutlaag was ze al droog.

## Adresjes die goud waard zijn...

G. Versluis

De technische commissie van de club wil een lijst gaan aanleggen van "gouwe" zaakjes. U kent die zaakjes vast wel. Vaak gehoord via via en als je voor de deur staat denk je, "als dat maar goed gaat". Zo'n zaakje waar je voor een hele schappelijke prijs restjes teak kunt kopen of waar ze nog wel even tussen door roestvrijstaal beslag voor u willen repareren. Als u zo'n adresje kent \*) laat het dan ons a.u.b. weten, zodat we deze lijst kunnen gaan aanleggen. U kunt u adresje even doorbellen met G. Versluis (01804-30102) of emailen naar [G.Versluis@westerly.myweb.nl](mailto:G.Versluis@westerly.myweb.nl). We zullen de lijst up-to-date houden op onze website en in het eerst komende nummer publiceren.

\*) Denk hierbij onder andere aan:

- Lasbedrijven;
- Stoffeerderijen;
- Goedkope antifouling leveranciers;
- Teakleveranciers;
- Draaierijen;
- Tweedehands motoronderdelen;
- Accu leveranciers voor vrachtauto's;
- Etc

## Zonnepaneel als acculader

(Uit: 'Zeilen')

Een lezer stelt de volgende vraag. Ik ben in het bezit van een wegneembaar zonnepaneel die via een stekker aan dek direct is aangesloten op mijn accu. Dus zonder spanningsregelaar. Het zonnepaneel geeft 2,5 Amp bij 17,5 volt gemeten bij de stekker. De accu heeft een capaciteit van 140 Ah. Ik krijg de accu niet vol omdat er ook een koelcompressor op staat. In de haven gebruik ik mijn acculader en niet het zonnepaneel. Kan het kwaad als ik de 17,5 volt direct op de accu aansluit? Een regelaar geeft veel verlies.

### Antwoord van de heer Ruud Kappenberg.

Om te kunnen laden moet een stroombron een hogere spanning (Volt) hebben dan de accu. Dat geldt voor een walstroom lader en dus ook voor het zonnepaneel. Duidelijk is te zien hoe zo'n zonnepaneel onder de glasplaat bestaat uit een netwerk van gecombineerde cellen. Elke afzonderlijke cel levert 0,45 Volt. In principe zou de 13,5 volt van 30 in serie geschakelde cellen dus voldoende moeten zijn. Die zonnecellen hebben echter een onhandige eigenschap, wanneer ze heet worden, neemt het voltage af. Om die reden bouwen de fabrikanten wat reserve in en bestaan panelen uit 36 tot 40 cellen. Voor de stroom opbrengst (Ampère) heeft het hogere voltage geen gevolgen. Die wordt uitsluitend bepaald door de grootte van de cellen. In principe is het mogelijk een accu te overladen met een zonnepaneel. Een vuistregel voor overladen is dat de laadstroom uit het paneel daarvoor groter moet zijn dan 2 procent van de accu-capaciteit. Een 140 Ah accu en een 2.5 Ampère paneel kunnen volgens die regel zonder regelaar gecombineerd worden.

Realiseer u bovendien dat de opgegeven stroomopbrengst van een paneel een nominale waarde is. Een puur theoretisch getal dat in de praktijk alleen kan worden gehaald als het paneel de hele dag op de zon gericht is.

Vanzelfsprekend is overladen pas mogelijk als de accu volledig geladen is. Als u geen andere laders gebruikt dan het zonnepaneel zal dat in het Nederlandse klimaat niet meevallen. In uw situatie, met permanent aangesloten koeling is overladen onwaarschijnlijk en een regelaar overbodig.

Bij twijfel is er overigens niet veel op tegen om uit voorzorg een spanningsregelaar in te bouwen. Ze kosten weinig en het idee dat er veel nuttige energie verloren gaat is niet waar. Zo'n elektronische schakeling werkt nagenoeg verliesvrij.

## Jaarvergadering.

Datum 30 maart 2002 Aanvang 20.00 uur.

Locatie: A.C. Restaurant Bodegraven, Goudseweg 32 Bodegraven,

Afslag Reeuwijk/Bodegraven, Alphen a/d Rijn, aan de A12

Zie ook de uitnodiging voor de voorjaarsbijeenkomst, die apart is bijgevoegd.  
Vergeet niet te reserveren bij het secretariaat (0346-211676) als U komt dineren.

**Agenda** voor de Algemene Ledenvergadering:

1. Opening
2. Eventuele inbreng nieuwe punten en goedkeuring agenda.
3. Bestuursmededelingen en ingekomen stukken.
4. Notulen van de ledenvergadering 2001 (pag. 43) ← *strip deze*
5. Financieel verslag van de penningmeester.
  - Jaarrekening 2001 (pag. 44)
  - Verslag van de controlecommissie, bestaande uit Mv. C. Verschure en Dhr. R. Allard.
6. Benoeming van een nieuwe controlecommissie.
7. De reorganisatie van de Technische Commissie. ←
8. Plannen Evenementencommissie (pag. 4) ←
9. Uitreiking Navette Trofee. ←
10. Bestuursverkiezing.

Het bestuurslid G. Versluis is periodiek aftredend. Hij stelt zich niet herkiesbaar. Het bestuur draagt als kandidaat voor: Dhr. T.K. Tjeerde, tevens nieuwe voorzitter van de Evenementencommissie.

Clubleden kunnen eveneens kandidaten stellen. Namen kunnen ingediend worden bij het secretariaat, tot aan het begin van de vergadering.
11. Rondvraag. *Notulen op de website*
12. Sluiting.

## Notulen ledenvergadering W C N

Gehouden op 31 maart 2001 te Bodegraven

1. **Opening**

Om 20.10 uur opent de voorzitter, Frans Walraven, de vergadering met een kort welkomstwoord aan de 45 aanwezigen.
2. **Bestuursmededelingen en ingekomen stukken**

Afgezien van een enkele afmelding zijn er geen ingekomen stukken of mededelingen.
3. **Notulen algemene ledenvergadering 2000**

Hierop wordt vanuit de vergadering geen commentaar gegeven en dit punt wordt dan ook door de voorzitter met een hamerslag en met dankzegging aan de notulist goedgekeurd.
4. **Financieel verslag 2000**

De penningmeester, Hans Veldhuijzen licht het financieel overzicht toe en geeft aan, dat er geen "gaten" gevallen zijn maar dat er nog maar f 77,- in de knip zit. Er zijn veel uitgaven geweest vanwege het jubileumjaar. We hebben een feest achter de rug, elk lid vaart nu met een jubileumvlag en het clubblad is met een mooie kleurenomslag uitgevoerd. De kascommissie, en de leden, hebben alle begrip voor de situatie, dat de pot zo leeg is geraakt.

Remco Allard verwijst nog even naar pag. 42 punt 3 van het Westerly Clubblad over de contributieverhoging. Dit punt komt later aan de orde.

De kascontrole commissie, bestaande uit Peter Dreef en Corrie Verschure heeft geen onregelmatigheden ontdekt en derhalve wordt de penningmeester met applaus gedechargeerd.
5. **Benoeming KCC**

De nieuwe Kascontrole Commissie zal bestaan uit Remco Allard en Corrie Verschure.
6. **Contributieverhoging en begroting 2002**

De penningmeester zet de financiële positie van de WCN nog even uiteen en vraagt aan de leden of zij er mee instemmen om de contributie in het lopende jaar te verhogen met 10,- gulden, en voor 2002 de contributie vast te stellen op 30 Euro.

De vergadering gaat hiermee akkoord, en stelt aldus de contributie vast op f 60,- ingaande 2001 en op 30 Euro ingaande 2002, te innen door middel van een automatische afschrijving. Voor een andere betalingswijze geldt thans reeds een toeslag van f 5,-. In 2002 wordt deze toeslag gesteld op 2 Euro.
7. **Plannen evenementen 2001**

Gerard Versluis licht de plannen toe voor de komende evenementen, zoals reeds vermeld in het Westerly clubblad. Het traditioneel geworden "Hemelvaartweekend" *(lees verder op pag 46)*

## Financieel overzicht 2001

Balansen ultimo 2001 en 2000.			(euro's)		
Activa	2001	2000	Passiva	2001	2000
Kas	143	96	Kapitaal	998	2.120
Giro Postbank	145	3	Vooruit ontv.	30	0
Plusrekening Postbank	1.478	541	Nog te betalen	165	118
Rekening courant Bank	51	64	Resultaat	957	-1.122
Subtot. Liquide middelen	1.817	704			
Nog te ontvangen	0	45			
Vooruitbetaalde kosten	151	129			
Voorraad clubvanen	182	238			
	2.150	1.116		2.150	1.116

## Rekening 2001 en Begrotingen 2001 en 2002 (euro's)

	Begroting '02		Rekening '01		Begroting '01	
	Baten	Lasten	Baten	Lasten	Baten	Lasten
Contributie	5.400		4.560		4.878	
Donaties	75		68		57	
Entreegelden	300		180		340	
Advertenties	60		22		22	
Bankrente +/- kosten	25		0		35	
Bijdrage leden toertochten	-		272		-	
Clubblad		1.800		1.631		1.635
Administratie/Post/Tel.		400		259		725
Bestuurs- & Prom.kosten		180		181		113
Kosten nieuwe leden		180		57		160
Diverse kosten.		100		-		91
<i>Subtotaal</i>		2.660		2.128		2.724
Jaarvergadering		525		552		408
Najaarsbijeenkomst		700		436		771
Hemelvaart Noord & Zuid		350		308		272
Bar-B-Q Noord & Zuid		225		222		272
3 Toertochten		650		361		182
Technische activiteiten		250		138		136
Positief resultaat		500		957		567
	5.860	5.860	5.102	5.102	5.332	5.332

## Toelichting op het financieel overzicht

### Introductie Euro

Het is even wennen, maar ook de financiële administratie van de Westerlyclub moet per 1 januari 2002 overgaan op de Euro. En om aan de euro te wennen is het financiële overzicht maar meteen in z'n geheel overgezet in Euro's. Zo wordt het mogelijk om de begroting voor het jaar 2002 te vergelijken met de cijfers over de voorafgaande jaren.

### De Balans

De Balans voor 2001 vertoont een heel wat gunstiger beeld dan het jaar daarvoor. Dank zij de verhoging van de contributie en weer een zuinig beleid boekten wij een positief resultaat dat het negatieve resultaat van 2000 grotendeels goedmaakt. Met deze injectie nadert het kapitaal weer de 2000 Euro. Het resultaat spiegelt zich ook af in de positie van onze liquide middelen.

### De Jaarrekening 2001

De rekening en de begrotingen zijn beknopter weergegeven dan voorheen. De contributies en de entreegelden zijn enigszins achtergebleven bij de begroting 2001. Overmoedig geworden door het succesjaar 2000 hadden wij gerekend op 25 nieuwe leden in 2001 en dat zijn er maar 14 geworden. De administratieve kosten daarentegen vielen enorm mee. Wij zijn efficiënter geworden met onze mailingen (porti worden duur) en bovendien behoefde dit jaar geen grote uitgaven voor drukwerk, enveloppen en dergelijke te worden gedaan. In tegenstelling tot vorig jaar zijn de volledige kosten van de toertochten verantwoord in de jaarrekening, evenals de bijdragen van de leden voorzover deze door de penningmeester werden geïnd. Bovendien kwam er in 2001 voor het eerst de Gernalentocht als derde toertocht bij. Eén en ander verklaart het verschil in de post toertochten tussen de begroting 2001 en 2002. Overigens hadden de tocht Om de Noord en de Gernalentocht maar een bescheiden aantal deelnemers. De kosten van de 'technische activiteit' hadden in 2001 betrekking op de Volvo workshop.

### De begroting 2002

In de begroting voor 2002 is uitgegaan van een ledengroei met 20 leden. De nettogroei is altijd lager door de 'bedankjes' in de loop van het jaar. Het gezamenlijke budget voor de evenementen is met 2.700 Euro ca. 50% van het totale budget van 5.360 Euro. Het clubblad ca. 34 % De overige kosten ca. 16 % Voor de toertochten zijn geen eigen bijdragen opgenomen. De begroting geeft een positief resultaat van 500 Euro.



(Vervolg Notulen)

zowel voor noord als zuid wordt gehandhaafd. De eveneens traditionele "Lowestoftocht" en die veel leden (gezien de reactie) erg aanspreekt, gaat ook weer door. Deze tocht wordt weer geleid door onze voortreffelijke commodore Bob Stapleton.

Ook de tocht "Om de Noord" gaat door, gezien de grote belangstelling die nu al blijkt te bestaan. Dit jaar wordt de tocht geleid door Peter Dreef. Nieuw dit jaar is de Gernalentocht naar Blankenberge die onder leiding zal staan van Gerard Versluis. Voor de grotere toertochten wordt een eigen bijdrage gevraagd van f 60,- en voor de Gernalentocht (4 dagen) een eigen bijdrage van f 30,-. Er zijn geen vragen of opmerkingen over de evenementen.

#### 8. Uitreiking Navette Trofee

Frans Walraven zet uiteen hoe het bestuur tot het besluit is gekomen om de "Navette Trofee" dit jaar aan Imko Albrechts uit te reiken. Hij laat bijna nooit verstek gaan, om bij de evenementen aanwezig te zijn. In de regel komt hij met zijn schip. Ook de fraaie "Westerly blues" begeleid met zijn gitaar is van zijn hand en met zijn gitaarspel stimuleert hij de sfeer van onze bijeenkomsten. Gezien zijn woonplaats Westerburen op Terschelling vindt de voorzitter dat hij de trofee heeft verdiend. Daar Imko niet aanwezig kon zijn is wordt de trofee door John Smit in ontvangst genomen.

#### 9. Bestuursverkiezing

Theo van Lammeren is periodiek aftredend en stelt zich niet herkiesbaar. Als kandidaat draagt het bestuur Jan Sluiter voor. Op eigen verzoek treedt de voorzitter Frans Walraven af maar kan de vergadering melden, dat er een nieuwe kandidaat-voorzitter gevonden is in de persoon van John Smit. Daar zich geen tegenkandidaten hebben gemeld, worden met algemene stemmen de heren Smit en Sluiter gekozen en zij worden met applaus begroet.

De penningmeester Hans Veldhuyzen neemt het woord. Hij wil de heren Frans Walraven en Theo van Lammeren bedanken voor hun inzet en het werk wat zij voor de club hebben gedaan. Ook Frits van Dillen wordt niet vergeten als voorzitter van de evenementen commissie. Hans deed dit op zijn eigen humoristische manier waarvan meniggen bijna in de lach bleef en waar ik verder maar niet over door ga.

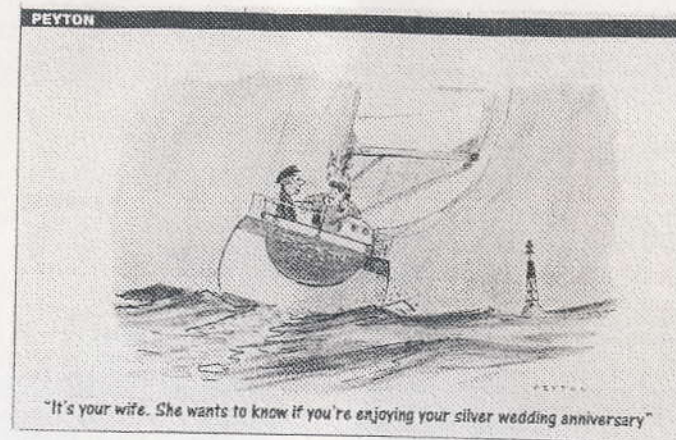
#### 10. Rondvraag

Corrie Verschure doet een suggestie aan de hand of de club tegen betaling in het clubblad advertentieruimte wil aanbieden om zo de kosten van het clubblad wat te verlagen. Het bestuur voelt daar wel voor. In feite is het eerder gebeurd. Jan Verschure zal proberen advertenties te werven.

Peter Röttger vraagt of wij niet aan clubdassen kunnen komen.

#### 11. Sluiting

Ten teken dat de vergadering gesloten is slaat de scheidende voorzitter om 21.00 uur voor de laatste maal met de hamer en geeft hem over aan John Smit, die na de pauze de club trakteert op één van zijn mooie zeiltochten die hij als opstapper heeft meegemaakt van Tahiti naar Nieuw Zeeland.



## Bestuur en Commissies

### Bestuur.

J. Smit, voorzitter.

J. Sluiter, vice-voorzitter.

Mw. E. Rutgers, secretaris.

J.P. Veldhuyzen, penningmeester.

Tj.Tjeerde, evenementen commissie.(voorgesteld)

### Telefoon

035-621 49 98

0317-61 36 01

0346-21 16 76

074-242 42 44

015-261 40 75

### Adres Secretariaat.

Mw. E. Rutgers

0346-21 16 76

Koningin Julianalaan 53 3738 VB Maartensdijk

### Evenementen commissie.

T.K. Tjeerde

015-261 40 75

P.S.I. Dreef

0172-53 97 27

M. Kanaar

010-434 87 63

R.K. Stapleton

0346-24 19 84

J.A. Verschure

0416-37 77 24

G. Versluis

0180-43 01 02

### Technische Commissie.

G. Versluis, voorzitter

0180-43 01 02

### Website

Westerly Club Nederland:

[www. Westerlyclub.nl](http://www.Westerlyclub.nl)

Import, sales, trade & brokerage of sailing yachts

**ACTUEEL AANBOD**

**GEBRUIKTE WESTERLY'S**

Type	waar	Bouw jaar	Afmetingen			Motor		Prijs
			LOA	Br.	Diepg	Pk	Merk	
<b>WESTERLY:</b>								
-CENTAUR 26/SCOOP	box	'74	8.50	2.60	0.90	25	VOLVO	€ 15.650
-CENTAUR 26	box	'75	8.00	2.60	0.90	25	VOLVO	€ 16.500
-MERLIN 28	wal	'87	8.75	3.03	1.03	18	VOLVO	€ 39.700
-STORM 330D/stuurwiel	wal	'87	10.11	3.52	1.68	18	VOLVO	€ 67.900
-STORM 33 CR	wal	'90*	10.11	3.52	1.22	28	VOLVO	€ 78.700
-CONWAY 36 AK SCOOP	box	'76	11.50	3.41	1.83	42	MERCEDE	€ 67.800
-OCEANRANGER 38 CC	wal	'93	11.58	3.86	1.55	28	VOLVO	€ 142.700

e=ligt elders k=komt o=optie Bouwjaar: met \*, dan jaar ingebruikname!

Specificaties beschikbaar. Wijzigingen voorbehouden. 21/02/2002

\* EEN FINATA FINANCIERING \* EEN EERDMANS VERZEKERING \* INRUIL BESPREEKBAAR\*

Bezoekadres: op Marina Stavoren / Binnenhaven aan de Middelweg bij Stavoren  
 Openingstijden: Dagelijks van 09.00 tot 12.00 & 13.00 tot 17.00 uur (1/11 - 1/3 zondags op afspraak)  
 Correspondentie-adres: Postbus 4 NL 8715 ZH Stavoren Telefoon: +31 (0)514 684 694 Fax: +31 (0)514 681 975  
 Internet: www.waterwerf.nl/skipshandel E-mail: skipshandel@planet.nl  
 K.v.K. nr 01064046 Bankrekening: 33.35.05.522 BTW-nummer: NL 8006.76.646 B 01 Leveringen: Hiswa-voorwaarden



Met de PATIENCE door Zuid Frankrijk: Het 'Canal lateral du Garonne'  
 Zie artikel op pag. 12



Najaarsbijeenkomst van de Westerlyclub. De schrijfster van artikel op  
 pag. 7 bij de toegang van het museum in Rotterdam.

# MEMBERS ONLY



De Conway van Tjerk Tjeerde en Aafje Miedema. (pag. 9)