



**Westerly
Club
Nederland**

*Magazine
Oktober 2003*



Westerly Club Nederland

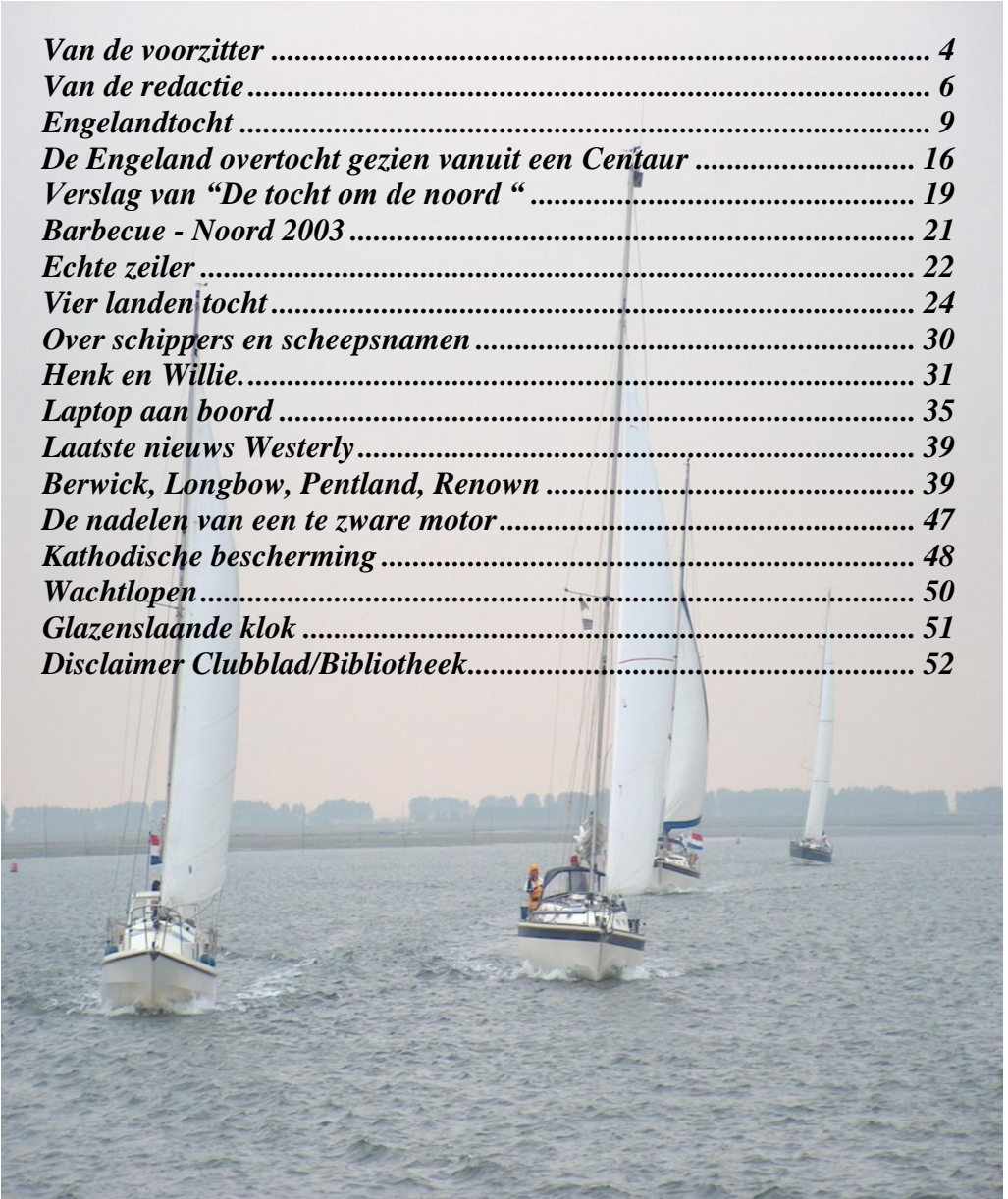


Westerly Club Magazine

oktober 2003

Inhoud

<i>Van de voorzitter</i>	4
<i>Van de redactie</i>	6
<i>Engelandtocht</i>	9
<i>De Engeland overtocht gezien vanuit een Centaur</i>	16
<i>Verslag van "De tocht om de noord"</i>	19
<i>Barbecue - Noord 2003</i>	21
<i>Echte zeiler</i>	22
<i>Vier landen tocht</i>	24
<i>Over schippers en scheepsnamen</i>	30
<i>Henk en Willie</i>	31
<i>Laptop aan boord</i>	35
<i>Laatste nieuws Westerly</i>	39
<i>Berwick, Longbow, Pentland, Renown</i>	39
<i>De nadelen van een te zware motor</i>	47
<i>Kathodische bescherming</i>	48
<i>Wachtlopen</i>	50
<i>Glazenslaande klok</i>	51
<i>Disclaimer Clubblad/Bibliotheek</i>	52





Van de voorzitter

De Zomer van 2003 !

Het is niet te geloven, maar het is nu eind september en het is nóg zomer. Fantastisch toch!?! Iedereen is aan zijn trekken kunnen komen op het water, althans dat neem ik aan. Zelf heb ik er redelijk veel van kunnen genieten.

Ja, en dan gaan we nu weer vooruit blikken naar de herfst en de winter. Met zijn leuke en interessante evenementen,

dan wel niet op het water, maar zeer waarschijnlijk over of aan het water. Wij zijn benieuwd wat de evenementencommissie uit de hoge hoed tovert het komende winterseizoen!

Maar eerst blikken we nog terug naar de prachtige zomer van 2003. De evenementencommissie zal daar zeker nog wel het één of ander over te vertellen hebben en dat kunt u dan verderop in deze uitgave lezen.

De evenementen, waaraan ik zelf heb deelgenomen, waren als vanouds weer heel gezellig, en goed georganiseerd en -ik dacht wel- een succes te noemen. Hemelvaartstocht Noord, de Tocht om de Noord en de BBQ noord. Vanaf deze plaats bedank ik alle leden van de EC voor hun inzet om tot dat succes te komen.

Helaas zijn er ook minder aangename zaken gebeurd de afgelopen zomer. Onze onvolprezen hoofdredacteur van onze WCN-krant en tevens penningmeester Hans Veldhuyzen is getroffen door een hersenbloeding. Op dit moment is hij volop bezig met zijn revalidatie. Wij wensen hem en met name ook zijn echtgenote vanaf deze plaats veel sterkte toe.

U begrijpt dat Hans hierdoor al zijn activiteiten m.b.t. de Westerly Club heeft moeten stopzetten; helaas. Gelukkig zijn we vergevorderd met de oplossing voor de krant, zodat die de komende maand kan verschijnen.

Nu zoeken wij (het bestuur) nog, op zeer korte termijn, een lid die als penningmeester wil fungeren. Liefst natuurlijk iemand die het dan ook voor langere tijd zou willen overnemen. Volgens Hans is het allemaal niet zo'n grote klus, maar het gaat allemaal wel via de computer. Dat mag toch in deze tijd geen probleem zijn!?

Mocht er onder u iemand zijn die ons uit de brand wil helpen, dan houden wij ons gaarne aanbevolen. A.u.b. contact opnemen met het secretariaat.

Dit is tevens de reden dat evt. declaraties wat langer kunnen duren voordat ze worden uitbetaald. Wij hopen dat u daar begrip voor kunt opbrengen. Het bestuur zal er alles aan doen om dit zo snel mogelijk op te lossen.

Terwijl ik dit voorwoord aan het schrijven ben, schijnt buiten de zon en staat er een heerlijk relaxed windje, heerlijk alles vastzetten, stuurautomaat erop of de windvaan, een heerlijk zacht muziekje aan, klassiek of jazz, een glaasje wijn en een stukje kaas en je dan zo heerlijk laten voortdrijven (of varen) op de grote wijde plas richting Hoorn, Enkhuizen of Hindelopen. Geeft niet waarheen want genieten doe je op bovengenoemd moment. Dan hoeft er niet gepraat te worden, alleen maar stil genieten van het moment. Kunt u zich voorstellen wat ik bedoel? En als ik zo zit te mijmeren en te schrijven, dan denk ik bij mezelf: “Wat doe ik hier nog? Ga genieten zolang het nog kan!”.

Heeft u dat nu ook: het is voor mij altijd weer erg moeilijk om met opruimen van de boot te beginnen. Ik stel het maar uit, tot het geweldig rotweer wordt endan denk ik bij mezelf: “Waarom ben je daar dan niet eerder mee begonnen?”. De reden daarvan is: het is zo moeilijk om er mee te beginnen.

Hopelijk zie ik u allemaal weer op één van onze winterevenementen om ervaringen, sterke verhalen etc. over te dragen aan een mede clublid, zo van: “weet je nog van toen en toen en daar en daar!”.

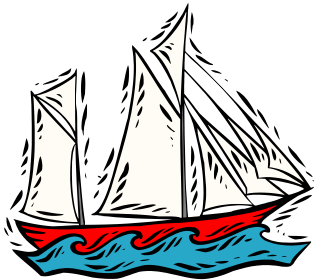
Sterkte met winterklaar maken van uw boot. Moeilijk, hè?

John Smit.

In memoriam Ger Jongejans

Op 14 mei van dit jaar is Ger Jongejans overleden.
Ger Jongejans, eigenaar van de Centaur “Baloe”, was een actief lid en bezocht regelmatig de activiteiten van de WCN.

Namens de vereniging wenst het bestuur de nabestaanden alle sterkte in het verwerken van het verlies.



Van de redactie

Zeer gewaardeerde lezer,

U staat op het punt een clubblad te lezen, dat anders is dan anders. Want geen uitgave kan hetzelfde zijn als Hans Veldhuizen anders dan anders is.

Door persoonlijke omstandigheden heeft hij slechts kans gezien in bescheidener mate dan gebruikelijk zijn bijdrage te leveren aan dit nummer. En omdat u, lezer, recht heeft op dit blad, heeft de redactie gemeend desondanks een uitgave te moeten samenstellen, die dan mogelijk niet voldoet aan de standaard volgens welke Hans normaal gesproken werkt, maar die in ieder geval wel de broodnodige Westerly Club Nederland-verhalen presenteert.

Zoals gewoonlijk komt een blad als dit slechts door belangenloos hard werken tot stand en mij is gebleken dat dat voor het redactie-team de gewoonste zaak van de wereld is.

Alle begin is echter moeilijk. Niet alles in deze uitgave is gegaan zoals ik me had voorgesteld. Zonder aan de niet geringe inspanningen van het redactie-team en de hulp van onze freelance-inzenders voorbij te gaan, waag ik u, lezer, derhalve om geduld te vragen, zodat wij de uitvoering van ons blad weer naar het niveau als vanouds kunnen tillen (en blijft een poging om nog verder te verbeteren continu in ons achterhoofd meedraaien).

Ik dank Hans in ieder geval voor alle inzet tot nu toe, en ga er van uit dat hij ons nog tijden zal bestoken met verbeter-adviezen en financiële anecdotes.

Over het tot stand komen en de toekomst van ons clubblad schrijf ik graag in een volgende editie.

Bel of schrijf me als u iets kwijt wilt.

Tjerk Tjeerde

015-2614075

tjeerde@hetnet.nl

In verband met het ontstaan van de vacature zoekt de Westerly Club Nederland per direct een

Penningmeester

Hij/zij zal verantwoordelijk zijn voor het (doen) bijhouden van de financiële administratie, en zitting hebben in het bestuur. Kandidaten wordt vriendelijk verzocht contact op te nemen met het secretariaat.



Engelandtocht

6 juni - Alle begin is moeilijk

Na gebracht te zijn door vriendin en kinderen, was het tijd ons klaar te maken voor vertrek vanuit 't Sas van Goes, waar de "Members Only" zijn thuishaven heeft. Een week niet achter de computer om te programmeren; alhoewel ik een nerd-type ben, vind een nerd dat op zijn tijd heerlijk. Voordat ik mijn vriendin ontmoette, had ik mijn huis te koop gezet om met de opbrengst een boot te kopen en daarna me met de wind mee laten voeren naar verre oorden. In de week voor mijn vertrek heb ik echter mijn huis verkocht en 2 weken later zouden er 3 mensen (vriendin + 2 kinderen) en 2 katten intrekken. Dus dat weekje vakantie was wat ingewikkeld begonnen en niet geheel zonder stress en gebrek aan slaap. Tevens zou deze reis voor mij een goede peiler zijn of ik wel een zeezeiler ben. Hang ik kotsend over de railing, ben ik bang, vind ik het mooi, vind ik het niks ?

Weer terug waar het nu allemaal om gaat: ons vertrek. We hadden al op eerdere gelegenheden kennisgemaakt en tevens via mail gedachten uitgewisseld, dus we wisten met wie we in de boot (ehh eigenlijk in het schip, daar de boot van Tjerk een vlag heeft) gingen: met Tjerk. Oh ja, ik (Martin), Erik (mijn broer) en mijn vader (Frans) waren ook aan boord.

Ik ben meer het type van: een beetje minder zeil mag wel, een uurtje later ligt Engeland er toch nog; mijn broer is meer van: een beetje méér zeil mag wel, wie weet is Engeland er dadelijk niet meer en zal ik eens een koers uitzetten; Tjerk (de schipper) wil eigenlijk niet naar Engeland, hij wil het liefst kusten zeilen (dat heet een kustzeiler) en mijn vader zit tussen Erik en Tjerk in, maar met meer ervaring dan Erik. Ik kijk de zeilen uit de mast en aangezien zeilen voor de ontspanning is cq moet zijn, doe ik er alles aan om zo ontspannen mogelijk te zijn. Als het moet neem ik het roer, kijk ik op een kaart, maar het liefst kijk ik naar het water en zoek ik een droog hoekje op, om heerlijk te genieten van mijn Brandaris tabak (een echter zeiler in de dop, altijd de kaart van Terschelling bij me!). Naast het relaxen is voor mij observeren van groot belang en het weten waarom iets is zoals het is (zeiltechnisch), zodat ik later alles weer kan vergeten en zelf kan beredeneren hoe het zou moeten.

Een rondtocht door de boot is het eerste op het programma (waar staan de masten, waar zit het roer, hoe werkt het roer, hoe diep steken we, welke meter is waarvoor). We kennen de boot nu door en door, dus we kunnen vertrekken met zijn vieren.

Echter had Erik het vermoeden dat er mogelijk een verstekeling aan boord was. Wij zoeken in alle hoeken en gaten en uiteindelijk werd ons de plek duidelijk: het toilet.

Westerly Club Nederland

De verstekeling riep roekoe-roekoe, en welke held hem heeft gevangen weet ik niet meer, maar ik was in ieder geval die held niet. Mijn voorstel om hem mee te nemen als postduif haalde het niet met 3 tegen en 1 voor stem.

Het werd tijd te vertrekken als we nog een beetje wilde zeilen, zodoende met zijn alle aan de slag gegaan en richting sluis gevaren. Zoals altijd, doe ik alsof nergens iets van weet (iedereen werkt anders nietwaar) en heb instructies gevraagd bij Tjerk wat te doen met een boot die langer is dan 8 meter, 2 masten en hele dikke touwen heeft. Nog even een mastworp verkeerd aangeleerd om de netjes aangeklede (jasje) "boeien" (= stootwillen) aan de railing vast te maken. Zodra mensen op een boot zijn gaan ze raar praten (boeg, stuurboord, bakboord, loef, lij, klaar om te wenden nee, 10 graden meer naar het noorden, bezaan, etc). Ik versta dat allemaal niet zo goed en gebruik wat andere termen, waardoor anderen mij niet zo goed verstaan. Maar ja, alles went, ook de nautische taal.

Na de sluis lekker zeilen en daarmee de eerste kennismaking met de "Members Only". Kaart erbij, ondanks dat het Tjerk's zeilgebied is en onder de Zeelandbrug door. Er wordt een rak uitgezet door de experts Tjerk, Erik en Frans (ik ben nog aan het bijkomen van de vorige dagen en ik ben geen expert). Ik ben lekker aan het genieten van de dieptemeter. Het gesprek wat volgde was ongeveer zo: "Tjerk?" "Ja Martin, wat is er?" "Nou de diepte meter geeft 0 aan." "Dat doet hij wel vaker Martin, zal wel wier onder de kiel zitten". Dat zou inderdaad wel eens het geval kunnen zijn. Echter, we zijn vastgelopen, met afgaand tij. Nu loskomen is de enige mogelijkheid of we moeten 3 uur wachten tot er weer water onder de kiel staat. Met wat tactische bewegingen en ferm taalgebruik doet de "Members Only" gelukkig wat hij moet doen: vrijkomen van de grond, zodat we ons kleine tochtje weer kunnen voortzetten. Uiteindelijk meren we af in de buurt van Neeltje Jans aan een stijger en maken ons klaar voor ons eerste avondeten. Erik en Frans waren de koks aan boord en dat was een goede keuze (ik kook alleen maar spaghetti). Na een gezellige avond, lekker naar bed om de volgende dag aan de oversteek te beginnen.

7 juni - De heentocht

Om 9.30 zijn we vertrokken naar de Roompot om om 10 uur door de Roompot sluisen te gaan, onderweg naar ons rendez vous point met de "Morian". Heerlijk gezeild, ik heb zelfs meegedaan, en bij de 1ste waypoint (hoe heet dat punt?), rondjes gezeild en wat gevis. Een vis verloren en 1 gevangen met de paravaan, was de schamele oogst van een paar uurtjes vissen.

Rond 14:00 het eerst contact met de "Morian" gehad. Met dat schip kan je zo een radiozender beginnen, het leek wel of ze bij ons binnen zaten, zo helder kwamen ze



door. Wij daarentegen deden alles zonder nozema zender en kwamen wat krakend door aan de andere kant. Om 15:20 was eindelijk de Morian daar en konden we met elkaar in zicht aan de oversteek beginnen. Logica zou zijn, als je in ieder geval een zeilboot hebt, om dit zeilend te doen, echter een van de eigenschappen van zeilen is, is dat je met bijna wind tegen niet vooruitkomt en als je de zeilen heel apart ophangt zelf achteruit kan varen. Dus dat wordt motoren. Waar mogelijk hebben we altijd een zeiltje gehesen, maar zover ik er niet doorheen geslapen ben, altijd de

motor bijgezet om de “Morian” enigszins bij te houden. De diensten waren verdeeld tussen Tjerk en mij en Erik en Frans. Vier uur op en vier uur af. Tjerk nagelaten, hij heeft toch de eindverantwoordelijkheid over zijn schip, dus bij onbekende situaties (was de eerste oversteek voor alle passagiers, alhoewel mijn vader een keer met de Eendracht is overgestoken).

Tijdens de diensten een beetje de koers in de gaten gehouden en genoten van het rondje water om me heen. Ik kreeg echt een beetje het Truman Show gevoel. Je zit in een grote studio en aan het einde van het water is een deur, die je toegang verschaft tot het vaste land. Als je om je heen kijkt, lijkt net alsof je in een grote wasbak rondvaart, een machtig gevoel, zo'n grote wasbak. Lekker slapen als de dienst voorbij is en op naar de nachtdienst, die van 12 tot 4 duurde.

Een van mijn diensten was van 12 tot 4 in de nacht. Ik ben geen sportief ingestelde zeiler, ik hoef niet zo nodig alles uit een boot te halen, ik wil gewoon relaxed zeilen en genieten van de golfjes, het geluid van een boot die door het water snijdt, het heerlijke geluid van de kielzog en het voelen van het eeuwige principe van macht : 1 druppeltje water is niks, maar een (hele) hoop druppeltjes bij elkaar is een natte of imposante bedoeling. Deze nacht heb ik daar op en top van genoten en is mijn besluit nog meer definitief geworden om op een dag lekker zeilend de wereld rond te gaan. Aangezien ik net weer een huis gekocht heb en sinds kort een gezinnetje heb, laat het nog even op zicht wachten.

8 juni De aankomst

Westerly Club Nederland

Om 9.00 uur lopen we de Suffolk Yacht Harbour binnen. Er staat een stevige wind en uiteindelijk hebben we een plekje gevonden. Om te vieren dat we het gered hebben, wordt er een borrel gedronken en door mij een cola-light. Het wordt tijd om wat slaap in te gaan halen (althans voor mij). Na een ochtend/middagdutje wordt het tijd om het eerste stukje land onder de voeten te voelen en het liggeld te betalen. Daarna de andere overstekers opgezocht, waarvan de Centaur "Bredius" er wel erg beroerd bijlag: in de havenmond met harde wind de kajuit inblazend. Ideaal om lekker warm te worden. De standaardwandeling in Suffolk leidde naar een helaas gesloten Ship Inn.

9 juni Suffolk - Woolverstone

In de ochtend word besloten met zijn allen naar Woolverstone Marina te gaan. We zijn zeilend richting Ipswich gegaan, onder de grote brug door en net voor de bocht naar Ipswich weer omgekeerd om Woolverstone op te gaan zoeken. Tussendoor nog wat gespeeld met "Speel Goed". We roepen ons echt een ongeluk met marifoon, maar niemand reageert en we blijken ook alleen maar een kant van een gesprek op te vangen. Blijkbaar iets mis met de marifoon. Een nerveuze communicatie-freak komt een kijkje nemen. Na eindeloze verwickelingen over de technische details van een marifoon, komt hij er uiteindelijk niet uit (het eten inmiddels koud en Frans beschonken). De steigerborrel, georganiseerd door de "Speel Goed" was een goede manier om iedereen wat beter te leren kennen. Na een gezellige avond werd er besloten de volgende dag niet te gaan zeilen i.v.m. de windverwachtingen.

10 juni Verwaaidag

Na het ochtendgloren wilde we onze voorraad wat aanvullen met wat drinken (whisky, cola en oploskoffie). Het winkeltje bij de haven had niet echt veel te bieden, dus tijd voor een wandelingetje.

Onze comm.-freak van gisteren, kwamen we tegen bij het havenwinkeltje. Met de vraag of er een dorpje in de buurt was, zei hij enthousiast ja. Hij kopieerde wat kaartjes voor ons, zodat we het dorpje zouden vinden. Wij lekker wandelen. Na de hoofdweg afgelopen te zijn, richting naar wat wij dachten de bewoonde wereld, stopt er een witte auto met een heel grote antenne en nogal wat rotzooi in de wagen: ziedaar onze Engelse hulp van gisteren. Hij zei dat het dorpje niet erg ver was, maar wilde ons graag even afzetten bij de supermarkt. Vanwege de puinzooi in de auto, moest hij 2 keer rijden. Tjerk en ik zaten in de tweede rit. Na 20 (!) minuten was hij terug en begonnen we aan de "korte" rit richting dorp. Het volgen van de verkeersborden leverde het rare feit op dat het dorp altijd 1 mijl ver was. Na 10 keer zeggen: oh, het is nog maar 1 mijl, had ik een vermoeden dat we rondjes aan het rijden. We kregen onderweg wel een cursus radioamateurschap en ook geleerd dat je met een zware antenne prima met iemand in Florida kan praten. 't Is maar wat je leuk vind. Ik vind

chatten via het net wat makkelijker, maar ja ieder zijn hobby. Tevens vertelde hij ons dat hij ambulance broeder is, dus één advies: ik zou daar maar geen ongeluk krijgen als hij dienst heeft.

Uiteindelijk arriveren we in het dorpje en krijgen uitleg hoe we terug moeten lopen. Op de vraag of de wandeling niet wat lang was, zijn we gerustgesteld dat het wel meeviel. Na de supermarkt (dingen gekocht, die ze dus ook in de haven-supermarkt hadden) hebben we nog wat gedronken in het dorpscafé. Na het drankje op weg naar huis (ehh de “Members Only”). Lopend door weilanden, akkers, af en toe een lelijke blik van een koe en af en toe een vraag waar het pad nu eigenlijk loopt, kwamen we uit bij de weg, waar we eerder over heen gereden waren met de hulp van gisteren. Ehh halverwege de rit eigenlijk. Dit was echt een enorme wandeling aan het worden. Nu gezellig langs de weg lopen waar iedereen denkt dat hij in Engeland in de auto zit en dus aan de verkeerde kant rijdt, erg lastig allemaal. Mijn vader vertelde me dat ik vroeger een brief had geschreven aan de prime-minister dat ze daar mee moesten stoppen en hoe ze dat moesten doen: Laat eerst de vrachtwagens rechts rijden en als dat goed gaat, alle andere wagens. Ik ben blij dat de brief niet is verstuurd.

Na 2½ uur lopen zijn we eindelijk terug bij de “Members Only” om ons klaar te maken voor het bezoek aan Pin Mill en de But&Oysters. Tevens werden de laatste details van de komende tocht naar BrightlingSea besproken en werd de vertrektijd vastgesteld.

11 juni Woolverstone - Brightlingsea

Een heerlijke dag om te gaan zeilen langs de kust. Met een stevige wind zou het stuk goed bezeilbaar moeten zijn. Lekker motorend langs Harwich en dan de zeilen hijsen. Een van de ferries arriveerde in de haven van Harwich en aangekomen bij de kardinalen die aangeven waar je heen moet gaan, werd er een kleine vergissing gemaakt. Op het laatste moment was Tjerk helder genoeg om de fout te herstellen en daardoor een aanvaring te voorkomen. Het leverde wel een aantal leuke foto's op.

Na bekomen te zijn van schrik, werd het tijd zeil te zetten richting BrightlingSea. Heerlijk kruisend langs de Engelse kust, waar Tjerk weer de bevestiging kreeg dat zijn schip toch behoorlijk snel is. Tijdens onze trip hoorde we het slechte nieuws van de “Bredius”, dat het zeil was gescheurd en zij weer terug naar de haven gingen voor reparaties. Na een heerlijke dag uitwaaien en zeilen arriveren we na Piet Sap in BrightlingSea (Piet is er op motor heengescheurd en we waren dus kansloos). Het binnenvaren in BrightlingSea is een apart verhaal. Je moet nl. zien te zorgen dat 3 lijntjes precies boven elkaar staan (een soort van baken) en zo ga je al zigzaggend door de havenmond. Piet kon al aangeven waar wij moesten aanmeren. Langzaam aan stroomde de rest van de Westerlies ook binnen. Wij mochten weer genieten van de kookkunsten van Erik en Frans. Lekker geklekt en ons voorbereid op de trip richting

Westerly Club Nederland

Nederland van de volgende dag. Besloten werd samen met de “Morian” en “Adamas” de oversteek te gaan doen. De route ongeveer op elkaar afgestemd en ons klaar gaan maken voor een vroeg vertrek.

12 juni BrightlingSea - Oostende



We varen in de ochtend met de 3 Westerlies om te beginnen met de oversteek. De haven uit zoals we erin gegaan zijn, door die bordjes achter je boven elkaar te houden. Piet doet daar niet aan mij, die neemt gewoon de rechtdoor route, wat prima werkt voor hem. We motoren met zijn 3-en tussen de banken van de Engelse kust door. Van Tjerk moeten we altijd de temperatuurmeter in de gaten houden en deze stond wat anders dan anders. Na een uurtje motoren, dacht Tjerk dat het

toch wel verstandig was om eens wat meer onderzoek te doen, naar het hoe en waarom er een verandering was in temperatuur. Tjerk opent het luik naar de motor en constateert tot zijn grote schrik, dat de bilge volledig onder water staat. De “Morian” en “Adamas” ingeseind dat we zinkende waren en de handpomp en automatische pomp aangezet. “Adamas” heeft ons nog een tijd op sleep genomen, totdat Tjerk tevreden was met de reparatie (een klein scheurtje in een rubber buis veroorzaakte het probleem dat koelwater gewoon in de bilge gespoten werd i.p.v in de motor) De reis werd voortgezet met “Adamas” en “Morian” binnen marifoon-bereik, zodat ze indien nodig ons weer assistentie konden verlenen. Met regelmatig pompen en een vlakke zee konden we de overtocht gelukkig verder zetten en iedere gelegenheid om wat te zeilen en de motor te sparen werd aangegrepen. Tegen de avond zijn we in de buurt van België beland en varen we langs de Tri Colore, wat de nodige duidelijkheid verschaft over de constante meldingen PanPanPan, Buoy number 1. De nodige



hilarische taferelen over de marifoon tussen de Belgische marine en een man die te dicht langs de Tricolore gevaren had, maakte een mooie afsluiting van het daglicht mogelijk.

Na de nodige mijlen te hebben afgelegd, troffen we de boeien voor de haven-ingang van Oostende. Na de tweede keer rood licht konden we eindelijk de haven van Oostende binnenlopen; het was kwart voor 2 in de nacht.

13 juni Oostende - Kortgene

We zijn vroeg weg vanuit Oostende om langs de kust af te dalen naar de Westerschelde en via het Kanaal door Walcheren naar het Veerse Meer te gaan. Lekker veel variatie op een dag en met de volle zon aan de horizon zetten we zeil (en de motor een tikje bij) richting de Westerschelde. We wilde voor de kentering graag in de Westerschelde aankomen, vandaar het bijzetten van de motor. Door mijn groot gebrek aan slaap van de vorige nacht, ben ik naar binnen gegaan voor een tukje en werd wakker door een prachtige stilte. De motor was uitgezet. Tijd om buiten te gaan kijken en tot mijn verbazing voeren we met vol zeil : grootzeil, genua, bezaan en een aap. Heerlijk zeilen was dat. We hebben nog even contact gehad met de “Witte Kreeft” van Hans Wokke, en we hebben “Njord” met Remco Allard en Gerard Versluis met een officiële vlaggegroet goede reis gewenst.

Bij het binnenlopen van de Westerschelde werd het tijd om wat zeil te gaan verwijderen, daar je met een aap aan de wind niet echt lekker zeilt. We zijn nog kruisend en ponten ontwijkend overgestoken naar Vlissingen. Na de sluischutting werd het een tocht met wachten op bruggen en kletsen met medeslachtoffers (kunnen die bruggen niet wat soepeler open?). Voor het eerst sinds de trip weer het gevoel dat huis en werk dichtbij was. Verkeer, herrie, ANWB borden langs de weg en een hoop bedrijvigheid op de kade. Na de lange tocht door het kanaal, de oude sluis bij Veere door en het Veerse Meer op. Het hele Veerse Meer overgezeild richting Kortgene. Flink moeten kruisen en weer moeten wennen aan betonning met nummers. Op het Veerse Meer met zo'n groot schip is toch wat anders dan de Noordzee.

We kwamen rond 20:00u aan in Kortgene. Omkleden voor het eten en op naar het restaurant, waar Tjerk graag heen wilde voor de heerlijke spare-ribs die hij daar ooit gegeten heeft. Het werd tijd om terug naar de “Members Only” te gaan; er is nog lang nage tafeld en teruggekeken op een heerlijke week. Het uiteindelijke plan was om 7 uur te vertrekken, zodat we nog voor de middagsluiting van de sluis bij Sas van Goes, de thuishaven van de “Members Only” zouden bereiken

14 juni Kortgene - Sas van Goes

De sluis van het Veerse Meer naar de Oosterschelde werd met gemak genomen. De Oosterschelde op en we voeren ruim voor 12 uur richting de sluis van 't Sas, bij laag

Westerly Club Nederland

water. Eerst een binnenvaart schip in deze kleine sluis en dan wie het eerst komt, wie het eerst maalt, wat niet altijd even handig is. Een binnenvaart schip op een meter of 2 voor je, langs zij een bootje dat 3 meter kleiner is, maakt het wat lastig alles onder controle te houden. We hebben het toch allemaal gered en Tjerk hielp het buurbootje een beetje, daar de schroef van het binnenvaartschip af en toe een beetje gas gaf, wat nogal wat kolken veroorzaakte. Alles goed en wel, binnenvaartschip eruit, wij eruit en rechtsaf naar de thuishaven van het Sas, aanmeren in de veel te kleine box van de "Members Only" en even wat drinken. Aangezien mijn nieuwe gezinnetje en Tjerk's gezin rond 2 uur zouden arriveren (mijn vader had de auto bij de haven staan) werd het tijd om de boot uit te gaan mesten en de overgebleven voorraad te verdelen cq als er nog enige houdbaarheid op de produkten was, deze achter te laten op de "Members Only". Het vooronder had eindelijk weer zijn originele staat teruggevonden, de boot was weer "netjes" (is een boot echt goed schoon te krijgen?). Eerst arriveerde Tjerk's familie, die blij waren dat Tjerk weer terug was (ze wilde hem toch nog terug hebben) en even later arriveerde mijn nieuwe gezinnetje (mijn auto was nog heel Piet!). Na wat napraten en de financiële afhandeling van de reis, werd het tijd om de "Members Only" te verlaten, met achterlating van ons ledenpasje. Hoop dat we nog steeds lid zijn, alhouwel ik hoop dat we volgend jaar op eigen kiel de oversteek kunnen maken.

Nawoord

Ik wil iedereen bedanken die deze reis mogelijk heeft gemaakt en in het bijzonder Tjerk, die een uitstekende kapitein is gebleken. Ik had geen andere schipper gewenst voor zo'n trip en ik heb veel geleerd over het reilen en zeilen met een groter schip. Mochten we volgend jaar niet "op eigen kiel" gaan en er geen andere omstandigheden zijn waardoor ik niet mee zou kunnen (er komt een verhuizing aan ed) , bied ik me bij deze aan als bemanningslid.

Martin van de Bemt

"Members Only"

De Engeland overtocht gezien vanuit een Centaur

Hoewel de Centaurs de grootste groep leden vertegenwoordigen, varen ze niet in die getalsverhouding mee met de Engelandtochten. Om daar verandering in te brengen, doet de schipper van de Centaur "Bredius" verslag van zijn ervaringen tijdens de laatste oversteek, en een oproep.

Afgelopen winter heb ik eens nagedacht om het vaargebied van onze Centaur BREDIUS te vergroten. Na jaren van drooggevallen op de Waddenzee en het IJsselmeer bevaren was het tijd voor een horizonverbreding.

Westerly Club Nederland

Gedachten gingen al snel uit naar de Noordzee. Zelf heb ik de Noordzee meerdere keren bevaren, echter nog nooit eerder met een jacht. De Westerly Club biedt de gelegenheid om samen met andere ervaren zeezeilers tochten te maken met eigen schip of als opstapper over de Noordzee met eventueel een bestemming in het buitenland. Dit sprak mij zeer aan en daarom schreef ik mij in voor de overtocht naar Engeland.



Een goede voorbereiding is dus niet weg te denken en na aanmelden bij de Commodore Jan Verschure was de briefing voor de reis een feit. Besloten was om met 3 vrienden te gaan daar mijn vriendin rond begin juni hoogzwanger zou zijn en veiligheidshalve niet mee kon.

Uiteindelijk zijn we met 3 opvarenden uit IJmuiden vertrokken richting Suffolk Marina. De overtocht duurde zo'n 28 uur en de wachten waren achteraf gezien met 4 man, denk ik, beter te verdelen. Met 3 man kom je er ook wel en we hebben een fantastische reis gehad!

We waren met de BREDIUS de kleinste Westerly in het gezelschap en dat betekende dus dat we alle zeilen moesten bij zetten om met de grotere schepen mee te kunnen komen.

In het begin was de wind flauw en waren we allemaal genoodzaakt om te motoren maar na een uurtje of wat begon het te briesen en konden eindelijk de zeilen gehesen worden. We hebben met de BREDIUS zo nu en dan tijdens het zeilen de motor bij gehad om de andere schepen niet uit het oog te verliezen.

Het zou mooi zijn als er de volgende keer meer Centaurs meevaren zodat we gezamenlijk op eigen tempo kunnen varen waardoor het grootste gedeelte van de tocht bezeild aflegd kan worden. De oversteek is prima te doen met de Centaur, het schip loopt lekker over de golfjes en houdt zich prima. We varen natuurlijk alleen met goed weer en dat is in juni redelijk van te voren te voorspellen, ook met de ervaring van andere zeilers van de Westerly Club wordt alles besproken. Engeland heeft een hartstikke mooi vaargebied voor de Centaur om maar niet te spreken over de faciliteiten lokaal. Mocht er iets

Westerly Club Nederland

gebeuren, zoals bij ons een gescheurd grootzeil, bijna in elke (jacht)haven zijn er werkplaatsen of winkels. Ook zijn de yachtclubs en de kroegen vreselijk gezellig. Dus meldt u snel aan zodat we aanstaande juni met meerdere Centaurs de reis kunnen aanvangen!

Martijn Beunk

“Bredius”

Verslag van “De tocht om de noord “

Op **zaterdag** 23 augustus 2003 verzamelden 7 Westerly's in Enhuizen om de “Tocht om de noord” mee te varen. De deelnemende schepen waren:

Freyja (Berwick),	Gwaihir (Pentland),	Hawar (Konsort),
Hooker (Centaur),	Lady May (Konsort Duo),	Mah Jong (Oceandream),
Scorpio (Fulmar)		

Zoals wellicht bekend, was de te varen route een rondje Noord-Holland.

Het weerbericht voorspelde op dinsdag een zuidwestenwind zodat op **zondag** 24 augustus koers werd gezet in de richting van Durgerdam. De havenmeester van de plaatselijke jachthaven hield voor ons een steigertje vrij. Met mooi weer en een zachte noordelijke wind voeren we over het zuidelijk gedeelte van het IJsselmeer.

Op **maandag** 25 augustus bleek de moeder van John Smit ziek te zijn geworden.

Zodoende verliet de Hooker met John en (dochter) Susanne ons.

De overige 6 schepen voeren via de Schellingwouderbrug, de Oranjesluizen en het Y, het Noordzeekanaal op.

Eindbestemming die dag was “Seaport Marina” te IJmuiden .

Een plekje reserveren in deze jachthaven is overbodig. De haven was nagenoeg leeg.

Wij kregen een boxje toegewezen van een gigantische lengte. Gelukkig waren er vingerpieren want de lijnen waren te kort voor de achterste palen. In de haven werd gewerkt i.v.m. de Hiswa te Water in de Seaport Marina. Tenten werden opgezet en Steigers aangepast.

Op het haventerrein werd in een eetcafeetje gezamenlijk gegeten.

Hoewel het weer nog steeds goed was, bleef de wind uit het noorden waaien, in strijd met de eerdere voorspellingen.

Met NNO 5 op **dinsdag** 26 augustus werd besloten om niet langs de kust naar Den Helder te varen. Jammer maar de bestemming zou door deze wind niet bereikt kunnen worden in 1 tij. De stroom zou pas mee gaan lopen rond 14.00 uur. Bij kentering rond 20.00 uur wordt de voortgang door stroom, wind en golven nihil. Geen optie.

Terug naar het IJsselmeer en wel naar Edam.

Vanaf de Schellingwouderbrug kon worden gezeild. Op het IJsselmeer stond de wind pal tegen. In het begin nog zwak, maar ter hoogte van “Het Paard” van Marken begon het behoorlijk te waaien.

Op **woensdag** 27 augustus werd gevaren naar Lemmer. Een forse afstand, maar door de krachtige (nog steeds) noordelijke wind werd daar korte metten mee gemaakt. Na

Westerly Club Nederland

het aquadukt bij Enkhuizen viel de wind plotseling weg. Na een uurtje dobberen ging het weer met een forse snelheid naar Lemmer.

In Lemmer was door Bob (Scorpio), die daar (weer) eerder aankwam, een plekje geregeld in de gemeentelijke jachthaven nabij de sluis. Op aanraden van de havenmeester werd 's avonds gegeten in restaurant "Het Centrum" te Lemmer.

Op **donderdag** 28 augustus werd besloten om Stavoren aan te lopen. Daarbij moet om het "Vrouwenzand" worden gevaren. De man op kanaal 1 gaf een noordoostenwind aan. Tijden het varen bleek die wind respectievelijk zuid, zuidwest, west, noordwest, noord, noordoost te zijn (vrijwel constant tegen) om 1 mijl voor Stavoren plotseling geheel te verdwijnen. Ligplaats werd gekozen in de buitenhaven nabij het "Vrouwetje".

Op **vrijdag** 29 augustus werd door Freyja en Gwaihir teruggevaan naar Enkhuizen (geplande aflossing van de bemanning). Hawar ging terug naar Grou (kon vanwege de afstand niet deelnemen aan de BBQ). Scorpio, Lady May en Mah Jong konden er geen genoeg van krijgen en zeilden nog voor een extra dagje naar Medemblik.

Het zeilen.

Waar het natuurlijk om draait is "Zeilen"

Scorpio met Bob en Rosmarie was de snelste van het veld (konden wij niet bijhouden).

De 2^e plek werd steevast ingenomen door de Mah Jong van Imko, Coby en (voorzitter van de Bond van Opstappers) Matthijs (konden wij ook al niet bijhouden).

De Lady May kwam goed op gang met meer wind. Maarrrrr schipper Kees en kapiteinse Truida hebben wel eventjes 450 liter water, 250 liter dieselolie en een compleet koelhuis aan boord. Opstapper Peter Stam (lid van de BVO) pakte –met toestemming- een pilsje uit de koeling van de Lady May en kreeg daarbij een acute aanval van hoogtevrees (Lady May konden wij wel bijhouden).

De Gwaihir van Frans Hijmans deed nabij Lemmer een poging om de Freyja voorbij te varen. Sportief deed de stuurman dat aan de lijzijde. Maar het maakte ons (Peter Dreef en Peter Stam) wel zenuwachtig. Door snel aan de touwen te trekken (trimmen) konden wij de aanval afslaan.

Freyja heeft met de Hawar tijdens het zeilen constant strijd moeten leveren. Fokko en Akke zijn fanatieke zeilers en wij van de Freyja konden/kunnen het niet hebben om voorbij te worden gevaren. Niks te luieren, de gehele dag moesten wij aan de bak met trimmen en haarscherp navigeren. Met iets minder wind was Hawar sneller. Met iets meer wind was Freyja sneller.

Hooker heeft helaas maar 1 dag meegezeild en zeilt als een zonnetje (konden wij bijhouden).

Slot

Helaas hebben we de voorgenomen route niet kunnen zeilen. We hebben ons misschien te veel vastgehouden aan weersvoorspellingen (die constant verkeerd bleken te zijn). Beter hadden we de 1^e dag naar Den Oever kunnen varen. Dan kan men meerdere kanten op. Door het Noordzeekanaal op te varen waren we te beperkt in de mogelijkheden. Varen volgens een dienstregeling is lastig.

Toch maar weer het wad op volgend jaar ??.

Ondanks het bovenstaande was de Tocht om de Noord geslaagd. De sfeer was uitstekend.

Met zeilersgroet,

Peter Stam & Peter Dreef

Barbecue - Noord 2003

Lidwien en Ino Hout

De weerberichten waren niet best: regen, windstoten en kans op onweer, maar toen we 's ochtends uit het raam keken, scheen de zon en er stond een lekker NW windje kracht 3-4. Toch maar naar Naarden en om tien uur vertrokken we met de "Westerly of Wight" naar Enkhuizen en om op tijd te komen hele stukken op de moter naar de Buyshaven. Wij waren er twee jaar niet geweest, dus was het even een verrassing met de nieuwe sluis en was het even zoeken naar de totaal veranderde ingang van de oude spoorhaven.

Bij aankomst om drie uur bleken er toch al een stuk tien schepen te zijn afgemeerd in een apart hoekje van de haven, zodat we gezellig onderons waren.

Handen schudden, oude bekenden ontmoeten, maar we misten de Speel Goed; die was er niet en wel met reden, want op de dijk stonden twee tenten met binnenplaats en die konden niet per Westerly vervoerd worden, dus waren Jan en Corry met de vrachtwagen gekomen om te zorgen dat we met eventuele regen droog konden barbequen (daar was prima over nagedacht).

Er waren rond de 30 mannen, vrouwen en kinderen, waarvan sommigen met de auto. Het gebruikelijke ritueel van het kijken naar en in elkaars schepen is een van de redenen om dit jaarlijkse festijn niet te missen, en wij vinden het altijd weer ongelooflijk dat de aankleding en persoonlijke inrichting een zelfde type schip er van binnen totaal anders uit kan laten zien. En je doet altijd ideeën op. Ook de gezamenlijke borrel tijdens het wachten totdat de barbecue goed begint te gloeien, hoort er bij. De catering door de club was als vanouds weer prima verzorgd met brood en drankjes en een heel groot vuur om te roosteren, aangevuld met eigen vlees en sauzen.

Westerly Club Nederland

Dit vuur, en later de vuurkorf, hielp ook om iedereen warm te houden, want de temperatuur werd flink lager naarmate de avond vorderde, maar het bleef gelukkig droog. Imko's gitaar en de enthousiast meegezongen liederen uit de bekende bundel hielpen om de sfeer, die toch al prima was, nog verder te verbeteren.

Om half een ging iedereen zo'n beetje te kooi met de afspraak om negen uur de volgende ochtend te helpen met het tent afbreken en het opruimen van alle afval. Iedereen was zondagmorgen op tijd en binnen een half uur zat alles in de vrachtauto. Nog een gezellig kopje koffie en het een na het andere schip werd uitgezwaaid op weg naar de thuishaven.

Wij vertrokken even na elven; de wind was weer behoorlijk aanwezig, kracht 4 met later uitschieters tot 6 à 7 en onze Renown liep bij halve wind met alleen genua en bezaan toch regelmatig boven de zes knopen en dus meerden we om ongeveer drie uur af in Naarden.

Alweer een zeer geslaagd weekend, zoals elk jaar met onze (Ooo) Westerlyclub. Al onze medeleden hartelijk dank, want sfeer maken doe je met z'n allen en dat lukt altijd weer.

Echte zeiler

Vooraf: na afloop van de 'garnalentocht', die ons dit jaar niet in Blankenberge, maar in Goes en Steenberghe bracht, ook mooi, vroeg Gerard Versluis of ik een stukje voor het clubblad wilde schrijven. 'Over deze tocht' begreep ik, want dat had ik vorig jaar immers ook gedaan. En daar waren geen negatieve reacties op gekomen. Eigenlijk helemaal geen reacties, maar dat is het lot van schrijvers voor cluborganen. 'Nee, niét over deze tocht', reageerde Gerard, 'zo maar iets, maakt niet uit wat, maar vooral niet over deze dagen. Niet zo van 'en toen waren we daar'. Dat kennen de mensen intussen wel.' En wie Gerard kent weet dat hij een volhouder is, weigeren had dus geen zin. Het is maar dat u weet dat dit stukje niet geheel vrijwillig is geschreven.

Hebt u dat ook, dat als u mensen, vooral jonge, in een dure boot ziet, u zich afvraagt waar ze in hemelsnaam het geld vandaan hebben gehaald? Nee? Nou, ik wel, maar mijn schroomvalligheid staat het uitspreken van die vraag doorgaans in de weg. Wat ik mij óók vaak afvraag, en dat is heel wat minder beladen, is hoe mensen met zeilen zijn begonnen. Ik heb daar een hypothese over die in de loop van de jaren is bevestigd door zelf verricht veldonderzoek. De hypothese luidt: mensen (moeten) gaan zeilen omdat iemand anders in hun omgeving dat al doet.

Een klein onderzoek onder mijn (+aangeleunde) gezinsleden wees uit dat ik op het goede spoor zit: mijn echtgenote zeilt omdat ik zeil, het is hard, maar

wel de enige reden; mijn twee kinderen zeilen omdat hun ouders zeilden, ze moesten dus wel; de vriendin van onze oudste zoon zeilt omdat mijn oudste zoon zeilt en die van de jongste heeft het met de paplepel opgesoupeerd gekregen. Ziet u wel?

En hoe staat het dan met jou, vraagt u zich hopelijk af? Ik ben een grote uitzondering, ik zeil omdat ik uit eigener beweging ben gaan zeilen, innerlijke motivatie zogezegd, omdat ik het leuk, nee, fantastisch vind. Hoe dat zo gekomen is?

Tot mijn ca 40^e jaar had ik nog nooit een zeilboot betreden, laat staan dat ik enige behoefte gevoelde om hierin verandering te (moeten) brengen. Een tochtje met een platbodem van vrienden bracht hierin verandering: wind die schuin van voren kwam, terwijl jij rechtuit ging: pure magie. Toch zou het nog vijf jaar duren voordat fase 2 aanbrak. Zeilschool Henk van Gent, wereldberoemd op de Kralingse Plas, een steenworp van onze woning vandaan, bood een avondcursus aan: vijf avonden voor vijftig gulden. Kreeg ik voor mijn verjaardag van mijn echtgenote en dat heeft ze geweten....

Helaas was het vier van de vijf avonden volstrekt windstil, maar het onheil was desondanks al geschied. Ik bleek besmet met het zeilvirus. Vijf jaar later al (u ziet, ik ga niet over één nacht ijs) werd de eerste boot aangeschaft, een 23-voeter.



Een goede vriend, niets met watersport hebbende, waarschuwde mij dat deze aanschaf mij financieel en geestelijk zou ruïneren. “Een echte zeiler wil maar één ding, namelijk een grotere boot”, had hij van dichtbij meegemaakt. Ongeveer vijf jaar scharrelde ik met mijn bootje over de Grevelingen. Mijn enthousias-me voor deze tak van sport groeide met het jaar. De kinderen eveneens en het begon allemaal wel wat krap te worden....

Een hernia, waardoor ik écht stahoogte in de kajuit nodig had, deed de rest. De zoektocht naar 'iets groters' begon en eindigde met de aanschaf van de “Christina”, een Westerly Merlin.

Ik herinnerde mij toen de woorden van mijn vriend en wist; ik was een echte zeiler geworden.

Jaap Riesenkamp

Vier landen tocht

“Op zoek naar het ultieme Westerly gevoel”

Remco Allard

Wij beschouwen onszelf als trouwe deelnemers aan de Engelandtocht. Echter dit jaar waren de jubileumtocht van WSV Numansdorp en het niet in eenzaamheid willen laten doorbrengen van de Pinksterdagen door onze wederhelften overwegingen om wat anders te gaan doen. Kaarten en pilots ruilde voor een fles cognac van eigenaar, waarna het plan om Honfleur te bereiken doorgerekend kon worden. Al snel blijkt dat dit voor een week wel wat veel is als je onderweg ook nog iets wilt zien. Dus plan B bedacht: we blijven gewoon in zuid-westelijke richting langs de kust varen en zien wel waar het schip strandt. Het vertrek werd gepland voor het weekend na de Pinksteren zodat “NJORD”, een sloepgetuigde **Berwick**, aan het eind van de jubileumtocht in de Roompot kan achterblijven. Dit geeft ons alvast een vaardag voorsprong in de goede richting. Uitrusting wordt bij elkaar gelegd en de boodschappen worden gehaald. Heel bewust niet te veel want dan hadden we een goed excuus om regelmatig uit eten te gaan.

Vol goede moed gaan we donderdagavond aan boord met het plan om vrijdag om 7.00 uur te vertrekken: het tij wacht niet.

Met een half uur vertraging, zo'n eerste nacht moet je toch weer even wennen

aan vreemde geluiden aan boord, stomen we richting Roompotsluis. Aan de wachtsteiger aan de buitenkant ontdekken we een Westerly Riviera in diepe rust. Is het Adamas van Piet Sap? Nee, ik zie geen schotelantenne en koffievlag. Kijk nou, het is de “At Last” van Chris Triemstra. Met een beetje geluk zijn ze misschien een uur gelden uit Engeland aangekomen en liggen ze net te slapen. Met dat in het achterhoofd besluiten we dat ze het vast zeer zullen waarderen als ze namens Westerly Club Nederland een ontbijt op bed krijgen aangeboden. Met krentenbollen en vruchtensap sluipen we aan boord. Wat slaperig, maar blij verrast, wordt het ontbijt in ontvangst genomen. Naar verluidt is Jaap Riesenkamp tot op de dag van vandaag nog niet over de klap. Na dit intermezzo zetten we de reis voort, we hebben nog een hele dag te gaan.

Met een zwak windje bereiken we motorzeilend de Belgische kust. Na eerder marifooncontact krijgen we nu ook visueel contact met de “Members Only” van Tjerk Tjeerde. Door een groet aan ons schip middels het strijken en weer hijsen van de nationale driekleur bezorgt hij ons het voor deze dag ultieme Westerly-gevoel.

Met de passage van de Trappegeerbank is het genoeg geweest voor de eerste

dag. We lopen de haven van Dunkerque binnen. We zijn na Zeeland in het tweede land van deze tocht: Frankrijk! Een heerlijk gevoel al op de eerste dag het idee te hebben in een ver buitenland te zitten. Een bijkomend voordeel van zo'n lange dag is, dat de havenmeester al naar huis is gegaan. Het wordt een korte maar gratis nacht.

Om half vijf gaat de wekker. We hebben wat moeite om op gang te komen want we missen bacon en boter om een eitje te bakken (huize Versluis heeft te veel koelkasten). Eenmaal buiten de pieren komt het allemaal weer goed. Die malle Fransen hebben daar een boei neergelegd met een groot Maria beeld er op. We doen een extra rondje, niet vanwege de (te) vroege start, maar om te filmen en te fotograferen. Helaas zit er geen rolletje in het fotoestel dus die foto ontbreekt bij dit artikel.

Door de zon, helaas niet door de wind, trekt de ochtendnevel langzaam op en is er voldoende zicht om tussen de niet aflatende stroom veerboten de aanloopgeul naar Calais over te steken. Onder zeil ronden we Cap Griz Nez, maar tegen het middaguur gaat de stroom zich tegen ons keren en moet de motor bij om nog wat voortgang te boeken.

In Boulogne-Sur-Mer staat de havenmeester ons enthousiast toe te roepen en wijst ons een ligplaats in een box met de kop tegen de stroom van de spuisluis in. Altijd wel prettig in een vreemde haven. Het restaurant waar we

op advies van de havenmeester gaan eten krijgt van ons geen sterren en ook het ommetje door de winkelstraten laat geen onuitwisbare indruk achter.

De volgende ochtend is het opnieuw nog donker als we opstaan, maar daar raakten we al wat aan gewend. We willen een uur voor hoogwater bij de aanloop van de Somme zijn. Het is 30 mijl en hoogwater is vandaag om 12 uur. Geen lastig sommetje om uit te rekenen hoe laat we vertrekken. Het is heerlijk zeilweer en voor het Westerly gevoel gaan we op deze ruime koers wat pielen met de voor zeilen. Het lijkt wat overdreven, maar het gemak van twee uitschuifbare bommen aan boord wordt nu duidelijk. Naast de genua wordt de halfwinder gehesen en we kunnen vlinderen of zoals de Engelsman zegt 'goose winging'. Lange afstandzeilers zullen wel het voordeel hebben van meer wind, kleinere zeilen en een windvaan stuurinrichting, maar dit is een zeilvoering waar je hoofdpijn van krijgt. Constant moet je opletten dat beide zeilen voldoende wind blijven pakken. Na een uur houden we het voor gezien en halen de halfwinder weg. Mooi ogenblik om een visje te gaan vangen. De paravaan (alleen nog maar in Brightlingsea verkrijgbaar) wordt, voorzien van een blinkertje en wat veertjes, overboord gezet. Verstand van vissen hebben we niet, zodat het binnen halen van de lijn meer ingegeven wordt door nieuwsgierigheid dan door de wetenschap beet te hebben. De twee

Westerly Club Nederland

makrelen die vervolgens spartelend boven water komen hebben dus te maken met beginners geluk. Het Westerly gevoel zegt ons dat ze de kuip vloer speciaal gemaakt hebben om vissen te slachten, met twee grote gaten om het bloed weg te laten lopen. Een klap met de bankhamer om te verdoven en dan met een scherp mes de kop eraf. Met de vis in de koeling bereiken we de positie waar de aanloopton moet liggen, alleen zien wij hem niet. Dan maar vanuit de opgegeven positie naar de eerste rode en groene tonnen. Hoewel bijna hoogwater stroomt het nog als een gek. Ondanks ervaring op de Westerschelde en de Blyth is het een belevenis om op plaatsen waar de geul bijna dwars op de stroomrichting loopt als een krab door het water te gaan. Heb vertrouwen in de betonning en kijk niet op de dieptemeter want door het opwervende zand wordt je daar alleen maar nerveus van. Na veel slingeren komen we aan in de haven van het stadje St. Valerie-Sur-Somme waar een vriendelijke man op de kopsteiger klaar staat om een lijntje aan te pakken. Hij adviseert ons, om ondanks de stroom in de kont, met de kop naar de spuisluis af te meren, want met laag water komt er nogal wat rommel mee van boven. Op de steiger bakken we de makrelen, die samen met een broodje en wat salade een fantastische lunch vormen. Zo lekker als vers gevangen proef je ze nooit. De rest van de middag en de volgende ochtend slenteren en fietsen we door het middeleeuwse stadje. Het

heeft volgens de informatieborden een rol gespeeld in het leven van Jeanne d'Arc.

Op advies van de havenmeester vertrekken we de volgende dag om één uur. Een Fransman laat ons voorbij lopen en gebaart ons hem niet te volgen. Hij kent wel zijn eigen diepgang maar niet de onze en wil daarom niet dat we achter hem aan gaan als hij dwars over de platen richting zee gaat. De bestemming voor vandaag is weer terug naar Boulogne-Sur-Mer, zodat we morgen niet afhankelijk zijn van de stand van het getij om uit te varen. Het is al na achten als we aankomen en de havenmeester is al naar huis. Voor ons is dat geen probleem, we weten de weg.

Het is weer vroeg opstaan, want we hebben een bestemming uitgekozen waar we met hoogwater moeten binnenlopen. Een wens gaat in vervulling: NJORD brengt haar schipper, onder het genot van een pakje Wicky, naar Engeland, het derde land van de tocht. Tijdens de oversteek van het verkeersscheidingsstelsel houden we ons netjes aan de voorschriften. De controle schijnt hier nogal scherp te zijn. In de buurt van de Engelse kust wordt het wat nevelig. Het zicht is nog voldoende, maar afstanden schatten wordt wat lastig. Over stuurboord zien we in de verte het silhouet van een containerschip. Er zit weinig beweging in. Een ankerligger? Wel een vreemde plaats. Dichterbij gekomen blijkt het de electriciteitscentrale van Dungeness te

zijn. Zo gemakkelijk kun je je vergissen op zee.

Ruim op tijd arriveren we bij de Rye Fareway boei en varen de River Rother op. Bij het havenkantoor moeten we opdraaien en aan de meldsteiger gaan liggen om met de havenmeester alle formaliteiten af te handelen. We informeren of hij ook een hele groep Westerly's kan ontvangen. No problem sir, you are most welcome. Hij vertelt dat als we straks op onze plek liggen de plaatselijke vertegenwoordiger van de Westerly Owners Association wel op de kade zal verschijnen.



Op ons verzoek hebben we een plek gekregen waar we, voor het echte Westerly gevoel, helemaal droog gaan vallen in de 'glorious mud'. Elke ligplaats heeft een eigen trapje om de kade op te gaan en voor kieljachten zijn er op afstand van de kade zelfs

verankeringspunten om een val vanuit de mast aan vast te maken. De WOA vertegenwoordiger staat al op de kant om onze lange lijnen aan te pakken. Hij laat ons het oude centrum van het plaatsje Rye zien met de vele vakwerk huisjes en straatjes geplaveid met veldkeien. Als we terugkomen is de boot wat scheef weg gezakt in de zachte modder. Met enige moeite kunnen we nog net vanaf het trapje aan boord stappen. Die nacht kan er alleen aan bakboord geslapen worden, aan stuurboord rol je uit je kooi.

De volgende ochtend hebben we nog ruim de tijd om het kasteel en de vestingmuren te bekijken. Hoewel de havenmeester had beloofd dat we om één uur weer zouden drijven zien we om half één alleen nog maar modder. Een onzeker gevoel bekruipt ons over zaken als Engelse tijd en de haalbaarheid van Dover voor het donker wordt. Plotseling, nog geen vijf minuten later, begint er een stroompje te lopen. Alsmear breder wordt het, tot de havenkom weer over de volle breedte water is en geen zandweg na een hevige regenbui. In het roer zit weer beweging en met een lange lijn trekken we de kop om richting uitgang. Op zee staat een harde wind van zo'n 22 knopen uit het zuid-westen. Motor zeilend steken we een eind de zee in om zo buiten de gevarenzone van het oefen schietgebied tussen Rye en Dungeness te blijven. Op een halve genua gaan we over een knobbelig zeetje richting Dover.

Westerly Club Nederland

Met de 'west entrance' in zicht instrueert Dover port-control ons te wachten op de Sea-cat die naar buiten komt. Dan mogen we naar binnen en meren af in het getijde dok. Het liggeld



is laag vergeleken met de zuid kust, maar 17,50 pond is voor Hollanders toch een fors bedrag. Het is al laat, dus na het avond eten nog een ommetje door de jachthaven en dan te kooi.

We staan vroeg op en hopen op betere berichten op de Navtex. Helaas, Thames en Dover nog steeds SW 7. We brengen de dag door in Dover, de drukste veerhaven van Engeland.

Vrijdag ochtend, de wind is gaan liggen en wij bellen de pompbediende uit z'n bed. We verontschuldigen ons dat we gisteren niet hebben getankt, maar in de folder staat toch echt 24 uur per etmaal geopend.

Gisteren veel wind, vandaag weinig. Soms maken we onder zeil redelijk voortgang, vaak moet de motor bij. We passeren de Tricolor en kunnen ons maar net inhouden om er op droog te vallen en aan de medewerkers van Smit Tak te zeggen, "Goedemiddag we zijn op zoek naar een leuk tweedehandsje

met weinig op de klok en altijd binnen gestaan, heeft u dat?"

Al gauw zien we behalve Duinkerken ook de eerste gebouwen aan de Belgische kust, het vierde land op onze tocht. Het moet Oostende zijn, herkenbaar aan de hoge toren. Bijna zou je denken dat die Belgen een decorstuk met je mee laten varen, het duurt namelijk nog uren voor dat je Blankenberge in zicht krijgt. Gelukkig zijn we voor winkelsluitingstijd binnen en halen bij de visboer een zak versgekookte Noordzee garnalen. Met een fris pintje erbij smaakt dat uitstekend op een terrasje in de middagzon. 's Avonds eten we in restaurant Fifth Avenue, wel bekend bij WCN van de garnalentocht.

Zaterdagochtend beginnen we om zes uur aan de laatste etappe van onze reis. Ook vandaag hebben we ruime wind en opeens realiseren we ons dat we de hele week nog geen enkele keer aan de wind hebben gezeild. Ach, waarom zou je ook. Via het Slijkgat en Goereese-sluis komen we op het Haringvliet, hoogtijd om de boot te kuisen. Na de brugopening van zes uur bakboord uit de haven van WSV Numansdorp in, waar we op de steiger worden verwelkomd door een heus ontvangstcomité.

Het zit er op voor deze reis. Voor de statistici: het log staat op 400 mijl, een daggemiddelde van 50 mijl. Het was een prachtige tocht, mede door de gunstige wind, maar vooral toch door het lekker pionieren in kronkelige

aanlopen, kleine haventjes en droogvallen in echte Engelse 'mud'.

Daar krijg je nou het Westerly gevoel van !

Over schippers en scheepsnamen

door John Smit

In de reeks "wat schuilt er achter de scheepsnaam" een interview met Frans en Anneke Hijmans van de Westerly Pentland genaamd GWAIHIR.

In mijn jeugd heeft het water om op te varen, geen plaats ingenomen. Pas toen ik al dik in de 30 was en mijn vrouw leerde kennen, is dat begonnen. Zij had van kinds af aan gezeild en wilde geen vent die niet kon zeilen. We hebben toen een vakantie een frysk boatsje gehuurd. Mijn eerste ervaring was een stille zomeravondop het Gaastmeer in een zilveren straat van maanlicht. Ik was meteen ongeneeslijk verslaafd.

Er kwam een oude houten zestienkwadraat en een caravan op Terkaple. En zo heb ik van mijn vrouw leren zeilen. Vrienden van ons hadden een kajuitjacht en daarmee hebben we de eerste tochtjes en tochten op ruim water gemaakt. Dat vond ik nog leuker en na de 16kwadraat kwamen er achtereenvolgens een Drascombe (een ondiep stekend tweemastertje), een stalen knikspanten uiteindelijk een Westerly Centaur. Met die stalen knikspant ben ik mijn eerste verre tochten gaan maken zoals naar de Duitse Bocht, Denemarken, de Engelse Oostkust, en België en Noord Frankrijk. De Centaur vond ik altijd een stoer schip, gemaakt voor ruim water en niet diep stekend. Prima voorde Wadden en de Oostkust. Die Centaur kocht ik bij v.d.Weij in Stavoren en die zorgde er ook voor dat ik lid werd van de WCN.

In 2002 heb ik de Westerly Pentland gekocht. Die boot heb ik eigenlijk altijd gewild. Afgelopen zomer ben er voor het eerst mee naar Engeland geweest, de Humber, de Wash en de Norfolk Broads. Heerlijk schip, leuk vaargebied.



Naast zeilen heb ik nog een hobby en dat is wandelen. Niet zomaar een endje, maar vanuit de Pyreneeën naar Santiago de Compostella. Achthonderd kilometer door Noord Spanje. Voor de toekomst is er nog de wens om vanuit Sevilla naar Santiago te lopen. Maar ja, ik heb ook nog plannen om een seizoen op de Oostzee door te brengen en een paar seizoenen op de Middellandse Zee en om Engeland heen. Ik krijg het nog druk na mijn pensionering. Ik wil de boot zeker houden en verder opknappen, niet alleen technisch maar ook van binnen en van buiten

mooi maken.

Navigeren heb ik in de praktijk geleerd, maar 20 jaar geleden heb ik wel een cursus kustnavigatie gevolgd bij de Scheepvaart en Visserijschool in IJmuiden. Altijd weer een genoegen om daar uit te komen zoals je gepland hebt. Met een GPS is dat tegenwoordig zo makkelijk niet meer, maar de omstandigheden en het weer moet je toch altijd weer zelf inschatten en met respect behandelen.

De hamvraag: de naam van het schip “GWAIHIR”?

Misschien weten sommigen wel waar die naam vandaan komt? Gwaihir, heer der winden snelste der adelaars is een adelaar uit het boek “In de ban van de Ring” van Tolkien. De adelaar redt steeds weer de hoofdpersonen uit het boek uit de meest benarde situaties. Is er een toepasselijker naam voor een goed en betrouwbaar schip? Op een gegeven moment wordt je door een brugwachter begroet met “Welkom, heer der winden”. Leuk hè, die man kende zijn klassiekers!

Henk en Willie.

door Piet Sap

Op een mooie dag in 2002 ben ik m'n boot aan het poetsen. Komt er een Westerly de haven binnen varen met een aantal bemanning aan boord. Ik dacht nog, hé wat leuk, even kijken of zij ook lid zijn van de Westerly Club.

De bemanning was nog druk doende met allerlei zaken, zodat dat ik me er maar voorlopig niet moest laten zien. Even later, toen er nog maar twee mensen aan boord waren, ben ik er even naar toe gelopen om zo onschuldig mogelijk te in formeren of zij nieuw waren in de haven en of ze ook al lid waren van de club. Want leden kun je altijd gebruiken.

Bleek dat hij in de buurt woonde. Henk met z'n vrouw Willie hadden nog nooit gevaren en in dit geval gelijk maar een zeiljacht gekocht van 11 meter. Mijn reactie was dan ook gelijk: Jij durft zeg,

jij hebt lef. Ik werd dan ook gelijk uitgenodigd om op de nieuwe aanwinst even een kijkje te komen nemen. Een plaatje van een schip, met alles er op en aan, compleet met zonnepanelen gemonteerd op een prachtige beugel op het achterdek.

De aanwezige apparatuur maakt de meeste zeiler jaloers, zo uitgebreid. Henk vroeg gelijk aan mij of het mogelijk was dat ik een keertje met hem meeding, dan zou Hans, de buurman ook mee gaan. Hij had volgens Henk ook al veel gevaren met een speedbootje van 2 meter. Dus hij wist wat van varen.

Afijn, wij een keertje afgesproken dat we op het Haringvliet zouden gaan oefenen met z'n drieën.

Een mooie dag uitgezocht en jawel hoor, ik mocht mee, want ik had toch ook zo'n

Westerly Club Nederland

schip. Weliswaar iets anders, maar dat mocht de pret niet drukken.

Henk vertelde mij dat hij van al die dingen die er aan boord waren nog maar niets begreep.

Henk gaat de motor starten en wil niet aanslaan. Starten, starten, niets. Ik zeg nog zo tegen Henk dat dit geen auto is.

Nou is het zo dat als je de *stop* knop uit trekt, de motor stil valt, want er staat toch *stop* op. Vreemd al dat gedoe. Net als bij een computer die je uit wil zetten moet je op de start knop drukken. Dus die stop knop moet je ook weer indrukken. Starten, lopen en met een grote grijns op z'n gezicht, als of hij dit toch maar weer had geflikt.

Er staat bijna geen wind, dus wij met z'n drieën, Henk, Hans en ik het kanaal uit in Middelharnis en komen op het Haringvliet. Na wat gepruts aan het grootzeil, al die touwtjes los maken, gaf ik Hans de opdracht achter het roer te gaan staan en de neus in de wind te houden, een beetje schuin, want stuurboord en bakboord is in dit stadium veel te verwarrend, zodat Henk op z'n gemak het grootzeil naar boven kan trekken. Alles ging prima zo voor de eerste keer en we zijn dan ook een lekker stukje richting Stellendam gegaan. Onderweg het een en ander uitgelegd over stormrondjes, dat makkelijk is als het wat harder waait.

Henk en Hans waren op het einde van de dag, weer terug in Middelharnis, zeer voldaan over alle tips die ze gekregen

hadden. Snel zouden wij weer afspreken voor een volgende tocht, want al die apparatuur binnen zou toch wel ergens voor dienen. Zo gezegd zo gedaan. Enkele weken later zag ik op de weerkaart dat het zondag mooi weer zou worden met de juiste wind en spraken af dat we weer een instructie op zijn boot zouden gaan doen. Henk wilde zo graag de zee op.

Zondag morgen om 8.00 vertrekken we voor een stukje Noordzee, om het gevoel te krijgen en Willie zou voor het eten zorgen.

Om precies één minuut over acht staat Henk met zijn buurman Hans voor de deur. Ze waren al een uur in de weer geweest om het schip vaarklaar te maken en inderdaad toen ik bij het prachtige jacht aankwam, lag hij start klaar.

Eerst alles gecontroleerd dat reddingsvesten en vuurpijlen aan boord waren en de reddingsboot goed was gesjord. De haven uit, zeilen gehesen en nu de apparatuur gaan proberen.

Henk vraagt aan mij waar die telefoon toch voor dient, want als ik hem opneem hoor ik geen zoemtoon. Nou Henk, dat is nou een marifoon, die moet je altijd hebben aanstaan als je aan het varen bent. Dat wist hij en Hans dan ook weer. Uitgelegd dat een mobieltje geen zin heeft op het water. De mobieltjes werden dan ook direct opgeborgen in het keuken kastje.

Dat apparaat met al die knopjes, blijkt de stuur automaat te zijn. Ding werkt voor geen meter, tot dat ik er achter kwam dat

Henk keurig alle lierhendels vlak naast de stuurautomaat heeft opgeborgen.

Lierhendels weg en het werkte als een zonnetje. Intussen bij de sluis van Stellendam aangekomen moest toch de marifoon maar eens geprobeerd worden. Aangezien Henk en Hans geen vergunning hebben, heb ik ze voor gedaan hoe je zo'n sluis open krijgt. Op het verzoek of we een schutting konden krijgen, lagen ze in een deuk. Schutting, waar, midden op het water?

Gelukkig gaf de sluismeester snel antwoord dat we over tien minuten konden schutten, dus we hadden nog even tijd om te oefenen met vast maken in de sluis. Zonder problemen de sluis door en zee op.

De stuurautomaat deed intussen zijn werk en het schip ging prachtig met een bakstag windje. Zo langzamerhand kregen Henk en Hans het gevoel van die immense vrijheid op zee.

Het ultieme **oprijlaan** gevoel

De tassen met voedsel, waar Willie voor gezorgd had, werden bovendecks gehaald. Nou ze had haar best gedaan. Voor een gezin met 10 personen en voor drie weken. Wat een hoeveelheid.

We hadden dus geen klagen.

Tegen een uur of twee zijn we omgedraaid, met een stormrondje, richting Stellendam. De gps werkte niet naar behoren, dus daar moest iets aan gedaan worden. Henk zou dat regelen, want er waren wel enkele mensen op z'n werk die dat zouden kunnen.

Enkele weken later lig ik 's ochtends vroeg aan de wachtsteiger te wachten in Willemstad. Ik zou richting Grevelingen gaan. Wat zie ik, Henk met Willie voor de sluis met als doel Grevelingen.

Henk geprezen voor zijn stuurmanskunst en nog wat praktische tips voor de sluis. Zoals ook stootwillen aan de andere kant te hangen, want ze komen straks tegen je aan liggen in de sluis. Daar had Henk nog niet aan gedacht, dat er ook nog schepen naast je zouden kunnen komen.

Willie vraagt met een klein stemmetje of dat ik mee wilde dit obstakel te nemen, want ze kijken wel heel erg hoog tegen mijn zeil kunsten aan. Dat laat ik dan ook maar zo.

Ik ga naast Willie zitten aan stuurboord bij de midden kikker en vertel haar dat Henk zo de sluis in gaat en dat je met de pikhaak, wat is dat nou weer, dat ding licht dus ergens in de kajuit, dat touwtje, wat intussen aan de kikker buitenom zit, zo over de bolder kan leggen. Dat begreep ze.

Het licht gaat op rood/groen, hoe kan dat nou weer. Zou dat licht stuk zijn? Twee lichten tegelijk ?

Bij groen vaart Henk de sluis in, ik zit naast Willie om ze gerust te stellen dat er niets kan gebeuren, als je alles maar rustig doet. Willie staat giechelend met de pikhaak in de aanslag klaar om dat touwtje er over heen te leggen.

Henk stuurt vakkundig zijn jacht keurig langs de muur en precies naast de trap waar wij net zitten stopt hij, dus er viel niets over een bolder te leggen. Willie wurmen met de pikhaak, want ze moest toch dat touwtje er overheen leggen!!

Westerly Club Nederland

Staat te trekken, pikhaak krom. Ik heb het maar overgenomen en dat "touwjtje" maar door de treden gehaald. Willie blij en intussen had Henk hem rustig vast gelegd aan de achterzijde.

Willie had ik voorop gezet met de orders dat touwtje goed in de gaten te houden voor het ev. zakken of stijgen. Even later gaan de deuren open, er was maar 10 cm verschil met schutten en Willie zit nog steeds op haar plaats apathisch naar dat touwtje te staren alsof er een goocheltruc mee zal gebeuren.

Willie, roep ik, eerst die boot naast ons los maken en daarna mag jij hem los maken, waarop Willie reageert, ik kan toch geen twee dingen tegelijk? Dat weet ik Willie, maar doe het toch maar.

Door de sluis zet Henk me weer keurig af, Willie in de aanslag met haar zo vertrouwde pikhaak en ik zie de twee zielsgelukkig het Volkerak opdraaien met een lekker bakstag windje richting volgende sluis.

De volgende dag omstreeks 20.00 uur, intussen was ik al weer in de thuishaven Middelharnis, zie ik Henk en Willie langs ons huis lopen en ren naar buiten hoe ze het hebben gehad op de grevelingen.

Henk z'n dag kon niet meer stuk, ze hadden heerlijk gezeild. Alleen die grevelingen dat was toch wel raar hoor. Allemaal onbekende boeien die niet op

de kaart stonden en die andere schepen gingen ook andere kanten op. De kaart op z'n kant en op z'n kop bracht ook geen uitkomst. Een stuk verder zagen ze wel een hele grote brug. Die stond ook al niet op de kaart. Gelukkig had Henk onthouden dat hij tussen de rode en groene boeien moest blijven en iedereen maar voorrang te geven.

Willie kijkt bestraffend naar Henk en mompelt nog dat het een oude kaart was uit 1998. Daar zal het wel aan gemankeerd hebben.

Na omgekeerd te zijn, toch nog een haven binnen gelopen om te overnachten. Na afmeren vroeg Henk aan de havenmeester waar ze waren. St Annaland was het antwoord.

Ik heb toen maar uitgelegd dat die grote brug de Zeelandbrug was en dat ze Bruinisse straal voorbij waren gezeild. Een plezier dat die twee hebben gehad. En daar gaat het toch maar om.

Piet Sap
a.b. Zeiljacht Adamas
Middelharnis.



Soms komt het voor dat artikelen niet geplaatst kunnen worden wegens ruimtegebrek. Zo'n keus heeft de redacteur moeten maken in de uitgave van maart 2003. Echter het verslag van Jaap Riesenkamp over zijn ervaringen met de hedendaagse techniek is een te waardevolle aanvulling op het stuk in de vorige uitgave om op de plank te laten liggen. Redactie.

Laptop aan boord

door Jaap Riesenkamp.

In een Waterkampioen van pak weg twee jaar geleden werd een een artikel gewijd aan de toepassingsmogelijkheden van een laptop aan boord. Het artikel had een hoog 'fluitje van een cent'-gehalte. U kent dat dat soort artikelen wel: reviseer uw motor in een uur, maak een mast van uw regenpijp en dergelijke. Was ik dus niet tevreden over. 'Als jij het allemaal zo goed weet', sprak mijn echtgenote, 'waarom schrijf je dan zelf niet iets voor de Westerlyclub?' Welnu, dan hier mijn bevindingen met een jaar laptop aan boord van de Christina.

Laat ik voorop stellen dat ik noch een computereexpert ben, noch een electronicadeskundige. Ik vind het wel erg leuk wat er op dat gebied mogelijk is, maar moet bij vrijwel ieder probleem bij anderen te rade gaan. Lang leve internet! Tot slot nog: ik heb geprobeerd alle oplossingen zo low budget mogelijk te houden.

A. de laptop

Eerst de laptop (eigenlijk eerst een boot, maar ik neem aan dat u die al hebt). Heeft u zo'n apparaat, dan over naar het volgende hoofdstuk. Zo niet, dan even doorlezen. Daar mijn werkgever niet zo royaal is in de sfeer van secundaire arbeidsvoorwaarden, moest ik zelf zo'n ding aanschaffen. Nieuw toch gauw €1500, veel geld. Dus de 2ehands markt op, bv www.marktplaats.nl. Zoals je ook vaak ziet met gebruikte reguliere pc's zijn gebruikte laptops te hoog geprijsd. Via de site van Kwadraat, leverancier van o.a. radioachtige apparatuur (maar daarover verderop meer) kwam ik terecht bij www.device.nl. Daar schafte ik mij voor ca € 500 een ca 2 jaar oude Hewlet Packard Omnibook 2100 aan. Pentium-2, 266 Mhz, 3,4 Gb harde schijf. Tot op heden voldoet deze machine uitstekend.

B. Bevestigen

Het is aan te bevelen om de laptop stormvast aan boord te bevestigen. Dat valt niet mee. In sommige watersport-electronicawinkels (Correct b.v.) is een 'laptopbevestiger' te koop, maar deze is zo duur dat ik aanschaf geen seconde heb overwogen.

Met klitteband op de kaartentafel vastmaken is een optie, maar is lastig als je op of onder de tafel wilt werken. Op de site van de compromisclub (www.compromisclub.nl) kwam ik een foto tegen van een oplossing d.m.v. een tv-draai-hangplateau. Niet echt fraai, want te kolossaal en bovendien draait zo'n ding alleen in een horizontaal vlak.

Westerly Club Nederland

Niet voor het eerst in dit artikel kwam de oplossing van Conrad, het onvolprezen electronica verzendhuis (www.conrad.nl) . Conrad verkoopt pc-monitorplateaus. Deze bevestig je aan de rand van de kaartentafel (of andere plek natuurlijk). De constructie is zeer degelijk, maar niet zo massief als een tv-steun. Voordeel is dat het alle kanten op kan zwenken. Om in zeegang spontane zwenkingen te beletten, is borgen met een eenvoudig stuk elastiek voldoende. Bij mij bleef het allemaal prima zitten, ook bij (soms woelige) tochten over zee.



IKEA verkoopt voor weinig geld een tv steun, die niet al te zwaar oogt. Het bezwaar blijft het alleen in een horizontaal vlak kunnen draaien.

C. Voeding

Onderschat niet de aanslag die een voortdurend in gebruik zijnde laptop pleegt op je accucapaciteit. Twee ampere per uur bij ingeschakeld scherm is een normale waarde. Dat houdt in dat een 70 AH accu na een etmaal al zo ver is uitgeput dat laden dringend gewenst is. Ik ben zelf dus maar begonnen met het bijplaatsen van een extra accu. Immers, sinds Gerard Versluis mij heeft geholpen met het optimaliseren van dynamo e.d. werkt dat allemaal perfect.

Vervolgens de vraag: op welke manier voed je de laptop? Je kunt een paar reserve laptop-accus aanschaffen. Die zijn echter peperduur en leveren maar voor enkele uren

capaciteit. Ook mogelijk is de laptop aan te sluiten op 220V via een 12-220 omvormer. Dat leek mij een omslachtige en dus inefficiënte methode, want de laptop maakt van de 220V weer een veel lager voltage, in het geval van mijn Omnibook 19V. Dus gezocht naar een omvormer 12-19V. Viel niet mee. Wel te krijgen via de importeurs van pc's, maar dus ook meteen duur (ca €75). Opnieuw bracht Conrad uitkomst. Voor zo'n 20 Euro werd ik de gelukkige bezitter van een variabele 12-21V omvormer. Werkt prima. (inmiddels ook van het merk Hapé bij o.m. de Kijkshop)

D. Navigeren

Eigenlijk was het hier allemaal om begonnen, gps op laptop aansluiten, navigatieprogramma erin, kaart laden en dan zien waar je vaart. Is het echt zo eenvoudig?

1. aansluiting gps met laptop. Is erg afhankelijk van zowel gps als navigatieprogramma. Soms zit er bij de gps al een geschikt kabeltje, soms kun je dat kopen tegen woekerprijzen (ik heb een leverancier €50 zien vragen), soms ook moet je zelf de soldeerbout pakken. Een duidelijk schema is te vinden op een aantal sites, zoals www.gpspositioner.nl. Ik heb het kabeltje zelf gesoldeerd en zowaar, het werkte. Vaak moet je wel de output van de gps instellen.
2. Programma's. Zijn er te over. Zelf heb ik wingspro (www.stentec.nl), gpspositioner en waypointgps (www.datacharter.com) uitgeprobeerd. Prijzen variëren van freeware (gratis dus) tot boven de honderd euro. Tijdens mijn vakantie in Denemarken heb ik wingspro gebruikt, vooral om dat dat programma ook raad wist met digitale kaarten van andere leveranciers. Blijf je in Nederland, dan is gpspositioner Smart een goede keus.
3. Kaarten. Kun je kopen of zelf inscannen. Het zelf scannen is goed te doen als je er de tijd voor neemt. De 1800-serie is geheel digitaal te verkrijgen (www.stentec.com). Zelf heb ik de Duitse Bocht gescand. Wel veel werk, maar als je de slag te pakken hebt is dit goed te doen. De Haagse Computerclub (www.hcc.nl) heeft een boekje uitgegeven over zelf scannen. Wat mij niet goed lukte was het aan elkaar plakken van een in delen gescande kaart. Hier is wel software voor (bv Panavue, zie www.panavue.com), maar het resultaat was eerder lachwekkend dan bruikbaar. Je kunt ook met je kaarten naar een bedrijf gaan (copyshop bij voorbeeld), maar dit wordt duurder dan de digitale kaarten kopen! Op internet wordt er overigens regelmatig van alles aangeboden. (als iemand een groot formaat scanner (A5) heeft, dan hou ik mij aanbevolen)
4. Resultaten. Ik kan niet meer zonder! Het is prachtig om te zien hoe je over de kaart beweegt. Routes invoeren, tochten plannen, achteraf de gevaren route nog eens bekijken, waypoints maken, alles is mogelijk en, na enige oefening, niet heel moeilijk. Vergeet echter niet de positie ook op de papieren kaart bij te houden!

E. weerberichten en navtex

Electronicafreaks weten het al lang. Met behulp van een ssb-ontvanger en de goede software kun je weerberichten, -kaarten en ook navtexberichten op de computer toveren. Voor leken ligt dit nu ook binnen bereik. Er zijn meerdere mogelijkheden,

Westerly Club Nederland

maar ik heb, deels uit kostenbesef gekozen voor de QDR2. Een ontvanger, geleverd door de firma Kwadraat (www.kwadraat.nl). Een prachtig uitgevoerd kastje van ca 10x10x3 cm, dat je op laptop en antenne aansluit. Software wordt meegeleverd (msmeteoscanner). Installeren is fluitje van een cent. Wat zou je dan zou moeten ontvangen is het volgende:

- weerberichten van de Deutsche Wetterdienst (Pinnenberg)
- navtexberichten.

Zou moeten, want het lukte mij niet om een bruikbaar signaal te ontvangen. Na talloze telefoontjes met Peter van de Wal van Kwadraat, vervanging van de ontvanger en antenne en tenslotte een bezoek aan Kwadraat (Uffelte, Drenthe, mooi gebied trouwens) werkt e.e.a. naar behoren. Voor ongeveer € 300 heeft u ontvanger+antenne in huis. De al eerder genoemde HCC heeft ook over dit onderwerp een boekje het licht doen zien.

F. ander gedoe

In dit artikeltje heb ik het alleen maar over nautisch gebruik van de laptop. Daarnaast kun je er aan boord nog allehande leuke dingen mee doen: spelletjes(sailsimulator!), muziek, internetten, emailen. Maar dat zoekt u zelf maar uit. Voor 1 toepassing maak ik een uitzondering...

G. tv aan boord

Ja, ik weet het, wie wil dat nou. Ik niet, want ik heb zelf een hartgrondige hekel aan de meeste programma's. Maar ja, journaal, teletekst en die ene voetbalwedstrijd die je toch niet graag wilt missen.... Ook hier moest weer het nodige spitwerk worden verricht. Tv op je pc is eenvoudig. Je koopt een tv-kaart, plukt die in en klaar is kees. Een laptop heeft geen ruimte voor een interne kaart. Maar geen nood, door fabrikanten als Hauppauge (www.hauppauge.com) en Pinnacle (www.pinnaclesystems.com) worden externe kastjes geleverd die je op de usb poort van de laptop aansluit. Kosten ca € 125. Antenne aansluiten en klaar is kees. Niet dus, want de antenne luistert wel nauw. Met een eenvoudige spriet kom je niet ver. Informeren bij zaken voor kampeerbehoeften (bv Vervat, Rotterdam, kun je trouwens veel meer bootspullen kopen, zoals waterpompen) leverde voldoende informatie op. Er zijn een paar firma's die actieve tv-antennes maken. Prijzen ongeveer € 100. Niet echt goedkoop. Zoeken op internet (www.marktplaats.nl) leverde, evenals in het geval van de tv-kaart voor € 40 een bescheiden formaat antennetje op. Merk Nexus, formaat ca 15 cm hoog, diameter 10 cm.

Een uitvoerige discussie over dit onderwerp vindt u op de site van de Haagse Computerclub (www.hcc.nl)

Resultaat tot op heden? Nog nauwelijks een zichtbaar beeld op het scherm gehad. Maar ik hou u op de hoogte.

En hoe nu verder?

Er zijn nog wel meer mogelijkheden op nautisch gebied te bedenken. Freetechnics bij voorbeeld (www.freetechnics.nl) heeft software waarmee je alle metertjes van je boot kan laten zien en zo zal er nog wel meer zijn. Dat laat ik graag aan anderen over. Een toepassing die naar mijn weten nog niet bestaat is het gebruik van de laptop in combinatie met radar. Het moet toch mogelijk zijn om een radar te leveren zonder scherm die je aansluit op de laptop. Uiteraard moet het radarbeeld gecombineerd kunnen worden met de digitale kaart... Als iemand zo iets tegenkomt: laat het me weten!

Jaap Riesenkamp

Laatste nieuws Westerly

Gerard Versluis

Het is alweer zo'n twee jaar geleden dat Westerly failliet gegaan is. Sindsdien is het, wat klein werk daar gelaten, oorverdovend stil gebleven.

Wel duiken uit verschillende hoeken personen op aan die mallen en of half-fabrikaten (bv. een dek) aanbieden. Het gaat dan om toeleveranciers die tijdens het faillissement nog geprobeerd hebben wat van waarde te bemachtigen om hun eigen schade zo te beperken. Hoop doet leven, maar het wordt nu wel erg onwaarschijnlijk dat Westerly ooit nog als een fenix uit haar as zal herrijzen. Laten we hopen dat ik het fout heb.....

WESTERLY • PLEASE PHONE FOR SPECIAL PRICES AND TERMS

Westerly Marine Construction Ltd.
Aysgarth Road, WaterlooVille,
Portsmouth, Hants PO7 7UF.
Tel: WaterlooVille (07014) 54511.

DETAILS PLEASE OF THE BOAT(S) I HAVE TICKED
★ PLEASE POST THIS COUPON TO THE WATERLOOVILLE ADDRESS ONLY

SINGLE KEEL				TWIN KEEL					
Jouser 21ft 4 berth	Tiger 25ft 6 berth	Longbow 31ft 6 berth	Renown 32ft 6in 6 berth	Warwick 21ft 6in 4 berth	Pageant 23ft 4/5 berth	Contaur 26ft 6 berth	Chieftain 26ft 6 berth	Berwick 31ft 6 berth	Pentland 32ft 6in 6 berth

Name

Address

Day Telephone No. (YM2/76)

NEW CONWAY 36ft

Goeie oude dagen (1976)

Berwick, Longbow, Pentland, Renown

Uit "De volledige Westerlygids" door David Brooke-Smith

Begin jaren zeventig legde Westerly het fundamenten voor haar latere succes. Aan het einde van 1971 bestond de range aan modellen uit een aantal kleinere jachten. Al deze jachten hadden, zelfs gemeten naar hedendaagse maatstaven, uitstekende

Westerly Club Nederland

zeileigenschappen en een ruim interieur. Daarnaast werden ze gebouwd in een kwaliteit waar de gemiddelde werf tegenwoordig een voorbeeld aan kan nemen.

De range bestond uit de **Warwick 21**, **Pageant 23** en **Centaur 26**. Alle hadden zij de zo bekende Westerly “look”. Er waren een aantal redenen waarom zij zo succesvol waren. Door hun lange waterlijnen hadden zij alle een hoog snelheidspotentieel. De brede spiegels zorgden voor ruime en comfortabele kuipen. Alle drie hadden grote balansroeren waardoor zij, zowel onder zeil als op de motor, goed bestuurbaar waren. Naast hun ruime interieur, brede gangboorden en afgescheiden toilet was ook de sterke dieselmotor een belangrijk pluspunt. Standaard werden ze geleverd met een dieselmotor uit de Volvo MD-serie.

De jaren zeventig waren topjaren voor Westerly. De engelse middenklasse kreeg in die periode aanzienlijk meer te besteden. Daarnaast werden de vakanties langer en de werkweken korter. Kortom, Westerly was op het juiste moment op de juiste plaats met de juiste boten.

Gezien deze situatie was de tijd rijp voor een nieuw vlagschip. Laurent Giles werd gevraagd om een vinkiel toerzeiljacht te ontwerpen met, in verhouding tot haar waterlijn, kleinere breedte en lager vrijboord dan haar drie kleinere zusters.

Longbow	: Vinkiel en achterkuip
Renown	: Vinkiel met middenkuip
Berwick	: Kimkielen en achterkuip
Pentland	: Kimkielen en middenkuip

Het resultaat was, in essentie, en grote vinkiel Centaur. Dit jacht combineerde snelheid en handelbaarheid met een ruim interieur. Aldus kwam de eerste **Longbow** (vinkiel en achterkuip) eind 1971 op de markt. Tijdens de Londen boot show van 1972 werd haar zuster, de **Renown** (vinkiel en achterkajuit) aan het publiek gepresenteerd. Zowel de Renown als de Longbow konden besteld worden met een sloep of ketch tuigage.

Omdat men in eerste instantie dacht dat er geen markt zou bestaan voor kimkielers van deze afmetingen duurde het tot het midden van 1973 voordat de **Berwick** (kimkiel en achterkuip) en **Pentland** (kimkiel en achterkajuit) het levenslicht zagen.

De interieurs waren, conform de mode van die tijd, zeer praktisch ingericht. Er werd stevig gebruik gemaakt van met mahonie afgewerkte polyester binnenschalen, formica panelen en pvc plafonds.

Men was het er allen over eens dat de beste plek voor de kombuis tegen het hoofdschot aan was, weg van de winderige ingang. De navigatiehoek kreeg wat minder aandacht, omdat met veronderstelt werd bekend te zijn met het gebied waar men zeilde. Dit leidde tot een kaartentafel die opgeborgen moest worden onder de zitbank en geïnstalleerd kon worden aan de ingang van de hondekooi aan stuurboord. Eind 1975 waren er zo'n 500 gebouwd en was het tijd voor verbeteringen.



Interieur van een Berwick. De kaartentafel is wegschuifbaar in de bakboord hondekooi.

Westerly Club Nederland

Op de Londen bootshow van 1976 waren de eerste Westerly 31-érs te zien met grotere en betere kaartentafels. Vanaf dat moment schuiven de kaartentafels via een railsysteem de bakboord hondekooi in. Tevens kon men de nu de kombuis aan de ingang van de kajuit laten inbouwen.

Aan het einde van 1978 waren er zo'n 1000 gebouwd. Rond die tijd begon ook echter de opgang naar grotere en duurdere schepen. Als laatste werd in 1979 nog t.b.v. de Londen bootshow een Westerly 31 gebouwd met een volledig houten interieur. Dat interieur had een vaste kaartentafel, een salontafel met geïntegreerd flessenrek en opklapbare tafelbladen, een simpel te realiseren dubbelbed in de salon en veel bergruimte. Het mooiste idee was dat de kombuis bij de ingang zat en onderdeel uitmaakte van de "instap". Deze layout was de blauwdruk voor de "Britse standaard kajuit inrichting". Deze inrichting is optimaal voor echte zeilers en staat haaks op de caravan inrichting waarmee de markt nu overspoeld wordt.

Deze "Britse standaard kajuitinrichting" heeft gediend als het prototype voor haar opvolgers, de Consort 29 en Fulmar 32. Deze schepen zijn respectievelijk 14 en 17 jaar in productie geweest. Daarmee behoren zij tot de meest succesvolle modellen van Westerly.

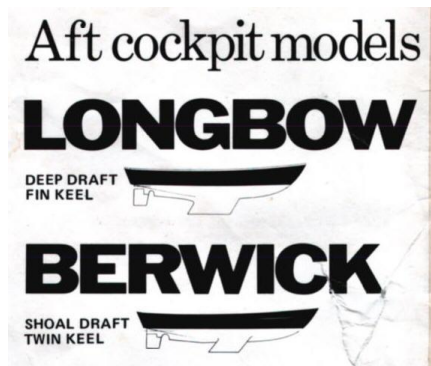
Aantallen gebouwd: 1088

Longbow: 265

Berwick: 309

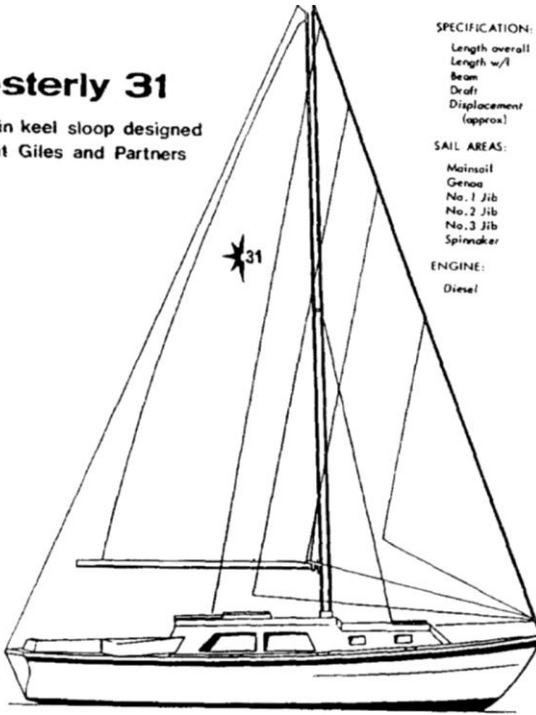
Renown: 273

Pentland: 241



Westerly 31

New 31' twin keel sloop designed
by Laurent Giles and Partners



SPECIFICATION:

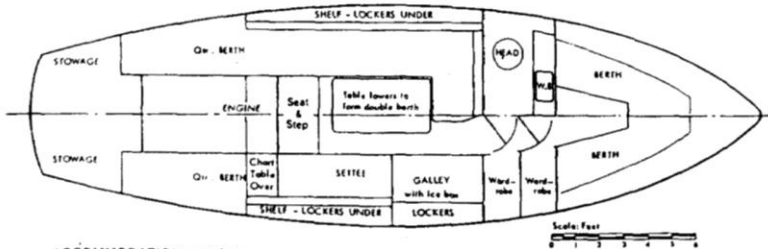
Length overall	31' 0"	9.5m
Length w/l	24' 0"	7.3m
Beam	9' 6"	2.9m
Draft	4' 0"	1.22m
Displacement	8400 lbs	3800 kg.

SAIL AREAS:

Main sail	206 sq. ft.	19.2 sq. m.
Genoa	333 sq. ft.	31.0 sq. m.
No. 1 Jib	226 sq. ft.	22.0 sq. m.
No. 2 Jib	151 sq. ft.	14.1 sq. m.
No. 3 Jib	61 sq. ft.	5.7 sq. m.
Spinnaker	--	--

ENGINE:

Diesel	.8 h. p.
--------	----------



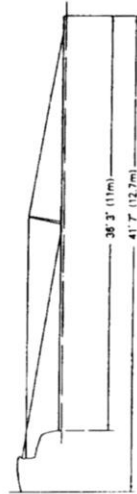
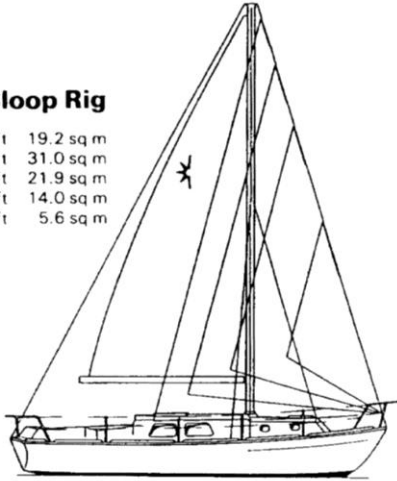
ACCOMMODATION LAYOUT

The first Westerly 31 footer
The fin keel Longbow

SAIL PLANS
(Not to Scale)

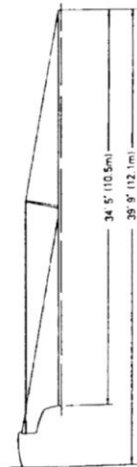
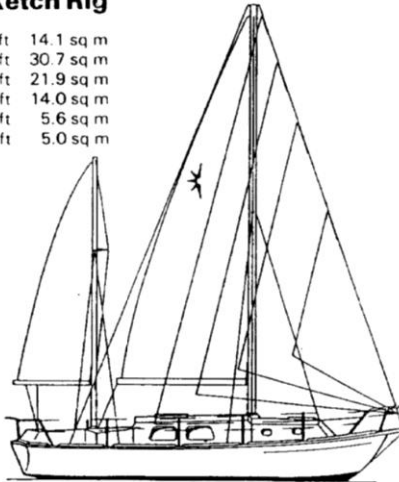
Sail Areas – Sloop Rig

Mainsail	206 sq ft	19.2 sq m
Genoa	333 sq ft	31.0 sq m
No. 1 Jib	236 sq ft	21.9 sq m
No. 2 Jib	151 sq ft	14.0 sq m
No. 3 Jib	61 sq ft	5.6 sq m



Sail Areas – Ketch Rig

Mainsail	150 sq ft	14.1 sq m
Genoa	330 sq ft	30.7 sq m
No. 1 Jib	236 sq ft	21.9 sq m
No. 2 Jib	151 sq ft	14.0 sq m
No. 3 Jib	61 sq ft	5.6 sq m
Mizzen	54 sq ft	5.0 sq m



Logbow and Berwick sail plans
There was a choice of sloop or ketch rig
on all models

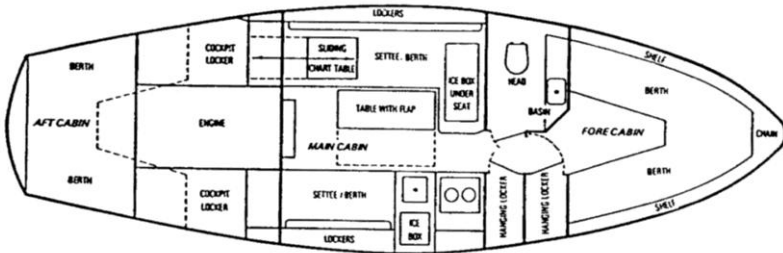
RENOWN & PENTLAND

AFT CABIN MODELS

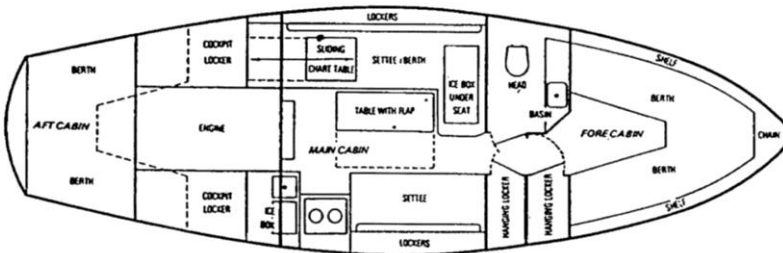
INTERIORS

Both have three cabins

MIDSHIPS GALLEY



AFT GALLEY



The 1977 alternative interior layouts
for Renown and Pentland

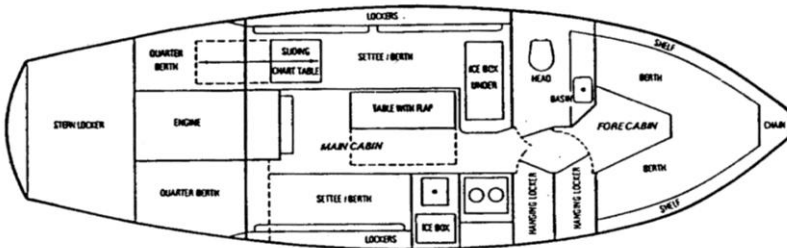
LONGBOW & BERWICK

AFT COCKPIT MODELS

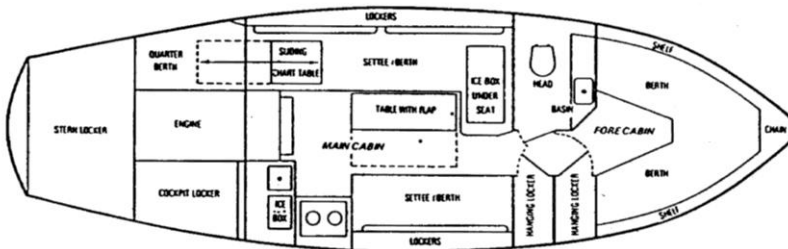
INTERIORS

Both layouts have two cabins

MIDSHIPS GALLEY



AFT GALLEY



The 1977 alternative interior layouts
for Longbow and Berwick

De nadelen van een te zware motor

Mr. Stafford

(Overgenomen uit Practical Boat Owner)

In de lente van 1997 verving ik de Bukh 20 pk van mijn westerly Fulmar door een Volvo Penta 2030. De 3 blads schroef (15x11) werd door de Volvo Dealer gecontroleerd en goedgekeurd. Tijdens de proefvaart kwam naar voren dat de helmstok extreem hard trilde. Daarbij trok de boot overmatig hard naar bakboord. De eerste proefvaart werd gehouden op vlak water bij een snelheid van 5 knopen. Het toerental bedroeg 2500 rpm.

Na deze proefvaart werd eerst de schroef opnieuw gecontroleerd en voor alle zekerheid veranderd in 15x10,5.

Dit leverde een minimale verbetering op maar de problemen bleven bestaan. Hoe meer toeren de motor draaide hoe erger het probleem was. Bij volgas was de helmstok niet te houden.

Op de Southampton boat show sprak ik met de technische mensen van Volvo. Daar adviseerde men mij een kleinere schroef. Maar omdat men geen maat wilde specificeren heb ik dat advies maar links laten liggen.

Uit wanhoop overweeg ik nu maar om de oorspronkelijke 2-blads schroef (15x11) er maar weer onder te zetten. Ik hoop daarmee het probleem op te lossen en de meerdere pk's t.o.v. de Bukh bruikbaar te krijgen. Kunt u mij verder helpen met dit probleem.

Het antwoord van Pat Manley, de “dieselman” van Practical Boat Owner

Een Bukh heeft een lager maximum toerental dan die van de Volvo. Daarnaast wordt het maximum koppel bij beide motoren op een ander toerental bereikt.

De Volvo levert echter 30% meer kracht en heeft een koppel dat 13% hoger ligt. Op volle kracht wordt hierdoor veel meer water tegen het balansdeel van het roer aangestuwd dan dat het geval was bij de Bukh.

Dit balansdeel is een compromis tussen een “geheel zeilbootroer” (dus zonder schroefwater) en een “geheel motorbootroer” (dus altijd schroefwater).



Westerly Club Nederland

Wat goed was voor de 20pk van de Bukh is echter niet goed voor de 28pk van de Volvo. Dit is een van de effecten van het installeren van een te zware motor in een boot die ontworpen is voor een minder zware motor.

Met de nieuwe motor is een maximum snelheid mogelijk van 7,5 knopen tegenover 7,0 knopen in de oude situatie. Het beste advies dat ik u kan geven is om de spoed van de schroef te verlagen. Een reductie van 2 inch (dus naar 15x9) zal ervoor zorgen dat de motor bij volgas (3600 rpm) ongeveer 20 pk moet produceren. Het koppel dat hij dan daarbij zal leveren komt dan redelijk overeen met het koppel van de Bukh. Met enig geluk vaart uw Fulmar dan weer als vanouds.

Eigenlijk is het zonde dat u uw Bukh niet heeft laten reviseren. Dit omdat een Bukh een buitengewoon goede motor is met een veel langere levensduur dan die van een Volvo. Het is waarschijnlijk geen goed idee om uw oude 2-blads schroef terug te zetten. Het probleem van deze schroef is dat hij onvoldoende bladoppervlakte heeft om alle kracht van de Volvo kwijt te kunnen. Dit laat zich met name gelden in ruw water.

Kathodische bescherming

Gerard Versluis

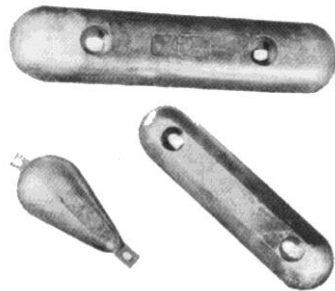
Westerly's zijn voorzien van anodes die aan de romp zijn vastgezet. De anodes zijn over het algemeen geplaatst in het gebied rondom de motor. Hierdoor kunnen de kabels waarmee de anode doorverbonden wordt met de te beschermen onderdelen kort gehouden worden. Minstens even

belangrijk is dat de anode dan in de nabijheid zit van de metalen delen die het moet beschermen, zoals bv. de schroef.

Door de romp heen zijn twee 3/8" stalen draadeinden ingelamineerd. Aan de buitenzijde van de romp wordt aan deze twee draadeinden de anode vastgezet. Aan de binnenzijde worden de verbindingkabels aan deze draadeinden vastgezet. Deze verbindingkabels verbinden de anode met het de steun van het zwevende achterlager, de koelwaterinlaat, verschillende huiddoor-voeren en de schroefas. Dit laatste gebeurt door de verbindingkabel vast te zetten op de motor.

Ervaring leert dat het niet noodzakelijk is om de kielbouten en verder gelegen afsluiters te verbinden met de anode. Het kan echter nooit kwaad om dit zelf tijdens het winteronderhoud toch te doen.

Het vervangen van de anode



Diverse anodes

De anode moet vervangen worden als deze ongeveer voor twee-derde is weg gevreten of eerder als daar aanleiding toe zou zijn. In ieder geval moet hij vervangen worden als het niet zeker is of de anode het einde van het seizoen haalt.

De anode is bevestigd op een gegalvaniseerde stalen strip waardoor de anode aan de romp kan worden vastgezet. De anode kan losgehaald worden door de moeren aan buitenzijde los te draaien. Als u vervolgens de nieuwe anode weer monteert, controleer dan of de ringen nog in goede staat zijn. Vervang deze indien noodzakelijk. Het is erg verstandig om de schroefdraad die buiten de romp steekt in te smeren met een beetje copaslip. Populair gezegd is copaslip een mengsel van gemalen koper en vaseline. Het copaslip zorgt ervoor dat u de moeren na 5 jaar onder water nog steeds los krijgt.

De oorspronkelijke anode werd destijds geleverd door M.G. Duff. Het bestelnummer was (is?) ZD77.

Regulier onderhoud

Controleer zo vaak als mogelijk is de werking van de anode. Dit kunt u het beste doen door met een ohm-meter te meten of de elektrische verbinding tussen de anode en het bronzen onderdeel in kwestie in orde is. Een waarde van minder dan 5 ohm duidt op een goede verbinding. Is dat niet het geval loop dan de bedrading na.

Bronzen onderdelen zoals schroef en huiddoorvoeren waar niks mee aan de hand is zien er schoon, glad en messing kleurig uit. Als het brons echter een paarse “gloed” heeft betekent het dat het brons aan het ontzinken is. Dat is een teken dat de anode niet werkt.

Vervang dan altijd dit bronzen onderdeel. Een ontzinkte stuk brons kan zeer bros worden en breekt dan makkelijk af.

Een andere manier om de schroef te controleren is om er met een schroevendraaier op te tikken. Een gezonde schroef laat dan een heldere “ping” horen, terwijl een aangetaste schroef een dof geluid laat horen.

Een weinig voorkomende vorm van corrosie is corrosie van de rvs-schroefas. RVS werkt namelijk alleen als het blootgesteld is aan zuurstof uit de atmosfeer. Als de RVS-schroefas afgesloten wordt van zuurstof kan deze dus beschadigt raken. Dit is mogelijk als u een rubber achterlager (zgn. P-bracket) heeft. Het is mogelijk dat het rubber het RVS dan afsluit van zuurstof en corrosie zijn gang kan gaan. E.e.a. is makkelijk op te lossen door als u 's winters aan de boot werkt even de schroef rond te draaien.

Oostkust van Engeland

Voor diegene die de Engelse oostkust wel eens bevaart is correcte informatie over de juiste positie van de ingangen van de oostkust rivieren van groot belang. Door de stroom en wind veranderen de ingangen nogal eens van positie. In het blad zeilen stond een website vermeld die ik u niet wil onthouden. De website omvat een groot aantal gegevens over de juiste positie van de rivieren zoals de Deben, de Ore en anderen. Maar ook een goede omschrijving van hoe te varen als je eenmaal binnen bent. De site wordt bijgehouden door de Harwich Sailing Association. Een combinatie van verenigingen aan de oostkust van Engeland. Het is uiterst nuttig om deze website te raadplegen alvorens uit Nederland te vertrekken. Het adres luidt: www.hasa.org.uk/entrances.htm

Wachtlopen

Iedereen maakt vanzelfsprekend zijn eigen wachtindeling als men een nachkje doorzeilt. Oorspronkelijk was dat wachtlopen aan standaardregels gebonden. Elke wacht had zijn eigen naam en dat werd onderwezen op de zeevaartschool. In "ZEILEN" ontstond een discussie over die naamgeving. Nu blijkt de officiële oorspronkelijke wachtindeling als volgt te zijn:

Achtermiddagwacht	12.00 – 16.00
Platvoetwacht	16.00 – 20.00
Eerste wacht	20.00 – 24.00
Hondenwacht	00.00 – 04.00
Dagwacht	04.00 – 08.00
Voormiddagwacht	08.00 – 12.00

Om de namen van de wachtindeling gemakkelijk te kunnen onthouden had men een ezelsbruggetje wat als volgt luidde: **Adam Piest Eva Haar Dingetje Vol**. Voorwaar een regel die door jongens op de zeevaartschool aansprekend genoemd kan worden. U als lezer van onze WCN krant hoeft dat allemaal niet te onthouden !

Te koop aangeboden:

Westerly Longbow 31ft (vinkiel, 1978).
Mooi compleet schip. Vraagprijs € 31.000,-
Dhr. F.A. de Vries
tel.: 010-4554292
of: 06-53831790

Glazenslaande klok

Volgend op het wachtlopen rijst de volgende vraag: Hoe lang loop je wacht en hoelaat?

De tijd is, maar was ook, een belangrijk item.

Tegenwoordig kijken we op ons horloge of op de klok om te weten of we al op wacht moeten. Hoe deden ze dat vroeger?

De oude scheepstijdaanduidingen zijn afgeleid van de tijd die het zand nodig heeft om bij een scheepszandloper (wachtglas of halfuurglas) van het ene in het andere glas te lopen. Die tijd was 1/48e dag (30 minuten). Het bijhouden daarvan ging vaak fout, waarop besloten werd per draai van de zandloper/wachtglas één slag op de bel te geven.

Er werd dus een “**glas geslagen**”. Bij elke nieuwe wacht begon men opnieuw te tellen. Dus na het eerste half uur op wacht sloeg men één keer op de bel, na twee halve uren 2x, na drie halve uren 3x, enzovoorts.

Een wacht bestond (en bestaat nog) uit 4 uur, dus acht halve uren, dus uiteindelijk 8 slagen op de bel. Tussen elke 2 slagen wordt een rust gegeven met de lengte van 1 slag. Zo waren de hele uren gemakkelijk herkenbaar. Men moest dus op wacht verschenen zijn vóórdát de 8 glazen geslagen waren.

Onderstaand een overzicht van hoe laat het zou kunnen zijn als er een bepaald aantal glazen geslagen worden.

	honden wacht	dag wacht	voor- middag wacht	achter- middag wacht	platvoet wacht	eerste wacht
1 glas	0:30	4:30	8:30	12:30	16:30	20:30
2 glazen	1:00	5:00	9:00	13:00	17:00	21:00
3 glazen	1:30	5:30	9:30	13:30	17:30	21:30
4 glazen	2:00	6:00	10:00	14:00	18:00	22:00
5 glazen	2:30	6:30	10:30	14:30	18:30	22:30
6 glazen	3:00	7:00	11:00	15:00	19:00	23:00
7 glazen	3:30	7:30	11:30	15:30	19:30	23:30
8 glazen	4:00	8:00	12:00	16:00	20:00	0:00

Je kunt tegenwoordig nog steeds glazenslaande klokken in scheepsuitvoering kopen. Het is even wennen, want als de klok dingding dingding ding doet, weet je nog niet of het 02:30u, 06:30u, 10:30u, 14:30u, 17:30u of 21:30u is.

Maar daar helpen de stand van de zon en de maan u dan weer bij.

Disclaimer Clubblad/Bibliotheek

© 2003 Westerly Club Nederland. Alle rechten voorbehouden. Niets van deze uitgave mag zonder schriftelijke toestemming van Westerly Club Nederland worden gekopieerd, vermenigvuldigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enig andere manier.

Ofschoon bij het samenstellen van dit clubblad de grootst mogelijke zorgvuldigheid is en wordt betracht, kan er geen garantie gegeven worden, noch met betrekking tot de juistheid of nauwkeurigheid van de in deze uitgave voorkomende gegevens, informatie of adviezen, noch met betrekking tot de geschiktheid daarvan voor enig doel, enige situatie of enige toepassing. Er kan geen beroep worden gedaan, om welke reden dan ook, op de in deze uitgave voorkomende gegevens, informatie of adviezen. Westerly Club Nederland is dan ook niet aansprakelijk voor eventuele schade, verliezen of andere gevolgen die zouden kunnen voortvloeien uit het gebruik van de in deze uitgave voorkomende gegevens, informatie en/of adviezen.

Disclaimer Evenementen

© 2003 Westerly Club Nederland. Bij het organiseren van evenementen, van welke aard dan ook, door de Westerly Club Nederland wordt de grootst mogelijke zorgvuldigheid betracht. Westerly Club Nederland kan echter geen enkele garantie geven t.a.v. de omstandigheden, van welke aard dan ook, waaronder deze evenementen plaatsvinden. Deelname aan welk evenement dan ook geschiedt geheel en alleen voor eigen risico van de deelnemer. Westerly Club Nederland is dan ook niet aansprakelijk voor eventuele schade, verliezen of andere gevolgen die zouden kunnen voortvloeien uit deelname aan een door Westerly Club Nederland georganiseerd evenement.

Disclaimer Website

© 2003 Westerly Club Nederland. Alle rechten voorbehouden. Niets van deze uitgave mag zonder schriftelijke toestemming van Westerly Club Nederland worden gekopieerd, gedownload, vermenigvuldigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enig andere manier. Ofschoon bij het samenstellen van deze website de grootst mogelijke zorgvuldigheid is en wordt betracht, kan er geen garantie gegeven worden, noch met betrekking tot de juistheid of nauwkeurigheid van de in deze uitgave voorkomende gegevens, informatie of adviezen, noch met betrekking tot de geschiktheid daarvan voor enig doel, enige situatie of enige toepassing. Er kan geen beroep worden gedaan, om welke reden dan ook, op de in deze uitgave voorkomende gegevens, informatie of adviezen. Westerly Club Nederland is dan ook niet aansprakelijk voor eventuele schade, verliezen of andere gevolgen die zouden kunnen voortvloeien uit het gebruik van de in deze uitgave voorkomende gegevens, informatie en/of adviezen.

SKIPSHANDEL STAVOREN

Bezoekadres: Marina Stavoren/binnenhaven
Tel.0514-684694 E-mail: skipshandel@planet.nl
Zie ook: www.makelaarsbotenbank.nl



Centaur 26" / € 15.800,-



Pentland 31 / € 32.500,-



Renown 31 / € 34.800,-



Konsort 29 / € op aanvraag



Conway 36 / € 59.950,-



Typhoon 37 / € op aanvraag



Nieuw in ons programma!!!

FISHER * SOUTHERLY * VANCOUVER



Westerly Pentland “Gwaihir” van Frans Heijmans