



**Westerly
Club
Nederland**

*Magazine
Oktober 2004*



jaargang 27 aflevering 2

Westerly Club Nederland

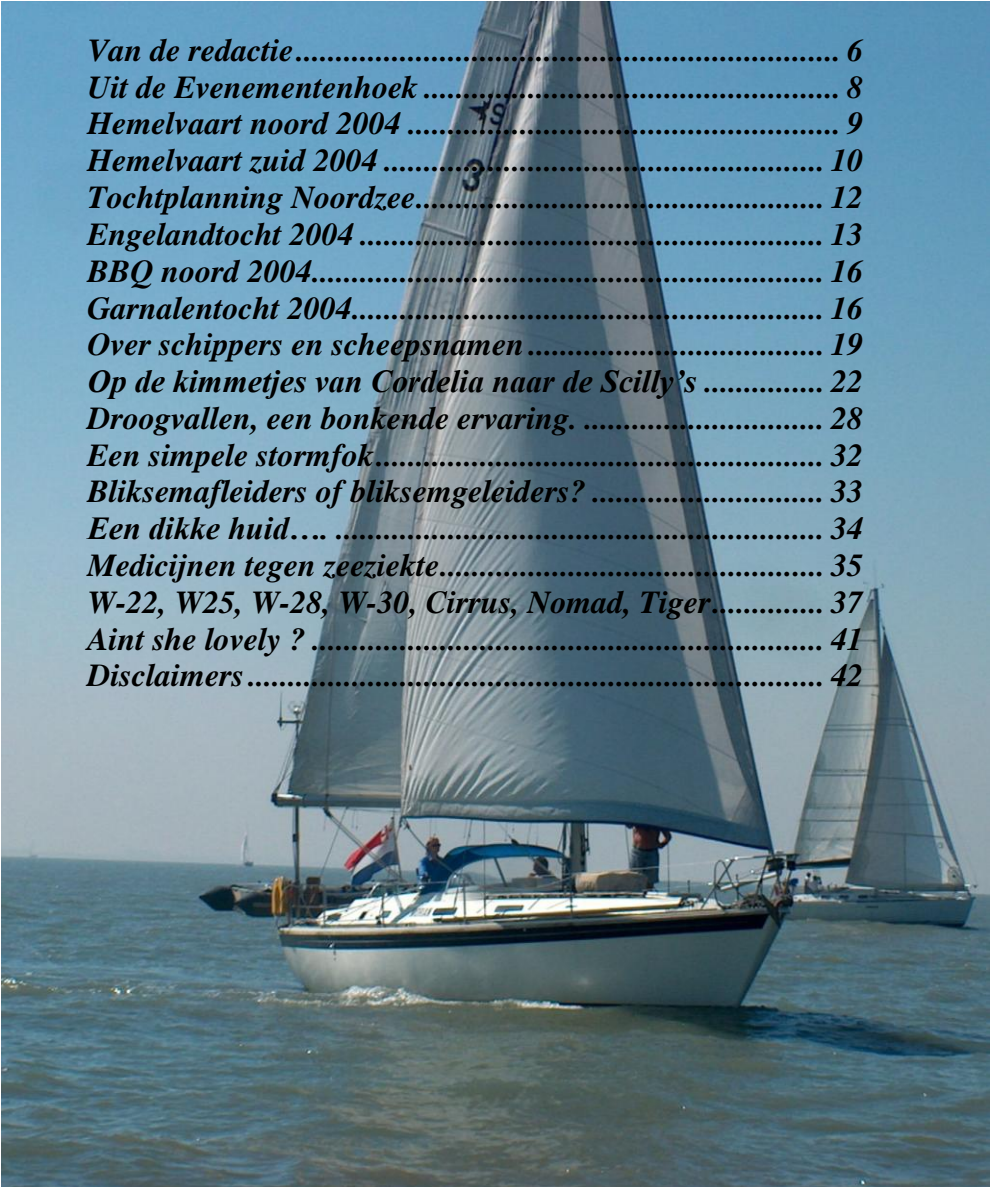


Westerly Club Magazine

oktober 2004

Inhoud

<i>Van de redactie</i>	6
<i>Uit de Evenementenhoek</i>	8
<i>Hemelvaart noord 2004</i>	9
<i>Hemelvaart zuid 2004</i>	10
<i>Tochtplanning Noordzee</i>	12
<i>Engelandtocht 2004</i>	13
<i>BBQ noord 2004</i>	16
<i>Garnalentocht 2004</i>	16
<i>Over schippers en scheepsnamen</i>	19
<i>Op de kimmetjes van Cordelia naar de Scilly's</i>	22
<i>Droogvallen, een bonkende ervaring.</i>	28
<i>Een simpele stormfok</i>	32
<i>Bliksemafleiders of bliksemgeleiders?</i>	33
<i>Een dikke huid</i>	34
<i>Medicijnen tegen zeeziekte</i>	35
<i>W-22, W25, W-28, W-30, Cirrus, Nomad, Tiger</i>	37
<i>Aint she lovely ?</i>	41
<i>Disclaimers</i>	42





Van de voorzitter

Geachte leden, donateurs en andere belangstellenden van de WCN

Donkere wolken en heftige buien vliegen langs het zwerk.... Het is bezig herfst te worden, na een herfstachtige zomer. Althans zo heb ik deze zomer ervaren. Maar ja, er is een

ding gelukkig: het weer kunnen we niet regelen, want anders zou het helemaal een zo.... worden, denk ik.

Toch hebben diverse leden nog mooie tochten gemaakt, o.a. naar Denemarken, Duitse Wadden of naar het Zuiden. En achteraf zegt dan iedereen: "Och, het viel wel mee".

En in wezen is dat meestal zo: als je eenmaal bezig bent met varen, waar je dan ook naar toe gaat, het lijkt dat, als je aan boord bent, het altijd weer meevalt.

We hebben toch een prachtig Hemelvaartweekend gehad, althans in het Noorden, met veel spanning en sensatie. Persoonlijk heb ik er van genoten met mijn dochter, ondanks de stormachtige wind op de tweede wedstrijddag. Mijn dochter zei later: "Ik was niet bang voor de boot, ik was niet bang voor de tuigage, maar waar ik wel een beetje moeite mee had, was: houd mijn vader dit wel vol?" Maar ik genoot met volle teugen!!!

Ook Hemelvaart zuid was een goed weekend, met uiteraard veel wind, maar ook rust tijdens de wandeling over de Wallen van Willemstad en, naar ik hoorde, een perfect gecaterd lopend buffet op de kade van Middelharnis.

De Engelandtocht was dit jaar weer een succes. Hoewel er maar weinig deelnemers waren, en er twee verwaaidagen noodzakelijk waren, is er ook geweldig fijn gezeild, en bleek Woodbridge zeer de moeite waard.

De Tocht om de Noord is helaas geannuleerd. Er vielen wat deelnemers af om diverse redenen, en helaas ook de Commander of the Fleet Peter Dreef. Hij werd overvallen door een ernstige ziekte, en wij wensen hem vanaf deze plaats veel sterkte en beterschap toe.

De BBQ noord was ook weer uitermate gezellig in ons "eigen" clubhuisje!!! Er is weer veel gezongen en gelachen. Zeker een geslaagd evenement!

De vervanging van de BBQ zuid door de Garnalentocht blijkt steeds meer een gouden greep. Hoewel er zowel heen naar Blankenberge als terug fors gemotord moest worden wegens gebrek aan wind, bleken alle deelnemers zeer enthousiast over de tocht, over de lokatie en kwaliteit van het gezamenlijk diner, en zeker over de verschillende borrels die in de verschillende kuipen geschonken zijn geweest.

Alles hierboven ligt alweer maanden achter ons, dus gaan we nu weer vooruit kijken. De Najaarsbijeenkomst en de Winterevenementen staan weer voor de deur en daar hopen we weer veel leden te treffen. De Evenementencommissie zal zeker zorg dragen voor pakkende en boeiende zaken.



En mocht u soms nog interessante zaken kunnen aanbrengen, dan zijn die van harte welkom. Schroomt niet om deze zaken kenbaar te maken aan de EC; het kan een welkome aanvulling zijn.

Ook in de nabije toekomst blijven we aan onze trouwe Westerly's denken, of het nu regent, sneeuwt of vriest. Midden in de winter naar mooie plaatjes kijken van de zomer is ook een heel plesante bezigheid!!!

Tot ziens op onze komende evenementen.

John Smit.

In memoriam Henk Walraven

Persoonlijk herinner ik mij Henk van de oprichtingsavond van de Westerly Club Nederland. Hij had toen een Westerly Centaur, die later werd ingewisseld voor een Berwick (de "Navette") en weer later voor een W33 (de "Navire").

De familie Walraven had een belangrijk aandeel in het succes van de Westerly Club: Roeli als voorzitter en redacteur van ons clubbad, Henk als lid van de technische commissie. In die functie heeft hij vele activiteiten van de club mogelijk gemaakt. Voor het clubblad verzorgde hij de tekeningen en schreef hij stukjes over een aantal technische zaken betreffende de boot. Zijn zoon Frans werd ook voorzitter van de WCN en zijn zoon Henk zat in de activiteiten-commissie.

Henk was altijd een enthousiast zeiler en deed graag mee met de wedstrijden die door de club georganiseerd werden. Het speelt hem wel als hij niet als eerste binnenkwam.

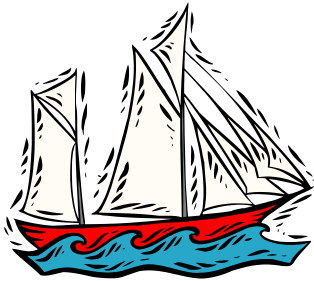
Voor onze boot heeft hij destijds een reddingsvlot uit Engeland meegebracht. Ook denk ik met plezier terug aan de Hemelvaarttocht van 1999, toen ik met Henk en Roeli mocht meevaren.

Na een slopende ziekte is hij op 5 april 2004 overleden.

Wij wensen Roeli, kinderen en kleinkinderen veel sterkte toe.

De Westerly Club is hem veel dank verschuldigd.

Elly Rutgers



Van de redactie

Zéér gewaardeerde lezer,

Nu ben ik bijna geneigd om de vorige uitgave weer te analyseren. Waar zitten de foutjes, is het zoals ik had gehoopt dat het zou worden, etc. Maar ik heb u voor dat oordeel.

Beter is het oog te richten op wat voor ons ligt, en nog gaat komen. Zoals een volgende aflevering het Magazine.

Ik zou u graag willen vertellen van mijn probleem. Alleen ben ik bang voor uw reactie. Wat is er namelijk aan de hand?

Binnen de Vereniging bestaat er een spanningsveld waarin de penningmeester, de drukker, de TPG, ik en u, lezer, een rol spelen.

En bijna allemaal willen we meer. U wilt een dikker blad met meer allerhande verhalen en informatie; ik wil meer kleur; de TPG wil meer postzegels verkopen, en de drukker drukt graag meer pagina's. Alleen de penningmeester wil eigenlijk minder geld uitgeven. En het is mijn taak hierin een optimum te vinden.

Mijn probleem is dus, dat er meer stof tot lezen is dan we ons eigenlijk kunnen permitteren. Als nu uw reactie is: oke, dan sturen we geen kopij meer in, dan verzoek ik u met klem het bovenstaande als niet gelezen te beschouwen. Want die kopij hebben we nodig!

Maar u zou de club een dienst bewijzen als u uw ervaringen –in ieder geval op papier- zou weten te beperken tot zo'n 1500 woorden; dit komt nog altijd neer op vier volle pagina's in het Magazine-formaat. Met een enkel fotootje er bij om het verhaal wat kleur te geven, zitten we al gauw op 5 pagina's. U kunt uw voordeel doen met het feit dat ik slecht kan tellen, maar helaas, onze penningmeester lijkt goed te kunnen rekenen.

En zo creëren we ruimte voor meer leden om verslag van hun ervaringen te doen.

In dat verband kan ik u ook melden, dat een van mijn communicatieve problemen is opgelost: tegenwoordig bel ik alleen nog maar via de telefoonlijn, de digitale post komt nu door de adsl-pijp. Volume is nu niet meer zo belangrijk. Dus, als iemand zijn verhaal durft en wil schrijven, doen! En meteen opsturen naar tjeerde@hetnet.nl! Met dat fotootje natuurlijk!



Het brengt me op het volgende. Ik schrijf wel eens iets dat niet helemaal juist blijkt te zijn. Daar word ik dan soms wel, soms = meestal niet op gewezen. Afhankelijk van de aard van 't foutje (stoort 't u of niet?), laat 't mij weten, zodat ik het kan corrigeren. Zo is de "Pantagrue!" van de Rietkerkjes echt een Pentland –zoals in het stuk "Over schippers en scheepsnamen" van de vorige uitgave vermeld was- en geen Berwick, zoals onder de foto op de achterpagina was bijgeschreven. Het stoorde Dirk niet, maar hij meldde het wel ... Onze penningmeester is, gelukkig, nauwkeurig. Mijn excuses voor het misverstand.

Zo houden we ons zelf bezig met een streven naar beter. Maar wat is beter? Wie van u is bereid mij een mailtje te sturen (of te telefoneren) met een oordeel over het Magazine?

Tot volgend jaar.

Tjerk Tjeerde
015-2614075
tjeerde@hetnet.nl

foto omslag: Ino Hout illustreert de bbq noord 2004



Uit de Evenementenhoek

Als alles goed gaat, valt er –achteraf- door de Evenementencommissie weinig commentaar te leveren. En ook dit jaar (2004) valt er eigenlijk op de georganiseerde evenementen weinig aan te merken. Wij van de E.C. zien graag meer leden deelnemen aan de happenings. De enquête heeft echter niet veel meer gebracht dan dat veel leden nog andere bezigheden buitenshuis hebben. En dat we eigenlijk op deze weg door moeten gaan.

Dus mogen we ook 2004, op het moment dat dit geschreven wordt, als een geslaagd evenementenjaar beschouwen. Alle evenementen hebben inmiddels toch bewezen een bestaansrecht te hebben. De “familie-tocht” met Hemelvaart werden beide, zowel in Noord als in Zuid, goed bezocht. Dat er van de zeven Engelandtocht-schepen uiteindelijk maar drie overstaken, was ook het gevolg van vier last-minute redenen. Dat de Tocht om de Noord, uiteindelijk te varen met twee deelnemende schepen, geannuleerd is, heeft voor de betrokkenen mogelijk een nare nasmaak, maar ligt ook hier niet aan de organisatie. Dat de Enkhuizer havens gaan uitbreiden als de volgende WCN-bbq weer daar gehouden zal worden, zal ook duidelijk zijn. En dat de Horeca in Blankenberge sinds kort ook adverteert in Nederland, heeft eveneens te maken met het enthousiasme en de deelneming van de WCN-leden bij de evenementen van hun club!

Kortom, sportief gezien mag de E.C. niet klagen.

Dat doet ze dan ook niet, maar ze blijft wel denken over hoe er meer leden bij de activiteiten betrokken kunnen worden.

Belangrijk is dan de invulling van de stoelen.

We zoeken nog steeds 3 mensen die mee willen denken en/of organiseren binnen de Evenementencommissie.

Het kost u misschien twee avonden per jaar en een enkel telefoontje om uw favoriete vaar-evenement Nederland-breed te (laten) organiseren. Nieuw elan en nieuwe inzichten kunnen het enthousiaste E.C.-team alleen maar naar grootsere evenementen stuwten. En ook al lijkt het niet zo: de leden van de WCN zijn dankbaar voor de geboden evenementen!

Meldt u zich aan bij E.C. en/of bestuur! Uw club is blij met elke inzet!

Op naar de winter, en op naar de kalender van 2005!

Hemelvaart noord 2004

(door Jan Sluiter)

Voor de verandering varen we deze keer niet met De Witte Olifant, maar varen we mee op de SCORPIO van Bob en Rosmarie Stapleton. Na een prachtige week is de verwachting voor dit weekend niet geweldig, helaas. We starten vanuit Lelystad, waar Bob sinds kort een ligplaats



heeft in de Houtribhaven. De wind is NW en die kant moeten we op, nl. naar Medemblik, alwaar verzameld wordt. Gelukkig is het kruisrak een lange en een korte slag, maar met een rif en de genua en beetje ingerold varen we prachtig naar onze plaats van bestemming. Als we daar rond zes uur aankomen, is de steigerborrel reeds in volle gang, dus haken we lekker in en begroeten de meute.

De volgende dag zouden we naar Texel varen, maar de verwachting is N-6, wat betekent dat we

met stroom mee en de wind daar tegenin zouden moeten zeilen. Gelukkig besluit Jan Verschure, die weer duidelijk de leiding heeft, om dat niet te doen. Er worden wat alternatieven aangedragen en het besluit valt om in een kort tochtje naar Enkhuizen te varen en daar wordt meteen een wedstrijd van gemaakt. Een erg kort stukje, maar je moet je realiseren dat er veel wind staat en dat het ijsig is. Na zo'n twee uurtjes zeilen liggen we weer voor de wal in Buijshaven. Lekker in het zonnetje en in de luwte van de buiskap is het redelijk aangenaam.

Doordat we in de Buijshaven gebruik kunnen maken van het Theehuis hebben 's avonds veel plezier met het leegeten van elkaars pannetjes. Je kunt niet geloven wat een hoeveelheid eten er was. Sommigen hadden werkelijk verrukkelijke schotels gemaakt en prachtige salades. Er was van alles, zowel vis als vleesgerechten. Na al dit heerlijkjes pakte Remco zijn gitaar en werd ingezet met onze onvolprezen Westerly Blues. We kunnen ondertussen wel een shantykoortje beginnen.

Maar de verassing kwam pas toen Klaas van Egmond een klein type accordeon bleek te kunnen bespelen. De sfeer was geweldig en zo gingen we door tot rond het middernachtelijk uur. Ik heb gehoord dat op een bepaald schip daarna nog een uurtje doorgedaan is wat de volgende morgen op sommige gezichten duidelijk leesbaar was.



Westerly Club Nederland

Maar we moesten van start. Weer een wedstrijd. De wind was nu NW 4-5 toenemend 6. Het reisdoel was Stavoren wat inhield dat we er weer dapper tegenaan moesten. Met een dubbele rif en de kleine stagfok liep de SCORPIO vrijwel recht tegen de wind in (in vergelijking met mijn Witte Olifant). De wind was fors ,overwegend 5-6 maar in een bui kregen we het voor de kiezen met een kwartiertje 32 knopen. We waren in twee lange slagen en een korte in een tijd van 2 uur en 4 minuten van startboei tot finishboei gevaren.. De vraag hoe goed of slecht dit wel was bleef geheim tot de prijsuitreiking tijdens het gezamenlijke diner 's avonds. De prijsuitreiking door Jan Verschure was spannend. De tweede prijs een mooie beker ging naar de HOOKER van John Smit die samen met zijn dochter Suzanne er hard voor gewerkt had. De derde prijs ging naar Ron Bakker Met zijn BOXER. De eerste prijs was voor de SCORPIO en Bob nam met een bescheiden glimlach de beker in ontvangst. Een eervolle vermelding vind ik op zijn plaats voor de WILDE GANS van Klaas van Egmond die met deze 22 voets Pageant samen met zijn vrouw Diny, de wedstrijd onder deze toch wel zware omstandigheden, volledig uitzeilde.

We kijken terug op een ijskoud, winderig onstuimig weekend maar de sfeer was geweldig en daar doen we het uiteindelijk voor.

Aantal deelnemende schepen was 11.

Hemelvaart zuid 2004

(door Tjerk Tjeerde)

Het zuiden heeft af en toe de behoefte te breken met beproefde tradities. Waar het lange Hemelvaartweekend gebruikelijk op de Zeeuwse wateren wordt doorgebracht (het mooiste vaarwater van Nederland!), werd er dit jaar voor gekozen de "Members Only" en "Christina" uit te nodigen de Zuidhollandse wateren eens te komen ervaren. Niets was te dol om de vloot een prachtige Hemelvaart te bezorgen.

Op de Dag zelf werd verzameld in Willemstad. Het alombekende pittoresque werd bevestigd middels

een uitgebreide wandeling langs de historische stads-wallen. Een gezamenlijke borrel in een kroeg met, gelukkig, verwarmd terras bracht de stemming er al vroeg goed in.

De volgende morgen werd al vroeg uitgekeken naar de lange trip richting Middelharnis. Om 10.00u werd vertrokken, omdat de vloot de niet altijd even betrouw-bare Haringvlietbrug moest passeren. Maar bekend als de WCN is, hield de brugwachter zich wijselijk prima aan de afspraken.



Westerly Club Nederland



Onderweg werd Tiengemeten voorbij gevaren. Dit hoofdzakelijk als natuurgebied aangemerkte eiland maakte het zeer de moeite waard om, ondanks de wat zwaardere weersomstandigheden, er rondom heen te varen.

Middelharnis zelf verraste door een uiterste gezellige aanlooproute.

In het kanaal konden de Westerly's gelukkig voor, achter en naast elkaar afmeren, hetgeen een stuk eenvoudiger werd voor de catering.

Middelharnis zelf nodigt, zeker op vrijdag-middag als het gezellig druk is op de winkelpromenade, uit tot winkelen en rondkijken. Na uren slenteren roert de maag zich dan, en kijken we alvast uit naar het hoogtepunt van zuidelijk Hemelvaart.

Gewend als we zijn aan Westerly-comfort en -gemak lieten we ons het inmiddels fameuse en in het zuiden tot gewoonte omgebouwde lopend buffet uitstekend smaken. De catering heeft zich zelf dit jaar weer overtroffen, terwijl dat niet van het budget gezegd kan worden. Deze tot standaard verheven wijze van genieten kan uitsluitend leiden tot meer deelname; de verwachting is dan ook dat veel noordse WCN-ers volgend jaar aanschuiven aan de dis in het zuiden. Overigens: meer- en parkeer-gelegenheid voldoende, dus u bent van harte welkom.



Nadat de catering uitbundig was bedankt, geholpen, gelaafd, en nog een keer gelaafd, en nog een keer gelaafd, en nog een ke.....

De volgende ochtend stond een vervaarlijke reis naar Numansdorp op het programma.



Eenzijds vanwege de toegenomen wind, anderzijds vanwege weer de Haringvlietbrug. We begrijpen nog steeds niet hoe er schippers zijn, die dwars op de vaarrichting vlak bij de brug de doorvaartroute van de "groenen" durven te blokkeren, terwijl er toch een cluster Westerly's recht op ze af vaart.

Numansdorp verwelkomde ons met een nautische dag. Allerlei natte evenementjes vonden plaats (blusboot, haring happen, modelbouwscheepjes, en veel bierkraampjes). En het aardige is wederom de aanloop:

zo dicht onder de A29 en toch zo'n lieflijk keersluisje.

Westerly Club Nederland

Om toch ook weer de volgende dag de terugtocht te kunnen volhouden, liet het gezelschap zich die zaterdag-avond eens in de plaatselijke Vietnamees bedienen. Smakelijk, gevarieerd, voldoende, maar geen pin-apparaat! Ik heb er die avond meer gezien die even naar de flappentap van dit werelds dorp moesten.

Het Volkerak op de terugweg vind ik altijd een ramp. Grauw en groen, en het stinkt. Gelukkig is het niet groot. Met nog slechts de Krammersluizen (en die van 't Sas) te gaan, was het Hemelvaartweekend Zuid 2004 weer voorbij. Als wij in andere omstandigheden de Krammersluis aan de Oosterschelde-zijde uitkomen, verzochten we meestal blij: "Ruik eens: zout water, we zijn weer thuis!" Dit keer hebben we die verzuchting overgeslagen. We roken het wel, we voelden ons ook thuis, maar belangrijker was: weer een WCN-evenement voorbij. **Jammer!**

Tochtplanning Noordzee

door Gerard Versluis.

Op vrijdagavond 14 mei 2004 hield de Westerly Club Nederland in Houten haar voorjaarsbijeenkomst. Dit jaar was het thema "Tochtplanning op de Noordzee".

Voor de presentatie hadden we Ruud van der Zee uitgenodigd van Sail-IT. Ruud is een full-time professioneel zeezeil-instructeur die zeer regelmatig met cursisten naar de Oostkust van Engeland zeilt.



De presentatie bestond uit een aantal onderdelen zoals het gebruik van GPS, de nieuwe Solas regeling, getijden op zee en het plannen van een tocht.

Nu ben ik zelf een paar keer met de Westerly Club meegezeild naar Engeland.

Daarom dacht ik, eerlijk gezegd, toen ik de agenda van die avond zag, niet veel nieuws te zullen horen. Mis dus. Ruud had vele hints en tips waarvan ik dacht "dat had ik ook kunnen bedenken". Alleen had ik dat nooit gedaan.

Een mooi voorbeeld van de presentatie is de rekensom hoever kun je komen in drie weken vakantie. Met relaxt varen kom je zo'n 330 mijl ver, lichtelijk gestrest 360 mijl en zwaar gestrest zo'n 450 mijl. Het is dus maar waar je voor kiest.

Een ander mooi voorbeeld is om de Waterweg te nemen als je naar het noorden wilt zeilen i.p.v. het beruchte Slijkgat. Ruud rekende voor dat je in een tij van Dordrecht naar IJmuiden kunt varen.

Ook het gebruik van detail stroomkaarten kwam langs. Door daar handig gebruik van te maken kun je de tocht van Dover naar Nieuwpoort in 8 uur varen i.p.v. de gebruikelijke 10 uur.

Al met al kwam er veels te veel langs om in dit artikel besproken te worden. Maar als u een mailtje stuurt naar Gerard.Versluis@wanadoo.nl kunt u de gehele presentatie opvragen.

Engelandtocht 2004

door Tjerk Tjeerde

Dit jaar, zo blijkt achteraf, heeft de Engelandtocht een bijzonder karakter. Ik zal u uitleggen waarom.

Zoals elk jaar is de planning vooraf afhankelijk van met name het tij. En wordt er dus een programma opgesteld, dat haalbaar zou kunnen zijn als ook de wind meewerkt.

Voor 2004 bestond het programma wat mij betreft uit louter highlights: achtereenvolgens Woolverstone, Suffolk, Woodbridge, Southwold en Lowestoft.

En met een schip of 6-7 beloofde het iets bijzonders te worden. Door allerlei meer en minder trieste omstandigheden namen er uiteindelijk 3 schepen deel: de "Speel Goed" vanuit IJmuiden, de "Morian" vanuit Stellendam en de "Members Only" vanuit de Roompot. De schepen vertrokken echter eerst op zondag; omdat de windverwachting onzure vlagen voorspelde, bleef zaterdag een verwaaidag. Zondag dan de oversteek, in beginsel met wat wind, daarna gewoon fors motorende.



Hoewel de aanloop van Harwich niet voor het eerst werd gepland, was het voor mij wel de eerste keer dat ik de haven –vanuit het zuiden- bij nacht moest

binnenlopen. Een bijzondere ervaring, gegeven het feit dat ik bij voorkeur op zicht vaar en mijn GPS alleen ter ondersteuning probeer te gebruiken. Dat we als gevolg van wantrouwen in beiden een zeer brede zigzag-koers gevaren zijn, op zoek naar boeien, mag, met name voor de Morian die achter ons lag, een buitengewoon vreemde indruk gewekt hebben. Desondanks hebben we Suffolk gevonden; vanwege het verspelen van een (verwaai-) dag hebben we Woolverstone laten schieten.

Suffolk is een haven, waar het uitstekend slapen-na-oversteek-en-borrel is. Nauwelijks bekomen van deze dagrust meldden we ons vroeg in de avond voor de welkomstborrel op het lichtschip, een en ander op uitnodiging van Jan Verschure, de organisator van de tocht. De tocht bleek door alle twaalf aanwezigen goed doorstaan te zijn.

Ik geloof dat het 7 jaar geleden was dat de omstandigheden het toelieten dat de WCN de Tide Mill Yacht Harbour voor het laatst bezocht. De tocht naar Woodbridge over de lieflijke River Deben was dit jaar grandioos: uitstekend zeilweer, een gestrekte koers, perfect op tijd tussen de zandbanken aan de Deben-entrance, nog steeds een verschrikkelijk mooi stuk rivier (waarbij de betonde(?) vaargeul dwars door de velden met honderden mooringboeien nog de meeste indruk op mij maakten) opvaren voordat de Tide Mill in een schitterende zon om de hoek zichtbaar werd.

Westerly Club Nederland



Het had van mij 10 minuten langer mogen duren (nu werden de kokkels van mijn kiel geschraapt door de betonnen bar in de jachthaveningang). Het highlight van dit jaar werd verzorgd door Dorien "Morian", die de millmaster zover kreeg om 's middags de Tide Mill op te starten en ons zodoende een goed, leerzaam en authentiek inzicht gaf in de werking van een watermolen, gebaseerd op getijden. Heel bijzonder, heel indrukwekkend! Jan "Speel Goed" haakte feilloos in op deze indrukken door er meteen achteraan de

roemruchte steigerborrel plaats te laten vinden. Waardoor het kwam, weet ik niet (meer), maar er is weinig gedineerd, veel gepraat, er is een stevig contact onderhouden met 2 vertegenwoordigers van de Engelse WOA, die waren ingeseind over ons voorgenomen bezoek en benieuwd waren hoe Nederlanders steigerborrels houden (gelukkig rijden er ook in Woodbridge taxi's), en Rene "Morian" durfde mijn driekleur niet meer naar beneden te halen (hij mompelde iets over schade aan de achter-mast, maar ik wed dat hij het schip zelfs op de tast niet hadden kunnen vinden).



De River Deben heeft ook een andere kant. Met een meer dan stevige wind-tegen-stroom is met name de uitgang van de rivier (ook wel Deben-entrance genoemd) een waar spektakel, waarbij je van redelijk nabij een beginnend grondzeetje kan bekijken. Gelukkig liepen die de andere kant op. Maar diep is het daar niet (als je 1,90m steekt).

Eenmaal weer op ruim water bleken de zeilomstandigheden weer optimaal: windkracht en – richting zorgden voor een mooie -bijna te korte- tocht naar de Blythe. Ook deze rivier verheugt zich in mijn bijzondere aandacht: de aanloop (eerst midden tussen de pieren, dan strak naar de loswal en pas bij het groene baken weer het midden opzoeken) bezorgt me zweetdruppels sinds ik daar eens een zeilboot naar binnen heb zien stuiteren, hetgeen als visioen naar boven kwam toen we dus bij het groene baken gewoon keihard vastliepen!

Westerly Club Nederland



En verderop de beruchte vaste brug: dit jaar ben ik eerder gedraaid en achteruit naar de Southwolder jachtsteiger gevaren. Scheelde weer druppels zweet in het nauwe stuk vlak voor de brug! Dan kom je erachter dat afmeren aan de steiger kwaliteiten vereist, waarvan je niet wist dat je ze miste, omdat meestal de haven-meester(es) de touwtjes in handen heeft. Ze was er niet, en toch keert het tij. Ondanks 8 trossen op de kant ben ik na de kentering maar weer even aan dek geweest.

De laatste “coastal hop” naar Lowestoft ziet zichzelf ten onder gaan in slechte weerberichten. Het gezag besluit (het palaver met slechts drie schippers duurt nog geen 2 minuten) ook donderdag te benoemen tot verwaaidag.

Dan leent Southwold zich natuurlijk uitstekend voor een wandeling langs de fish- and ship-shops langs de rivier, over de golfinks, 2x door het dorp, naar het strand, linksaf naar de Southwold pier, de pier op, en weer af, en langs het strand weer terug. Het was de ultieme wraak van mijn bemanning, die mij vanwege de discutabele ravitaillering tot een strafexcursie van 3½ uur wandelen hebben weten te verleiden. Desondanks is een verwaaidag in Southwold geen straf.

Eind van de ochtend was een mooi moment om te vertrekken richting Nederland. Verwachting Bft.5 N-NW. 18 uur later kunnen wij u verhalen over een buitengewoon enerverende tocht op een golvige zee, die de wens naar gewoon Bft.5 stevig doet oplaaieren.

Het bijzondere van deze reis was de rust op de steigers ondanks de gierende wind.

Met een over het algemeen stevige wind, maar met het redelijk beperkte gezelschap herinner ik me deze reis zoals ik me hem van te voren had voorgesteld: een reis met louter highlights!

Jan “Speel Goed”: bedankt voor de planning, de voorbereidingen en de goede zorgen onderweg.

Theo, bedankt voor je halsbrekende mastklimtoer in mijn mast, omdat ik aan het verkeerde eind getrokken had.

Rein en Dick (mijn ploegje): ook bedankt; jullie zijn een wezenlijk deel van mijn genoegens geweest.

Tjerk Tjeerde
“Members Only”

BBQ noord 2004



we konden gebruik maken van de koepel maar die werd eigenlijk alleen maar gebruikt om de drankjes te halen.

Tot middernacht hebben we buiten gezeten lekker praten vooral over boten en alle andere roddels en andere ware verhalen die automatisch langs kwamen. Als afscheid natuurlijk het Westerly- en andere liederen gezongen.

Het was weer heel gezellig en de zondagochtend was schitterend, heel kalm bij windstil weer en ochtendmist.

Misschien kan dit stukje mensen overhalen om volgend jaar ook eens te komen kijken en proeven op dit elk jaar weer geslaagde feest want dat is het toch eigenlijk.

Tot over twaalf maanden in Enkhuizen !

Ino Hout

"Westerly of Wight"

Garnalentocht 2004

Inmiddels al weer traditiegetrouw werd ook dit jaar de Garnalentocht naar Blankenberge vastgesteld. En on-danks enig geschuif met data meldden zich 7 WCN-deelnemers voor de Belgische garnalen en bier.

Beste Westerly vrienden,
Daar waren we weer allemaal in Enkhuizen de eerste week van September, prachtig weer, negen schepen en nog wat leden die met de auto kwamen en allemaal zin in een gezellige bar-beque, alles bij elkaar een man (en vrouw) of vijftientig je mag wel zeggen de harde kern.

Uitstekend geregeld zoals gewoonlijk door de crew van de Speelgoed Jan en Corrie, lekker brood super rode en witte wijn en



Westerly Club Nederland



Donderdag was weer uitgeroepen tot verzameldag: Zeeotter, Morian, Njord, Fint en Why Worry meerden af in de Roompot Marina; de Adamas lag reeds buiten de sluis, en de Members Only arriveerde 's avonds om half elf bij de wachtsteiger van de sluis.

Vrijdag was het stipt om 8 uur actie: schutten door de Roompot-sluis. In het begin leek het nog een heel klein beetje zeilweer, maar alras leverden de motor en de stroom-mee meer vermogen dan de zeilen; na 6 uur varen liep de vloot warmgedraaid tussen de pieren van Blankenberge. Gelukkig was de windsterkte omgekeerd evenredig aan de hoeveelheid zon: schitterend weer voor een boulevardje met terrasje en een slenter-wandelingetje door de gezellige winkelstraatjes.

's Avonds vertoefde het 15-koppige gezelschap in 't Zeepaerdje, waar de zuiderburen hun goede naam op het gebied van de gastronomie bevestigden. Dat het schitterende weer er voor zorgde dat ook na het diner nog ruim aan Bacchus geofferd werd, zal duidelijk zijn. Gelukkig zat het tij tegen, zodat de vertrektijd richting het Hollandse was vastgesteld op na-het-middaguur.



Uitslapen en dan een bakje koffie bij Gerard en Gina hoort er dan ook bij. Daarna toch de zeilen maar omhoog, want daar kwamen we voor. Echter toen de GPS-snelheid zakte tot beneden de 2 knopen en na 2 uur Zeebrugge nog steeds



dwars aan stuurboord lag, was het met het geduld van de vloot gedaan. Wederom motorend werd de Roompot aangelopen, en meerden 5 schepen af in de betonhaven. Why Worry had de tijd en sloeg rechtsaf naar Breskens. De Morian zocht de Marina weer op i.v.m. de reisplannen van zijn bemanning.

Wat mij betreft: volgend jaar weer. En als u van gezelligheid houdt, vaar dan mee!

Tjerk Tjeerde
"Members Only"

Zoals ook in de vorige aflevering al is aangegeven, verzoeken Gerard Versluis en Tjerk Tjeerde om ontslag uit de Evenementencommissie. Beide heren hebben hun aandachtspunten binnen de WCN verlegd en zijn daar zo druk mee, dat ze graag hun EC-plaats ingenomen zien door andere enthousiaste en betrokken WCN-leden. Daaraan toegevoegd zij het vertrek van Peter Dreef in verband met persoonlijke redenen.

De Westerly Club Nederland zoekt derhalve

3 nieuwe leden

voor haar

Evenementencommissie

Hij/zij denkt mee over het evenementenbeleid van de WCN en helpt de activiteiten vorm krijgen/organiseren.

Enthousiaste leden wordt vriendelijk verzocht contact op te nemen met het secretariaat, bestuur of E.C.-leden.



Over schippers en scheepsnamen

door John Smit

Een interview met de schipper en 'bemanning' van de Westerly Pageant 23 met de naam Wilde Gans, van Klaas en Dini van Egmond.

Klaas is zo ongeveer op het water geboren. 's Zomers varen, 's winters schaatsen. Zijn vader had een bloemenwekerij in de buurt van Leiden/Oegstgeest en vanaf de vroegste kinderjaren werd de bollenschuit gebruikt voor spannende tochten op sloten en vaarten door het toen nog prachtige polderlandschap. Toen hij zo'n 12 jaar was werd van een kennis een zeer oude zeilkano overgenomen. Met behulp van een technische oom werd die kano na veel handwerk weer waterdicht en vaarklaar gemaakt. De kano was wel wat lichter dan de bollenschuit maar het scheelde niet zo veel. Na een paar lange, en dus zware kanotochten over de Kagerplassen toch maar het zeil er op gezet. Maar omdat niemand wist hoe het moest, was de jeugdbibliotheek de enige oplossing: 'hoe leer ik zeilen'.

Later op de studentenvereniging werd er met BMers gezeild in Friesland en toen daar de nodige ervaring mee was opgedaan, werden ook de zomer-vakanties in gehuurde BMers doorgebracht.

Voor Dini was dat de eerste kennismaking met het water, maar de achterstand werd snel ingelopen. Er werden vaak kajuitjachtjes gehurd en de eerste tochten op het Ysselmeer ondernomen. Ook werd een polyester Spanker gekocht

op Loosdrecht met als ligplaats Doorenbos, de voormalige Nederlandse importeur van Westerly.

Intussen was Klaas een regelmatige opstapper geworden. Daarbij werden tochten gemaakt tot Stockholm en tot Bretagne. Meestal voer hij mee op een Maxi met een zeer ervaren schipper die er niet alleen degelijke opvattingen over zeezeilen op na hield, maar ook zeer goed op de hoogte was van de technische kanten van boten. Op zee wees hij ons eens op een voorbij-varende Westerly met de opmerking dat hij de boot niet mooi vond maar wel zeer functioneel en vooral erg degelijk. Dat bleef hangen en toen er later, in 1985 bij Doorenbos een Pageant te koop lag werd daar natuurlijk met enig ontzag naar gekeken.

Uiteindelijk via Doorenbos een Pageant gekocht met de naam 'Wilde Gans'. Nog afgezien van de gewoonte (en het bijgeloof) de scheepsnaam niet te veranderen, vonden wij het wel bij de boot passen. Wat betreft de diepere betekenis, als je die er in wilt zien, is de 'wilde gans' een symbool van het keltisch christendom. Lang voordien sprak ons dat al bijzonder aan en de bestaande naam van de boot paste dus ook heel goed bij ons.

Westerly Club Nederland

Met de Wilde Gans hebben we als gezin met twee kinderen veel tochten gemaakt; naar Denemarken en vele keren naar Engeland. Als kleinere zusje van de Centauer is de Pageant maar 7 meter lang maar (relatief) zeer com-fortabel. Wellicht de enige boot van die lengte met stahoogte, aparte voorkajuit en een volwaardig, afgesloten toilet. Hoewel de Pageant in de officiële beoordelingen zeiltechnisch niet gezien wordt als een 'outstanding performer' zijn wij er nog



steeds zeer enthousiast over; de boot is opvallend zeewaardig. Wellicht is de 50 % ballastverhouding daarbij een belangrijke factor. We zijn in al die tijd nooit (echt) bang geweest en de kinderen hebben er geen -wat heet- 'traumatische ervaringen' aan overgehouden,

integendeel. Natuurlijk zijn we door de welbekende stapeling van kleine foutjes wel een paar keer in de problemen gekomen.

Zo zijn we in de Elbe-monding in zeer zwaar onweer verzeild geraakt. Besloten om de mast niet d.m.v. de ankerketting te aarden (want dan trek je de bliksem juist aan). Inderdaad sloeg de bliksem in naast de boot (20 m), en niet er in. De motor bleef draaien, maar voor de rest was alles stuk; later bleken de instrumenten van binnen zwart geblakerd en een groot deel van de bedrading verkoold te zijn. Een andere keer zijn we na dagen lang verwaaid te hebben gelegen in Ramsgate over-gestoken naar Ostende met een tot 5Bft afgenomen NW-wind. Door de nog aanwezige zeegang van de eerdere dagen stond er toen op de (zeer ondiepe) Vlaamse banken nog een brekende zee. Is goed gekomen, maar niet voor herhaling vatbaar.

Omdat we plannen hadden om een keer lang vrij te nemen en om Engeland heen te varen zijn we gaan uitkijken naar een groter schip; we waren weg van de Westerly 33. In 1997 hebben we daarom de Wilde Gans verkocht en kwamen we via de Telegraaf in contact met (vroegere Westerly clubleden) Cor en Els Kolder die met hun W33 in zuid Spanje lagen (Murcia) en de boot i.v.m. de ziekte van Cor wilden verkopen. Het argument van Cor dat een boot in Spanje kopen geen probleem, maar juist een kans is, gaf de doorslag. In 1999 hebben we de 'Elise' in 8 weken teruggevaren naar Nederland; het werd een fantastische tocht. Via Ibiza

Westerly Club Nederland

en Mallorca naar Barcelona en vervolgens Narbonne gevaren. De de twee masten gestreken en via het Canal du Midi naar Bordeaux gevaren. Aanvankelijk zagen we erg op tegen die 123 sluizen (waar-van vele 2- of 3-dubbel), maar het was achteraf een van de hoogtepunten van onze reis. Dwars door het Franse platteland; 500 km in de schaduw van de platanen en met uitzicht op de velden met zonnebloemen en wijnranken. Vanuit Bordeaux langs de kust naar Bretagne gevaren en via de Engelse kust terug naar Nederland.

We hebben enkele jaren met de Elise gevaren, het was een geweldig schip, maar aan grotere reizen kwamen we door ons werk niet toe. Met maar weinig tijd kwamen we maar een enkele keer tot de Engelse oostkust en bleven meestal op Ysselmeer en Wadden. In de kleine en overvolle Nederlandse havens vonden we het schip van ruim 10 m geen voordeel. Bovendien kregen we wat moeite met de trend naar steeds grotere schepen. Uiteindelijk besloten om de W33 toch te verkopen en weer uit te gaan kijken naar een kleiner schip. Vanwege onze zwak voor alles wat van hout is, serieus gekeken naar Waarschepen, maar toch afgeknapt op nuchtere inschattingen van het noodzakelijke onderhoud ten opzichte van onze beschikbare tijd. Toevallig lag op dat moment onze oude Wilde Gans weer te koop. De eigenaar was zo enthousiast geworden dat hij op een Pentland was overgestapt. Na rijp beraad de Wilde Gans teruggekocht en ingrijpend opgeknapt; nieuwe diesel-

motor, nieuwe ramen en bekleding van de kajuitwanden, verwarming en een buiskap.

Het bevat ons weer prima. Als we naar de havenmeester roepen met de vraag waar we kunnen liggen, krijgen we steeds vaker te horen: 'jullie mogen overal liggen'. En inderdaad; er is altijd wel een plekje waar we de 23 ft Wilde Gans in kunnen schuiven. Ons plan om rond Engeland te varen blijft echter toch nog steeds terugkomen. Als we daar een keer de tijd voor hebben denken we er over om voor die keer dan maar een boot



te huren.

We hadden vroeger al van de Westerlyclub gehoord via een collega Marlies Veldhuyzen (van de Betel-geuze) en later ook via Cor Kolder. Inmiddels

Westerly Club Nederland

zijn we lid geworden en dat bevalt goed; blijkbaar worden no-nonsense boten bevaren door no-nonsense mensen.

Onze Wilde Gans ligt nu 's zomers in Lemmer (Friese Hoek) en 's winters in Muiden op de wal. Bij de mensen van

Jachtservice Muiden gaat het bootje geheel spontaan ('hoe heet ie ook alweer') door onder de naam 'Little Duck'. En misschien was dat wel een nog betere naam geweest.

=====

Soms blijft een verhaal op de plank liggen. Soms kan het ook niet anders. Maar dat de Engelse kusten trekpleister zijn voor Westerly-vaarders, mag ondertussen bekend verondersteld worden. De heer Lamsvelt benadrukt dit nog eens met zijn tocht-verslag naar de Engelse zuidkust in 2002. We wilden u dit verhaal toch niet weerhouden.

Op de kimmetjes van Cordelia naar de Scilly's

Deze reis had een aantal doelen. Brighton, waar wij het schip, een Westerly Consort kimkieler, in 1986 in de ijzige vrieskou kochten van een gefrustreerde Engelsman wiens vrouw niet mee wilde varen..., Dover waar wij het schip daadwerkelijk geleverd kregen, Wight dat ik 6 jaar geleden door het slechte weer niet heb gehaald en Exmouth waar ik al jaren met een oude vriendin die daar woont, de afspraak had om eens af te meren. Verder zou het aardig zijn als wij de Scilly's zouden kunnen halen. Daar had ik van onze roeiers van de zeilvereniging altijd zulke positieve verhalen over gehoord dat ik daar wel eens een kijkje wilde nemen!! Ik heb natuurlijk wel een voordeel dat ik tegenwoordig VUTter ben dus de tijd heb. Ik had per week wisselende bemanningen georganiseerd die met de auto af en aan reden. Dat regelde zich eigenlijk heel soepel.

Ik vertrok op 28 juni 2002 met een poeierende NW wind vanuit Muiden naar IJmuiden voor het begin van de eerste week met twee van onze kinderen. Dat werd een zware week. Het weer was en bleef slecht en de wind was hard uit de verkeerde hoek. Bij Stellendam van de zee afgeblazen en binnendoor via Hellevoetsluis, Oude Tonge en Zierikzee gegaan.

Bij de Roompot weer naar buiten en de week geëindigd in Duinkerken. Voor de kinderen wel een teleurstelling dat zij Engeland niet gehaald hadden.

Toen met 1 bemanningslid verder en de oversteek naar Dover gemaakt waar wij met 30 knopen wind binnenliepen. Leuk zeetje staat daar dan!! Binnen de pieren bleek de buiskap uit zijn naden te zijn gescheurd dus repareren en weer niet opschieten. Twee dingen over Dover: Er is een prachtig museum waar o.a. een twee duizend jaar oud

schip te zien is.



Verder is er een prima chandler “Sharp & Enright” aan de kade waar de buiskap perfect is gerepareerd voor weinig geld.

Toen door naar Rye echter de wind bleek goed dus dan maar verder naar het westen. Het was toch kruisen maar wel met een lange stuurboord slag. Bij Beachy Head begon het weer te blazen en uiteindelijk Brighton binnen gelopen met 33 knopen wind. Dat was wel spannend want de entree is nauw en het was lager wal.

Wat in dit traject wel heel prettig was, was onze nieuwe windvaan stuurinrichting (“Gregory”). Hij maakt geen lawaai, gebruikt geen elektra en zeurt niet. Hij stuurt gewoon eindeloos door. Wij hebben het roer die dag nauwelijks aangeraakt.

Toen kruisend verder naar de droogvalhaven Bembridge aan de oostkant van de Solent.

Heel leuk. Het was nog een spannende dag

omdat wij op tijd aan de ingang van de Solent bij de “Boulder” moesten zijn vanwege de stroom. De Solent viel ons een beetje tegen. Erg vol met veel van die motorboten. Ook de Hamble en de Beaulieu wel heel erg vol. In Cowes lagen wij op een “gewone” zaterdag 4 dik in de marina voor “slechts” 22 pond.

Inmiddels ging de derde week in en was alle hoop op de Scilly’s vervlogen daar de wind maar in de westhoek bleef. Bovendien kwam Florence, mijn vrouw, aan boord en zij houdt niet van lange stukken varen. Toen gebeurde er echter een klein wonder. Voorspelling Oost!! Dus direct vertrokken. Helaas buiten stond er weer een stevige west 5 dus toen maar Poole. Poole is een prachtig natuurgebied. Kan ik iedereen aanraden. Wij zijn niet in de Marina geweest maar ten anker gegaan in de volledige rust. Direct na de ingang het vaarwater bakboord uit nemen. Goed op letten want je loopt er zo vast als je de boeien niet goed volgt.

De voorspellingen werden beter. NW variabel 2-3. Dus op weg naar Weymouth. Dat werd alras Bill of Portland en toen door naar Torquay waar wij rond 23.00 u aankwamen met behulp van de motor want de wind was weer pal west. Dat was een lekkere stap de goede kant uit van 70 mijl. Wel is het belangrijk stroom mee te hebben ten Oosten van Portland daar stroomt het veel harder dan in Lyme bay. Nu waren wij in het mooie gebied volgens onze reisadviseurs. En daar waren wij het mee eens.

Ook Torquay is heel aardig. Brede boulevards waar wij ook heerlijk hebben geskate! En er zijn ineens palmbomen.

Toen door naar de River Dart. Dat was een topper!! Onze mooiste rivier, ook hier geankerd en de tweede dag verder de rivier op tot je niet verder kan bij Totnes. Daar langs de kroeg de boot afgemeerd en geparkeerd om droog te vallen. Wij stonden daar perfect gedurende de nacht. Het is daar beeldschoon een aanrader voor iedereen. Je kunt daar ook prima met een schip komen dat 2 meter steekt. Je gaat met het opkomende tij mee de rivier op meer af bij Totnes en met het afgaande tij weer terug. Wij hadden steeds 2,5 m water met een tij halverwege tussen dood en spring. Kimkielers kunnen zoals wij gewoon een nachtje blijven “staan” langs zij de kroeg. De volgende rivier was Salcomb vlak achter Startpoint, waar wij 10 meter achter onze boot plotseling twee grote vinnen van basingshark haaien zagen. Dat zijn grote plankton etende beesten die ongevaarlijk schijnen te zijn. Later hoorden wij echter dat recent toch twee Britten waren geconsumeerd.! Salcomb is ook prachtig. Aan een boei gelegen en een drankje gedronken in de jachtclub.

Toen oh wonder stond er de volgende morgen een malse oosten wind met een zonnetje. Wij wisten niet hoe snel wij de zee op moesten. Gelukkig stond er genoeg water boven de bar (die vlak langs de rotsen heel diep is, geheime tip van de havenmeester). Dus op weg naar Fowey waar iedereen over juicht. Het liep als een speer met Gregory stevig aan het roer. Toen zei Florence ineens: “wij moesten maar doorvaren naar de Scilly’s” Toen de heren van hun verbazing bekomen waren, werd de koers verlegd en na een korte stop in Falmouth om een bemanningslid aan boord te nemen alsmede water en diesel door gezeild naar de Scilly’s.

’s-Nachts draaide de wind naar het NW maar de Scilly’s bleven (bijna) bezeild. 28 uur na ons vertrek uit Salcomb waren wij er!! Wie had dat gedacht. Ik niet.

De Scilly’s zijn ruw en prachtig. Het helpt wel als je goed weer hebt. En dat hadden wij. Er zijn geen beschutte havens. Wel baaien, die je kiest al naar gelang de windrichting. Je moet wel ruim anker ketting nemen. In 3 meter water zeker 15 meter ketting want het is zandgrond. Onze Cordelia is letterlijk aan de haal gegaan toen wij niet aan boord waren. Dan sta je raar te kijken als je schip er niet meer ligt. Een absolute topper vonden wij de tuinen van Tresco.

Toen de weerberichten minder werden zijn wij snel naar het vaste land “gevlucht”. Mousehole (spreek uit Muzzle). Een piepklein echt Cornish vissershaventje dat droogvalt. Daar zijn wij langs de kade drooggevallen terwijl de dorpsjeugd onder onze boot verstoppertje speelde.

Toen naar Penzance en vandaar gewandeld naar St Michaels Mount de engelse evenknie van het franse Mont St Michel bij St Malo. Allemaal zeer aan te raden

Westerly Club Nederland

Vanuit Penzeance zonder wind op de motor naar de veel geroemde Helford River, die wij op een donkere dag zagen en ons misschien daarom wat tegenviel. Wij zijn daar in een van de zijarmen drooggevallen in een enorm wijs blubberbed. Toen weer terug naar de River Fal die prachtige baaitjes en inhammen heeft. Wij ankerden voor St Mawes. De volgende stop was Mevagissey een leuk vissershaventje met voldoende water voor diepere kielschepen. Langs de kade afmeren. Je kunt daar prachtig



wandelen net als bij de Fal. Dit was ons laatste haventje in Cornwall. Wij zijn toen met grote passen via Brixham, leuke haven en prettig na 12 dagen weer eens in een marina te zijn, naar Exmouth gegaan waar wij een nachtje bij mijn oude vriendin gelogeed hebben. Toen via Lyme Regis weer naar Poole. Op de terugreis hebben wij de overfalls bij St Alban's head

aan de binnenkant genomen. Dat gaat prima. Er is een corridor van 100m breed langs de rotsen waar het water vlak is. Bij de Bill of Portland kan dat ook maar ik durfde het niet omdat er daar toen veel stroom stond.

Op weg naar Wight met een prachtig oosten windje kreeg ik de kans om met de sextant mijn eerste kruispeiling bovenkant maan en zon te nemen rond 11.00u. En zowaar het klopte heel aardig. Ca 4 mijl fout. In Lymington kwam er weer nieuwe bemanning aan boord om de boot naar Nederland te varen.

Het begon met drijven door de velden van de Cowesweek waar wij de finish van de Draken net niet verstoorden en wij de H 300 zagen finishen.

's-Nachts geankerd in Chicester Harbour dat net als Poole een prachtig natuurgebied is. Toen bleef er nog een wens over en dat was Rye. Een droogval haven bij uitstek met een lange vaargeul voor je in het stadje bent. Wij gingen er vroeg in toen er net genoeg water stond. Dat is niet plezierig want er staat dan een zeer sterke stroom. Ik schat 4 mijl. Je kunt beter wachten tot zeg 1 uur voor hoog water. Dan stroomt het nauwelijks meer. Je valt daar droog in de zachte prut langs de kade. Daarom stonden er ook veel gewone kielschepen tot hun buik in de modder. Het stadje is natuurlijk zeer de moeite waard.

De verdere terugtocht verliep langs de gebruikelijke havens, Dover, Blankenberge, Scheveningen (waar de marina zo vol gepropt was dat wij er niet wilden liggen). Het weer was wel onbetrouwbaar met veel onweersdreiging. Dat culmineerde op 9 augustus in een windhoos die voor Walcheren op ca 1 mijl achter ons langs trok. Een hele echte slurf. Best wel eng. Wij hebben de zeilen er direct afgedaan het ding constant gepeild en op de motor er vanaf gevaren. Dat ging goed.

Op 10 augustus na precies 6 weken en 1300 mijl voeren wij tussen de pieren van IJmuiden weer naar binnen.

De engelse zuidkust is werkelijk prachtig vanaf Devon naar het westen. Wij hadden daar nog weken kunnen blijven. "we only scratched the surface"!

Gijs Lamsvelt

Westerly Consort "Cordelia" (KT 509)

=====



TE KOOP: mijn Westerly Renown

Lengte 31 voet, vinkiel, stuurwiel, achterkajuit, twee masten, bouwjaar 1976. Complete osmosebehandeling in 2003. Recent tuig met doorgelat grootzeil en bezaan, tevens spinnaker en halfwinder. Reven vanuit de kuip! Geheel gereviseerde Volvo Penta 36 pk. Aparte kuintenten voor zomer en winter. Veel zeezeizen gemaakt en daarvoor uitgerust met marifoon, dieptemeter, GPS, log, kompas, stuurautomaat Raytheon 4000, koelbox, rvs fornuis met oven en grill. Huidige ligplaats aan het Haringvliet. Vraagprijs: € 29.500,00 Inlichtingen bij F. Walraven, telefoon 015 2614333 of 06 53174052, e-mail; franswalraven@hotmail.com

Droogvallen, een bonkende ervaring.

door Auke Bos.

Een week varen met mijn dochter van 16 en haar vriendin op onze Westerly Pentland, de “Chaweroet”. In de haven van Terschelling leggen Chris en Betty Triemstra hun schip, “At Last”, een Riviera, bij ons aan. Een hartelijke begroeting en wat over en weer gepraat. Even later vragen Betty en Chris of we zin hebben om droog te vallen. Het zijn de schaarse hete dagen van deze zomer en ze vinden het na een half uur in de haven al veel te heet. Na overleg met de dames besluit ik mee te gaan. Na de haven



slaan we bakboord uit, in de Oostrom, na boei 10, het wad op. Langzaam varen we tot ongeveer 1,6 meter diep. Met een pikhaak tast ik de bodem af. Deze is vlak en hard, dus geen probleem om droog te vallen. Het anker kan uit. Fantastisch, één en al rust, ruimte, vergezichten. Eerst wordt er nog gezwommen en met de rubberboot gevaren. Voorzichtig tast de boot de grond af en weldra ligt ze vast. We liggen niet helemaal vlak, een afwijking van 5 graden. Aan boord doen we spelletjes, drinken

wat en nemen een toostje. Het water vloeit langzaam weg. De bodem wordt zichtbaar en “Chaweroet” verheft haar aangezicht. Trots staat zij steevast op d'r kielen, een mooi gezicht. Wat typisch ... stroom en wind hebben er voor gezorgd dat de stuurboordkiel boven op het anker staat. Komt wel goed als we weer drijven. Ik ga het wad op en loop naar de “At Last”. We maken een praatje. Even later zijn beide schippers bezig met het poetsen van hun schip. Even snel in de was en ze ziet er weer uit alsof ze net van de werf komt.

Het begint te schemeren, de avond valt. Schitterende kleurrijke schakeringen, wat is dit mooi. Plotseling begint het te waaien, een warme zwoele wind die prettig aanvoelt. Dan neemt de wind toe tot 5 á 6 Beaufort. Ja... wat nu. We kunnen niet weg. Ik verstevig de verbinding van de ankerketting met het schip door een strop aan de stalen punt van het schip en de ankerketting te bevestigen. Voor de zekerheid maak ik ook nog met een nylontouw een verbinding van de stuurboordkikker, door de ankerketting naar de bakboord kikker. Het waait hard, dus krijgen we te maken met golven. We kunnen niet anders dan afwachten. Snel komt het water op. In de verte, waar het dieper is, hoor je de golven al rollen. Langzaam maar zeker komen ze naderbij. Een boeiend schouwspel van een onverbiddelijke natuurkracht. Het blijft stevig waaien en het is donker, maar er valt nog genoeg te zien. De dames liggen op de voorpunt en staren naar een heldere sterrenhemel. Af en toe zien ze een vallende ster. Ik zie er ook een en

doe een wens.... Het water stijgt, het schip begint eerst zachtjes, maar daarna steeds harder te bonken. Er beginnen grote krachten op het schip te werken. De dames gaan te kooi, maar ik kan niet slapen. Vraag me voortdurend af wat ik nog kan doen, voel me toenemend onbehaaglijk door het aanhoudende gebonk en de onzekerheid over hoe dit gaat aflopen. Via de marifoon probeer ik contact te maken met de 'At Last' maar dat lukt niet. Om ongeveer 2.30 uur zie ik dat de 'At Last' haar navigatielichten



aandoet. Ik doe het ook om te laten zien dat ik het begrepen heb. Ik probeer opnieuw via de marifoon contact te maken, maar dit lukt wederom niet. Na een half uur gaan de navigatielichten weer uit en dus doe ik ze ook uit. Verder kan ik niet anders doen dan afwachten. Om 4.30 uur wordt het bonken beduidend minder en ik val in slaap. Om 7.00 uur ben ik alweer klaar wakker. Ik zie Chris in de kuip van de 'At Last'. Ik inspecteer ons schip maar gelukkig hebben we geen schade:

ben trots op mijn degelijke Westerly! Ik loop naar Chris toe, het water staat tot aan mijn enkels. Aan boord bespreken we de situatie. Ook op de "At Last" blijkt men een benarde nacht te hebben gehad. Bij het nachtelijke hoogtij hebben ze nog geprobeerd weg te varen, maar er bleek onvoldoende rijzing en het schip kwam niet los. Het lijkt ons goed om in afwachting van de volgende vloed, die meer rijzing zal geven volgens het getijdenboekje, voor alle zekerheid contact op te nemen met de KNRM. Chris zijn marifoon is stuk ('afwikkeling van een blikseminslag in de thuishaven'). Geen wonder dat ik hem niet te pakken kreeg. Gelukkig is er het mobieltje. We bellen, geven onze positie door en vertellen ons verhaal, zodat als zich bij hoogwater vanmiddag een probleem voordoet, zij op de hoogte zijn en ons weten te vinden. Ze geven aan polshoogte te komen nemen. Even later zie ik met grote snelheid een oranje bootje in de door de verderop gelegen vaargeul racen. Het komt onze richting uit en stopt zo'n 300 meter verderop waar nog wel water staat. De telefoon gaat: het is een commercieel bergingsbedrijf. Die bedrijfjes liggen te wachten om in korte tijd veel geld te verdienen. Ik vraag me af hoe het mogelijk is dat ze op de hoogte zijn van onze situatie. Vermoedelijk afgeluisterd of toch doorgestoken kaart? 'De Boer', de naam van de berger, houdt ons lang aan de praat. We poeieren hem voorzichtig af en in de verte verschijnt de boot van de KNRM. Kort zakelijk contact, we spreken af dat als we



assistentie nodig hebben we in de loop van de middag bij hoogwater contact zullen opnemen en we bedanken voor het telefonische contact.

We wachten af, de wind is aanzienlijk ingezakt, 3 Beaufort of minder en het water stijgt.

Voorzichtig en opmerkelijk rustiger dan in de nacht, geeft het schip aan dat het los begint te komen. Ik zet de motor in zijn vooruit en gebruik de fok om haar in de juiste koers te

krijgen. Het lukt! Fok in en af en toe schieten we een stukje vooruit, smachtend naar het diepere water. Dan draait ze te ver naar stuurboord door. Ik vraag aan de kinderen om aan bakboord buiten boord te hangen en doe dat zelf ook. De bakboordkiel raakt zo eerder de grond, dit remt af zodat de boot weer de gewenste richting op gaat. Na ongeveer een half uur zijn we eindelijk los. Ook de 'At Last' komt even later in beweging. We varen naar de haven van West-Terschelling, waar we op elkaar zullen wachten. Na ons onrustige avontuur willen we onszelf trakteren op een restaurantje in het dorp, maar we besluiten uiteindelijk dat we te vermoeid zijn geraakt. De aan de haven bezorgde pizza's bleken ook een overheerlijke traktatie!

Wat had beter gekund!

- Op iets diepere gronden droogvallen, zodat het schip ongeveer 2 uur voor laagwater vastligt. Nu hadden we het laatste half uurtje rijzing nodig om los te komen en dat is veel te krap, zeker bij harde wind.
- In de nacht steeg het water ongeveer 30 cm minder dan op de dag er voor en dus lukte 's nachts het loskomen niet. De volgende dag was de rijzing ook al 10 cm minder dan de dag er voor, maar (gelukkig) net geen probleem om weg te varen. Wijze les: zorg dat je droogvalt op een plek waar je bij zowel bij de hogere als bij de lage rijzing kunt weggelopen.
- De harde wind was niet voorspeld. Altijd rekening houden met het gegeven dat het hard kan gaan waaien. De wind was zuid oost, dus blies het water de Waddenzee uit waardoor, naast het verschil tussen dag- en nachtrijzing, het water nóg minder steeg.
- Afspreken hoe we, indien nodig, met elkaar communiceren (uitwisselen mobiele nummers was een goed idee geweest).

Met inachtneming van het bovenstaande gaan we zeker vaker droogvallen. Het is een adembenemend extraatje van kimkielers!

Een simpele stormfok

door Gerard Versluis

Op mijn Westerly Fulmar heb ik, zoals de meeste onder ons, een rolgenua. Een rolgenua is een prachtige uitvinding maar heeft wel zijn tekortkomingen. De belangrijkste is dat je hem kunt gebruiken tot windkracht 5, maar daarboven is een ingerolde (dus gereefde)genua eigenlijk geen goed idee meer. De genua is te vol terwijl hij vlak moet zijn en de doeksoort is te licht voor dergelijke windsnelheden. Ook ligt het drukkingspunt hoog wat resulteert in veel helling. Kortom, doorzeilen met een ingerolde genua in windkracht 6 of meer is moordend voor de genua en erg oncomfortabel voor de bemanning.

De enige goede oplossing is een simpele stormfok. Maar hoe hijs je zo'n fok. DE meest gebruikte oplossingen zijn:

1. De rolgenua strijken en de stormfok in het profiel van de rolgenua hijsen.
2. Een aparte stag monteren voor de stormfok.

Aan beide oplossingen kleven, vind ik, aanzienlijke nadelen.

Neemt u oplossing 1 eens in gedachte. U vaart van Enkhuizen naar Stavoren en de wind neemt toe. Eerst windkracht 4 en even later windkracht 5. Om dan naar voren te gaan op een stampend schip, de genua van 35 m2 helemaal uit te rollen, vervolgens te strijken, in de zeilzak te prakken, en dan de stormfok te hijsen is niet mijn idee van een prettige oversteek.

Oplossing 2 is de meest fraaie en die zou ik zeker kiezen als ik grote reizen zou gaan maken naar bijvoorbeeld de Azoren of de Hebriden. Andre vd Snippe heeft over het monteren van een tweede voorstag een uitstekend artikel geschreven in een van de voorgaande nummers.

Gezien mijn vaargedrag (zoveel mogelijk zwaar weer vermijdend en slechts een paar weken vakantie per jaar) is het monteren van een extra voorstag een te zwaar middel.

De oplossing kwam van mijn zeilmaker. Die heeft voor mij een stormfok gemaakt die je middels een "flap" over de ingerolde kunt hijsen en strijken.



Hoe werkt dit systeem?

Eigenlijk heel eenvoudig en wel als volgt:

1. Eerst wordt de genua ingerold en vastgezet met een zeilbandje;
2. Daarna worden de schoten van de genua losgehaald en even vastgezet op de zeerailing;
3. De halshoek van de stormfok wordt met een sterke lijn vastgezet op het boeg beslag;
4. De flap van de stormfok wordt om de ingerolde genua heengeslagen en de leuvers van de stormfok worden in de ringen van de flap gehaakt;
5. Het hijsen van de stormfok gebeurt middels de spinakerval en die wordt daarvoor vastgemaakt aan de tophoek;
6. De schoten worden weer vastgemaakt en het schootblok van de genuarail wordt helemaal naar voren gezet.
7. De stormfok wordt gehesen en klaar is kees.



Ik heb de stormfok nog niet gevaren in veel wind maar de eerste proefvaarten gaven wel een heel goed gevoel.

Het is waarschijnlijk niet de allerbeste oplossing maar komt wel dicht in de buurt.

Bliksemafleiders of bliksemgeleiders?

gelezen op www.wadvvaarders.nl

Alhoewel vele wetenschappers al heel lang het verschijnsel bliksem bestuderen is er geen eensgezindheid over de werking van bliksemafleiders. Verminderen ze de kans op blikseminslag of geleiden ze de inslag zodat die zo min mogelijk schade aanricht? Of allebei?

Over dit bliksemse dilemma zijn al boeken en websites vol geschreven. Daar gaan we hier dus maar niet aan mee doen. Ik ben een aanhanger van de bliksemafleid-theorie, waarbij het streven is de kans op inslag te minimaliseren. Anderen houden het op het veilig geleiden van de bliksem, wat de gevolgen van een inslag minimaliseert.

Wie er gelijk heeft doet er eigenlijk niet zo veel toe, want de preventieve maatregelen die u moet nemen zijn in beide gevallen soortgelijk: zorg voor een goed geleidende verbinding tussen het hoogste punt van uw schip en het water. Heeft u een aluminium

Westerly Club Nederland

mast, verbindt die dan met de kiel of een aardplaat onder het vlak van uw schip. Heeft u een houten mast dan dient de verstaging de stroom af te voeren. Bij een houten mast moet u er bovendien voor zorgen dat het hoogste punt van de mast elektrisch verbonden is met de verstaging.

Op een groot schip is de verstaging dik genoeg. Door die te verbinden met een metalen oppervlak onder water bent u afdoende beschermd. Op een klein schip is de verstaging te dun om een blikseminslag goed te kunnen geleiden. Daar zou u, om perfect beschermd te zijn, een koperen draad van 5 mm diameter van de top van de mast omlaag naar het water moeten leiden. Wellicht een veilig, maar niet echt praktisch advies. De hieronder genoemde startkabel vanaf de verstaging is, welke theorie ook de juiste is, in ieder geval een stuk beter dan niets doen.

En wilt u het allemaal, en nog veel meer, nog eens rustig nalezen: Wadvaarder Aart van der Pol wees op twee plaatsen waar u uw hart kunt ophalen:

www.thomson.ece.ufl.edu/lightning/ en www.cdc.gov/nasd/docs/d000001-d000100/d000007/d000007.html

Teun van Waart

Een dikke huid....

Sarah Norbury, hoofdredactrice Practical Boatowner

Pat Manley is een van de vaste redacteurs van Practical Boat Owner. Een vaste rubriek van het blad is "Waiting for the Tide". In PBO juni 2004 kwam zijn Westerly ter sprake....

"Ik (Sarah Norbury, de hoofdredactrice van PBO) roeide naar Pat's boot en samen met zijn vrouw Lynette keken we naar de zonsondergang. "Ik weet dat Westerly's sterk geconstrueerd werden" zei hij, "maar kijk hier nu eens na". Hij liet me het stuk van de romp zien dat hij kort daarvoor uitgezaagd had voor de gever van zijn nieuwe dieptemeter. We pakten een rolmaat en maten het stuk op. Het was 36 mm dik! Hij zei dat hij tijdens de bouw regelmatig was wezen kijken en hij er zeker van was dat de romp met de hand gelamineerd was. "Geen wonder dat ze failliet gegaan zijn", zei hij. Ongetwijfeld was Westerly's ondergang te wijten aan meer dan één factor maar het is een feit dat de materiaal en arbeidskosten van een romp een belangrijk onderdeel zijn van de kostprijs van een boot. (En hoe dunner je dus kunt bouwen hoe goedkoper je de boot kunt aanbieden).

Maar als je van plan bent onderweg een drijvende container te raken kun je dat beter doen in een Westerly dan in een licht gebouwde boot.

Sommige zullen zeggen, “Natuurlijk zijn sommige boten niet licht gebouwd om kosten te drukken maar om sneller te gaan”. Deze mensen wil ik herinneren aan ons laatste maart nummer. Hierin stond een artikel over een Farr 38 die kapseisde toen de kiel afscheurde. Dit tragische ongeval had 2 doden tot gevolg. Uit het onderzoek dat volgde kwam naar voren dat de romp slechts 5,5 mm dik was terwijl het minimaal 27 mm had moeten zijn.

Je zou kunnen zeggen dat Westerly's overdeven zwaar gebouwd werden maar ik vermoed dat de meeste toerzeilers bij een aanvaring “Dank u Westerly voor die extra millimeters” zouden zeggen. Daarnaast kunnen zij er zeker van zijn dat hun kiel er niet vanaf zal scheuren.

=====

Onderstaande passage is overgenomen uit het boek Zwaarweer zeilen, uitgegeven door uitgeverij Hollandia

Medicijnen tegen zeeziekte

Bewegingsziekte is makkelijker te voorkomen dan te genezen. Welk medicijn ook wordt gekozen, de timing van inname is de sleutel tot een goede werking. Acht tot tien uur van tevoren beginnen met behandeling is succesvoller dan pas te gaan slikken als de symptomen de kop opsteken.

Er is een enorm spectrum geneesmiddelen op de markt. Dit zou kunnen betekenen dat er niet één oplossing is die voor iedereen werkt. Als men iets heeft gevonden dat werkt, moet men daar maar simpelweg bij blijven.

Hieronder geven we een overzicht van de meest gebruikelijke medicaties. De kortdurende typen medicijnen als hyoscine zijn een goede keuze voor een oversteek van het Kanaal of van de Noordzee. De langduriger werkende medicijnen als meclozine en promethazine zijn geschikt voor een trip van meerdere dagen. De langer werkende typen moeten ook eerder voor het begin van de trip genomen worden dan de korter werkende.

Komt uw specifieke favoriet niet op de onderstaande lijst voor, geen zorgen: blij erbij als het werkt. We weten dat dertig procent van de gevallen geneest, alleen al door goed je best doen de zeeziekte te behandelen. Dit gaat zelfs op als de behandeling ogenschijnlijk zinloos is. Welk medicijn er ook wordt gebruikt, het is belangrijk de genoemde doses niet te overschrijden en iedereen te vertellen welke medicijnen ingenomen zijn. Als u deze lijst al zonder succes heeft afgewerkt, is het waarschijnlijk de moeite waard een verdovende antihistamine zoals Phenergan te gebruiken.

Westerly Club Nederland

Werkzame stof	Handelsnaam (mg medicijn per tablet)	Orale dosering (per dag)	Opmerkingen
Meclozine	Ancolan (Australië) Bonamine (Canada en Duitsland) Sea Legs (Engeland) (25 mg)	50 mg (1)	Weinig bijwerkingen; slaperigheid, goed voor langer gebruik. Zelfs te beginnen de nacht voor afvaart.
Promethazine hydrochloride	Phenergan(universele naam) (25 mg)	25 mg (1-3)	's Avonds het beste in te nemen; slaperigheid gebruikelijk De 'knock- out drop' ook verkrijgbaar als suikervrije siroop, geschikt voor kinderen. Ook beschikbaar als injectie voor de 'hopeloos zeezieken'.
Promethazine theoclate	Avomine (Engeland en Australië) (25 mg)	25 mg (1-3)	Zie Promethazine hydrochloride
Diphenhydramine	Benadryl (Engeland) (25 mg)	50-100 mg (3)	Veroorzaakt slaperigheid en is effectiever dan histamine dan tegen bewegingsziekte.
Cyclizine	Marzine (Frankrijk, Italië en Duitsland), Marezine (USA) 50 mg	50 mg (3)	Weinig bijwerkingen goed bij langdurig gebruik. Niet meer in Engeland verkrijgbaar wegens het bevatten van hallucinerende bestanddelen.
Hyoscine (hyoscine hydrobromide)	Hyoscine is de universele naam, maar ook Kwells (Engeland en Australië), Sereen tabs (Engeland) Travacalm (gemengd met antihistamine), Boots (Engeland) (0,3 mg)	0,6 mg (3)	Bruikbaar in kleine doses voor korte trips. Bijwerkingen te lastig voor langer gebruik. Groot voordeel is dat het binnen een half uur begint te werken en snel wordt opgenomen indien als zuigtablet ingenomen. Pleisters zijn ook verkrijgbaar (Scopoderm).
Dimenhydrinate	Dramamine (universele naam) (50mg)	50-100mg (3)	Middellange werking circa zes tot acht uur. Veroorzaakt slaperigheid.
Cinnerazine	Sturgeron (universele naam) (15 mg)	30 mg (3)	Middellange werking. Smaakt prettig en kan opgezogen of gekauwd worden. Veel mensen vinden het effectief.

Het meest gebruikte en makkelijk verkrijgbare middel is de antihistamine Dramamine (dimenhydrinate).

Experimenten wijzen uit dat de meest effectieve behandeling een combinatietherapie met scopolamine (hyoscine) plus dexamphetamine is. Of de antihistamine promethazine plus ephedrine. Aangezien sommige van deze medicijnen zijn misbruikt, worden deze combinaties van medicijnen nauwelijks meer voorgeschreven.

Van de makkelijker verkrijgbare medicijnen is scopolamine waarschijnlijk de beste keuze. Het middel wordt sinds 1940 gebruikt tegen bewegingsziekte en al overigens eeuwen als hallucinogeen. De actieve stof is hyoscine. Het belangrijkste nadeel van dit medicijn zijn de bijwerkingen, in lage doseringen duizeligheid en een droge mond en in hogere doseringen ernstiger bijwerkingen zoals hallucinaties. Het medicijn gaat ook slecht samen met alcohol.

Voor de werkelijk volhardende zeezieke is het vaak effectief een verdovend middel als diazepam te gebruiken als vervanging voor de zeeziekeremedie. In Amerika pleiten veel mensen voor Prozac!

Noël Dilly/ Rigo de Nijis (Uitgeverij Hollandia)

W-22, W25, W-28, W-30, Cirrus, Nomad, Tiger

Uit "De volledige Westerlygids" door David Brooke-Smith



Westerly heeft zijn naam te danken aan zijn allereerste boot; de in 1963 ontworpen W-22. Deze eerste boot was in feite een polyester uitvoering van de multiplexhouten West Coaster. Een paar jaar later, in 1964, bracht Westerly de W-25 op de markt. Beide schepen hadden een simpele open indeling, een Gunter tuigage en een (evinrude) buitenboordmotor. Als optie kon ook een Bermudian tuigage geleverd worden. Deze tuigage bleek populairder te zijn dan de Gunter tuigage.

[Bij een Gunter tuigage wordt de mast verlengd door een "bovenmast" die langs de "ondermast" naar boven wordt getrokken. Een Bermudian tuigage is een top tuig waarbij de voorstag een stuk onder de masttop aangrijpt].

In 1966 kwam de W-30 op de markt. Deze boot had als eerste een hoofdschot met daarachter gecombineerd het toilet en de voerpunt. Men vond dit een uitstekende

Westerly Club Nederland

vondst die men daarom “kopieerde” naar de W-25 en W-22. Vanaf dat moment heette W-25 Windrush en de W-22 Nomad. Deze “Mark-II” modellen maakten gebruik van dezelfde romp maar kregen een iets andere deklayout, waardoor ze meer binnenruimte kregen.

De Windrush en Nomad werden beide geleverd met een dieselmotor. De Gunter-uitgave werd niet meer geleverd.

Ondertussen was David Saunders aangetreden en hij had voor die tijd revolutionaire ideeën. Hij gaf John Butler de opdracht om voor Westerly drie snelle vinkiel schepen te ontwerpen. Deze ontwierp daarop de Westerly 28, Cirrus en de Tiger. Deze boten waren net zo ruim en zeewaardig als de bestaande serie maar sneller, handelbaarder en liepen aanzienlijk hoger aan-de-wind.



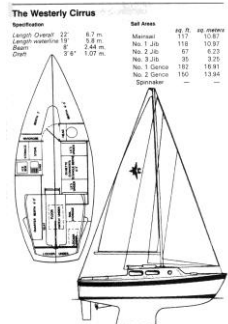
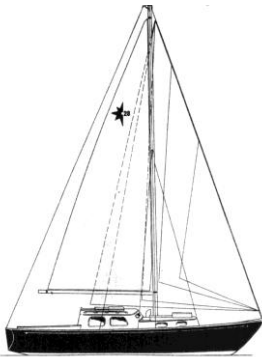
De eerste die geproduceerd werd was de Westerly 28. Helaas was ze voor die tijd, net als de Westerly 30, te groot voor het Westerly publiek en vielen de verkooptijfers onverdiend nogal tegen.

In 1968 kwam de 22-voets Cirrus op de markt. Totdat de Centaur er was, was dit de best verkopende Westerly. De Cirrus was een “echt” klein schip. Ze had 4 goede slaapplekken, een aparte toilet ruimte, een binnenboordmotor en stahoogte. Daarnaast zeilde ze als de rook door haar uitgekende lijnenplan en vinkiel. Eigenlijk was dit de eerste Westerly met alle eigenschappen waarom Westerly later zo beroemd zou worden. Er werden er 198 van verkocht in slechts 5 jaar.

In 1968 werd de Nimrod geboren. De Nimrod is een door Ian Proctor ontworpen 18-voeter. Het was (en is) en razendsnel scheepje. Misschien zou je wel kunnen zeggen dat ze een miniuitvoering was van een J-24. Ondanks haar beperkte accommodatie werden er 168 van verkocht.

Het model waar Westerly in 1969 mee voor de dag kwam was de heerlijke Tiger. De Tiger had qua lay-out veel weg van de Cirrus.

Ondertussen was Laurent Gilles in 1966 en 1967 bezig met een ontwerp dat de Engelse jachtbouw op zijn kop zou gaan zetten. In 1968 was dit ontwerp klaar en had alles wat een



Westerly Club Nederland



toerzeiler zich maar kon wensen. Ze had 6 slaappleatsen verdeeld over 2 cabines, een flinke motor, volledige stahoogte, brede dekken en grote diepe veilige kuip. Daarnaast bezat ze uitstekende vaareigenschappen, zowel onder zeil als op de motor.

Dit opmerkelijke ontwerp werd in 1968 door Westerly gekocht en in 1969 als de Centaur op de markt gebracht voor slecht £. 2500. Eén jaar later waren er al 280 verkocht. De boot bleef met honderden per jaar verkopen totdat ze in 1979 vervangen werd door de Griffon. Zelfs na deze vervanging en de zwaar opgeschroefde prijs werden er nog 40 verkocht. De laatste had bouwnummer 2444 en werd in augustus 1980 afgeleverd. Daarmee werd de Centaur het meest populaire toerzeilschip alle tijden.

In dat zelfde jaar kwam ook de Chieftan op de markt. Dit is een prachtige middenkuiper die afgeleid werd van de Centaur. Het ontwerp van de Chieftan maakt gebruik van het feit dat de lange helmstok bij een Centaur veel ruimte inneemt. Deze ruimte werd bij de Chieftan gebruikt voor de achterkajuit. Eigenlijk kreeg je een Centaur met meer binnenruimte.



Regelmatig wordt bij ons het gezag aan boord ondermijnd. Presentatie van het volgende kon enige tijd de gemoederen rustig houden. Gelezen door Tjerk Tjeerde op www.vaartips.nl.

Straffen aan boord.

Het ravallen bestond uit het, meestal met een strop om de nek als symbool, ophijsen van de veroordeelde aan de nok van de ra, die een eind buiten boord uitsteekt, zodat, wanneer het touw plotseling gevierd wordt, de met een stuk steen aan zijn voeten verzwaarde man met een harde plons in het water valt en onder blijft. Hij werd net zolang gesopt tot de schipper meende dat hij z'n les geleerd had. Het kielhalen was een heel wat bewerkelijker methode van straffen. Aan de einden of nokken van de grote ra, die dus een heel eind aan beide kanten buiten het schip uitsteekt, werden blokken bevestigd, waardoor een lange lijn geschoren werd, die onder het schip doorliep. Nu werd de man tot op zijn hemd en onderbroek ontkleed en in een soort loden harnas gestoken, dat hem spoediger deed zinken en tevens beschermde tegen de druk van het water. Daarop werd hij zodanig aan de lange lijn vastgebonden, dat hij op de nagelbank zittende, met de voeten op een korvijngel rustte, terwijl hij, met de armen uitgestrekt, zich met de handen aan een andere korvijngel vasthield. Zijn oren werden met watten gestopt en op een van zijn bovenarmen een grote spons gebonden met het doel, dat hij, daarop hard bijtend onder water, weinig zeewater zou binnen krijgen. De man wordt nu tot aan de nok van de ra aan bakboord opgehesen, waarop men hem op een commando van de schipper in het water laat vallen en wanneer hij voldoende gezonken is, hetgeen men aan een merk in het touw kan zien, om vrij van de kiel van het schip te blijven, wordt hij aan de andere zijde onder het schip door getrokken en opgehesen, waar hij dadelijk bij het bovenkomen door de chirurgijn in een sloep langs zij onderzocht wordt en klaargemaakt voor de terugtocht onder het schip. Deze bewerking werd in het geheel twee- of driemaal uitgevoerd, als door de krijgsraad bepaald, waarna gewoonlijk nog een tuchtiging van zoveel slagen volgde. Het eigenaardige is, dat kielhalen geen ontorende straf geacht werd. Zij werd geheel ten uitvoer gebracht door het scheepsvolk onder commando van de schipper als chef der equipage en de slagen werden door de onderofficieren de één na de ander toegediend, de man werd niet in rang verlaagd en kon evengoed later tot hogere rangen opklimmen; het was een tuchtiging, geen ontoring. Bovendien schijnt in het algemeen deze straf niet zo verschrikkelijk geweest te zijn, als men zich nu voorstelt en krachtige mannen doorstonden haar zonder kwade gevoelgen.

Uit "**Straffen aan boord**"

door Johan M. Palm

Aint she lovely ?

door Jan Sluiter.

Het is alweer een flink aantal jaren geleden dat ik op steiger in Ramsgate aangesproken werd door een engelse vrouw, die mij vroeg of die mooie Conway van mij was. Ik voelde mij uiteraard gestreeld door deze opmerking en vond de desbetreffende vrouw opens veel mooier.

Even later bleek dat zij eveneens een Conway had en compleet verliefd was op die boot. Na een tien minuten over onze Conways gesproken te hebben, beëindigden wij ons gesprek, ze trok haar schouders op, bewoog ze heen en weer in een draaiende beweging, keek nogmaals naar mijn boot en zei “aint she lovely ?”, draaide zich om en liep met fiere passen de steiger af richting haar boot.



Aan dat voorval moest ik terugdenken toen ik in het najaar bezig was de buik van mijn Conway kaal te halen (ontbloten). E.e.a. in verband met osmose.

Toen ze eenmaal in haar blote buik stond heb ik haar een minirokje aangemeten. Een plastic rand van folie dat ik op de waterlijn met tape bevestigde. Menigeen kwam kijken en had daar het nodige commentaar op. Mijn uitleg was dat ik dat gedaan had om te voorkomen dat regenwater de hele winter langs het onderwaterschip zou lopen. Er kwam ook, een man ditmaal, langs, die eens keek en tegen mij zei: ze ziet er verdomd sexy uit met dat minirokje. Op dat moment kwam mij de engelse vrouw in gedachten die ook iets meer had met haar Conway. Het merkwaardige feit doet zich voor dat ik in de loop van de winter naar mijn

boot bleef kijken met liefdevolle gevoelens. Haar rokje wapperde menigmaal opwindend in de wind. Totdat ik een keer kwam en haar rokje steil naar beneden hing door gebrek aan wind. Het was rustig windstil weer. Ik keek eens naar haar buik en stak mijn hoofd onder het minirokje en rook een zure lucht. Bah, dacht ik, wat stinkt ze, maar realiseerde mij op dat moment gelukkig dat deze vieze lucht toch wel het zuur moest zijn dat uit de huid kwam, zoals dat bij osmoseverschijnselen gebruikelijk is. Mijn ontzuivering was compleet. Vanaf dat moment ben ik mijn boot weer als schip gaan zien. Haar rokje wappert in het voorjaar nog steeds in de wind maar daaronder ruikt het inmiddels beduidend frisser.

Disclaimers

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 zorg-vuldigheid 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 gegevens-bestand 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.

Westerly Club Nederland



Westerly Club Nederland



Westerly Pageant 23 "Wilde Gans" van Klaas en Dini van Egmond