



**Westerly
Club
Nederland**

***Magazine
Maart 2004***



jaargang 27 aflevering 1

Zee-Otter

Westerly Club Nederland

Utrecht 7 december 2003



Westerly Club Magazine

Inhoud

Van de voorzitter.....	2
Van de redactie	4
Van de voorzitter van de Evenementen Commissie.....	6
Over schippers en scheepsnamen	7
Zwerftocht door de Wash juli 2003.....	9
Algemene Ledenvergadering 2004.....	15
Uit de Evenementenhoek	27
Zeetochten: waarom ook niet.....	28
Oproep voor betaalbaar zaaltje	29
Technische avond	29
Hemelvaart	30
Engelandtocht 2004.....	32
Nieuwe motor inbouwen.....	33
Uw boot op de web-site	36
Wijzigingen BPR.....	36
Weerkaarten aan boord ontvangen.....	38
Herkitten van kielen	41
Westerly racers.....	43
Disclaimers.....	47





Van de voorzitter

Geachte leden, donateurs en andere belangstellenden van de WCN

“Waar blijft de tijd ?????”

Het is nu februari 2004 en we staan weer aan het begin van een nieuw seizoen! De kriebels komen weer bovendrijven, vooral wanneer de zon schijnt en er een fijn zeilbriesje staat. Het alleen al zitten in de kuip, uit de wind in de zon, geeft alweer zo'n heerlijk gevoel van nog even, en het is weer zover, ondanks dat de boot nog op de kant staat en de laatste vakantievideo's en/of -dia's pas zijn bekeken.

In de maanden achter ons is er het een en ander gebeurd in onze club:

- Onze onvolprezen Hans Veldhuizen moest helaas al zijn activiteiten opgeven. Ik kan u melden dat het, gezien de omstandigheden, goed met hem gaat, zeker ook dankzij de goede zorgen van zijn echtgenote Adri.
- Een van zijn taken is overgenomen door Tjerk Tjeerde, nl. het hoofdredacteurschap van het Westerly Club Nederland Magazine, in samenwerking met Gerard Versluis. En wij hebben met zijn allen kunnen constateren dat dat een goede greep is geweest, getuige de voorgaande en deze uitgave van het Magazine. Wij wensen hem daar veel succes mee, zeker met de medewerking van u allen blijf dus kopij leveren alstublieft.
- De tweede taak, het penningsmeesterschap, is op een gedegen wijze overgenomen door onze interim-penningsmeester Dirk Rietkerk. Dirk zet zich 100% in, niet alleen wat betreft de penningen, maar ook beleidsmatig. Wij hopen dan ook dat wij nog lang van zijn kundigheden gebruik mogen maken; niet alleen als penningmeester, maar ook als bestuurder. Zoals u verder in dit Magazine kunt lezen, zal het bestuur hem voordragen als lid van het bestuur met de portefeuille van het penningmeesterschap. Dirk, het bestuur zal je verkiezing met gejuich belonen.
- De Evenementencommissie is onder de bezielende leiding van Jan Verschure gekomen en zeker daarin gesteund door zijn EC-leden. Hij heeft die taak overgenomen van Tjerk, die nu een zeker zo belangrijke taak in zijn portefeuille heeft.

Ja, zoals u ziet, is er bestuurlijk nogal wat veranderd in het begin van 2004, maar een ieder gaat er voor en eenieder heeft zijn plaats reeds gevonden. Wij hopen dan ook dat het allemaal uw goedkeuring mag wegdragen op de komende Algemene Ledenvergadering. Het bestuur hoopt u dan ook allen welkom te mogen heten op deze genoemde ALV 2004 !!!! En niet alleen op deze komende ALV, maar ook op een van de zomer/zeilevenementen, die zeker zullen uitblinken in gezelligheid, goed zeemanschap, etc., etc.

U komt toch ook !!?

Nog een vriendelijk verzoek aan alle leden: neemt u even de moeite en de tijd om onze enquête in te vullen en op te sturen. Voor u een kleine moeite, voor ons als bestuur van grote waarde!

Wij willen zo optimaal mogelijk kunnen werken om het u, als lid, van de WCN, zo goed mogelijk

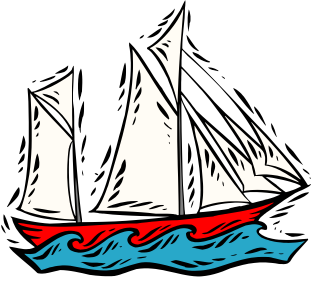


naar de zin te maken. Bijvoorbaat dank voor uw tijd, moeite en medewerking.

Rest mij nog u veel sterkte toe te wensen bij het klaarmaken van “de boot” en wensen wij u veel vaarplezier in het komende seizoen.

Tot ziens tijdens de ALV 2004 en/of op een of meerdere zomer-evenementen.

John Smit.



Van de redactie

Zéér gewaardeerde lezer,

Een uitgave als dit kun je pas beoordelen als het geschreven, gedrukt, gevouwen en verzonden op je deurmat ligt. En zo verging het mij ook vorig najaar: weliswaar had ik de teksten verzameld, maar toch was ik erg benieuwd hoe het uiteindelijk op mijn deurmat zou verschijnen. Het was tenslotte mijn eerste **WCN Magazine**.

Het viel me niet tegen, noch mee.

Maar eerst wat anders over de samenstelling van ons blad.

- *Ik doe dit niet alleen. Sterker nog, ik schrijf maar weinig; anderen leveren het verhaal. Zij staan garant voor een aantal herkenbare, steeds wederkerende, items: de basis van ons blad. Van belang, maar overigens zorgeloos. Deze “vaste” medewerkers maken deel uit van de redactie-commissie: **John Smit, Jan Sluiter, Gerard Versluis!** Bedankt!*
- *Verder zijn er de donateurs van enkelvoudige verhalen. Meestal de reisverhalen, geschreven op verzoek, maar vaker onder zware, niet te weerstane, druk tot stand gekomen. Soms een overpeinzing, soms een droom, een ervaring, een wens. Van gróót belang, en iedere keer weer een zorg! De lijst “vrijwillige” bijdragen is te groot om hier te noemen, maar is nog altijd kleiner dan het aantal gewone en mede-leden dat de club telt. Dus bedankt voor de bijdragen, **maar de volgende keer kunt u worden gevraagd!***
- *U kunt ons ook op een andere manier helpen. Ikzelf heb het voordeel meestal te verblijven in het mooiste vaargebied van Nederland: de Zeeuwse Delta! Dat betekent dat de zuidelijke evenementen de meeste kans lopen om via de digitale weg dienst te doen als sfeertekening bij verhaal. Maar voor alle evenementen geldt eigenlijk: **maakt u –digitale- foto’s van een WCN-evenement, brandt ze op een cd en stuur ze mij** (nog geen kabel of adsl, dus IMb is een dure)! Misschien maakt ú die foto die schitterend past bij het verhaal van uw metgezel in het evenement!*

Nu terug naar de samenstelling van ons blad.

- *Technisch gezien doet de drukker dat. Die drukt, kleurt, vouwt en niet. Maar 't is wel een nieuwe drukker. En 't is een nieuwe redacteur. Dus die moeten even aan elkaar wennen. Ik doe mijn uiterste best te voorkomen, dat regels gaan wandelen, dat foto's gaan schuiven, dat kolommen verlopen, en noem maar op. Desondanks gebeurt het. Excuus. **Gerard Versluis** krijgt het blad op cd van mij, verzorgt de contacten met de drukker; **Elly Rutgers** verzorgt de enveloppen, de postzegels en de verzending.*
- *Geen twee mensen zijn gelijk, dus zijn ook geen twee stijlen gelijk. Het betekent dat het aanzicht van ons clubblad zal afwijken van wat u gewend bent geweest. En ook zullen er in de komende uitgaven steeds weer veranderingen voorkomen. Kortom, we zijn aan het zoeken naar een standaard, een herkenbaarheid van het blad als totaal, maar ook in de (vaste) componenten. Wat alvast wel blijft, is de naam van ons periodiek: **Magazine!** Wat zal blijven veranderen, is de omslagfoto. Hoewel de Centaur nog steeds toonbeeld van Westerly is, varen er bij de WCN méér types Westerly rond. Wie een goede foto heeft van zijn/haar eigen schip, danwel van dat van een ander lid: **stuur naar mij!***



*Doet u mij eens een genoegen: als u toch een keer bij de telefoon zit of aan de computer, bel, schrijf of e-mail eens een reactie over hoe u uw Magazine ervaart. Het kan er alleen maar beter van worden. **Doen!***

Tjerk Tjeerde
015-2614075
tjeerde@hetnet.nl

P.S.: Sluitingsdatum kopij inleveren volgende aflevering: 20-09-2004

Van de voorzitter van de Evenementen Commissie



Mag ik mezelf even voorstellen :
De naam is Jan Verschure, echtgenoot van
Corry Verschure.

Opgevist op 11 januari 1953.

Al vele jaren lid van de Westerly Club en
daarvan alweer menig jaar zitting hebbende in de
evenementencommissie.

Voorheen samengewerkt met grootheden als Koen Holland,
Bob Stapleton, Frits van Dillen, Gerard Versluis en Tjerk
Tjeerde, is het verzoek gekomen om nu zelf deze taak voort
te zetten.

Gezien de uitdaging die hierin ligt, heb ik vol enthousiasme
ja gezegd.

Samen met Corry zijn we de trotse eigenaars van een
Westerly Ocean Ouest genaamd SPEEL GOED.

De vaste ligplaats van Speel Goed is Marina Stavoren

Binnenhaven, steiger B box 50.

Ben je in de buurt en wij zijn er ook, kom dan gerust aan voor een praatje of meer.

Voor zover de tijd het toestaat, zeilen we samen en dikwijls met opstappers rond in een gebied
dat strekt van Engeland, Belgische en Nederlandse kust, Nederlandse en Duitse Wadden met
als hoogtepunt van het seizoen 2003 De Oostzee.

Tevens organiseer ik de Engelandtocht, voorheen de Lowestoft Plusweek onder commodore
Bob Stapleton.

Mijn uitgangspunten om ideeën te verwezenlijken zijn:

Zorg voor een goede voorbereiding, houd rekening met en maak het toegankelijk voor iedereen.

Zorg dat de saamhorigheid en betrokkenheid door eenieder als plezierig wordt ervaren.

Er van overtuigd zijnde dat dit alles met het huidige team en met het toekomstige team een
waarborg is, wil ik er de komende jaren volledig voor gaan.

Met vriendelijk groet,

Jan Verschure

Voorzitter Westerly Club Evenementencommissie.

Over schippers en scheepsnamen

door John Smit

Een interview met de schipper en 'bemanning' van de Westerly Pentland met de naam Pantagrue, van Dirk en Engeliën Rietkerk

Wanneer ging het water en de bootjes een rol in jullie leven spelen?

Dirk: Dat begon bij mij al in mijn jeugd, ik ben geboren in Broek in Waterland dat zegt al genoeg, vissen, kanovaren, etc. Zeilen kwam echter pas veel later.

Engeliën: Ik ben geboren vlak achter de IJsselmeerdijk in een gehuchtje tussen Lemmer en Stavoren. Met het motorbootje van mijn vader, die onder andere dienst deed om de gestrande

bootjesmensen op te pikken die te dichtbij de kust wilden blijven, (het Vrouwevloed), deed ik mijn eerste vaarervaring op. De kennismaking met zeilen was op 15 jarige leeftijd met een vakantievriendje in een FJ via de afgedamde Maas de Merwede over naar Gorinchem. Het zeilen vond ik prachtig, de grote duwbakken minder.

Wanneer kwamen er bootjes in zicht?

En wanneer en hoe hebben jullie leren zeilen?

We hebben samengewoond, eerst op een oude woonboot en later op een woonark in Amsterdam. Met een motorbootje verkenden wij het IJ en de grachten. Het is ook meegegaan naar Landsmeer, waar wij momenteel wonen met voor ons het Noordhollands Kanaal, met uitzicht op zandschepen, plezierbootjes en kanovaarders en achter ons het veenweidegebied het Ilperveld.

Onze eerste zeilervaring samen was met een groep jongeren (net 20 jarigen) in Friesland in geleende B.M'ers. Een paar jaar later hebben we een zeilcursus gevolgd op de Vinkeveense plassen. We

voelden ons zeer oud tussen de pubers. De eerste zeilboot was een soort Domp, we kochten hem in 1991. De thuishaven was Monnickendam. Het was eerst echt aftasten of de hele familie wel van varen hield, de jongens waren toen 7 en 9 jaar. Wat zeilen betreft het was voor ons: al doende leert men.

Het vaargebied was het Markermeer en de Randmeren en met een beetje mazzel haalden we Friesland. Het rond trekken beviel prima.

We volgden cursussen: Vaarbewijs I en II, en Meteorologie en Dirk daarbij nog marifonie en kustnavigatie.

Belangrijke ervaring?

Een nare ervaring is ons bijgebleven. De eerste IJsselmeeroversteek vanuit Urk naar Enkhuizen. Het ging voorspoedig en we besloten door te gaan naar

Medemblik. De wind haalde aan, hoge golven in de kom bij Medemblik en het kleine bootje stampte als een gek. In de verte zagen we een geel gevaarte. Het

Westerly Club Nederland

bleek de catamaran van Henk de Velde die in dit weer zijn mast had verspeeld. Uiteindelijk bereikten we Oude Zeug. Het heeft een poosje geduurd voor we

hier over heen waren. Het belang om het weer in de gaten te houden werd ons goed duidelijk. Hiervoor hadden we een zekere naïviteit: het zal wel loslopen.

Wanneer komt het “grotere” werk inzicht?



We wilden verder en gemakkelijker (lees met meer bootlengte) het IJsselmeer over. Aan de hand van het verlanglijstje dat we hadden opgesteld, kwamen we uit bij een Westerly Pentland met kimkielen en een achterkajuit voor de jongens. In Zwartsluis lag er een te koop. Dat de wereld soms klein is bleek maar weer, na een praatje en een borreltje bleek dat de eigenaar bij hetzelfde bedrijf werkte als Dirk. Maar ze kenden elkaar niet!

Voor de onderhandelingen en overdracht was dit ideaal. In het najaar van 1994 werd de Pantagruel ons eigendom. En de Westerly Club kreeg ons als lid erbij.

Stapje voor stapje verlegden we ons vaargebied. Enkhuizen werd de thuishaven, een prima uitvalshaven om af en toe naar de familie in Friesland te gaan. We verkenden alle Wadden-eilanden van Texel tot aan Wangerooge. Gingen langs de kust naar Zeeland en België, en vorig jaar bereikten we Frankrijk en Engeland.

Waar komt de naam Pantagruel vandaan?

De vorige eigenaar kende het verhaal (sage) van reus Gargantua en z'n zoon: de reuzenbaby Pantagruel. Pantagruel werd geboren in een tijd van wel 7 jaren en zoveel maanden droogte en zijn naam betekent: “heerser over de

dorstigen”. We vonden de naam meteen leuk. De boot was voor ons (toen) reusachtig groot en zeg nou zelf: “heerser over de dorstigen” klinkt ook niet gek.

Verleden, heden en toekomst

De geïnterviewden maken van de gelegenheid gebruik zichzelf voor te stellen en voegen een kolommetje toe

De kennismaking met de Westerly Club viel bij ons in goede aarde. Het gevoel dat iedereen welkom is, ongeacht wie je bent of wat je doet -als je maar bootjes gek bent- overheerst.

Doordat we aan verschillende evenementen hebben deelgenomen, onder andere als opstappers mee met de Lowestoft tocht, leerden we steeds meer mensen kennen. En als je wat mensen kent, wordt het steeds gezelliger.

Bij diverse leden bleek de belangstelling voor het gebruik van een laptop aan boord te groeien, echter ieder met zijn eigen wensen. Gezien mijn ervaring op



het gebied van computers (*Dirk*) ben ik eind 2002 toegetreden tot de technische commissie. Menig schipper vaart inmiddels rond met een laptop, die wordt gebruikt voor elektronische navigatie, weerberichten- ontvangst etc.

In oktober hoorden we dat Hans Veldhuizen door ziekte het penningmeesterschap moest opgeven. Aan ons de vraag of we dit over wilden nemen. Na enige aarzeling nam Dirk deze taak op zich en mag zich thans interim penningmeester noemen. De functie wordt definitief als hij gekozen wordt in de ledenvergadering dit voorjaar.

**Voorlopig is de Westerly Club dus nog niet van ons af.
Tot ziens op het water!**

Dirk en Engelen Rietkerk

Zwerftocht door de Wash juli 2003

Met de "Gwaihir", een Westerly Pentland, zijn **Frans Hijmans en Moby Braams** naar Engeland gevaren. Onderdeel van die tocht was een zwerftocht over The Wash. The Wash is een grote baai met veel zandbanken en een overwegend lage kust, behalve aan de oostkant waar duinen zijn. (kaart Y9). Het omliggende moerasland (inmiddels voor een deel drooggelegd) raakt zijn water kwijt door de rivieren de Witham, de Welland, de Nene, de Great Ouse en nog een paar kleine stroompjes. The Wash wordt begrensd door de breedtelijnen 52°40' N en 53°05' N en door de lengtelijnen 0° en 0°35'. Het gebied doet erg aan de Waddenzee denken al is het tijverschil hier aanzienlijk groter (4 – 6 meter).

Westerly Club Nederland

Het plan is om naar Boston te gaan, ruim 70 mijl van ons uitgangspunt Hull verwijderd. De wind is gunstig, een lichte bries uit N.O en we zullen de hele tocht stroom mee hebben. Bij Spurnhead gaan alle zeilen omhoog en liggen wij zo'n 175° voor op weg naar ons eerste waypoint "Lynn Knock". De kust glijdt aan ons voorbij, radiomasten, een pretpark en de gashouders bij Skegness. Er is weinig verkeer op zee, een enkel jacht en een of twee vissers. De "Gwaihir" vaart op de stuurautomaat, zodat wij kunnen slapen en half waken. Van Lynn Knock varen we door naar Roaring Middle die, hoe kan het anders, midden in the Wash ligt. Vanaf Lynn Knock is het ongeveer 10 mijl naar Boston Roads, een rood-witte verkenningston.

De betonde vaarwegen hebben hier namen als: Freeman Channel en Lower Road. In het Freeman Channel worden wij gepasseerd door een coaster, kennelijk ook op weg naar Boston. Wel handig om je enigszins op te oriënteren want de boeien liggen hier een mijl uit elkaar en het begint al te schemeren. Wij hebben de stroom nu goed mee, bij de Dolly Peg is het even opletten zodat wij het goede geultje invaren. Zo breed als de Humber is, zo smal en kronkelig is de Witham. Inmiddels is het echt donker geworden en daar er op zaterdagavond nergens meer gewerkt wordt is er ook geen bedrijfsverlichting.



Het is spannend zoeken in het donker. Met staande mast kun je Boston Marina niet bereiken en de kades en modderbanken van de rivier bieden geen ligplaatsen. Uit het boekwerk van Derek Bowskill weten wij dat jachten niet worden toegelaten in het "Industrial dock". Terug naar de sluis die we eerder gepasseerd zijn en ja hoor, daar staat iemand met een lamp te zwaaien. Voor £ 20,- in de fooienpot mogen we tegen een surveyor boat twee nachten in het "industrial dock". Het is 22.30 uur, wij hebben 12 uur over de tocht gedaan, niet heel snel, maar het zoeken naar een plek heeft nogal wat tijd gekost. Wij drinken een borrel en gaan slapen, morgen zien wij weer

verder.

Zondagmorgen gaan wij Boston in. Boston is niet te missen met de toren "the Boston Stump", zichtbaar in de wijde omgeving. In de bijna droge rivier liggen allemaal scheefgezakte boten langs de kant. Zijn wij even blij dat wij in het dock mogen liggen. Het stadje is heel mooi. Hier komen de "pilgrimfathers" vandaan. Het handelsverleden is aan de huizen nog goed te zien. In de middeleeuwen waren er contacten met het "Hanzeverbond". Gelukkig is er een pub open waar wij een "good english breakfast" kunnen krijgen. Zo'n breakfast waar je de hele dag op kunt teren. Welgevuld gaan wij

na dit breakfast op weg naar de “common green”, waar wij op het gras in slaap vallen. Na anderhalf uur worden wij wakker van stemmen om ons heen. Allemaal picknickende Engelsen. Na nog wat door de stad gewandeld te hebben, gaan wij terug naar de boot. Er moet nog het een en ander geredderd worden. ‘S avonds naar een tamelijk volle pub vlakbij de haven. In de pub is een quiz aan de gang. Al snel worden wij door twee heren en een dame aan het werk gezet om te helpen met het beantwoorden van de vragen. Om onze hersenen tot maximale prestaties aan te zetten, worden er grote glazen bier aangedragen. Dat helpt echter niet veel. Wij doen natuurlijk erg geleerd maar geven uiteindelijk slechts één goed antwoord! Een leuke avond.

De volgende dag, Maandag, vertrekken wij op hoog water, lekker stroom mee, naar the Wash. Het is prachtig weer dus zwemmen wij rond de boot. Vandaag willen wij

naar Wisbeck onder andere omdat wij dan door de Suttonbridge kunnen. Dat is een grote, oude draaibrug waar het brugbedieningshuis als een villa bovenop staat. Wij varen naar de Bar-Flat, een oost-Kardinaal en via de groene Wisbeck 1 naar de Holbeck 4. We moeten een paar uur wachten voor we over de drempel naar de rivier de Nene kunnen. Het uitzicht is



prachtig. De zonbeschenen zee met aan de overkant, in een soort blauwe waas, Huntingdon. Op Holbeach firing practice area is de RAF aan schietoefeningen voor straaljagers begonnen. Op masthoogte scheren de vliegtuigen voor ons langs. Je hoort de “winden” van de snelvuurkanonnen. Dat gaat de hele middag duren.

Wij willen de sterk kronkelende geul graag bij daglicht doen want volgens onze informatie zijn de Alpha, de Bob, de Bill, de Don en de little Tom onverlichte boeien. In onze haast gaan wij echter te vroeg anker op en stuiten wij wat rond op zoek naar diep vaarwater. Na een uurtje gaat het beter, wij hebben flinke stroom en de schemering valt over het water. Gelukkig blijken de boeien wel degelijk verlicht te zijn. Op de rivier de Nene passeren wij de twee karakteristieke vuurtorentjes, die overigens niet meer in werking zijn. Wij beginnen de brug op te roepen, zonder veel resultaat, noch op kanaal 9, noch op kanaal 16. Inmiddels is het helemaal donker geworden en de stroom mee veel sterker. Suttonbridge ligt keurig verlicht voor ons,

Westerly Club Nederland

nog maar eens contact zoeken. Een loodstender komt ons tegemoet. Hij praat ons met de mededeling dat zij onze boodschap gehoord hebben. Zij hebben, heel aardig, de afwezige brugwachter per telefoon gewaarschuwd. Wij sturen voor een stroom van 4 knopen op de brug af. Het in de stroom draaien en een plek zoeken is een evenement op zich. (Toekomstige Engelandvaarders: oefen het draaien en achteruitzakken, af- en aanpeilen op snelstromend water). In afwachting van de brugwachter gaan wij langs zij van een ander schip liggen.

Om 22.30 uur draait de brug en varen wij, in het stikdonker, verder de Nene op. Af en toe zien wij een kudde schapen opschrikken in onze schijnwerper. Wij hebben het gevoel dat het varen op de Styx ongeveer zo moet zijn. Na een uurtje komen er lantaarns en de houtstapels in zicht. Door de verlichting aan de kant zijn de oevers ook weer goed te zien. Zelfs alleen op de stroom gaat het erg hard. Gelukkig zijn er drijvende steigers met voldoende ligplaatsen. Opdraaien en een box in schieten gaat flitsend, maar voor toekomstige Wisbeck bezoekers: draai voor de steigers beginnen in het brede stuk van de rivier en laat je schip langzaam achteruit zakken.

De havenmeester zit op ongeveer een kilometer van de haven verstopt op een bedrijfsterrein. Tegen betaling van zo'n £ 20,- voor twee nachten krijgen wij de codes van het hek en van de douches. Verder krijgen wij nog wat wijze raad over wanneer te vertrekken, namelijk 1 uur na hoog water, en om 24 uur voor vertrek de brug te waarschuwen. Volgens ons zit er een slechthorende, blinde brugwachter op deze brug, want als je uit de haven vertrekt moet je ook dat melden en als je een halve mijl voor de brug bent moet je je nog een keer een keer melden.

Wisbeck is een oud stadje maar door de vele onbewoonde huizen en leegstaande winkelpanden, is het niet meer wat het zou moeten zijn. Alleen het museum is wel een bezoekje waard. Wij besluiten met de bus naar Kings Lynn te gaan om de stad te bekijken en te zien hoe de havenfaciliteiten daar voor jachten geregeld zijn. Om bij het laatste te beginnen, nauwelijks dus, net als in Boston. Alleen is de rivier hier breder en dieper, zodat je kunt ankeren en met een dinghy naar de kant kunt komen. De stad is prachtig, zeer levendig, met veel winkels, pubs, markten en terrassen. Een prachtige oude kerk met twee verschillende torens. Vroeger, tijdens de pestepidemieën, werden de doden rond de kerk begraven. Door de vele doden die hier begraven zijn, is de grond rond de kerk veel hoger dan de vloer van de kerk. Verder zijn er in de stad veel mooie oude gebouwen, bijvoorbeeld the customsoffice op Purfleetquai waar het VVV zit, the guild-house en het gerechtsgebouw. Op de markt is de vroegere korenbeurs in en theater met een café veranderd. Wij gaan weer terug naar Wisbeck waar wij eerst de brugwachter bellen dat wij de volgende dag door de brug willen en daarna een pub binnengaan voor een biertje een hap.

De volgende dag bellen wij met de havenmeester om te tanken en om te vertellen dat wij om ongeveer 14.00 uur door de brug willen. Dan douchen, boodschappen doen en ons zeeklaar maken. Wij varen naar een barge, waar wij diesel kunnen tanken en worden vriendelijk door de havenmeester geholpen. Nu op naar de brug, die keurig voor ons opendraait. Wij nemen wat foto's van de brug en varen door naar de Wash. Er is wat meer wind gekomen en het zicht is ruimer. Bij the "barflat" (Oost-Kardinaal) gaan wij zo ongeveer 50° sturen om naar de "Woolpack" te komen. Deze rode ton geeft het begin van de "Brancaster road" over de "Burnham flats" aan. Ons plan is om naar Wells-next-the-Sea te gaan. Weer zo'n haven met een nagenoeg droogvallende toegangseul. Zoals het er nu uit ziet, wordt het ook dit keer weer nachtwerk. Vanaf de "Woolpack" gaan wij 105° voorliggen en kunnen door de Sledway de ondiepte op. Zo steken wij ruim 10 mijl af, het is wel opletten want de diepte varieert hier bij LL.WS van 2,1 tot een 0,5 meter. Als vreemdeling kun je dit vaarwater ook beter bij dag varen zodat je je nog wat op de kust kunt oriënteren. Bij de "Bridgirdle" even opletten het is daar erg ondiep, aan bakboord zien wij veel brekend water. Na ongeveer 7 mijl zien wij de rode "Bridgirdle" op een mijl aan bakboord van ons.

Aan stuurboord is de kust laag met duinen en dennenbossen. Dan zien wij, kleiner dan we dachten, de "Wells Fairway" boei opdoemen. De boei heeft een heel klein lichtje en ligt recht voor de ingang van the Run, het gaatje naar Wells. Nergens is een opening in het strand te zien. Wel zien wij tonnen die op het strand liggen. Het is nu laag water, wij kunnen toch niet verder. Eerst maar eten en een paar uur pitten, dan kijken wij wel of wij het schip het strand over moeten dragen. Wij liggen in ongeveer 7 meter water voor anker en het begint al aardig donker te worden. Mocht een lezer denken, "Wat een onverantwoordelijk avontuur om 's nachts een onbekend geultje met veel onverlichte tonnen in te varen terwijl op de kaart ook nog duidelijk de waarschuwing staat, niet bij nacht invaren", dan heeft die lezer helemaal gelijk!

's Nachts starten wij de motor, halen het anker op en varen voorzichtig naar de eerste groene ton en die blijkt verlicht! Het straatje tussen de verlichte tonnen wijst op zich de weg en is redelijk diep. Drie tegenliggers passeren ons, waarvan één slechts een heel klein toplichtje voert. Met de schijnwerper zoeken we aan bakboord naar de "Tripod" en naar een paar onverlichte rode tonnen en aan stuurboord naar een paar groene knippertjes. Net denken wij: "is dit nou alles" als wij met een bonk vast komen te zitten. Wij proberen los te komen door achteruit te varen, een beetje meer stuurboord, maar er is te weinig water. Met de schijnwerper zien we de modderige oever, weer een ton, weer aan de grond. Het is hier echt lastig om weg te komen. Wat wij ook doen, bij iedere poging zitten wij weer vast. Eindelijk na een half uurtje klooiën, lukt het toch. In de schijnwerper zien wij een verlichte rode ton en dicht aan de bakboordskant veel rode stokken. Ook zien wij nu de straatverlichting van het

Westerly Club Nederland

stadje. Nog twee keer lopen wij vast maar weten wij weer los te komen. Nu moeten wij kijken waar wij gaan liggen. Aan stuurboord zien wij een drijvende steiger. Tussen twee schepen is daar waarschijnlijk nog net een plekje voor ons. Wij proberen het, het lukt net, onze boegspriet zit zo ongeveer boven het jacht voor ons. Om wat af te



kicken, lopen wij nog even langs de doodstille kade. Een enkele dronkaard lalt nog wat in de nacht. Wij houden het voor gezien en gaan te kooi.

De volgende dag staan wij droog langs de eveneens drooggevallen “drijvende” steiger. Wij maken kennis met onze vóórburen. Keurige Engelsen uit Hartlepool met

een nieuwe Westerly.. Wij zien nu ook het zeer drooggevallen stuk water naar zee en het behoorlijk zigzaggende geultje. Al lopend proberen wij het beeld van de geul goed in ons hoofd te prenten, want wij willen nu eens een keer bij daglicht op onze volgende plaats van bestemming Great Yarmouth en de Norfolk Broads aankomen.

Wells is een soort Zandvoort en als wij daar lopen, wandelt de vakantiebevolking van twee enorme campings door het stadje. Het is een vermakelijk gezicht te zien hoe Engelsen, die toch al geen prijs krijgen voor het mooiste volk op aarde, zich uitdossen in vakantiekleedij. Een van de grote toeristische happenings in Wells is overdag bij hoog water het krabben vissen. Ieder plekje langs de kade is bezet door de toeristen. Bijna allemaal met dezelfde plastic emmer en dezelfde krabbenlijn. Maar iedereen, mannen, vrouwen, kinderen, bejaarden en invaliden, heeft enorm veel plezier in het krabben vangen. Zelfs de krabben werken mee, sommige laten zich wel drie keer vangen. Wij wandelen door het stadje met z'n gezellige “green” waar de volgende avond een concert zal worden gegeven en drinken een glas bier in de pub. Wij maken nog een wandeling langs de kust. De kust ziet eruit als een zoutwater moeras met duintjes. Er zijn veel vogels en ook andere wandelaars.

We kunnen The Wash aan andere Westerly schippers aanbevelen en we hebben de havenmeester van Wisbeck, waar we dit jaar de enige buitenlanders waren, beloofd dat ook te zullen doen.

de
Westerly Club Nederland
nodigt u uit voor de
jaarlijkse
Algemene Ledenvergadering 2004
op zaterdag 27 maart 2004

NIEUWE LOKATIE: Rest. De Engel, Houten

17.00u *diner*

de smakelijke seizoensopener, die u niet kunt missen, samen met uw Westerly-vrienden.

20.00u *Algemene Ledenvergadering*

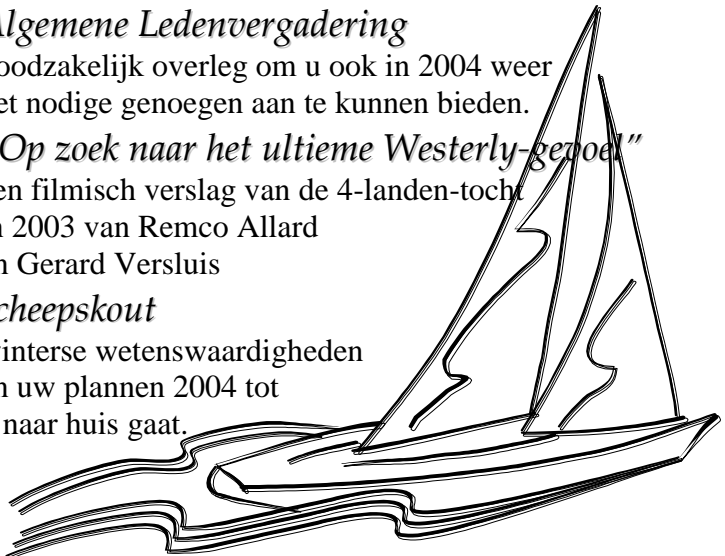
noodzakelijk overleg om u ook in 2004 weer het nodige genoeg aan te kunnen bieden.

21.00u *“Op zoek naar het ultieme Westerly-gevoel”*

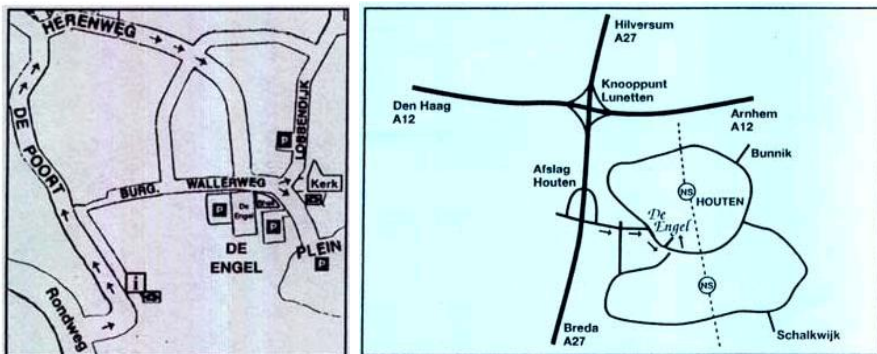
een filmisch verslag van de 4-landen-tocht in 2003 van Remco Allard en Gerard Versluis

21.45u *scheepskout*

winterse wetenswaardigheden en uw plannen 2004 tot u naar huis gaat.



Lokatie: Restaurant de Engel, Burgemeester Wallerweg 2, Houten



Met de auto: A27 Utrecht-Breda: neem afslag Houten. Borden Houten aanhouden tot T-splitsing. Rechtsaf borden “Oude Dorp” volgen. 1^e stoplicht linksaf. Rechtsaf richting kerktoeren

Met de trein: In weekend halfuursdienst Utrecht-Houten. Uitstappen Houten Centrum (Het Rond). 10 min lopen naar het Oude Dorp (richting 2 kerktoeren). Treintaxi staat ook bij station.

Met de bus: In weekend uursdienst Utrecht-Houten. Uitstappen bij bushalte “Oude Dorp”. 5 min lopen richting de linkse kerktoeren

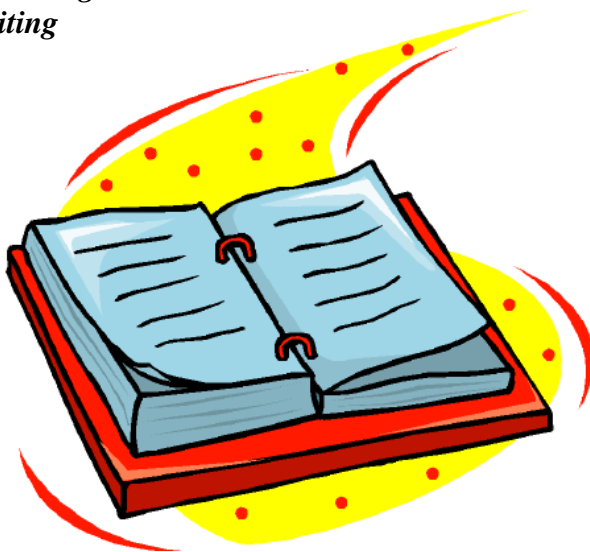
Diner: als u wilt meegenieten van het diner, laat u het dan even weten aan ons secretariaat, mevr. Elly Rutgers (tel. 0346-211676 of e-mail: EllyRutgersZwagerman@planet.nl). Kosten € 20,00 p.p.

Algemene Ledenvergadering: heeft u vragen, bijvoorbeeld over de financiële stukken, stel ze dan van te voren, bijvoorkeur schriftelijk, bij ons secretariaat, mevr. Elly Rutgers (tel. 0346-211676 of e-mail: EllyRutgersZwagerman@planet.nl).

ultieme Westerly-gevoel: losjes geschoten film van een spontane reis langs vier landen, eerder gepubliceerd in het WCN Magazine.

Agenda ALV 2004

1. ***opening***
2. ***vaststelling agenda***
3. ***bestuursmededelingen en ingekomen stukken***
4. ***jaarsverslag 2003***
5. ***notulen ALV 2003***
6. ***verslag controlecommissie***
7. ***financieel verslag 2003***
8. ***bestuursverkiezing***
9. ***begroting 2004***
10. ***benoeming nieuwe kascontrolecommissie***
11. ***plannen 2004***
12. ***uitreiking Navette Trofee***
13. ***rondvraag***
14. ***sluiting***



Jaarverslag 2003

Het jaar 2003 leek in den beginne niet anders dan de voorgaande jaren. 2002 werd afgerond tijdens de ALV van 29-3-2003, en met een herbenoemd bestuur werden de plannen voor 2003 goedgekeurd.

Een WCN-verenigingsjaar kan gesplitst worden in een bestuurlijk component en een activiteiten-component.

De WCN-activiteiten werden vorm gegeven, aangepast en uitgevoerd.

De evenementen als het Hemelvaartsweekend, Engelandtocht, Tocht om de Noord, BBQ Noord en de Garnaalentocht, alle verheugden ze zich in een niet geringe deelname, en staan, zo weten we al jaren, op de lijst der klassiekers van de WCN.

En zo werd de continuïteit van de WCN weer eens gewaarborgd.

Om deze activiteiten georganiseerd te krijgen, is de EC tweemaal fysiek voltallig bij elkaar geweest. Verdere contacten werden veelvuldig onderhouden via kabel, adsl, telefoonlijn en seinvlaggen.

De Technische Commissie creëert een aanbod, waar méér dan behoefte aan blijkt te bestaan: een gouden greep om ons onze eigen plafonds te laten renoveren.

Voor hun communicatie maakten zij uitsluitend gebruik van elektronische wegen.

Bestuurlijk begon het jaar zoals gewoonlijk met een bestuursvergadering, tijdens welke de plannen voor 2003 werden door-genomen. Dan volgde de ALV. Voorafgaand werd nog vergaderd over uitbreiding van de redactiecommissie, daar de eindredacteur graag ondersteuning zag in de job, zelfs met een toekomstig overnemen van de taken en verantwoordelijkheden in het achterhoofd.

Gaandeweg 2003 werd echter duidelijk dat het jaar bestuurlijk anders zou aftlopen dan verwacht. Een vereniging draait op het teamwork van de vrijwilligers, binnen welk team elke vrijwilliger doet wat er van hem/haar verwacht wordt, en zelfs méér.

Hans Veldhuijzen is zo'n vrijwilliger, die méér dan méér deed. Als bestuurslid (beleidsmatig), als penningmeester (boekhoudkundig), als eindredacteur (inhoudelijk, vormgevend) zette hij sedert jaren zijn stempel op de WCN. Het plotsklaps wegvallen van zijn beschikbaarheid voor de genoemde disciplines zorgde voor nogal wat extra communicatie tussen de overige betrokkenen.

Tijdens een ingelaste bestuursvergadering zijn alle facetten van deze ontwikkelingen nog eens doorgesproken en werden de noodzakelijkheden voor tijdelijke opvang en ondersteuning geregeld. Allereerst dienden de opengevallen plaatsen te worden ingevuld.



Na hier en daar een beetje shoppen verklaarden **Dirk Rietkerk** en zijn vrouw Engelen zich bereid de belangrijke klus van penningmeester op zich te nemen. Daartoe is Hans Veldhuijzen thuis bezocht en is vrijwel de gehele Verenigingsadministratie uit zijn computer gelicht. Deze overname van de financiële administratie ging weliswaar niet zonder slag of stoot, maar het bestuur, i.e. de nieuwe penningmeester heeft toch kans gezien om een sluitend boekjaar te presenteren.

Met veel vertrouwen durft het bestuur dan ook Dirk Rietkerk voor te stellen als de nieuwe penningmeester.

Met betrekking tot het clubblad werd de voorgenomen overdrachts-procedure enigszins versneld. Had **Tjerk Tjeerde** zich al eerder aangemeld ter ondersteuning van Hans Veldhuijzen, nu werd hem verzocht maar meteen in het diepe te springen.

Tjerk is nu, zowel inhoudelijk als vormtechnisch, verantwoordelijk voor het –op tijd- uitkomen van het blad. Een belangrijke ondersteuning daarin vormen Gerard Versluis, die de contacten met de drukker onderhoudt, en Elly Rutgers, voor de verzending..

Hoewel het niet echt eenvoudig bleek, kwam de verwachte 2^e uitgave van 2003 slechts 2 weken later uit dan gepland.

Echter, het gevolg van de redactie-wisseling was wel, dat Tjerk liet weten de voorttrekkersrol binnen de Evenementencommissie graag te willen overdragen aan een ander. Na hier en daar wat polswerk werd duidelijk dat **Jan Verschure** meer dan bereid was om deze rol op zich te nemen. Met ingang van de evaluatie-vergadering in november '03 zwaait Jan derhalve de scepter over de EC.

Daarnaast zij gemeld dat Jan niet ambieert om ook nog eens bestuurslid te worden, in afwijking van de gegroeide historie dat de voorzitter van de EC ook automatisch bestuurslid was. Het bestuur respecteert zijn wens, maar nodigt hem tegelijkertijd uit om wèl de bestuurs-vergaderingen bij te wonen om met name de agenda-punten, die de Evenementen betreffen, mee te bespreken. Omgekeerd blijkt in de praktijk dat ook een aantal bestuursleden de EC-vergaderingen bezoeken. Daarmee is het communicatie-kanaal bestuur <=> EC veilig gesteld.



Het gevoel leeft dat ook in 2003 weer voor continuïteit in de Vereniging is gezorgd. Desondanks heeft het bestuur in totaal slechts driemaal in voltallige vergadering bijeen hoeven zijn.

Het bestuur.

Notulen ALV 29-3-2003

Aanwezig waren het complete bestuur en 36 bezoekers, waarvan de helft leden.

1. Opening

Om 20.15 uur opent de voorzitter de vergadering.

2. Eventuele inbreng nieuwe punten en goedkeuring agenda

Er zijn geen nieuwe punten voor de agenda en daarmee is de agenda goedgekeurd.

3. Bestuursmededelingen en ingekomen stukken

Het bestuur heeft geen mededelingen en de secretaris geen binnengekomen stukken.

4. Notulen van de Algemene Ledenvergadering van 2002

Er is geen commentaar op de in het clubblad gepubliceerde notulen vanuit de leden, waarmee de notulen goedgekeurd zijn.

De heer Th. van Lammeren oppert het idee om in het vervolg het aantal leden dat de vergadering bezoekt in de notulen te vermelden. Hiermee is direct een begin gemaakt.

5. Financieel verslag van de penningmeester

Het financieel overzicht is gepubliceerd in het clubblad zodat alle aanwezigen op de hoogte zijn van deze gegevens. Vanuit de zaal wordt desgevraagd geen commentaar geleverd. De penningmeester vermeldt dat de kosten voor de plafondplak wedstrijd van 2002 naar 2003 verplaatst zijn omdat dit evenement in januari heeft plaatsgevonden. De voorzitter van de kascontrolecommissie de heer R. Allard vermeldt geen bijzonderheden te hebben geconstateerd, waarmee de penningmeester gedechargeerd wordt.

6. Benoeming van de nieuwe kascontrolecommissie

De nieuwe voorzitter wordt mevr. G. Versluis en als tweede lid meldt zich de heer P.Dreef, waarmee deze commissie weer compleet haar werk volgend jaar kan doen.

7. Plannen Evenementen Commissie

Het plan voor dit verenigingsjaar is gepubliceerd in het clubblad. Tjerk Tjeerde licht toe dat het najaarsevenement nog niet bekend is, maar dat dit een "buitenevenement" zal worden.

Jan Verschure licht de nieuwe Engelandtocht toe. Vanuit IJmuiden en Stellendam zullen de schepen naar Harwich varen. Van daaruit is het de bedoeling buiten de Thames-estuary naar Ramsgate te varen en terug door de estuary naar Heighbridge

Basin of Bradwell. Brightlingsea zal de volgende stop zijn waarna de terugtocht gemaakt zal gaan worden vanuit de Suffolk Yachtharbour.

Peter Dreef licht de Tocht om de Noord toe. Na een start vanuit een IJsselmeerhaven zal het richting Amsterdam/IJmuiden gaan. Vandaaruit naar Texel en Vlieland en terug naar het IJsselmeer, zodat belangstellenden kunnen deelnemen aan de BBQ, die wederom in de Buijshaven van Enkhuizen gehouden zal worden.

Voorzitter John Smit bedankt twee afscheidnemende EC-leden. Te beginnen met Bob Stapleton, die 10 jaar lang de Lowestoft-tocht op uitstekende wijze geleid heeft.

Bob wordt, als blijk van dank, voor het leven benoemd tot COMMODORE en krijgt nogmaals zijn daarbij behorende pet uitgereikt.

Het tweede afscheidnemende EC-lid is de heer Rinus Kanaar, die enkele jaren zijn medewerking verleend heeft aan het succes van de EC.

De echtgenotes van de heren worden bedankt met een boeket.

Frits van Dillen merkt op dat Bob Stapleton als Commodore vanaf nu bij het passeren de vlaggegroet gebracht moet worden. De leden dienen zich hier goede nota van te nemen.

8. Plannen Technische Commissie

De volgende actie van de TC zal zijn het organiseren van een Elektrische Dag. Hierbij zullen vele aspecten van het boordnet aan de orde komen. Deze dag zal gehouden worden in januari 2004, aldus medegedeeld door Gerard Versluis.

9. Uitreiking Navette trofee

De voorzitter maakt duidelijk dat het bestuur deze keer geen moeite heeft gehad met keuze van de gegadigde voor de trofee. Unaniem was het bestuur van mening dat Bob Stapleton ten tweede male door zijn vele werk aan de tien jaar "Lowestoft" de trofee uitgereikt zal krijgen. Bob werd verzocht naar voren te komen en deze nam met stralende blik deze fel begeerde en eervolle blijk van waardering in ontvangst.

10. Bestuursverkiezing.

Statutair aftredend is de heer Hans Veldhuijzen, onze penningmeester. Daar er geen tegenkandidaten gesteld zijn en de heer Veldhuijzen zich herkiesbaar heeft gesteld, zal er geen wijziging in het bestuur plaats vinden .

11. Rondvraag

Remco Allard zegt in de lijst van TC-leden vermeld te staan als scheepsbouw-specialist. Daarbij vraagt hij wanneer de cursus daarvoor begint. Er is dus een onduidelijkheid met de kwalificatie van de heer Allard. Hij zal dit verder regelen met Gerard Versluis.

Westerly Club Nederland

Theo van Lammeren informeert naar de stand van zaken met de WESTERLY-productie. Gerard Versluis weet te vertellen dat de Amerikaanse producent en het Schotse bedrijf, dat enkele oude types bouwt, onderling ruzie hebben en niet meer met elkaar communiceren. Onderdelen voor de Westerly's zijn nog steeds verkrijgbaar bij het Engelse bedrijf TRAFALGAR. Jan Verschure weet nog te melden dat van der Weij agent zal zijn voor beide Westerly bedrijven. Vooralsnog lijkt dat van weinig belang te zijn.

Rinus Kanaar zegt dat de nieuwe EC-leden aan de aandacht ontsnapt zijn . Onze voorzitter verontschuldigd zich en stelt alsnog de leden Remco Allard en Cees Goudsbloem voor aan de vergadering als de nieuwe EC leden.

Kees Goudsbloem vraagt of de leden nog een uitnodiging krijgen voor deelname aan de Tocht om de Noord. Dit is inderdaad het geval, aldus Tjerk Tjeerde. Voor de evenementen later in het jaar wordt nog een uitnodiging verstuurd.

Gerard Versluis merkt op dat in de inschrijvingslijst voor de zomer evenementen bij de Garnalen tocht abusievelijk als datum 23 t/m 31 augustus vermeld staat .Dit moet zijn 28 t/m 31 augustus. In het clubblad staat wel de juiste datum vermeld.

12. Sluiting.

Om 21.05 sluit de voorzitter de vergadering en bedankt de aanwezige leden voor hun bijdrage en belangstelling.

(Notulist Jan Sluiter)

Financieel verslag 2003

<i>Balansen ultimo 2002 en 2003.</i>		<i>euro's</i>			
<i>Activa</i>	2002	2003	<i>Passiva</i>	2002	2003
<i>Kas</i>	69	84	<i>Kapitaal</i>	1955	2887
<i>Giro Postbank</i>	167	3242	<i>Vooruit ontv.</i>	0	0
<i>Plusrekening Postbank</i>	2122	1146	<i>Nog te betalen</i>	0	1081
<i>Rekening courant Bank</i>	<u>184</u>	<u>0</u>	<i>Resultaat</i>	932	1018
<i>Subtotaal Liquide middelen</i>	2542	4472			
<i>Nog te ontvangen</i>	265	514			
<i>Vooruitbetaalde kosten</i>	0	0			
<i>Voorraad clubvanen</i>	80	0			
	2887	4986		2887	4986

Rekening 2003 en Begrotingen 2003 en 2004

	Begroting '03		Rekening '03		Begroting '04	
	<i>Baten</i>	<i>Lasten</i>	<i>Baten</i>	<i>Lasten</i>	<i>Baten</i>	<i>Lasten</i>
<i>Contributie</i>	6000		5542		5500	
<i>Donaties</i>	60		75		75	
<i>Entreegelden</i>	300		240		240	
<i>Advertenties</i>	75		75		75	
<i>Bankrente -/- kosten</i>	25		11		25	
<i>Bijzondere baten</i>	0		15		0	
<i>Administratie/Post/Tel.</i>		500		477		550
<i>Bestuurs- & Prom.kosten</i>		350		189		250
<i>Kosten nieuwe leden</i>		180		80		150
<i>Diverse kosten.</i>		100		35		100
<i>Jaarvergadering</i>		<u>530</u>		<u>548</u>		<u>600</u>
<i>Subtotaal</i>		1660		1328		1650
<i>Clubblad</i>		1900		1591		1800
<i>Evenementen te water</i>		1300		1381		1400
<i>Najaarsbijeekomst</i>		750		373		500
<i>Technische activiteiten</i>		350		266		300
<i>Positief resultaat</i>		500		1018		265
	6460	6460	5958	5958	5915	5915

Toelichting op het financieel overzicht

De Balans

Evenals voorgaande jaren ziet de balans van 2003 er gezond uit. De vermogenspositie is verder verbeterd vanwege wederom een flink positief resultaat. Tevens is de kaspositie verder verbeterd. Wel is in 2003 enige achterstand ontstaan in de financiële administratie, hetgeen zich vertaald in een verhoging van het aantal nog te ontvangen en te betalen posten. De voorraad clubvanen bleek net voldoende om aan de vraag in 2003 te kunnen voldoen. In 2004 zullen nieuwe clubvanen worden aangeschaft.

Jaarrekening 2003

De groei van het aantal leden in 2003 is helaas achtergebleven bij de begroting. De begroting gaf aan een te verwachte netto groei van 10 leden, echter de groei is blijven steken op 1 extra lid, zijnde 16 nieuwe leden en 15 bedankjes. Een en ander heeft geresulteerd in minder contributie en entreegelden dan begroot. De uitgaven waren in 2003 ook lager dan begroot. Zowel de Algemene kosten, kosten van het Clubblad als de kosten voor de diverse evenementen vielen lager uit. Een en ander heeft geresulteerd in wederom een positief resultaat voor 2003!

De Begroting

Bij de begroting voor 2004 is uitgegaan van tien nieuwe leden en vijftien bedankjes, oftewel een teruggang van vijf leden.

Alhoewel de kosten in 2003 zijn achtergebleven bij de ramingen wordt in 2004 toch weer een toename verwacht, met name de productiekosten van het Clubblad en de kosten voor de diverse evenementen spelen hierbij een rol.



Delen we de begroting voor 2004 in naar de diverse aandachtsgebieden van het Bestuur en de diverse commissies, dan zien we het volgende beeld:

<i>Algemene kosten</i>	<i>(Bestuur):</i>	€ 1650	(28%)
<i>Clubblad</i>	<i>(Redactiecommissie):</i>	€ 1800	(30%)
<i>Evenementen</i>	<i>(Evenementencommissie):</i>	€ 1900	(32%)
<i>Technische activiteiten</i>	<i>(Technische commissie):</i>	€ 300	(5%)
<i>Verwacht positief resultaat:</i>		€ 265	(5%)



Verkiezingen

Bestuursverkiezing:

Jaarlijks treedt één bestuurslid af, volgens een door het bestuur opgesteld rooster. Indien echter een bestuurslid zijn bestuurslidmaatschap opzegt en zich niet herkiesbaar stelt, ook al was zijn/haar positie volgens het rooster nog niet aan de beurt voor aftreden, dan behoudt het bestuur zich het recht voor het overig rooster op te schorten en/of aan te passen. Voor deze verkiezingen kan dan formeel gesteld worden dat Hans Veldhuijzen aftreedt en zich niet herkiesbaar stelt.

Omdat met het aftreden van Hans Veldhuijzen ook de portefeuille van penningmeester vrij is gekomen, is het bestuur op zoek gegaan naar een vervangend bestuurslid, die tegelijkertijd ook de post van penningmeester op zich wilde nemen.

Het bestuur stelt de ALV voor het toetreden van Dirk Rietkerk als bestuurslid te accorderen.

Dirk zal de portefeuille van penningmeester voor zijn rekening nemen.

Het bestuur –en de onderlinge taakverdeling–, zoals voorgesteld, bestaat dan uit de volgende personen:

John Smit (voorzitter), Jan Sluiter (vice-voorzitter), Elly Rutgers (secretaris), Dirk Rietkerk (penningmeester), Tjerk Tjeerde (magazine).

Verkiezing kascontrolecommissie:

Met betrekking tot het boekjaar 2003 was een kascontrolecommissie geformeerd, bestaande uit mevr. G. Versluis en dhr. P. Dreef.

Statutair is er geen reden om de samenstelling van de commissie te wijzigen, en bij het ter perse gaan van deze uitgave waren voornemens om af te treden danwel nieuwe aanmeldingen nog niet bekend. Een en ander dient dan tijdens de ALV geregeld te worden.

Plannen 2004

Feitelijk neemt het bestuur zich voor de WCN op eenzelfde wijze door 2004 heen te loodsen als door voorgaande jaren.

Omdat de evenementen daarin een uiterst belangrijke plaats innemen, rechtvaardigt dat de publicatie van het schema 2004.

- **Technische dag:** *gedacht wordt aan een theoretische en praktische benadering van zeilen op zee. zie elders*
- **ALV 2004:** *een programma, bestaand uit een diner voor de liefhebbers, de Algemene Leden Vergadering, en een bijdrage in het kader van leden voor/door leden. 27-3*
- **Hemelvaart:** *het bekende recept van varen, eten, drinken en gezelligheid, geschikt voor de hele familie. 20-23/5*
- **Engelandtocht:** *de tocht der tochten, inclusief een oversteek (en weer terug) en "coasthopping" aan de Engelse oostkust 11-20/6*
- **Tocht om de Noord:** *dit jaar zal weer getracht worden de nodige mijlen over de Wadden zelf af te leggen. 21-27/8*
- **BBQ noord:** *sluit naadloos aan op de voorgaande tocht. Sinds jaren een geweldig, doorslaand succes. 28-29/8*
- **Garnalen tocht:** *Belgisch bier en garnalen halen in Blankenberge, als het weer het toelaat. eind aug-begin sept*
- **Najaarsbijeenkomst:** *komt zeker te weten, maar waar, wanneer en hoe, dat blijft nog een verrassing november*

Maar er gebeurt meer tijdens het verenigingsjaar.

*U krijgt in ieder geval tweemaal het onvolprezen **Magazine** thuis toegestuurd. Met allerlei verhalen, berichten, wetenswaardigheden, clubnieuwtjes en aanbiedingen in een zich steeds wijzigend jasje.*

Uit de Evenementenhoek

door Tjerk Tjeerde

EC-Commissie:

De WCN mag zich gelukkig verheugen een aantal mensen te hebben die zich inzetten voor de Vereniging. Een aantal daarvan zitten in de Evenementencommissie, en dragen zorg voor het bedenken en het organiseren van de activiteiten.

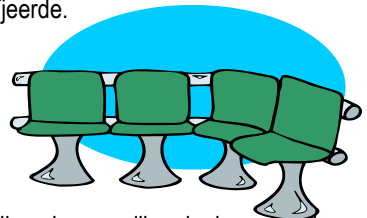
De EC van de WCN heeft sinds jaar en dag gestreefd naar een bezetting van 6 man, waarvan er 3 hun schip in het "noorden" hebben liggen, en 3 in het "zuiden".

Soms wordt de Westerly verkocht, soms vinden er verschuivingen van interesse plaats. Het betekent veranderingen in de bezetting van de commissie-plaatsen. En ook daar zijn we nu mee bezig.

Omdat de eindredactie van ons Magazine nu mijn verantwoordelijkheid is, en omdat ik het niet verstandig acht méér dan één kerntaak te verrichten, is er gezocht naar een andere

voortrekker van de EC. Die is gevonden, hetgeen betekent dat ik u mag informeren over het feit dat **Jan Verschure** met ingang van het vaarseizoen 2004 voorzitter van de EC is. Dat Jan met zijn tomeloze inzet en organisatietalent zijn stempel kan zetten op met name geslaagde evenementen, heeft iedereen inmiddels mogen ervaren. Ik dank Jan hartelijk voor zijn bereidheid de taak van voortrekker op zich te nemen; immers het bestaansrecht van de WCN hangt in grote mate af van de georganiseerde activiteiten en de EC neemt daar een nadrukkelijke plaats bij in.

Voor 2004 bestaat de EC uit de volgende leden: Jan Verschure, Peter Dreef, Cees Goudsblom, Remco Allard, Gerard Versluis en Tjerk Tjeerde.



Leden Evenementen Commissie gevraagd!

Een doorslaand succes mogen we ook de door de Technische Commissie georganiseerde activiteiten noemen. Feit is dat **Gerard Versluis** zijn interesses duidelijk verlegd heeft van de EC naar de TC, en uit dien hoofde zijn zetel in de EC ter beschikking stelt.

Zijn zetel als "zuidelijk EC-lid" is vrij voor een ieder die de WCN een warm hart toedraagt.

Dat mijn interesses verlegd zijn van de organisatorische naar de redactionele sfeer, betekent dat er nog meer ruimte komt voor

mensen, die ook mee willen denken over de aard en vormgeving van activiteiten binnen de WCN.

Mijn zetel als "zuidelijk EC-lid" is vrij voor een ieder die de WCN een warm hart toedraagt.

Leden die de WCN graag vooruit willen helpen, en een heel klein beetje durven mee te denken en te organiseren zijn van harte welkom ! Meldt u zich bij Jan of bij mij !

Enquête:

2004 staat weer voor de deur en de data voor de verschillende evenementen zijn weer vastgesteld (u leest ze elders in deze uitgave).

Dat neemt niet weg, dat er nog tijd en ruimte is om de verschillende evenementen zo te organiseren, dat u er als lid van de WCN een optimaal genoeg aan beleeft.

Nu weten we wel ongeveer wat de deelnemers aan de activiteiten leuk vinden. Dat vertellen ze namelijk als ze er zijn.

Er zijn er echter ook een heleboel niet bij aanwezig. En toch zijn ze al jaren lid en betalen ze al jaren contributie. Maar op een evenement zie je ze bijna nooit. En waarom niet?

Om een antwoord op die vraag te krijgen, is een enquête toegevoegd. Gekozen is voor de

negatieve benadering: **waarom komt u niet?**

Een aantal redenen zijn reeds aangegeven, maar er zijn er vast meer. Stuk voor stuk zijn ze legitiem, maar misschien zitten er een paar bij die we kunnen beïnvloeden, als we ze zouden weten.

Voorwaarde is dan wel, dat u ons laat weten hoe u het graag zou zien.

Per evenement is een kolom. Per evenement is meer dan een kruisje mogelijk.

Vul in, stuur op, geef af, bel door, of doe het elektronisch: maar laat het ons alstublieft weten! Het resultaat van de enquête laten we u nog weten.

En laat u zich niet weerhouden om andere tips, adviezen, ideeën en commentaren aan te geven!

Zeetochten: waarom ook niet?

De Westerly Club Nederland onderscheidt zich, in een aantal opzichten, niet van andere watersportverenigingen. Ook onze club heeft leden, die met elkaar graag activiteiten ontwikkelen, die in het verlengde van het doel van de vereniging liggen.

Een aantal van deze activiteiten drijft ons, leden, met ons schip de haven uit, het vrije water op. Afhankelijk van de beoogde bestemming worden grenzen bereikt: grenzen aan tijd en afstand, grenzen misschien ook aan kennis en kunde.

Zo hebben de tochten, die ons buitengaats brengen, iets tweeledigs: nog los van het feit dat ze leuk zijn om mee te maken, geven ze bij uitstek de gelegenheid om kennis op te doen, maar ook om kennis over te dragen.

Er zijn misschien zeilers, die niet perse hun eigen grenzen willen verleggen of zelfs maar verkennen. De meesten echter zouden dat wel willen, maar huiveren voor het onbekende. En midden op het open water is er niemand om tegen aan te leunen.

Er zijn misschien zeilers, die perse hun opgedane kennis en ervaring voor zich willen houden. De meesten echter willen die graag delen met zeilers, die hun eigen grenzen willen verleggen.

De overdracht van kundigheden en vaardigheden is een typische praktijkwestie. En die kun je op twee manieren doen: op je eigen schip, of aan boord van een ander schip.

De door de WCN georganiseerde (zee-) tochten voldoen bij uitstek aan dit criterium.

Zo vinden de leden van de WCN elkaar!

Wilt u zo'n tocht wel eens meemaken, maar vindt u het op eigen schip nog net een golf te ver, meldt u zich dan aan als **opstapper**. Er is vast wel een schipper die nog bemanning kan gebruiken. Het is heel prettig om bijna alles te mogen doen en meemaken wat tijdens een zeetocht nodig is, zonder eindverantwoordelijk te zijn. Zoals al eens eerder geschreven is: het is "droog" oefenen met een hoog werkelijkheidsgehalte.

Zou u zo'n tocht wel eens met **eigen schip** mee willen maken, dan is varen in convooi met andere Westerly's een vertrouwenwekkende ambiance. Steun, overleg en daadwerkelijke hulp vaart op korte afstand met u mee. Vaak zien we zelfs schippers als bemanning op andere schepen meevaren. Dit

is een heel prettige methode om zeker te weten dat uw schip veilig de overkant haalt.



Meevaren over zee? Doen! Meldt u zich aan, geeft u zich op! Praat over uw wensen, laat het anderen weten! Verhoog uw kennis, vaardigheden en veiligheid!

Ik heb in ieder geval nog bemanning nodig. Tj

Oproep voor betaalbaar zaaltje

Zoals bekend zijn de horeca prijzen sinds de invoering van de Euro aanzienlijk gestegen. Daarom is de vereniging op zoek naar een betaalbare ruimte in de provincie Utrecht die wij af en toe kunnen huren voor kleinschalige bijeenkomsten, zoals bv. de technische avond

Denk hierbij aan kantines van lokale omroepen, jeugdthons, sportverenigingen etc. Als u een dergelijke ruimte weet kunt u dat dan laten weten aan het secretariaat van WCN tel. 0346-211676.

Technische avond 2004

De technische avond van WCN zal in het teken staan van het plannen van familietochten op de Noordzee. Het bijzondere van deze presentatie is dat hij zowel voor de beginnende als ervaren Noordzee zeiler zeer interessant is. Niet alleen wordt ingegaan op het plannen van tochten maar ook op wettelijke verplichtingen, veiligheidsuitrusting en het gebruik van moderne elektronische hulpmiddelen.

Westerly Club Nederland

De avond staat onder leiding van Ruud van der Zee. Ruud is een fulltime professioneel zeilinstructeur die zeer vele tochten over de Noordzee georganiseerd heeft.

U ontvangt nog een aparte uitnodiging over deze avond. In ieder geval zal de avond in april of mei gaan plaatsvinden, zodat u de opgedane kennis deze zomer nog kunt gebruiken.

Hemelvaartsweekend Noord 2004

De Westerly Club Nederland nodigt alle leden uit om deel te nemen aan de Hemelvaartstocht Noord 2004.

Nadat verleden jaar werd gevaren op het zuidelijk gedeelte van het IJsselmeer, is nu het noorden aan de beurt.

Vaarschema

- **Donderdag 20 mei 2004**

Verzamelen in de jachthaven van **Medemblik** vanaf 15.00 uur nabij kasteel Radbout; er zullen ligplaatsen worden gereserveerd.

Door de vereniging zal tussen 17.00 en 19.00 uur voor een drankje en een hapje worden gezorgd.

- **Vrijdag 21 mei 2004**

Vertrek omstreeks 10.00 uur richting Den Oever.

In Den Oever gaan we door de zeesluis en zetten we koers richting **Texel**.

In de jachthaven van Texel kan worden gereserveerd, maar gezien de omvang van de jachthaven zullen ligplaatsen vermoedelijk geen problemen opleveren.

In de jachthaven wordt omstreeks 18.00 uur "Pot-Luck" gegeten; d.w.z. ieder maakt wat te eten voor ieder klaar.

- **Zaterdag, 22 mei 2004**

Vertrek om 08.15 uur richting Den Oever.

Na de zeesluis varen wij richting **Stavoren**.

Afmeren in de Marina Buitenhaven, waar plaatsen gereserveerd zullen worden.

Rond 19.00 uur is er een gezamenlijke maaltijd in een van de Stavorse restaurants. Zoals gewoonlijk is het eten en de bijbehorende drank voor eigen rekening (eten ongeveer € 20,- p.p.)

- **Zondag, 23 mei 2004**

Terug naar de eigen jachthaven of

Tenslotte hopen wij met het bovenstaande schema op een aantrekkelijk Hemelvaartsweekend met veel deelnemers.

Hemelvaartstocht 2004-Zuid



Dit jaar wordt de hemelvaartstocht 2004-Zuid gezeild op het wat minder bekende, maar zeker zeer gezellige, Haringvliet. Door het redelijk beschutte water, de vele kleine dorpjes en het zeilen in clubverband is de hemelvaartstocht 2004 een familietocht bij uitstek. De agenda voor de tocht is als volgt:

Donderdag 20 mei

Verzamelen in Willemstad. 's Avonds een wandeling over de stadswallen die eindigt in een van de vele cafeetjes aan de stadshaven.

Vrijdag 21 mei

Vertrek om 10.30 uur, zodat we meekunnen met de Haringvlietbrug van 11.00 uur. Onder Tiengemeten door naar Middelharnis. Middelharnis heeft o.a. een zeer aardige winkeldijk, een recreatiepark en voor de liefhebbers het museum van Rien Poortvliet. 's Avond krijgt u van WCN een eenvoudig buffet aangeboden.

Zaterdag 22 mei

Vertrek om 12.30 uur richting Numansdorp. Afhankelijk van de wind zijn we dan om 15.00 of 16.00 uur in de verenigingshaven van Numansdorp. Voor de avond is de chinees gereserveerd.

Zondag 23 mei

Een ieder vertrekt op eigen gelegenheid huiswaarts.

Komt het meevaren van de gehele tocht niet uit? Geen nood, ook als u slechts een deel kunt meemaken bent u van harte welkom.

Inschrijven is gewenst i.v.m. het reserveren van ligplaatsen en de chinees. Reserveren kunt u doen door even te bellen met Gerard Versluis tel. 0180-430102 of even te mailen naar

Gerard.Versluis@Wanadoo.nl

Engelandtocht 2004

De Engelandtocht 2004 zal dit jaar gezeild worden in week 25.

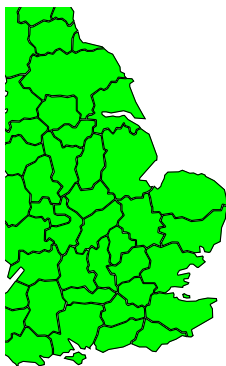
Op vrijdag 11-06-2004 zal Zuid verzamelen in Stellendam en Noord in IJmuiden.

Op zaterdag 12-06-2004 gaan we de oversteek weer maken met als einddoel "Suffolk Yacht Harbour", waar we -als alles normaal verloopt- op zondag laat in de ochtend, begin van de middag zullen arriveren.

Het verloop van de week zal afhangen van het weer en de wind, het aantal deelnemende schepen en de diepgang van diverse schepen.

Om U toch enig zicht te geven van wat U te zeilen staat, wordt nu een tip van het zeilplan opgetild.

De beoogde rivieren c.q. havens die in beeld zijn om aan te lopen, zijn:



- River Orwell: jachthaven Woolverstone, eventueel met een bezoek 's avonds aan Pin Mill.
- River Deben : jachthaven Woodbridge, mogelijkheid tot het bezichtigen van een getijde molen.
- River Ore/Alde : geen jachthaven, afmeermogelijkheden op moorings of ankeren achter Havergate Island. Hier zijn we dan wel afhankelijk van bijbootjes om naar de kant te komen.
- River Blyth: geen echte jachthaven in Southwold; afmeren langs een afmeerwal op lange lijnen onder toezien oog of samen met de havenmeesteres. Snelstromende rivier, mooi wandelgebied, verse vis, wat wil je nog meer!
- Lowestoft: jachthaven RN&S Yachtclub, goede uitvalsbasis om terug te keren naar Nederland.

Het wil niet zeggen, dat we dit allemaal gaan bezeilen, maar wat wel zeker is - in hoeverre iets zeker kan zijn - dat de terugtocht plaatsvindt vanuit Lowestoft op 18-06-2004.

Wat zeker niet in het programma zal ontbreken, is de bekende steigerborrel om de sociale contacten nog verder te intensiveren.

Waar de mogelijkheid zich voordoet, zal er ook nog wedstrijd worden gezeild.

Is door het voorgaande Uw belangstelling gewekt en wilt U mee ?

Reageer dan, het liefst middels het bijgesloten aanmeldingsformulier of laat op een ander wijze iets weten.

Zoekt een schipper bemanning of andersom, of onervaren schipper zoekt ervaren schipper, laat het ook even weten. Dan kan ik eventueel contacten leggen en/of bemiddelen.

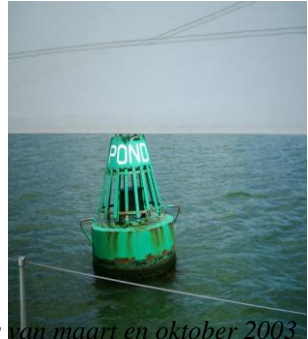
Hoe meer schepen, hoe meer zielen, hoe meer vreugde.

Inschrijven voor 14 mei, want op die vrijdag vindt de briefing plaats voorafgaande aan deze tocht, op onderstaand adres.

Iedereen die meevaart, is welkom.

Met vriendelijke groet,

Jan Verschure
commodore Engelandtocht
Prins Hendrikstraat 73
5151 GA Drunen
tel: 0416-377724; mobiel (miv 09-06-2004): 06-29436961
e-mail: corryjan.verschure@planet.nl



Nieuwe motor inbouwen

Als nieuw lid heeft de heer Meindert de Jong de magazines van maart en oktober 2003 met belangstelling gelezen, waarbij met name het verhaal over een te zware motor in het oktobernummer zijn aandacht trok.

De heer de Jong was gaarne bereid zijn ervaringen met het vervangen van een motor hieraan toe te voegen.

In mijn Westerly Renown van 1977 zat een Volvo MD11C van 23 pk, zoals in de meeste Westerly's 31. In 2002 was de motor dus 25 jaar oud.

Ik had een aantal argumenten om aan vervanging te denken:

1. ik had wat power tekort bij sterke tegenwind en golfslag. Ga het Slijkgat maar eens uit met W6. Bij de zevende golf lag ik stil
2. een tweecilinder schudt nogal wat. Echt lawaaiig was de motor niet, maar wel veel resonantie
3. de motor was aan revisie toe, spoelpoorten redelijk dicht etc.

Een revisie zou toch zeker hfl 7 tot 8.000,- kosten (guldentijdperk!).

Bij Drinkwaard in Sliedrecht kon ik een nieuwe motor kopen voor rond de hfl 12.000,- waarbij ze hfl 1500,- boden als inruil. Achteraf heb ik de oude motor nog particulier verkocht voor hfl 3.000,-. T.o.v een revisie had ik voor rond de hfl 2.000,- meer een nieuwe 4-cilinder van 37pk: een nieuwe Mitsubishi S4L2 (bij Vetus kost dezelfde motor het dubbele).

Westerly Club Nederland

Waarom zo zwaar? Ik ging voor een 3-cilinder van 30 pk, maar voor hfl 600,- meer had ik een 4 cilinder van 37 pk. Omdat er ook wel Volvo's MD17C van 36 pk in 31-ers zitten, vond ik dat een verantwoorde keuze. En ik heb er absoluut geen spijt van.

Het inbouwen kost natuurlijk ook het nodige; de prijs van Drinkwaard was hfl 3000,-, maar dat heb ik zelf gedaan. De breedte van de motorsteunen is dezelfde en omdat je met de fundatie in de Westerly's zo goed kunt spelen (hoekijzers kunnen omhoog, vooruit en achteruit door nieuwe boutgaten te boren in de polyesther wangen) was het een goed uitvoerbare klus.

Ik ben graag bereid daarover iets te vertellen aan belangstellenden.

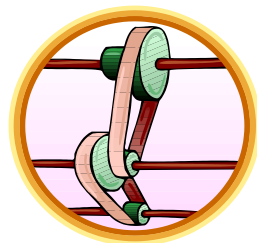
De ervaringen.

De rompsnelheid van een 31-er ligt rond de 6,7 kn. Of bouw je ook 100 pk in, veel sneller zal het niet worden.

Met de nieuwe motor liep de boot stationair al bijna 4 kn en bij 1800 rpm al 6,3 kn, maximum 7,3 kn bij 2600 rpm. De schroef was 3-blads 16x12.

De motor behoort maximaal 3000 rpm te draaien, zodat ik de indruk had, dat de schroef toch te zwaar was. Ik heb de spoed laten terugzetten tot 11 inch. De motor komt nu op 2800 rpm en de snelheid maximaal iets boven de 7 kn. Eigenlijk heb ik iets ingeleverd, maar nu loopt de motor bij een kruissnelheid van 6,5 kn rond de 2100 rpm, zijnde 75% van het maximum en dat is een mooi toerental.

Ik heb lijst bijgevoegd met de verschillende schroeven en motoren. Alles gemeten bij windstil weer. Echt leuk is het manoeuvreren. Achteruitslaan is ook stilliggen. De motor pakt het gasgeven snel op en een 16 inch 3-bladsschroef heeft iets te vertellen.



Verbruik.

Ik begreep niets van het verbruik. Men heeft het over 225 tot 250 gr per pk per uur en ik kwam maar op een verbruik van rond de 2,3L per uur. Uitgaande van 75% zou dat veel hoger moeten liggen. Een schrijven aan de Waterkampioen gaf enige opheldering. Het vermogen neemt niet lineair toe met het toerental. De echte opheldering kreeg ik van de supervisor workshop van Mitsubishi. Zijn vrouw kende ik van mijn vroegere werkkring en zij had mij herkend in het verhaal van de Waterkampioen.

Ik heb een keurig schema met verloop van vermogen en verbruik bij de diverse toerentallen van hem ontvangen. Waarom levert men dat niet standaard bij?

Bij 2100 rpm levert de motor rond de 35% van zijn vermogen, ofwel 14 pk (ruim 10 kW) en daarbij hoort een verbruik van 3L per uur. Omdat de uretteller ook de

stationaire perioden meetelt (0,4L per uur) kom ik op een gemiddelde van genoemde 2,3L per uur. (Bij vol vermogen gaat er volgens hetzelfde schema 9L per uur door).

Is de motor niet te zwaar??

Aan mijn 3 koopmotieven is voldaan.

Ik heb een vrij hoge kruissnelheid bij een goed toerental

Ik heb power over voor kritische situaties. Ook Harlingen-Kornwerderzand met ZW 6-7 was een zware klus voor de vorige motor.

Ik begrijp die verhalen niet van: je hebt aan 5 pk per ton waterverplaatsing meer dan genoeg. Als je dan wat snelheid wilt houden loopt de motor tegen het maximum toerental. Daar kunnen die motoren best tegen, maar je hebt weinig over.

Bij benadering gemeten snelheden bij verschillende toerentallen en schroeven

schroef- slip	motor- toerental	reductie	schroef- toerental	theoretische snelheid knopen	werkelijke snelheid knopen	slip %
Volvo						
15x11	2500	1:1,91	1308	11,84	6,7	43
Mitsubishi						
16x11	1000	1:2	500	4,52	3,6	20
	1200		600	5,43	4,2	23
	1600		800	7,24	5,5	24
	1800		900	8,15	6,0	26
	2000		1000	9,04	6,3	30
	2200		1100	9,96	6,6	34
	2400		1200	10,86	6,8	37
	2600		1300	11,76	7,0	40
	2800		1400	12,67	7,2	43
16x12	1000		500	4,93	4,0	23
	1800		900	8,89	6,3	29

Mijn ervaringen zijn dus zeer positief, geen last van roerdruk (komt misschien door het stuurwiel) en ik heb nu een boiler op het koelwater met warme douche.

Met vriendelijke groet

Meindert de Jong

Uw boot op de web-site!?

Lijkt het u leuk om uw boot aan heel de wereld te laten zien? Het kan middels de site van Westerly Club Nederland op het Wereld Wijde Web. Op de openingspagina van de site ziet u rechtsboven altijd een foto van een Westerly. We willen proberen hier wat meer variatie in te brengen door de leden van WCN de mogelijkheid te bieden hier hun boot te laten zien. Dus heeft u een leuke foto van uw boot, liefst gescand op 100dpi, stuur hem dan naar de webmaster. De gegevens zijn te vinden op de website. Inzendingen worden anoniem en naar inzicht van de webmaster geplaatst. Hierbij spelen factoren als variatie in scheepstype (niet twee jaar lang Conway's in beeld) en kwaliteit van de foto een rol. Is de foto ongeschikt voor plaatsing dan krijgt u dat te horen.

Voor wie de anonimiteit wil ontspringen is er nog een andere mogelijkheid: een kleine home-page op de WCNsite onder de kop "MIJN WESTERLY". Hier kunt u een verhaal kwijt over bemanning en schip verlevendigd met twee of drie foto's. Het geheel mag een omvang hebben van één A4-tje. Laat uw creativiteit de vrije loop en maak een pagina in Word. Stuur het document met de foto-bestanden (100 dpi) naar de webmaster. Bent u niet zo handig op de computer dan kunt u ook tekst en foto's naar de webmaster sturen. Kijk op www.westerlyclub.nl, klik links op 'Mijn Westerly' en vervolgens in de bovenste balk op 'Info: Uw Westerly'. Daar staat een en ander nog eens uitgelegd.

Remco Allard / Gerard Versluis

Wijzigingen BPR

(Binnenvaart Politie Reglement) per medio zomer 2004 (???)

door Jan Sluiter

Deze nieuwe regels gelden voor alle binnenwateren, uitgezonderd de grote rivieren, de Westerschelde en de Eemsmonding, die een eigen reglement hebben.

De belangrijkste wijziging is dat een groot schip niet altijd meer voorrang heeft op een klein schip. Op dit moment is de (ongeschreven) regel dat alle beroepsvaart voorrang heeft. Volgens de nieuwe regels is een groot schip een schip van 20 meter of langer en elke veerpont, visser, sleepboot, duwboot en



duwbak. B.v.: een passagiersschip korter dan 20 meter is dan geen groot schip meer. Een passagiersschip is een schip dat meer dan 12 passagiers mag vervoeren.

Elk schip dat stuurboordswal houdt in een vaargeul, kanaal, afslag naar een haven, enz. heeft voorrang. Het BPR spreekt over "voorrang hebben" en niet meer over "wijken voor".

Korte samenvatting nieuwe voorrangsregels bij kruisende koersen:.

1. Stuurboordwal houdend schip gaat voor.
2. Groot gaat voor klein.
3. Hoofdvaarwater gaat voor nevenvaarwater.
4. Zeilboot gaat voor spierkracht gaat voor motorboot.
5. Motorboten onderling: rechts gaat voor.
6. Zeilboten onderling: bakboord gaat voor stuurboord en bij gelijke zeilstand gaat lij voor loef.

Korte samenvatting nieuwe voorrangsregels bij voorbijvaren:

1. Stuurboordwal houdend schip gaat voor.
2. Groot gaat voor klein.
3. Zeilboot gaat voor spierkracht gaat voor motorboot.
4. Zeilboten onderling: bakboord gaat voor stuurboord.

Verlichting visserij:

Elke visser binnen het BPR gebied moet nu voeren-boordlichten-heklicht toplicht op het voorschip-groen boven wit rondom schijnend.

De volledige tekst van de wijzigingen kunt u vinden op www.overheid.nl/op

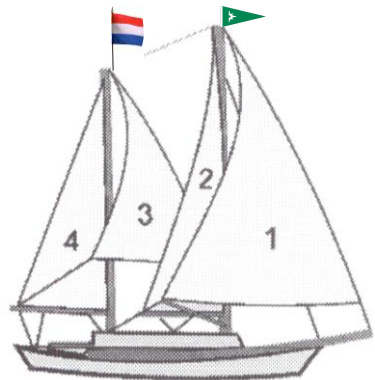
Zo heet 't:

aan de grote mast:

- 1: genua (grote fok)
- 2: grootzeil

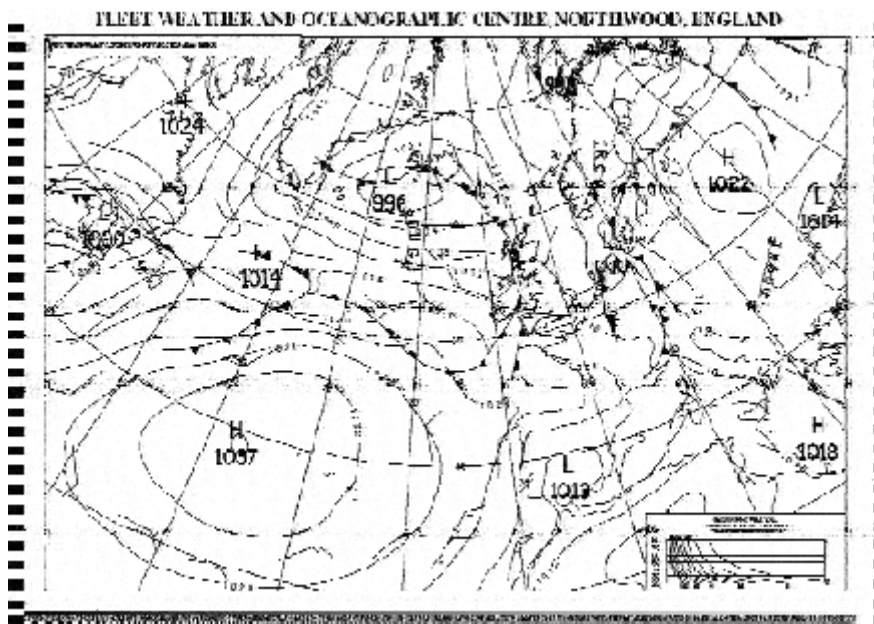
aan de bezaansmast:

- 3: bezaansstagzeil
(oudhollands: aap, achterzeil, broodwinner, bras of ransel)
- 4: bezaan of druil



Weerkaarten aan boord ontvangen

André Snippe



Sinds anderhalf jaar hebben wij aan boord van de “Horta” de mogelijkheid tot het ontvangen van weerkaarten en rty berichten. Weerkaarten is voor de meeste mensen wel duidelijk, het begrip rty zal ik nader omschrijven.

RTTY is een afkorting van RadioTeleTYp of wel telex. Het gaat hierbij om elektronische data van onder andere radio-amateurs, pers-buro's en voor de zeilers vooral interessant de meteo berichten. De data worden op verschillende frequenties uitgezonden op met name de USB. Indien men dit kan ontvangen, dan is dit door middel van een computerprogramma leesbaar te maken. Ook weerkaarten zijn door middel van een computerprogramma leesbaar te maken.

De data van de RTTY berichten bestaan onder andere uit weersberichten, actuele weersituatie, meerdaagse voorspellingen, navigatieberichten. Het geheel is wel wat te vergelijken met de NAVTEX berichten. Eén van de pluspunten van RTTY is de meerdaagse voorspelling van het weer in verschillende gebieden.

De belangrijkste reden om over te gaan tot aanschaf van de juiste hardware en software was voor ons de mogelijkheid tot het ontvangen van weerkaarten. Indien men

deze kaarten redelijk kan interpreteren, is het mogelijk een enigszins betrouwbare weersvoorspelling te maken. Het juist interpreteren van de kaarten is niet iets wat je zomaar doet, maar is te leren door veel te kijken naar de kaarten en foto's zoals deze bij de weerberichten na de journaals vertoond worden en verder door er heel veel mee te werken en over te lezen. Maar eerlijk toegegeven, zelfs piloten erkennen dat het voor hun toch nog wel moeilijk is om alles juist te bekijken en de juiste conclusies te trekken, dus verwacht niet een 2^e Piet Paulusma te worden als je wat weerkaarten kan ontvangen.

Apparatuur

Voor de juiste ontvangst van de kaarten zijn een aantal zaken vanzelfsprekend.

Om te beginnen een radio-ontvanger. Deze moet de mogelijkheid hebben om te ontvangen op de USB. Dit is niet mogelijk met zomaar iedere (draagbare) radio. Indien een ontvanger in ieder geval over USB beschikt, moet deze stabiel zijn in de ontvangst. Dit houdt in dat de ontvanger niet na een tijdje van de frequentie af kan lopen. Daarnaast moet de ontvanger een goede mogelijkheid hebben tot het afstemmen in kleine stappen, bij voorkeur 10 Hz. Of de ontvanger moet over een BFO, RIT of Clarifier beschikken. Verder moet de ontvanger beschikken over een aansluiting voor een externe antenne en is het uiterst handig indien er de mogelijkheid is tot het opslaan van de frequenties. Dan is het niet nodig om de benodigde frequentie iedere keer weer opnieuw in te stellen of op te zoeken.

Met alleen een ontvanger gebeurt er natuurlijk niets. Hierop zal een antenne moeten worden aangesloten. Op de meeste zeiljachten is een antenne vrij eenvoudig te maken door middel van een stag, die hebben we op bijna alle schepen toch al in diverse soorten en maten aan boord. Het enige wat belangrijk is, is dat de stag boven en onder geïsoleerd wordt. Dit kan bij de dunnere verstaging, ongeveer 6 mm, eenvoudig gedaan worden door middel van de (bruine) tufnol isolatoren. Voor dikkere verstaging kan men beter gebruik maken van de porseleinen isolatoren. Dit is duurder vanwege de prijs van de isolatoren en extra werk voor de tuiger. Overigens zijn er Doe-het-zelf-isolatoren van Norsman Gibb, dan kan men deze zelf monteren. Om goed te kunnen ontvangen met een stag of staaldraad als antenne, moet men deze via de coax-kabel en een MLB aan de ontvanger verbinden. De MLB is een "antennetransformator", die de hoge weerstand van de radiogolven omzet naar de lage weerstand van de coax-kabel. De MLB kan men eenvoudig dmv een paar slangklemmen aan de antenne bevestigen en is een passief deel wat geen stroom verbruikt. Indien men de stag niet als antenne kan of wil gebruiken, dan is er de mogelijkheid tot het gebruik van een passieve of actieve staafantenne die men aan de mast bevestigd. De actieve antenne maakt gebruik van een 12 of 24 volt versterker.

Om de ontvangen signalen te kunnen verwerken hebben we verder de computer en de software nodig. Voor de meeste software geldt dat deze werken op de meest eenvoudige Pentium laptop's. Een snellere computer heeft veelal weinig zin, omdat de signalen ook niet met een grote snelheid binnen komen.



Software

Wat betreft software zijn er diverse aanbieders. Zelf hebben wij gekozen Mscan Meteo Pro. Dit programma heeft als voordeel dat het de ontvanger kan aansturen. Hiervoor moet de ontvanger beschikken over een mogelijkheid om een signaal van een RS-232 poort te kunnen ontvangen. Het MScan programma kan onder andere ontvangers van

Icom en JRC-NRD aansturen. Men kan nu van te voren bepalen welke berichten men wil ontvangen, weerkaarten, RTTY en NAVTEX en op welke tijd en frequenties. Dit hoeft men alleen maar in het timer schema aan te geven en de software zorgt er voor dat de ontvanger op het juiste moment naar de van te voren ingestelde frequentie gaat. Het enige wat men moet doen is de ontvanger en de computer aan te laten staan. De ontvangen data (geluid) worden eenvoudig via een geluidskabel doorgegeven naar de microfoonang van de computer.

Ervaringen

Aanvankelijk hebben wij gewerkt met een JRC-NRD 345 ontvanger en een Renaud MLB gekoppeld aan de achterstag als antenne. Dit voldeed enorm goed. De NRD-345 heeft een RS-232 poort, speciaal voor koppeling met een computer. Een juiste kabel was op dat moment helaas niet verkrijgbaar, dus die heb ik zelf gemaakt aan de hand van gegevens welk op een website te vinden waren. Sinds ongeveer 5 maanden gebruiken we een Icom IC-706 transceiver voor de ontvangst. Dit is een MF/HF amateur zender, welke we tevens gebruiken voor contact met andere amateurs en jachten. De achterstag-antenne is nog steeds bruikbaar, alleen niet meer met de MLB. Het verschil in weerstand is bij de meeste zendfrequenties te groot; antenne moet aangepast zijn naar de gebruikte frequentie. Om de achterstag-antenne toch te kunnen gebruiken, is de zender verbonden met een Icom AT130E antennetuner. Daarnaast beschikt de Icom IC-706 over een aansluiting waarmee verbinding gemaakt kan worden met de computer en wordt deze weer aangestuurd door Mscan Meteo Pro.

's Nachts laten we de zender en de computer aanstaan voor het binnenhalen van de kaarten. Deze worden door het programma keurig opgeslagen op de harde schijf met datum en tijd. Hierdoor kun je 's ochtends of later de kaarten weer bekijken en eventueel uitprinten. Om gebieden beter te kunnen bekijken, beschikt het programma over een zoom functie, waarbij je op een gebied in en uit kunt zoomen. Op deze manier kun je de details beter bekijken. Uit eigen ervaring kunnen we zeggen dat het makkelijker is om de kaarten te printen. Op die manier kun je een aantal kaarten van opeenvolgende dagen naast elkaar leggen en bijvoorbeeld oclusies of fronten accentueren.

Om te weten welke frequenties men het beste kan gebruiken, kan men het beste diverse frequenties op verschillende tijden uitproberen. Men dient er rekening mee te houden dat door onder andere weersinvloeden de ontvangst op een bepaalde frequentie niet op alle tijdstippen even goed zal zijn. Ook kan dit verschillen per gebied waar men vaart.

De zender voor de weerkaarten waar wij de beste ervaring mee hebben, is het Engelse Northwood. Deze levert diverse goede kaarten. Een overzicht van alle soorten kaarten wordt iedere dag door het station zelf verzonden en is te vinden in de MacMillan almanac. De weers- en navigatieberichten worden verzorgd door het Duitse Pinnenberg.

Herkitten van kielen

Paul Shave en Don Sinclair (WOA)

Dit artikel beschrijft de methode die ik gebruikt heb voor het "her-kitten" van de kielen van mijn Westerly Centaur. Deze methode is echter bruikbaar voor alle typen Westerly's, vinkiel of kimkiel.

De kielen van een Centaur wegen circa 635 kg per stuk. Dit maakt de kielen onhandelbaar voor de doe-het-zelver die het moet stellen zonder de faciliteiten van een professionele scheepswerf. Daarom is het cruciaal om de kielbouten in lijn te houden met de kielgaten in de polyester kielstomp.

Om zeker te stellen dat de uitlijning niet verloren gaat moet de onderzijden van beide kielen ten opzichte van elkaar vast gefixeerd worden. Om dit voor elkaar te krijgen kan een stalen of houten frame op de grond geconstrueerd worden. Maar ieder ander creatief idee (bv. m.b.v. een oude trailer) dat zorgt voor stevige fixatie van de kielen is prima.



Op de kielbouten zitten twee moeren. Verwijder de bovenste en draai de onderste los totdat deze boven aan het draadeinde zit. Verwijder deze moer niet. Door deze moer te laten zitten kan de kiel niet wegschieten, en blijft u er verzekerd van dat de kiel in lijn blijft met de kielstomp. Voordat u begint moet u wel het polyester waarmee de moeren zijn afgewerkt weghakken met een oude houtbeitel.



Vervolgens moet de boot aan één zijde een paar centimeter opgekrikt of opgehesen worden. De boot “roteert” als het ware een klein beetje op de kiel die op de grond blijft staan. Hoe u de boot kunt ophijzen hangt af van de mogelijkheden van uw werf. Ideaal is een botenwagen met takels. Ook zijn constructies mogelijk met steigerpijp. Hoe u het ook organiseert, zorg er wel voor dat het veilig is.

Als de boot aan een zijde een paar centimeter is opgehesen kunnen hardhouten keggen tussen de kiel en de kielstomp geslagen worden om zo een opening te forceren.

Vin-kielers kunnen met dezelfde techniek “aangepakt” worden. Nadat de moeren van de vin-kiel zijn losgedraaid (met de bovenste moer nog steeds aan het einde van de schroefdraad) kan de boot zo’n 2 a 3 cm opgehesen worden. Vervolgens weer de kiel van de kielstomp scheiden m.b.v. de hardhouten keggen.



Vanaf dit punt is het een kwestie van de oude kit verwijderen, de oppervlakken zeer grondig reinigen en herkitten volgens de voorschriften van de kitfabrikant.

Een kennis van mij, Consort eigenaar Chris Wakefield, heeft op het internet achterhaald dat Westerly destijds Thioflex 600 van Fosroc gebruikte. Thioflex was een tweecomponent polysulphide kit.

Fosroc (email: sales@fosrock.com) bestaat nog steeds en adviseerde nu Nitoseal 600 (een-component) voor de afdichting en MS2 als primer.

(red. In Nederland kan het beste contact opgenomen worden met Sikaflex.)



Dertig jaar nadat Raggy Ray gebouwd is kwamen de moeren nog zonder al teveel moeite los m.b.v. een grote moersleutel. Wat mij betreft is dat weer een bewijs van de kwaliteit van onze Westerly's.

Nadat de kiel van de stomp gescheiden is moeten beide oppervlakken zeer zorgvuldig gecleaned worden. Hiervoor gebruikte ik een grote variëteit aan gereedschap zoals, vijlen,

schrappers, beitels en schuurpapier.

De gietijzeren kiel werd geprimed met de Fosroc MS2 primer. Nadat de primer gedroogd was werd de kit aangebracht. Hierna weer de kielmoeren handvast aangezet. Na 48 uur werden de bouten stevig aangedraaid.

J24, GK24, GK29, GK33

Uit "De volledige Westerlygids" door David Brooke-Smith

Westerly's voor de wedstrijd baan

Aan het einde van 1975 produceerden we, voor het eerst, meer dan 500 boten in één jaar. Het werd toen ook duidelijk dat onze wedstrijd/cruisers (Cirrus, Tiger en

GK 24



Westerly 28) hadden hun tijd gehad hadden. Rond die tijd explodeerde de wedstrijdbotenmarkt en Westerly wilde daar graag een graantje van meepikken. Onze eerste stap in dit wereldje werd gezet door de introductie van de door Chris Hawkins en Laurent Gilles ontworpen GK24.

De manier om wedstrijdboten te verkopen was, en is, het inhuren van een topbemanning en die met de eerste boot die van de productielijn afkomt, alles te laten winnen wat er maar te winnen valt. De eerste GK24 werd in de zomer van 1976 geleverd en aan het eind van dat jaar stond de teller al op 44 stuks. Het jaar erop werden er 150 GK's in verschillende uitvoeringen verkocht.

We hebben nooit toegegeven aan de vraag voor DHZ-casco's en dat beleid zouden we ook vasthouden voor de GK's. Echter was het wel duidelijk geworden dat er veel

Westerly Club Nederland

belangstelling zou zijn voor een lowbudget uitvoering, Zo gezegd, zo gedaan. Deze laag geprijsde uitvoering was structureel compleet en klaar voor de wedstrijd baan maar onderdeks slechts minimaal afgetimmerd. Deze versie had het voordeel van weinig gewicht en een lage prijs. Die lage prijs maakte het mogelijk om het geld daaraan te spenderen waar het voor wedstrijdzeilers uiteindelijk om gaat; de zeilen. De meeste racers prefereerden een buitenboordmotor en de fractionele uitvoering. De fractionele tuigage is superieur t.o.v. een masttop tuigage behalve bij een windsterkte van 3 tot 4 Bft. Het vreemde was dat de voordelen van de fractionele tuigage destijds niet goed begrepen werden waardoor de meeste GK's geleverd werden met een masttoptuigage.

Specifications		
LOA	8.84m	29ft
LWL	7.8m	25ft 7in
Beam	3.16m	10ft 4in
Draught (family racer)	1.6m	5ft 5in
(Half-Ton)	1.73m	5ft 8in
Displacement	3,130kg	6,900lb
Ballast	1,375kg	3,029lb
Sail area (main)	15m ²	158ft ²
(no 1 genoa)	31m ²	333ft ²
Engine	Beta Marine 13.5hp	
Berths	5/6	
Builder Westerly Marine Construction		
Owners' Association www.westerly-owners.co.uk		
Contact Jackie and Tim Pullen ☎ 01730 266178		
Price £18,000-£22,000		



De standaardversie had een net interieur met een dubbele kooi in de voorpunt, twee aparte hondekooien, een kajuit en een kombuisje. Er was keuze uit een variëteit aan motoren. De kleinste was de Vire 6pk benzine motor. Ook was er de extravagante op benzine lopende Dolphin 12 pk (als je achteruit wilde varen moest je eerst de motor stoppen om vervolgens in zijn achteruit weer te

starten!).

Vandaag de dag zijn twee types populair op de 2^e-hands markt. De toerzeilers kiezen voor de masttop getuigde uitvoering met diesel terwijl de racers gaan voor een fractionele uitvoering zonder motor.

Laat ik het GK24 verhaal beëindigen met te vertellen dat we in 1978 er nog 70-stuks bouwden. In de jaren erna, tot eind '81, bouwden we er nog een paar. De laatste had bouwnummer 320.



Rond die zelfde tijd, zo rond 1987, verwierven we het recht om de J24 te mogen bouwen voor Engeland. In tegenstelling tot de dan in de mode zijnde cruiser/racers was de J24 een klasse om rekening mee te houden. Het geheim van het succes was dat de ontwerper, Dick Johnstone, op geen enkele wijze rekening hield met de I.O.R. regels. Hij wilde een boot ontwerpen die simpel, goedkoop en opwindend was om mee te racen. Bovenal moest zij hard gaan. Ze zijn zo licht en hebben zo'n klein nat oppervlak dat ze boten die twee keer zo groot zijn er uit

zeilen in alle condities, beginnende bij windstilte en eindigend bij storm
Net zoals raceauto's zijn ze niet geschikt voor "kleinzerige" onder ons, omdat de meeste eigenaars de spinaker zetten terwijl het daarvoor eigenlijk veels te hard waait. Dat is heel spectaculair op een ruime windse koers en een niet al te heftige zeegang. Maar wat gebeurt er als je voor de wind spinaker in veel wind terwijl er flinke golven staan? Op een zeker moment zal de boot dan een golf af surfen en zich vol gas in de volgende golf begraven. Een gelukkig moment voor de J24-zeiler.

In 1979 begonnen we met de naar later bleek mislukte (commercieel gezien dan) J30. Hiervan verkochten we er slechts 9 van in 2 jaar. Ik heb nooit begrepen waarom ze zo weinig populair waren. Uiteindelijk werd in 1982 de J30 overvleugeld door de betere J29. Helaas heeft Westerly nooit de J29 gebouwd, omdat met het faillissement van Westerly Marine Construction in 1981 de bouwrechten van de J29 vervielen.

Ondertussen, in 1978 begonnen we met de productie van een half-tonner, genaamd GK29. De GK29 werd ontworpen door Laurent Gilles. We lieten er weer onze "alles winnen met een topbemanning" truc op los. Daardoor nam de verkoop flink toe, totdat nieuwere ontwerpen populairder werden. In '78 en '79 bouwden we in totaal 170 GK29'ers. De twee jaar daarop waren dat slechts 12 stuks. In de meeste werden de lichtgewicht 12pk Petter motoren ingebouwd.

Het bleek een buitengewoon goede cruiser/racer met meer dan voldoende snelheid en accommodatie om de ontwerper van de Contessa 32 Jeremy Rogers benauwd te maken. Aanpassingen in de I.O.R. regelgeving zorgde ervoor dat ze uit de mode raakte.

SAIL SPECIFICATIONS

Family Race Rig

1	10.0	10.0	10.0
2	10.0	10.0	10.0
3	10.0	10.0	10.0
4	10.0	10.0	10.0

Race IOR Dimensions

1	10.0	10.0	10.0
2	10.0	10.0	10.0
3	10.0	10.0	10.0
4	10.0	10.0	10.0

Half ton Rig

1	10.0	10.0	10.0
2	10.0	10.0	10.0
3	10.0	10.0	10.0
4	10.0	10.0	10.0

Race IOR Dimensions

1	10.0	10.0	10.0
2	10.0	10.0	10.0
3	10.0	10.0	10.0
4	10.0	10.0	10.0

GK 29



In het begin was de GK24 weinig populair op de tweedehands markt, maar vanaf 1984 ging het ineens een stuk beter. Het bleek dat de GK29 een alternatief was voor mensen die de snel stijgende prijzen van de Consort niet konden of wilden betalen. Eigenlijk heel slim want de GK29 is bijna net zo groot als de Consort maar een stuk sneller. Ook lijkt de indeling erg op elkaar. Er zijn niet veel "Sailaway" versies op de markt met hun minimale interieur, diepere loden kiel en hogere mast. De standaard cruiser/racer versie had een gietijzeren kiel (diepgang 1,60 mtr) en een op het dek staande mast. Daar en tegen had de half ton I.O.R. versie een lodenkiel met een diepgang van 1,73 mtr en een doorgestoken mast die zo'n 1,5 mtr hoger was.

Westerly Club Nederland

De een na laatste racer was de GK34 die in 1980 op de markt verscheen. We hadden toen echt de smaak te pakken en bouwde er zelfs een paar van kevlar. Dit waren ultra lichte, high tech “vliegmachines”. Namen als “Getabout Kowboy” en “Geriatric Bear” zegt genoeg, dacht ik zo. Hun geweldige prestaties waren niet zozeer het gevolg van het gebruik van high-tech materialen maar door hun $\frac{3}{4}$ tuigage. Het waren echte scheurijzers. Zelfs vandaag de dag winnen de “gewone” polyester GK34'ers nog vele prijzen.

Helaas viel de verkoop tegen en werden er slechts 8 gebouwd in 1980 en 9 in 1981. De meeste werden voorzien van een Bukh 20 Pk machine.

Rond het jaar 2000 bouwde Westerly zijn laatste racer genaamde de GK33. Dit was een race-uitvoering van de Ocean 33. Door zijn diepe loden kiel, lage gewicht, superieure deklay-out en hoge mast zeilde deze uitvoering de sterren van de hemel. Helaas was deze boot, zoals alle Westerly's uit die tijd, onbetaalbaar geworden en zijn er slechts een zeer klein aantal van verkocht voordat Westerly definitief failliet ging.

GK34 Club Racer



Disclaimer Clubblad

© 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.

Westerly Club Nederland

SKIPSHANDEL STAVOREN

Bezoekadres: Marina Stavoren/binnenhaven
Tel.0514-684694;e-mail: info@skipshandel.nl
Zie ook: www.skipshandel.nl



Nieuw in ons programma!!!

FISHER * SOUTHERLY * VANCOUVER



Westerly Berwick "Pantagrue" van Dirk en Engelen Rietkerk.

