



**Westerly  
Club  
Nederland**

*Magazine  
November 2006*



*jaargang 29 aflevering 2*

# Westerly Club Nederland



# Westerly Club Magazine

november 2006

## Inhoud

<i>Van de voorzitter</i> .....	4
<i>Van de redactie</i> .....	6
<i>Over schippers en scheepsnamen</i> .....	7
<i>Bankrekening WCN mogelijk gewijzigd</i> .....	9
<i>Technische Najaarsbijeenkomst 2007</i> .....	10
<i>Hemelvaart zuid 2006</i> .....	12
<i>Vlagvoering</i> .....	14
<i>Engelandtocht 8 juni – 17 juni 2006</i> .....	16
<i>Engelandtocht: andere ankers</i> .....	23
<i>Blankenberge: een zee te hoog</i> .....	26
<i>De Tocht om de Noord</i> .....	28
<i>De Tocht om de Noord zeer succesvol verlopen</i> .....	30
<i>Een kleine week met een grote missie</i> .....	33
<i>Koudwatervrees – onderkoeling is dichterbij dan je denkt</i> .....	35
<i>De slangenkuil – de mooie kant van vuile handen</i> .....	36
<i>Het vervangen van ramen</i> .....	37
<i>Terugblik op 58 jaren zeilen</i> .....	41
<i>'t Beurpomke</i> .....	43





## Van de voorzitter

### **G**eachte leden, donateurs en andere belangstellenden van de WCN

Om deze tijd, eind september, schreef ik meestal het voorwoord met als achtergrondmuziek storm en regen tegen de ruiten! Deze keer is het heel anders: het is prachtig nazomerweer met veel zon, 23 graden en een heerlijk zeilwindje. Je vraagt je af: "Wat doe ik hier achter mijn computer!?" Maar ja, de tijd draait door en er blijven deadlines bestaan voor bepaalde zaken, nietwaar?

Ik hoop dat een ieder weer genoten heeft van zijn boot, van zijn tochten en van de evenementen van de WCN deze zomer! Persoonlijk ben ik niet zoveel weggeweest vanwege mijn gezondheidstoestand, helaas, maar de keren dat ik weg was, was het een waar feest voor mij. Zeker ook de WCN-evenementen waaronder: Hemelvaartsweekend, BBQ noord en als klap op de vuurpijl de Tocht om de Noord aan boord van de "Mah Jong" van Imco en Coby Albrechts. Wat een feest om als gast te mogen meevaren en dan met 12 dagen prachtig zeilweer op de Wadden!

U kunt het vast lezen in een van de verslagen die men zou schrijven.

Ik hoop dat dat ook geldt voor de Zuidelijke Evenementen.

En dan niet te vergeten de Engeland tocht!

Het is jammer dat er zo weinig leden deelnemen aan die zomerevenementen. De club heeft 180 leden, en als je dan ziet dat de belangstelling bijna te tellen is op een of twee handen, dan vraag ik mij toch elke keer weer af: "Mensen, waar blijven jullie nou?" Ik neem toch aan dat U niet voor niets lid bent geworden van de WCN!?! Ik vraag U dan ook om in de toekomst te proberen om meer Uw betrokkenheid te tonen door in te schrijven op de diverse evenementen. Ik verzeker U: "Ze zijn echt -en dat meen ik oprecht- de moeite waard! "

Probeer het eens een keer en oordeel dan zelf. Of heeft U andere ideeën... maak ze bekend aan de Evenementencommissie! Heeft U problemen met de tijdstippen, meldt het ons en ik weet zeker dat de E.C. zijn uiterste best zal doen om met alle belangen en verlangens rekening te houden. Het valt natuurlijk niet mee om 180 leden het naar hun zin te maken, maar ze doen wat mogelijk is, daar ben ik van overtuigd.

Stuur Uw suggesties, inzake deze, naar ons secretariaat en de E.C. kan er mee aan de slag.

Volg ook vooral onze website voor al Uw inlichtingen!



## Westerly Club Nederland

Bestuurlijk gaat er ook iets veranderen het komende seizoen 2007. Dit betreft het voorzitterschap. Op de eerstkomende Jaarvergadering ( omstreeks maart/april 2007 ) treed ik af en ben, helaas, niet meer herkiesbaar. Dat betekent dat het bestuur weer op zoek gaat naar een lid dat plaats wil nemen in het bestuur. Dus als U zich geroepen voelt, wilt U dat dan kenbaar maken aan ons secretariaat. Wanneer er iemand zich aanmeldt, betekent dat niet dat hij of zij voorzitter moet worden. De nieuwe voorzitter wordt dan uit de nieuwe groep bestuurders gekozen en voorgesteld op de ALV.

Evenementencommissie-leden zijn ook altijd welkom. In feite is de E.C. het belangrijkste onderdeel van een club zoals die van ons. Daarbij natuurlijk niet vergeten het Magazine! Het grootste "bindmiddel" van onze club.

Ik hoop velen van U weer te treffen op ons eerstkomende Evenement op 26 november 2006 te Ridderkerk/Dordrecht.

Ik wens U veel sterkte en succes met het weer winterklaar maken van Uw schip. "ZE" heeft het verdiend!!!

Maar terwijl ik dit schrijf realiseer ik me dat het nog steeds heerlijk zeilweer is, dus ga ik daar nog even gauw van genieten.... Ik hoop dat U dat ook heeft gedaan!!!!

Ik wens U weer veel leesplezier in het Magazine dat voor U ligt.

Met vriendelijk groet van



**John Smit**  
**voorzitter**



## Van de redactie



**Z**éér gewaardeerde lezer,

Vorige aflevering schreef ik over de complexiteit van de winter. Nu weet ik dat die niet afwijkt van die van de zomer. De boot wacht, voor de tochten is ingeschreven. Maar ook de rest van het leven gaat door. De Engelandtocht gaat door, ten koste van de Volvo Ocean Race. De badkamer is inmiddels ook –bijna- klaar, evenals de buitenboel op de begane grond. Kortom, de helft van alles heb ik gemist.

Maar gelukkig zijn daar onze leden, die ons weer in herinnering brengen wat er allemaal heeft plaatsgevonden.

Er zijn leden die –in plaats van Lowestoft- Rotterdam bezochten. Er zijn ook leden, die –in plaats van Rotterdam- Lowestoft bezochten. Maar ook die de Tocht om de Noord weer een plaats op de agenda hebben gegeven. En vergeet de tochten op Nederlands water niet. Of bijna-Belgisch. En al deze tochten zijn dubbel en dwars verslagen.

Kortom, dit is een dikke aflevering “van leden voor leden”. Zo zie ik haar graag, en ik weet zeker dat u, lezer, haar ook graag zo ziet.

Blijf schrijven. En stuur dat fotootje mee. Alvast bedankt. Namens u, de lezer.

WCN: Life at the extreme.

**Tjerk Tjeerde**  
015-2614075  
[tjeerde@hetnet.nl](mailto:tjeerde@hetnet.nl)



## Over schippers en scheepsnamen

op initiatief van Auke Bos.

### Een interview met Jan en Corrie Verschure van de Oceanquest "SpeelGoed".

Het water en zijn omgeving speelde al vroeg een rol in het leven van Jan en Corry Verschure. Zowel Jan als Corry zijn in de buurt van water geboren: Jan in de buurt van de Maas en Corry vlak bij de Biesbosch. Al spelend, zwemmend, varend hebben ze in hun jonge jaren ervaringen opgedaan met water.

Jaren later –toen Jan en Corry elkaar ontmoetten– konden ze samen genieten van het water. Jan was inmiddels in het bezit van een echt motorbootje van ongeveer 5,5 meter lang. Het bootje werd aangepast om mee op vakantie te kunnen gaan.

Na een aantal jaren door ons mooie Nederland te hebben rondgevaren, was Corry uitgekeken op het motorboot varen. In haar jonge jaren had Corry gezeild en dat wilde ze graag weer oppakken.

Jan had nooit gezeild, maar wilde het wel leren. Hoe en wat precies was nog de vraag. De eerste zeilboot werd gekocht: een Friese Aldebaran, gebouwd in Lemmer.

Tijdens privé-lessen op hun eigen schip op de Maas werden de zeilbeginselen geleerd. De eerste zeilvakantie –met toestemming van de instructeur– was op de Vinkeveense Plassen.

Na een aantal jaren te hebben genoten van deze stabiele zeilboot werd het tijd voor zeer groot onderhoud. Er zou aardig wat geld mee gemoeid zijn.

Jan en Corry besloten dit geld niet in het 'ouwetje' te steken, maar een Maxi Fenix te

kopen. Na een half jaar op het IJsselmeer te hebben gevaren, werd de boot 'over zee' weer naar het zuiden gebracht.

Deze eerste tocht op 'groot water' verliep anders dan gepland: Het was stabiel weer. (I.p.v. binnendoor werden ze door iedereen geadviseerd buitenom te gaan. De mast hoefde niet platgelegd en later weer opgezet te worden.) De knoop werd doorgehakt. Maar ... geen kaart van de Nederlandse kust meer te koop! Zelfs in IJmuiden niet! Van een ervaren zeezeiler kregen ze een kaart. Fantastisch!

Een tweede probleem diende zich 's avonds aan: het kompas klopte niet meer. Hoe konden ze nu koers houden met een kapot kompas?

(Hebt u wel eens afgemeerd gelegen aan de binnenzijde bij de sluis in de tijd dat de jachthaven er nog niet was? U kent de kade? Dan herkent u het probleem?!)



## Westerly Club Nederland

De tocht naar Scheveningen verliep voor-  
spoedig, maar de volgende dag ...windkracht  
5/6! Dat was niet wat ze verwacht hadden. De  
dag daarna was het weer stralend, rustig  
weer. De zoutwaterdoop –zonder zeezieke te  
worden– was een feit.

Na de Maxi Fenix kwam er een Maxi 909. Het  
schip zeilde heerlijk, maar verder was het een  
'maandagochtend-schip'. Dus: verkopen dat  
'kreng'!

Bij de Maxi was er geen opvolger naar wens.  
Na een bezoek aan de Westerlywerf in  
Engeland en een proefvaart met een Fulmar  
32 waren ze verkocht.

De Fulmar 33 werd opgehaald aan de  
Engelse zuidkust.

De bijzondere ervaringen van het zeezeilen  
smaakten naar meer. Met de Westerly Club  
Nederland maakte Jan zijn eerste oversteek  
van IJmuiden naar Lowestoft. Diezelfde  
zomer zijn Jan en Corry met hun  
APOTIPOMATA (= 'Ik voel mijn hart slaan')  
naar de Engelse oostkust gegaan. Vanaf dat  
jaar bleven de tochten naar Engeland, naar  
de Duitse Wadden en naar de Oostzee in hun  
programma zitten voor de zomervakantie.

Tja, plotseling is de boot verkocht. Wat moet  
je dan? Veel rondkijken bij werven, makelaars  
e.d. leverde niets op. Uiteindelijk kwam de  
Westerly Oceanquest in zicht.

Een nieuwe boot heeft een nieuwe naam  
nodig. Jan en Corry wilden de naam van hun  
andere boten niet 'hergebruiken'. Namen die  
veel voorkomen, deden niet mee. Liedjes  
leverden deze keer ook geen bevredigend  
resultaat.

Op een dag las Corry een artikel genaamd:  
**Speel goed met speelgoed.**

De naam was gevonden: niet Speelgoed,  
zoals vaak gedacht wordt, maar **SPEEL  
GOED**. De clubleden die goed naar de  
belettering van de boot gekeken hebben,  
zullen gezien hebben dat de naam inderdaad  
niet als één geheel, maar in twee delen op de  
zijkant gezet is. SPEEL GOED is uit te leggen  
als:

Doe het goed, houd je aan de vaarregels,  
houd het gezellig aan boord enz.

Doordat mensen de naam vaak wel als een  
geheel lezen, krijgen ze onderweg natuurlijk  
allerlei opmerkingen: "Goh, verkopen ze deze  
ook al bij Intertoys?", "Mooi Speelgoed, zeg!",  
"Waar koop je dit soort speelgoed?", "Dit  
speelgoed kan mijn portemonnee niet  
betalen."



Zoals veel mensen binnen de club weten,  
wordt er op "SPEEL GOED" regelmatig met  
bemanning gevaren. In juni –bij de Engeland-  
tocht– kan Corry helaas niet van de partij zijn.  
Jan vaart dus met 2, 3 of 4 opstappers naar  
de oostkust van Engeland.



Ook tijdens het Hemelvaartweekend en het BBQ-weekend zijn opstappers uit de vereniging regelmatig van de partij.

Tijdens de vakantie wordt er niet met bemanning gevaren. Jan en Corry vinden het heerlijk om dan hun eigen weken te kunnen indelen, zonder rekening met buitenstaanders te moeten houden. Komen ze onderweg bekenden tegen, dan vinden ze dat gezellig en is er tijd voor een bakkie of een borreltje.

Tijdens de weekenden worden door Jan en Corry tochten gemaakt op het IJsselmeer, de

Friese wateren of de Waddenzee. Dit is afhankelijk van het weer, de hoeveelheid beschikbare tijd, de waterervaring van weekendopstappers en soms van de drukte bij de sluis bij Stavoren.

Tijdens de vakantie – waarvoor drie of vier weken worden uitgetrokken – gaat de voorkeur uit naar Engeland of de Oostzee. Dit heeft te maken met het prachtige vaargebied, de mooie natuur, waarin heerlijk gewandeld of gefietst kan worden en de vriendelijkheid van de mensen.

\*\*\*\*\*

## **Bankrekening WCN mogelijk gewijzigd**

Als nasleep van de wijziging in het bestuur van begin dit jaar, waarbij Meindert de Jong zich bereid verklaarde de functie van penningmeester uit te oefenen, blijkt dat de tot zijn beschikking staande technieken niet geheel vlekkeloos communiceren met die van de Postbank.

Met name met betrekking tot de incasso van de contributies ontstonden wat problemen. Om die te omzeilen is een rekening geopend bij de ABN AMRO.

Aangezien het niet in de bedoeling ligt het financieel patroon van de WCN complexer te maken dan nodig, overweegt het bestuur de van oudsher bekende Postbankrekening op te heffen.

Bij het ter perse gaan van deze aflevering van het Magazine is het besluit daartoe nog niet genomen.

Blijven we nu dus even zitten met 2 rekeningen.

Maar went u alvast maar aan het nieuwe bankrekeningnummer:

**bankrekening ABN AMRO 49 39 39 377.**

U wordt geïnformeerd zodra er helderheid is.



## Technische Najaarsbijeenkomst 2007

**Beste Westerly zeilers,**

Dit jaar wordt de najaarsbijeenkomst gecombineerd met de technische dag. En het belooft een heel bijzondere dag te worden.

Het evenement zal plaatsvinden in de sociëteit van de Koninklijke Dordrechtse Roei- en Zeilvereniging. In de sociëteit zal Ted Jansen, o.a. bekend van zijn artikelen uit de waterkampioen, een lezing geven over meteorologie voor de zeiler. De lezing is echter geen gortdroge theoretische benadering van meteorologie maar levert vooral praktische en vooral zeer bruikbare kennis over het weer op.

De technische najaarsbijeenkomst wordt zoals gezegd gehouden in Dordrecht en wel op zondag 26 november. Op deze zondag zijn de winkels in centrum van Dordrecht geopend. En natuurlijk niet te vergeten de vele terrasjes. Dus als u graag mee wilt maar iets anders wilt doen dan het weerprogramma is dit een prachtig alternatief.

**Hoe ziet de dag er precies uit....**

**Zondag 26 november om 09.45 uur** verzamelen bij de **pont van Zwijndrecht**. De aanlegsteiger van het veerpont is aan het veerplein **te Zwijndrecht**. (Voor de Tom-Tommers onder u, u kunt u ook het adres van de pizzeria dat verder in deze uitnodiging genoemd wordt invoeren). Op zondag is het hier gratis parkeren, dit in tegenstelling tot Dordrecht. Met de pont van **10.07 uur** gaan we dan naar Dordrecht.

Vanaf de aanlegplaats in Dordrecht is het een korte wandeling naar de Sociëteit van de KDRZ. Het adres van de sociëteit is Houutuinen 27-29 aan de Nieuwe Haven te Dordrecht.

Om **10.30 uur** staat de koffie klaar. Na de koffie start de lezing en kunnen degenen die voor de stad kiezen afscheid nemen.

Om **12.30 uur** is er een eenvoudige broodjeslunch in de sociëteit voor degenen die deelnemen aan de meteorologie lezing. De Dordt-gangers komen zoveel terrassen tegen dat zij daar ongetwijfeld iets lekkers kunnen vinden.



Om **16.30 uur** gaan we richting pontje en steken weer over naar Zwijndrecht.

Vlak bij de aanlegplaats in Zwijndrecht is de **Pizzeria Toscana** aan het Veerplein 16, 3331 LE Zwijndrecht. Dit restaurant hebben we voor WCN afgehuurd. Er is keuze uit twee verschillende menu's. Waar deze menu's uit bestaan ziet u in de flyer.

Om **17.00 uur** drinken we dan een borrel en om circa 17.30 uur start het diner



*- Toscana is opnieuw geopend, nieuwe eigenaar  
- nieuwe specialiteiten  
- binnenkort start opnieuw het thuisbezorgen  
- tevens voor lunch, recepties, lopende buffetten etc.  
- vanaf maandag 27 maart ook geopend voor de lunch  
(maandag - vrijdag vanaf 11.30)  
- 7 dagen per week geopend van 17.00 - 22.00 uur*

**Toscana C.V.**  
Veerplein 16  
3331 LE Zwijndrecht  
Telefoon: 078-6123870  
[www.ristorantetoscana.nl](http://www.ristorantetoscana.nl)  
[info@ristorantetoscana.nl](mailto:info@ristorantetoscana.nl)

### Kosten

Alleen de kosten voor de pizzeria (incl. drankjes) zijn voor uw eigen rekening. Alle overige kosten zijn voor rekening WCN

### Inschrijven

De grote van de zaal en de pizzeria maximeren het aantal deelnemers tot 64 personen.

Inschrijven kunt u door een email te sturen naar [Gerard.Versluis@wanadoo.nl](mailto:Gerard.Versluis@wanadoo.nl) of te bellen met 01804-30102

Graag vermelden het volgende vermelden:

1. Aantal personen dat deelneemt aan de meteorologie presentatie
2. Aantal personen dat Dordrecht ingaat
3. Of u meegaat naar de Pizzeria, zo ja dan graag opgeven
  - a. Aantal malen menu a
  - b. Aantal maken menu b

Voorpret.....

Kijkt u eens op:

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

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

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

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

Met vriendelijke groet,

De Evenementen en Technische commissie

## Hemelvaart zuid 2006

(door Gina Versluis)

### **dag 1**

In het zuiden begint het Hemelvaartweekend al op woensdagavond. De bemanningen van de "Morian", de "Njord", de "Members Only" en de "Zee-otter" slaan hun proviand op in het vooronder en nemen warme kruiken en oorwarmers mee. Want Piet Paulusma belooft niet veel goeds dit weekend. Desondanks laten we ons niet kisten en gaan toch mee met deze altijd weer gezellige zeiltocht. De meiden van de "Zee-otter" hebben deze woensdagavond nog hun wekelijkse optimisten zeilles. Het wordt een lesje theorie want het stormt zo'n beetje windkracht 8 in de haven van Numansdorp.

Donderdagochtend stomen de "Njord" en de "Zee-otter" op vanuit Numansdorp en treffen de "Morian" in de Volkeraksluis. Hierna tuffen we door naar de volgende sluis, de Krammersluis of te wel de "schildpadsluis", je wil niet weten hoe traag die soms gaat. Nog 1 sluis te gaan voor we in Herkingen aankomen. De "Members Only" ligt dan al op ons te wachten bij de sluis van Bruinisse. Helaas zonder Aafje en Sebastian, hij heeft volgende week examens. Wij wensen hem veel succes! Oeps Theo zijn tuf-tuf stopt ermee... we varen hem tegemoet maar een sleepje is niet nodig. De technische staf van de "Morian" heeft de klus al geklaard en vaart weer vrolijk verder. He we kunnen zowaar zeilen het laatste stuk, jeh het lappie erop en gaan met die banaan. Ondanks de weersvoorspellingen is het de hele dag droog gebleven en als we in de haven van Herkingen liggen gaat zowaar de zon ook nog schijnen. Hé wie zien we daar aan komen rennen, het zijn Jaap en Ike van de "Christina". De "Christina" is nog in haar winterslaap want onze reislustige mede-zeilers zijn net terug van een lange reis naar Maleisië. Alle kids



springen van boord richting de speeltuin en gaan krabben vangen, die zien we voorlopig niet meer. Wie weet hebben we straks nog krab op toast erbij. De overige bemanning gaat bij de "Zee-otter" aan boord en laten zich heerlijk verwennen met wijn/bier en fris. Zij nemen lekkere hapjes en knapperige nootjes mee en met dit zonnetje is dit prima vol te houden.

Na het avondeten treffen we elkaar weer in Restaurant "Piet Hein" voor koffie of was het een borrel. Hierna gaan Jaap en Ike weer op huis aan.

### **dag 2**

Vannacht kwam de moesson los op de Grevelingen. De jongste bemanningsleden weigerden uit hun slaapzak te komen. Maar na enig aandringen van paps en mams kon "Zee-Otter" reisvaardig gemaakt worden. Behalve dat de regen met bakken naar beneden kwam stond er

ook nog zo'n 5 Bft uit het Zuidwesten. Dus recht op kop zoals dat heet. Niet erg sportief maar we zijn gewoon op de motor gegaan. Na de lunch gingen alle Westerlykids naar het subtropisch zwembad. Waar is de tijd gebleven dat kinderen gewoon op een modderstrandje gingen zwemmen? Maar leuk is het wel voor de kinderen. Toen de kinderen aan het zwemmen waren, werd door de evenementencommissie een speurtocht voor de kinderen in elkaar gezet. Dan zouden zij aan de slag kunnen in Port Zelande, terwijl de papsen en mamsen nog wat zouden natafelen in de pizzeria.

Dus 's avonds met z'n allen naar de pizzeria. Prima pizza's! De kinderen speurden wat af. Het hoogtepunt van de avond was de prijsuitreiking van de speurtocht. Wat een toeval maar Sanne, de jongste van het stel won de eerste prijs. Alle andere hadden de tweede prijs. Megazakken snoep kwamen tevoorschijn. Een kinderhand is gauw gevuld.....

### **dag 3**

's Morgens als eerst het luik open en de eerste blik naar het windvaantje. YES! De wind is gelukkig niet gedraaid. Dat wordt een wereldtocht van Port Zelande naar de Mosselplaat. Voor de niet kenners, de mosselplaat is een eilandje op de grevelingen waar je kunt aanleggen. Het kan er nogal druk zijn met hemelvaartdag, maar aangekomen bleek dat de meeste andere zeilers het minder briljante weer aangegrepen hadden om thuis bij de haard te blijven. Dus gelukkig plek zat.

Onderwijl had de "Zee-Otter" de secretaris en de vrouw van de secretaris opgehaald. Die hadden enorme tassen bij zich die enigzins rieken.....

In eerste instantie was het de bedoeling geweest om te gaan bbq-en. Maar het weer leende zich daar echt niet voor. Tijdens de borrel bij de pizzeria was het idee geboren om shoarma te gaan bakken. De "Morian" werd daarom die dag omgedoopt tot "Donner Kebab TheoAnkie". Vijf kilo shoarma en een stuk of 40 pitta broodjes werden gebakken. Samen met een liter knoflooksaus, 1 krop andijvie (voor de vitaminen) en wat fris en bier werd dit een wereldmaal. Na verluud heeft de "Morian" de hele zomer geen last meer gehad van muggen en vliegen.





## Westerly Club Nederland

### dag 4

Omdat de dochters op de "Zee-Otter" weer een feestje hadden, werd van bemanning gewisseld. Leo van Demen, ook lid van de club, kwam aan boord. Omdat de sluisdrukte in Zeeland op Hemelvaartdag berucht is werd de wekker te vroeg gezet. Dus met de eerste sluis richting Numansdorp. Wat een tocht! Windkracht 5/6 halve wind en eigenlijk teveel zeil. Maar achter de dijken zijn de golfjes nog geen 20 cm hoog dus het ging fantastisch. Kent u ook dat gevoel dat je maar door wilt blijven zeilen..... Soms droom ik nog van die tocht.

Volgend jaar gaan wij zeker weer. U ook hopen wij...

\*\*\*\*\*



## Vlagvoering

Ik heb eens ergens gelezen, dat het verschil tussen een schip en een boot de vlag is. Voert een boot een vlag, dan is het een schip.

Maar doe je het goed, dan volg je de vlag-etiquette. Onderstaand de richtlijnen.

En in de volgende aflevering van het Magazine nog wat toevoegingen en verfijningen.

### Waar op het schip?

**Nationale- of natievlag:** aan de vlaggenstok op het hek. Iedere andere vlag is onjuist met uitzondering van de KNZR (gekroonde W) en de KRZM (koninklijke kroon). Friesland is geen natie, Europa ook niet. De vlaggenstok is recht en achterover hellend geplaatst. Liefst in de as van het schip of anders iets naar stuurboord. Een gebogen vlaggenstok wordt niet gebruikt op motorboten (dus ook niet op motorsloepen!), maar alleen op het aangehangen roer van ronde en platbodemd zeiljachten waarvan helmhout of gaffel ook een gebogen vorm hebben. Voor alle duidelijkheid: Er bestaat geen vlaginstructie voor vaartuigen. Een schip is niet verplicht een natievlag te voeren, maar is *gerechtigd* de vlag van een land te voeren.

**Clubvlag:** in de top van de mast of indien dat bezwaarlijk is aan bakboord onder de zaling of in het want. Bij motorboten zonder mast op de steven. Een clubvlag dient de vorm van een gelijkbenige driehoek te hebben, met de hijs aan de korte zijde. De hoogte/breedte verhouding is 2:3. Ter onderscheiding kunnen bestuursleden een rechthoekige vlag voeren en ereleden een rechthoekige vlag met driehoekige insnijding.

**Beleefdheidsvlag:** aan stuurboord onder de zaling of in het want.

De vlag mag alleen tegelijkertijd met de natievlag gevoerd worden. Hoewel met de beleefdheidsvlag officieel een kleine natie- of handelsvlag wordt bedoeld, die gehesen wordt in het land dat men bezoekt, is in Nederland de leuke gewoonte ingeslopen om per bezochte provincie een kleine provincievlag te voeren als beleefdheidsvlag.

**Eigenaars- of bezoekersvlag:** in de top van de mast of aan stuurboord onder de zaling, eventueel onder de beleefdheidsvlag. De bezoekersvlag, ook wel drankvlag genoemd (uitnodiging voor een borrel) is een door de eigenaar zelf ontworpen/gemaakte vlag. Soms wordt daarbij de afbeelding van een wijnglas gebruikt. Als de eigenaar geen bezoek wenst, hijst hij een effen blauw vlaggetje. Bij de marine was dat een rood-wit-blaauwe wimpel, de kerk- of rustwimpel, die tijdens kerkdienst of -verplichte- middagrust werd gehesen.

**Geus of provinciale-, stedelijke-, persoonlijke herkomstvlag:** op de voorsteven.

De vlag mag alleen tegelijkertijd met de natievlag gevoerd worden. Het kleine vlaggetje in de nationale kleuren rood, wit en blauw, stervormig in acht segmenten aangebracht is de Prinsengeus. De Prinsengeus werd alleen gevoerd op zondag en christelijke feestdagen. Oorspronkelijk moet de geus echter iets vertellen over de herkomst van de eigenaar. De Prinsengeus doet dat dus niet! Beter is een provinciale-, stedelijke-, of persoonlijke herkomstvlag. De vlag is overigens pas een "geus" als hij rechthoekig van vorm is en op voorsteven, botteloef, boegspriet of kluiverboom is geplaatst. Volgens overlevering komt de naam van de watergeuzen die de in 1569 door Prins Willem toegekende Prinsenvlag aan een "geusstok" op de boegspriet voerden.

**Andere vlaggen en wimpels:** geen voorgeschreven plaats.

Een uit de beroepsvaart overgewaaid fenomeen is het voeren van reclamevlaggen van tagrijnen en andere leveranciers. Denk aan motor- en oliemerken, maar ook aan touwslagers, scheepsverzekeraars e.d., niet te verwarren met merkverenigingen waarvan de leden gewoon een clubvlag voeren.

**Wanneer?**

Nationale vlag: overdag (vanaf 08.00 uur ('s zondags 9.00 uur) tot zonsondergang, maar niet later dan 21.00 uur. Varend mag van deze tijdregel worden afgeweken).

Beleefdheidsvlag: overdag, alleen tezamen met de natievlag.

Geus of als geus gebruikte vlag: overdag, alleen tezamen met de natievlag.

Clubvlag: dag en nacht als het schip in gebruik is.

Eigenaarsvlag: overdag, wanneer de eigenaar aan boord is, stilliggend.

**Voor de hoeren vlaggen**

De vlag de hele nacht laten hangen, althans na zonsondergang niet binnenhalen.

Bron: [www.vaartips.nl](http://www.vaartips.nl)

Vlag ze. Tjerk Tjeerde

## Engelandtocht 8 juni – 17 juni 2006

### Nooit te oud/jong om te leren !!

#### De voorbereiding

Vrijwel meteen nadat we in 2004 onze "Tlaloc", een Westerly 33, gekocht hadden, zijn we lid geworden van de Westerly Nederland Club.

Met veel plezier hadden we kennis gemaakt met de WCN en het leek ons prachtig om op ons eigen schip mee te gaan met de Engelandtocht, maar dan wel met ervaren opstappers, want onze ervaring op zee is zeer beperkt.

Helaas moesten we onze plannen drastisch wijzigen, omdat Cees al lang van te voren een vriend had beloofd mee te zeilen naar Denemarken, en dat viel precies in dezelfde week.

Omdat de mogelijkheid om nieuwe ervaring op te doen me toch wel erg aantrok (zeezeilen was me onbekend en 's nachts varen ook) heb ik de stoute schoenen aangetrokken en me aangemeld als opstapster.

Ik mocht als vierde bemanningslid mee op de "Members Only" van Tjerk Tjeerde.

Fantastisch!

Ter kennismaking en om alles door te praten hadden we enige weken eerder een "wok"-palaver in Delft. Dat was heel nuttig; de kennismaking voelde goed en gaf me het vertrouwen dat het een goede tocht zou worden. Zeker met al die Schippers: Tjerk als de schipper, Rein heet Schippers en ikzelf heet Leni de Schipper !

Als ik op donderdag 8 juni met stralend weer in het Goese Sas aanmonster, word ik keurig opgevangen door Tjerk en Rein, allebei al in blote bast.

Als enig vrouwelijk bemanningslid mag ik zelfs alleen in de voorpunt slapen. Wat een luxe!

Na me geïnstalleerd te hebben, werd de boot verkend, die als grotere broer van onze 33 wel erg bekend aandeed. De "Members Only" ziet er goed uit en heeft kennelijk een goede baas.

Vroeg in de middag vertrekken we naar Zierikzee. Met weinig wind is het fijn om zo rustig de boot te leren kennen. Daar hebben we nog wat boodschappen gedaan, 's avonds lekker gegeten bij "Marktzicht", via de Oude Haven teruggewandeld en gaan slapen.

#### Vrijdag 9 juni

Na het ontbijt om 10 uur, met stralend weer en NE 2-4 knopen hebben we de zeilen gehesen en gingen we langzaam op weg naar ons reisdoel van die dag: de Betonhaven nabij de Roompot, vlakbij ons vertrekpunt naar Engeland.

Daar aangekomen wordt door iedereen het manoeuvreren en afmeren en afvaren geoefend, en in de volle zon heb ik mijn dikke zeekleding (vier lagen!) gepast en het zwemvest op maat gemaakt, zodat alles klaar ligt voor de oversteek.

's Avonds zet Rein ons een volgens oud beproefd recept gekookte tuinbonenschotel voor.

## Westerly Club Nederland

's Nachts word ik wakker omdat het harder is gaan waaien en het schip flink schommelt. Ik word er akelig van, ga rechtop zitten en doe de antizeeziekte-polsbandjes aan. Het lijkt te helpen.

### Zaterdag 10 juni Roompot-Lowestoft

Onze vertrekdag naar Lowestoft!

Vandaag gaat het echt gebeuren, mijn eerste oversteek naar Engeland!

De tocht is grondig voorbereid, de koers is uitgezet, zowel op papier als op de GPS(sen).

Met Rein als schipper vertrekken we om 09.20 uit de Betonhaven, richting sluis. Om 09.50 varen we de Roompotsluis uit. Weerbericht: wind E/NE 3-4, possibly 4-5. Later decreasing 3-4.

Visibility: good/moderate. Sunny.

Om 12 uur begint het wachtlopen, 4 uur op, 2 uur af. Ook dit is voor mij nieuw, en ik ga gelijk op met Tjerk. Het blijkt heel plezierig te werken, zo twee uur niets hoeven en even plat in de kajuit liggen.

De shippinglanes steken we over keurig voor het donker wordt. Ik leer om met het peilkompas te werken en daarmee de positie van de in de shippinglane varende schepen te bepalen, en dat is maar goed ook, want het zijn grote jongens en ze varen heel snel.

's Avonds koelt het flink af, dus de warme kleren gaan aan, zelfs muts en handschoenen.

Het is een prachtige nacht met een heldere volle maan en sterren. Een pad van zilver in het water achter ons. Een overvliegende grote vogel.

Rond vier uur komen we in de buurt van de Engelse kust; eerst zien we de lichtboeien, daarna de verlichting op de kust en uiteindelijk, na het Stanford Channel, de havenlichten van Lowestoft. De lucht begint rood te kleuren, de dageraad. Wat een timing.

Na een perfecte oversteek van 19 uur meren we om 05.15 (UTC) aan in de haven.

We zijn in Engeland!

Door de aanwezigheid van verschillende schepen met oranje vlaggetjes worden we er aan herinnerd dat Nederland vandaag zijn eerste wedstrijd in het W.K. voetbal speelt.

We drinken een slaapmutsje op de goede afloop. De "Gwaihir", die de overtocht in IJmuiden is begonnen en het enige andere schip van het WCN-flottielje is, ligt er al. Ze hebben een goede oversteek gemaakt en er net zolang over gedaan als wij.



### Zondag 11 juni - Lowestoft

Na een lekkere douche in het keurige, historische clubgebouw van de RN&SYC verkennen we 's middags met z'n drieën, met Dick als goede gids, Lowestoft.

Het was nog steeds warm en zonnig weer, dus veel Engelsen genieten van zand, zee en boulevard.

Heerlijk om het echte hoog-Engels te horen. Wat zijn de meesten wit van huid!

## Westerly Club Nederland

Veel dikke mensen, veel tatoeages. De felgekleurde strandhuisjes met je eigen terrasje vallen op. En vanzelfsprekend ook de grote goktent.

Terug op het schip beleggen we een palaver met de bemanning van "Gwaihir" over de tocht van morgen. De planning is Southwold, daarna de Walton Backwaters.

Bij een Indiaas restaurant gegeten en veel plezier gehad. Een ober met een mooi pak en een zeer smoezelige stropdas, een tafel vol schaalpjes, en alleen cola en water.

### Maandag 12 juni Lowestoft-Southwold

Nog steeds mooi weer, wind nog steeds NE.

We vertrekken om 07.30 uur. We gaan naar de river Blythe, een snelstromende rivier met een flink hoogteverschil. Het binnenvaren van deze rivier is spectaculair moeilijk.

Eerst midden tussen de pieren, strak naar de loswal, bij het groene baken weer het midden opzoeken. Vlak daarna in het bredere gedeelte van de rivier draaien we alvast en gaan dan achteruit naar de aanlegsteiger en meren daar precies tussen twee andere schepen in af. Dus een pittige manoeuvre op stroom die Tjerk heel precies tot een goed einde brengt. De havenmeester helpt met planken en touwen. En volop stootwillen. Wat een sport! De "Gwaihir"



meert naast ons af.

Eenmaal goed afgemeerd is er tijd om wat rond te kijken. Van een werfje wordt onder veel belangstelling een oude gerestaureerde Thames-berge te water gelaten, mooie kleding en champagne. Bij een viskraam hebben we een grote, verse kabeljauw gekocht voor het avondeten. Lekker op de barbecue.

Er komen nog verschillende schepen de rivier op, waaronder nog een Nederlands schip, de "Sarabande".

Gedrieën wandelen we naar Southwold,

prachtige wandeling, gedeeltelijk over de golfbaan. We hebben het dorp en de kerk bezichtigd; iedere zitplaats in de kerk heeft een zelf-geborduurd kussen, allemaal verschillend. In de kerk genieten we dankzij Dick's telefoon nog een poosje van stemmige achtergrondmuziek. Nog wat boodschappen gedaan en langs het strand teruggewandeld met een stop voor een kop koffie.

De steigerborrel is deze keer in de Harbour Inn tegenover de steiger, heel gezellig.

Terug aan boord smaken de gebarbecuede moten kabeljauw met een verse salade erbij voortreffelijk; we hebben het goed.



Dinsdag 13 juni

De bestemming voor vandaag is de Walton Backwaters. Om 10.30 uur worden de zeilen gehesen en nadat er uitgebreid foto's van elkaars schepen gemaakt zijn, gaan we met een NE-wind van ongeveer 4 knopen op weg.

Eenmaal op zee horen we via de marifoon dat de "Sarabande", onze Nederlandse burens in Southwold, assistentie vraagt aan Dover Coastguard omdat er motorproblemen zijn. Ze varen onder zeil en hebben stroom mee, maar zijn, vanwege de weinige wind, toch bang om zonder motor in de problemen te geraken.

Het is boeiend om te horen hoe na enige tijd Thames Coastguard het overneemt. Omdat we redelijk dicht in de buurt zijn, biedt Tjerk onze hulp aan, die dankbaar geaccepteerd wordt.

De sleeptros wordt overgebracht en de plannen gewijzigd. Er wordt besloten om naar Suffolk te gaan, omdat de haven daar alle faciliteiten biedt om de motorproblemen op te lossen.

Het is alweer een spannend avontuur om met een schip op sleeptouw de haven binnen te varen. In het zicht van de haven worden de schepen naast elkaar gelegd en met behulp van de gewaarschuwde havenmeester wordt er perfect aangemeerd.

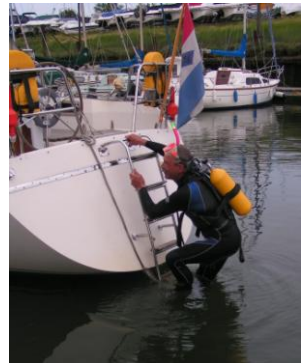
We krijgen een plaats toegewezen en de bemanning van de "Sarabande" gaat op zoek naar een monteur.

De havenwinkel is maar tot 17.00 uur open en er is nog net genoeg tijd om whisky te kopen. Anders had de aardige havenmeester mij met plezier naar het dorp gereden om onze boodschappen te kunnen halen. Hetgeen hij aanbood middels "Who's the husband of the lady?" Ons antwoord (we hebben Cees nog nooit ontmoet): "Don't know!" "In that case, no problem to take her by car to the village?"

Een man met een geweldige Engelse humor, hij kan prachtig vertellen.

De inmiddels gevonden monteur heeft de motor en de keerkoppeling van de "Sarabande" ondertussen geïnspecteerd, maar kan niets verdachts vinden, alles werkt naar behoren.

Zijn voorstel is dan ook om het schip maar uit het water te halen zodat ze het onderwaterschip kunnen bekijken. Tjerk vindt dit nogal overdreven en brengt wederom uitkomst door zijn duikuitrusting aan te trekken en onderwater te inspecteren. Er zit niets in de schroef, alles ziet er goed uit; de conclusie is dan ook dat er op zee waarschijnlijk iets in de schroef heeft gezeten wat nu weer verdwenen is. Opluchting en een borrel waard, ons aangeboden door de twee mannen van de "Sarabande". De hele bemanning van de Westerly-vloot, bestaande uit 6 mannen en 1 vrouw, wordt hiervoor uitgenodigd. De daarop volgende uren is het erg gezellig bij Bart en Bram aan boord.



## Westerly Club Nederland

Terug op de "Members Only" begint het flink te regenen en te onweren, dus de tent over de kuip. We besluiten om in het lichtschip te gaan eten, waarbij Dick's voorgerecht een complete maaltijd blijkt te zijn. Een zinvolle discussie over de SAR-actie geeft ons stof tot nadenken.

### Woensdag 14 juni. - Suffolk –Walton Backwaters



Het plan is om om 10.30 uur te vertrekken naar Titchmarsh-Marina.

Ik heb een ochtendwandeling gemaakt om ook de omgeving wat te verkennen. Mooi, landelijk, heuvelachtig, overal nature trails waarbij je dwars door de velden en akkers loopt. Nog twee herten gezien.

Weer aan boord zijn we eerst naar het tankstation gevaren om diesel en water bij te vullen. Het is wat bewolkt met een harde wind N/E 4-5, later 5-6. Goed zeilweer. Eenmaal op de Backwaters de zeilen

gestreken, omdat we tussen allemaal schepen aan moorings onze weg moeten zien te vinden. Het lijkt een wirwar, maar er blijkt toch een duidelijke vaargeul. Het is een prachtig gebied met allemaal krekken, bij laag water liggen alle schepen daar droog. De haven is voorzien van alles wat nodig is. Vanwege de harde wind is het moeilijk goed in de box te varen en af te meren, maar (natuurlijk) lukt het.

In de havenwinkel brood gekocht en daarna met Dick naar het dorp gewandeld, een stevige wandeling. Chutney en ginger cookies voor het thuisfront gekocht en de lange pier bekeken waar de reddingsboot ligt. Ook hier weer een grote goktent, een overdekt kinderspeelpark en de kleurige strandhuisjes.

Aan boord eten gemaakt: rijst met een groentesalade en verse ananas.

Nog een afscheid drankje met de bemanning van de "Gwaihira", want morgen gaan we onze eigen weg weer. Wij willen oversteken naar de Belgische, zij naar de Nederlandse kust.

Met Dick het navigatieplan opgesteld en gecontroleerd voor de terugtocht, de oversteek naar de haven van Blankenberge. Ziet er goed uit, dat moet lukken.

Een korte, onrustige nacht, toch weer spannend. Maar ook dat hoort erbij.

### Donderdag 15 juni. Titchmarsh Marina – Blankenberge

We vertrekken bij de dageraad om 04.00 uur. Net voldoende licht om de moorings en de scheepjes te kunnen zien. In de kreek leggen we een dubbel rif. Eenmaal op zee is het behoorlijk onrustig, wind NE 4-5, increasing. Zo, dat is echt zeezeilen! We hanteren weer het wachtsysteem. Er staan, naar mijn gevoel, behoorlijke golven en de beweging van het water is gecompliceerder. De eerste uren gaat het goed, maar dan ontkom ik er niet aan: ik word toch zeeziek. Niet groen van ellende, maar wel een paar keer overgeven, slaap, koud.

Na een paar uur plat in de kajuit weer naar buiten en dan gaat het al wat beter. Het laatste gedeelte van de overtocht voel ik me weer ok. Van deze overtocht heb ik zodoende wat minder meegekregen dan van de heenreis. Door de onrustige zee is het behoorlijk pittig sturen; je moet toch flink wat in je mars hebben om dit te kunnen.

De shippinglanes die we oversteken, zijn drukker dan op de heenreis en ook in de aanloop naar Blankenberge is het druk. Best moeilijk om goed in te schatten wat die grote jongens gaan doen, maar het is beter te voorzichtig te zijn dan te overmoedig, want je kunt als klein schip echt niks meer.

Blankenberge zie je al van ver liggen, allemaal flatgebouwen, pure kustvervuiling.



Het aanvaren van de haven moet heel precies gebeuren en vanwege de stroom valt het nog niet mee om op de lichtlijn te komen én te blijven. Het waterpeil is al aardig laag, maar het lukte met onze 1,90 m diepgang, zij het schurend over het zand, toch om binnen te varen en een goede overnachtingsplek te vinden.

Na een oversteek van 18 uur liggen we om 22.00 uur aangemeerd. Deze tocht is dus helemaal bij daglicht gevaren en dat is een heel andere beleving. Het is iets gemakkelijker, omdat je bij daglicht beter ziet en de slaap wat minder is.

Even rust en een toast op de goede terugtocht. Dick heeft nog honger en gaat op zoek naar een patatkraam. Jammergenoeg voor hem zijn die ondertussen gesloten, maar een kopje soep voor het slapen gaan is ook lekker

### Vrijdag 16 juni - Blankenberge – Veerse Meer

Om de stroom naar het Noorden mee te hebben moeten we eigenlijk 's nachts alweer vertrekken. Maar dat zou

teveel van het goede worden. Dus gewoon lekker slapen en om 08.00 uur opgestaan, zodat we nog even boodschappen kunnen doen. Jammer genoeg is de Aldi op dat vroege uur nog dicht, dus doen we bij de echte slager en bakker inkopen voor de barbecue. Langs het strand terug gelopen. Ik vind het strand van Blankenberge niet echt aantrekkelijk. Kleine ondernemers kunnen een gedeelte strand huren en daar strandstoelen opzetten en die weer verhuren. De ene doet dat eenvoudig, de andere luxe, net wat je zoekt. Allemaal ingevulde vakken strand in plaats van kilometers zand.

Om 09.00 uur vertrekken we naar Vlissingen om vandaar via het Kanaal door Walcheren naar Veere en door de sluis naar het Veerse Meer te varen.

## Westerly Club Nederland



De stroom hebben we dus tegen en dat schiet niet echt op. We sturen wat dichterbij de kust en dat helpt wat. Het weer is prachtig zonnig maar wat weinig wind, en met de stuurautomaat die het af en toe overneemt, is het voor iedereen een relaxte tocht. Zo is de Belgische kust prachtig te volgen en Cadzand ziet er aantrekkelijk uit zonder hoogbouw en met een mooi breed strand. Het is wel weer opletten voor de grote jongens en het scheepsverkeer op de Westerschelde. De

zeekaart op de laptop laat mooi zien waar we varen en hoe we verder moeten. Voor het Kanaal door Walcheren moet je de tijd nemen, met eerst de sluis en al die bruggen. Het is heel leuk om de omgeving te bekijken vanaf het water.

Ik heb besloten in Middelburg al van boord te gaan en wordt daar opgehaald. Om 16.00 uur meren we af aan de Arne-boodschappensteiger. Tijdens de afscheidsborrel verrast Tjerk zijn crew met een certificaat als crewmembers van de "Members Only".

Ik kan terugzien op een geweldige tocht. Mijn eerste oversteek naar Engeland is geslaagd, ik heb heel veel geleerd, genoten en ook wel een beetje afgezien. En heel veel bewondering gekregen voor diegenen die ons als WCN-leden in de gelegenheid stellen op hun schip dit te laten meemaken. Die ons zoveel leren, uitleggen, voordoen; maar vooral ook maatjes zijn.

De "Members Only" is met de drie mannen verder gevaren naar het Veerse Meer. Daar op een eilandje gebarbecued, gezwommen en geslapen.

### Zaterdag 17 juni. Veerse Meer – Goese Sas

De laatste dag, en weer terug naar de thuishaven. Daar vroeg in de middag afgemeerd, de boot schoongemaakt. Dick met de motor naar huis en Tjerk en Rein samen in de auto.

Een prachtige, geslaagde tocht. Veel stof tot nadenken, veel nagenieten, vol goede voornemens om veel te gaan oefenen en vastbesloten om door te zetten!

En ..... leeftijd (ik ben 62), man of vrouw is niet belangrijk. Dat blijkt.

Je bent nooit te oud/jong om te leren.

Dus: volgend jaar een heel flottielje??

### **Lenie Beije**

"Tlaloc"

a/b "Members Only"

## Engelandtocht: andere ankers

De Engelse oostkust heeft wel wat. Ontspanning, kalmte, groen, wisselend weer en aangename bewoners. Dus iedere keer ga ik graag mee. En ook al zie je dan verschillende havens wat vaker, geen reis is hetzelfde. En zijn er iedere reis gebeurtenissen, die meer indruk achterlaten en het bijzondere van die specifieke reis vormen.

Het bijzondere in 2006 –voor mij- bestond niet uit het, na jaaaaaren, weer aandoen van Lowestoft. Het had wel wat vertrouwds voor me en eigenlijk weet ik niet waarom. Het bijzondere –voor mij- zat hem ook niet in het bezoek aan de Walton Backwaters, ondanks dat ik daar nog nooit eerder geweest was.

### De 2006-tocht heeft voor mij drie andere ankers.

**Het eerste anker** staat deze reis in het teken van het aan boord genieten van de aanwezigheid van Lenie Beije. Zij voldeed precies aan de criteria, waaraan ik altijd vasthoud als ik denk aan de reden waarom de Westerly Club Nederland deze tochten organiseert: andere Westerly-eigenaren helpen hun grenzen te verkennen en te verleggen, ervaring op te doen in langere oversteken in wisselende omstandigheden, gelegenheid bieden om te leren en te ervaren in haar uiterste vorm, zonder de spanning van de eindverantwoordelijkheid. Het is een genoeg geweest te zien hoe Lenie, zonder enige noemenswaardige zee-ervaring, tijdens alle momenten van de reis bezig is geweest met adsorberen: de voorbereiding, de zeereis, de zeegang, het wachtlopen, de havenaanlopen, de rivieren, de omgeving, de mensen, de palavers, het eten, onze eigen bemanning, het zeilen, de shippinglanes, de Noordzee-zon, het passagieren, kortom alles wat er tijdens zo'n reis om de hoek komt kijken. En ik verzeker u, dat aan haar te zien is geweest, dat dat wat u en ik mogelijk een ontspannen WCN-weekje noemen, voor haar een buitengewoon uitputtende ervaring is geweest, waarbij alle reiscomponenten in een voor haar buitengewoon hoog en uiterst vermoeiend tempo aan haar voorbij gleden. Maar het resultaat mag er dan ook zijn (de grenzen zijn gesteld c.q. verlegd); ik mag iedereen aanraden op deze manier kennis te maken met kust- en een beetje zeezeilen.

Voor de niet aflatende inzet deze opzet te doen slagen, dank ik mijn overige bemanning Rein en Dick.





## Westerly Club Nederland

**Het tweede anker** van deze reis is de buitengewone gezelligheid en saamhorigheid met de volledige groep: Frans Hijmans en zijn Imco en Cees (een soort Ed en Willem Bever; Frans' schip is helemaal nagekeken) waren uitstekende, aangename, hulpvaardige, komische, vaardige en bereidwillige companen in de tocht. Zonder van minuut tot minuut de reis te verslaan, is het onmogelijk om aan te geven, waarom ik van ieder moment heb genoten.

Voor deze niet aflatende ondersteuning in sfeer bouwen, voor dit tweede anker, dank ik de "Gwaihir".



**Het derde anker** is van een andere orde. Zoals u in het reisverslag van Lenie heeft kunnen lezen, heeft de "Members Only" wat hand- en spandiensten mogen verlenen aan het zeiljacht "Sarabande", dat op haar zuidelijk gerichte tocht vanuit Southwold ondersteuning vroeg aan Thames Coastguard wegens motorproblemen in combinatie met geen wind. Maar niet hun problemen waren indrukwekkend (de weersomstandigheden waren goed, de zee was vlak), niet de gesprekken tussen "Sarabande" en de Coastguard, noch het feit dat wij een sleepverbinding maakten en daarmee de situatie stabiliseerden (iedere watersporter helpt toch zijn mede-watersporter) waren indrukwekkend.

Indrukwekkend was de uiterst strakke begeleiding via marifoon door Thames Coastguard. Op het moment dat "Members Only" haar hulp bood, was "Members Only", als ware zij de On Scene Commander, de enige gesprekspartner voor Thames Coastguard. Elke informatie van en over de "Sarabande" ging via de PC6716. Ieder half uur (en als de Coastguard zegt een half uur, dan bedoelen ze ook 30:00 minuten!) moesten we verslag uitbrengen over vordering, positie, situatie, planning, verwachting en bestemming. Oproepen op Ch16, en meteen doorverwezen worden naar Ch67, het werkkanal voor SAR. Heel strak, heel direct, heel kort en heel zakelijk.

Bij het binnenlopen van Harwich hadden we gemeld over te gaan naar het VHF-kanaal van Harwich Port. Op de Orwell, net noord van de Stour, kwam de Coastguard weer. Gegeven de eerder door ons opgegeven bestemming Suffolk Yacht Harbour had de Coastguard contact gehad met havenmeester aldaar, en voorbereid dat er een boot naar buiten zou komen om ons van dienst te zijn bij het invaren van jachthaven -indien wij zulks noodzakelijk achtten-, en dat er hulp en vrije steigerruimte zou zijn bij het afmeren. Bij het binnenvaren van de haven was de brandstofsteiger dan ook vrij en stond er hulp aan de kant.

## Westerly Club Nederland



Het indrukwekkende zat hem in de continue aandacht en aanpak van Thames Coastguard, tot en met het binnenlopen van Suffolk. Ik kan me nu veel beter voorstellen dat contact met een wal-station in voorkomende gevallen leidt tot rust, kalmte en overzicht, zowel voor redder als geredde. Het nut van een (goede) marifoon, alsmede behoorlijke vaardigheden in maritieme communicatie is mij weer bewezen.

Voor een dergelijke actie was het natuurlijk schitterend weer. Desondanks –of misschien wel dankzij- vond ik het (en dat zal wel aan mij te zien zijn geweest) een geweldige tocht en ervaring. Die overigens niet plaats had kunnen vinden zonder de absolute en probleemloze volgzzaamheid van de “Gwaihir”, die door onze actie mede van het oorspronkelijk Westerly-plan (bestemming Walton Backwaters) is afgeweken en meeging naar Suffolk.

“Gwaihir”, wederom bedankt, voor de medewerking aan dit derde anker tijdens de WCN Engelandtocht 2006!

Tjerk Tjeerde  
“Members Only”



## Blankenberge: een zee te hoog

Er is altijd een moment dat je moet kiezen. En heel lang van te voren hadden 5 schepen gekozen voor deelname aan de Gernalentocht naar Blankenberge. Er was toen echter nog geen sprake van welk weerbericht dan ook. Desondanks was toen al bekend dat de "Zee-otter" de reis per auto zou maken.

De Gernalentocht zelf heeft twee kanten: lekker 4 lange dagen vrij en op de boot en maar twee korte overtochtjes van slechts 5 uur. Of: een korte vakantie tussendoor met toch een volwassen zeetocht. Het is maar hoe je naar het weer kijkt.

Voor de 4 dagen vrij met de korte overtochtjes kijk je naar het lange-termijn-weerbericht. Dat spreekt dan over een westelijke 4-5, in aanvang zelfs Bft 6. Meer dan voldoende wind, dus ook voldoende reden voor de "Njord" om op voorhand te kiezen voor een comfortabele auto in plaats van een bonkig schip in ruwe omstandigheden. Desondanks wordt de tocht niet afgeblazen: België, here we come!

Naarmate de dag van vertrek met de oversteek nadert, kijk je meer en meer naar de korte-termijn-verwachtingen. Donderdag W 4-6, vrijdag afnemend 4-5, later 3-4 en ruimend naar NW. Zaterdag verder afnemend naar 2-3, verder ruimend naar N en zelfs een oostelijke richting. De hamvraag wordt dan: wanneer neemt de wind af?



We kunnen nog steeds niet kiezen. Dus we gaan naar het ontmoetingspunt: de wachtsteiger aan de binnenzijde van de Roompotsluis. Vanaf 't Goese Sas blijkt de Zeelandbrug (bijna pal noord) gewoon wind tegen met een 32-34 knopen. Hoezo 6? Na de brug is het (eerst knijpend) bezeild, waarbij er toch fors wat golfkruinen de kuip inwaaien, terwijl we met soms dik 8,5 knoop door het water scheuren. Voor het comfort slechts met een zwaar gereefde genua. Een best wel heftige maar evenzo imposante tocht.

De "Morian" en de "Tlaloc" hebben zich verschanst in de Roompot Marina: rustiger, veiliger en beter bereikbaar voor opstappers en technici.

Het palaver dwingt ons tot een keus. De weersverwachting is niet echt gewijzigd, bovendien lijkt de wind pas in de loop van de dag af te nemen, en in verband met het tij willen we eigenlijk om 07.00u weg.

Dus de hamvraag blijft. Tot Post Ouddorp (ieder uur om half op Ch.25) in zijn verwachtingen ook nog meldt dat de zeegang een 2-2,5 meter zal bedragen. Tussen de banken van de Roompot en Banjaard ziet niemand dat zitten. De overtocht naar Blankenberge wordt afgeblazen. Desondanks breken we de Gernalentocht niet af.

De plannen worden gewijzigd. Goes zal onze bestemming worden, en we vertrekken op een vakantie-achtige tijd. "Zeeotter" en "Njord" worden verzocht hun TomTom-instelling te wijzigen en zich te vervoegen bij de biechtstoel in restaurant "Het Elfde Gebod".

De wind is inmiddels afgenomen tot iets wat we zaterdag pas verwachtten. De scheepssnelheid van donderdag is omgezet in windsterkte. En ook nu hebben we bijna wind tegen.

Met twintig man (man, vrouw, kinders) leggen we de biecht af. Buitengewoon gezellig, smakelijk en zwoel.



Zaterdag vertrekt "Morian" terug naar de Roompot (een "halverwege"-opstapper beperkt je bewegingen); "Tlaloc" en "Members Only" verkiezen het zonnige traject naar een verlaten eilandje in het Veerse Meer. Een genoeglijk samenzijn laat ons weer beseffen waarom we (Westerly) varen.

Zondag keren we huiswaarts. In de Zandkreeksluis hebben we tijdens het schutten nog een plezierig contact met Alfred en Rita van de Berg van de Consort Duo "Rita Marie".

Keuzes maken, daar ging het om. De weersverwachtingen klopten uiteindelijk, alleen op andere momenten dan verwacht. Hadden we toch .....?

Desondanks was dit een Gernalentocht die ik niet had willen missen. Ondanks het feit dat mijn vaste compaan Aafje er niet bij was, omdat het RTL4 behaagd had in uitgerekend onze straat een antwoord te geven op "hoemooisjouwstraat.nl" (uitzending reeds op 26-09 geweest).

Ik kies weer voor de Gernalentocht 2007!

Wie vaart er mee?

Tjerk Tjeerde  
"Members Only"

## De Tocht om de Noord

door Casper de Lange,

Vrijdag 8 september met de trein naar Leeuwarden gereisd en daar ontmoette ik de andere opstapper Ton Baas. Met de bus naar Lauwersoog, waar we wat te vroeg uitstapten en naar de vissershaven liepen de grote vlag van Terschelling van de “Mah-Jong” al konden zien. Een klusbus uit Yerseke nam ons het laatste stukje mee. Daar lagen ze langszij een visser: de Noordelijke Westerly-vloot; de “Mah-Jong”, de “Hawar”, de “Bommel” en de “Gwaihir”. Bagage aan boord bij de “Gwaihir”, waar we te gast waren bij Frans Hijmans.

Gezellig geborreld a/b de “Mah-Jong” bij Imco, Coby, Mathijs en John Smit.

De “Hawar” bemanning: Fokke en Akke hadden Jan Verschure als opstapper.

Daarna gaan eten vlakbij met een mooi zicht op ons vaarwater voor de volgende ochtend.

De “Bommel”-bemanning bleef aan boord omdat ze nog verse proviand op wilden maken.

Zaterdag vroeg op pad richting Borkum.

“Hee, een Pentland” dacht ik toen ons een schip op tegenkoers in het Westgat naderde, maar dit was de “Bommel”, die een zeezieke hadden

en het daarom voor gezien hielden.

Weinig wind, dus we hebben tot Borkum gemotord, onderlangs de Ballonplate door het Huibertgat en toen bij het karakteristieke Fischerbalje-baken

bakboord uit naar de Burkanahaven. Dit

is een oude marinehaven en is daarom groot uitgelegd met pontoons. In de middag met het treintje naar Borkum.



Zondag uitgeslapen en om een uur of elf met prachtig weer vertrokken naar Norderney. Dit binnendoor over twee wantijen. Een wantij is een plek waar het water van twee kanten toestroomt en dus het ondiepst. Deze plek is aangegeven door twee staken. De staken geven de vaarroute aan, met een tape-je zelfs gemarkeerd! De aanloop naar Norderney was interessant met dwarsstroom, maar door ook vaak achterom te kijken naar gepasseerde tonnen hielden we onze positie in de peiling. Om een uur of drie waren we in de haven. In het havengebouw was ook een bar en restaurant, en daar hebben we prima gegeten.

Maandag was een rustdag en is het dorpje verkend. Daarna heb ik zelf nog op het strand gelegen en gezwommen.

## Westerly Club Nederland

Dinsdag weer om een uur of elf, nog steeds prachtig weer maar geen wind, vertrokken naar Juist. Twee derde van deze tocht was bekend water, dit hadden we immers zondag al in oostelijke richting gevaren.

Rond twee uur aan de kade gemeerd. Aan de gang met lange lijnen en schutplanken tussen boot en kade. We hebben verhaald langs zij de "Mah-Jong" om daar vanaf te zijn. Het valt er gedeeltelijk droog. Er is ook een jachthaventje met een drempel, zodat er nog wat water in blijft, maar dit was te klein voor ons; een Centaur kan er naar binnen.

Het laagwater viel reuze mee, het volgende laagwater van woensdagochtend was lager.

Ik ging voor het onbijt zwemmen richting "Hawar" en zwom zo de fijne blub in. Later werd de bodem zichtbaar en de boten lagen prima, in de blubber, keurig recht.



Woensdag meldde een man dat we de kade moesten verlaten, omdat er een veerboot aankwam. Om twaalf uur zijn we rustig vertrokken bij opkomend water richting Greetsiel. Dit is een dorpje - met nog steeds vissersschepen- dat nu aan een groot zoetwaterbekken ligt. Ook de Duitsers hadden ooit inpolderingsambities en het bekken is mooi om doorheen te varen maar tegelijk ook

doods -weinig biodiversiteit ondanks dat het een natuurpark is- een "vinex" natuurpark zou je kunnen zeggen...

Iets na borreltijd kwamen we in de jachthaven aan. Tijdens het avondeten werden we belaagd door muggen dus: lange kleren aan, dooreten en wegwezen, passagieren. Het plaatsje heeft veel oude gebouwen en twee molens, maar is ook erg toeristisch. Na terugkomst ben ik nog wat op de verenigingsboot blijven hangen. Dit is een oude veerboot waar de auto's dwars op het dek werden gezet. Na nog een biertje in de kuip van de "Gwaihir" was het dan toch echt bedtijd...

Donderdagochtend het dorpje en de molens nog bekeken. Om een uur vertrokken naar Borkum onder het Ransel langs weer aan op de Fischerbalje en Borkum, de Burkanahaven. Nog steeds prachtig weer en nu wat meer wind. Frans had tijdens de reis gekookt, zodat we meteen na aankomst om acht uur s'avonds opgelijnd stonden voor de steigerborrel a/b "Mah-Jong".

Hier namen de schepen en bemanningen afscheid van elkaar.





Vrijdag tegen dageraad vertrokken richting Lauwersoog. Nu was er meer wind. De “Mah-Jong” verloren we uit het zicht, maar met de “Hawar” bereikten we rond het middaguur Lauwersoog. Meteen door de sluis en via het Lauwersmeer en Dokkum op Leeuwarden aan waar we de “Gwaihir” om vijf uur in de stad meerden en naar het station liepen om naar huis te treinen.

De reis was prachtig, lekker relaxed over de wantijen en prachtig weer, dus ik hoop dit met “Vanadis” te herhalen in de niet te verre toekomst als ze klaar is (wanneer is een boot klaar??). Maar dat is een ander verhaal voor een volgend Magazine...

Frans, bedankt voor het meevaren en iedereen tot in Houten.

Groeten,

Casper de Lange

## **De Tocht om de Noord zeer succesvol verlopen**

*door Matthijs van Gent*

Met een artikel over een zeiltocht verwacht u als lezer waarschijnlijk (neem ik aan) een chronologisch verhaal over de route, opgevolgd met wat wetenswaardigheden en wat anekdotes.

Welaan: de tocht begon op 8 september in Lauwersoog, voer naar Borkum, vervolgens naar Nordeneij, Juist, Greetsiel en terug naar Borkum als laatste gezamenlijke halte.

Dat was weer eens een ‘ouderwetse’ TodN. De eerste tochten die ik meemaakte gingen achtereenvolgens tot Helgoland, Spiekeroog en Nordeneij. De laatste keren bleven op de Nederlandse wateren (Waddenzee en IJsselmeer). Ook leuk, maar niet echt wat je verwacht met ‘Om de Noord’. Als Terschellingganger krijg je met dat begrip toch een beeld van Willem Barentz en Nova Zembla voor ogen. De afgelopen twee jaren was de tocht niet doorgestaan vanwege ziekte en overlijden van de organisator Peter Dreef. Dat geeft de tocht in het begin toch even wat triestigheid mee met een kort ‘in memoriam’ als je langs Oostmahorn komt. En tijdens het zeilen hebben we op de “Mah Jong” met veel plezier teruggedacht aan de spontane wedstrijdjes met de “Freya”.



## Westerly Club Nederland

De club heeft in Imko Albrechts echter een prima opvolger in organisatie en coordinatie gevonden.

Al staat Lauwersoog als eerste genoemd in het programma, de tocht begon voor de “Mah-Jong” in de thuishaven Terschelling, twee dagen eerder. En dan realiseer je je ineens dat voor alle deelnemers er zo'n stuk voorpret aan zit. De keuze voor 'binnendoor' was dit jaar snel gemaakt, omdat je in Leeuwarden zo makkelijk met je boot voor de C1000 kan liggen en het winkelwagentje tot aan de reling kan rijden: riant fourageren! Er moest dan ook nog behoorlijk wat worden ingekocht, voornamelijk voor 'de club' voor onder de palavers en het 'apres-voil' (of beter: 'after-sails', wat overigens iets anders is dan 'after-sales'), waar vaak ruim de tijd voor werd genomen.

In de Prinsentuin (of eigenlijk langs) kwam een oude bekende, de “Betelgeuze” voorbij, nog steeds in goed herkenbaar geel. En op de Dokkumer Ee liepen we een Westerly in. Voor de brug in Birdaard bleek dat de “Going walkabout” te zijn met de gebroeders Kuijper aan boord, die ook aan de tocht zou deelnemen, maar meteen de volgende dag al moest afhaken vanwege motorpech. Trouwens: elke Westerly die in het vizier komt, wordt meteen gespot op het verenigingsvlaggetje. Het zou een goede zaak zijn als elk lid standaard een stapeltje aanmeldingsformulieren aan boord heeft: altijd onder handbereik in havens en sluizen!

De tocht begon op zijn '10 kleine negertjes', maar dan met zes. Cees en Truida (“Lady May”) moesten op voorhand al afhaken vanwege een been van Truida in het gips. De tweede was het geval motorpech en nummer drie, de “Bommel”, is nog wel gestart vanuit Lauwersoog, en zou voor het weekend mee gaan, maar keerde bij Schier al om vanwege zeeziekte onder zijn kersverse opstappers. Met drie boten zijn we verder gegaan en zo is het gelukkig ook tot de laatste dag gebleven.



Na een volledig verregende augustus hebben we ontzettend geboft met het weer. Dat begon al mooi (alleen het getik van de regen op de tent in de jachthaven van Lauwersoog staat mij nog bij) en werd per dag alleen maar beter. Met een wind steeds uit de goede hoek: elke dag kon er gezeild

worden en de eerste dagen dus van west naar oost en op het goede moment later van oost naar west. En dan het tij: wel vaak (redelijk) vroeg weg, maar het aardige daarvan was dat je in het begin van de middag alweer een haven aanliep en je de rest van de dag kon gaan passagieren.

## Westerly Club Nederland

Zo zag je nog eens wat van de omgeving en kon er hier en daar een terras worden meegepikt onder het genot van een salonorkest in een strandmuziektent (Borkum) of een 'strijkje' (op Juist). Beter dan alleen nog wat napimpelen in de kuip. Op Nordeney bleven we een dag over, waarmee het plaatsje op de fiets (weer) eens goed werd verkend. 's Avonds uit eten bij De Molen was onvergetelijk. Tuurlijk vanwege de locatie en de goede maaltijd, maar nog meer door hubsche Francie de serveerster, die de hele tafel om haar vinger wond. Verhuizen naar Nordeney kwam ineens dichtbij, al heb ik die gedachte, nu eenmaal vier weken thuis, maar van me afgezet. Zou ze er volgend jaar nog werken?



In de haven van Juist heb ik een schipper (Fokko Fokma) nog nooit zo bedenkelijk naar de prut zien turen, waar zijn schip (de "Hawar") langzaam maar zeker tot 'de knieën' in wegzakte. Enkele uren later voer hij toch opgelucht ons voor de haven uit.

Na mijn diploma 'Co-schipper, betrouwbaar stuurman/navigator', tijdens de barbecue van 2003 door Imko himself uitgereikt, kom ik nu alsnog in aanmerking voor het certificaat 'prikken varen' dat ik bij een eerdere TodN had verspeeld. Deze keer was het tweede opstapper en vaste roerganger John Smit die nogal eens door de schipper werd gemaand gepaste afstand te nemen. Overigens heeft John ons op de overige stukken perfect gebracht waar we wezen moesten. Daarnaast was het een dikke week perfect toeven aan boord met z'n vieren (Co, Imko, John en ondergetekende) en dat geldt zowel voor de catering van Co als voor elkaars gezelschap. Eenmaal op koers of voor de kant was het goed kletsen.

Zo'n zeilweek werkt wat dat betreft beter dan menig psychiater (al heb ik daar gelukkig geen ervaring mee): je gedachten vliegen met een blik op oneindig van je af en over het water zo de wijde wereld in. Terug op het werk moet je achter je bureau toch eerst nog eens goed nadenken wat je daar ook alweer kwam doen. Even kwijt!

Al met al een geweldige week om aan terug te denken door het mooie zeilen en alles daar omheen. En al heb ik ze hierboven niet aangehaald, wil ik nog de overige deelnemers noemen: Frans Hijmans ("Gwaihira") met als opstappers Casper de Lange (die volgend jaar toch wordt geacht met zijn eigen schip deel te nemen) en Ton Baars, en Akke (van Fokko, op de "Hawar") met Jan Verschure als opstapper (of was het co-schipper?) die allen op hun manier en gezelschap hebben bijgedragen aan een zeer geslaagde (werk-)vakantie.

Een schets van Matthijs van Gent,  
Opstapper op de "Mah-Jong" van Imko en Co Albrechts, Terschelling.

## Een kleine week met een grote missie

Na de Chaweroet zeilkaar te hebben gemaakt vertrokken mijn vader en ik op vrijdag 9 juni 2006 uit Enkhuizen. De bestemming van die dag lieten we nog even in het midden, maar de richting was al bepaald. Zo zeilden we die middag in zuidelijke richting en voeren we bij Amsterdam de sluis door het Noordzeekanaal op. Tot ergernis van mijn vader, net na de sluis nog even een stootwil laten glippen, waardoor een extra rondje draaien niet onvermijdelijk was. De zon brandde op onze schouders en verwarmde het dek, net te heet voor je blote voeten. Intussen was ons eindpunt bepaald en zo motorden we het Noordzeekanaal af naar IJmuiden.

Na een verfrissende, maar pijnlijke douche (voortaan toch maar luisteren wanneer mijn vader een tweede laag zonnebrandcrème adviseert) nuttigden we onze maaltijd, terwijl de zon zich al klaarmaakte voor de nacht. Dezelfde avond arriveerde mijn broer in IJmuiden die bij ons opstapte om de volgende dag mee te varen.



's Zaterdagds vertrokken we i.v.m. het tij redelijk op tijd. Althans, dat zijn de woorden van mijn vader en broer, want ik daarentegen vond het belachelijk vroeg. Eenmaal op de Noordzee voeren we wederom in zuidelijke richting. Een heerlijk zonnetje, een prima windkrachtje en met volle zeilen vanaf je bootje uitkijken over het water. Wat wil een mens nog meer? Een kop hete soep over mijn been verstoorde even de pret, maar de missie van deze dagen kwam al dichterbij, wat mij weer opvrolijkte.

In Scheveningen aangekomen bleek dat wij dat weekend niet de enige met een missie waren. Het duurde even voor we een ligplaats hadden, maar dan heb je ook wat: je kan geen kant meer op. Op zulke momenten besef je dat Nederland klein is, vooral wanneer je buurman van thuis een steiger verderop blijkt te liggen. Mijn broer stapte die avond weer op de trein en ik maakte nog even een wandelingetje over het strand bij

ondergaande zon.

Zondagochtend 11 juni. De dag van onze missie was aangebroken. Rond een uur of 10 vertrokken we samen met een hoop andere boten uit Scheveningen. Weer voeren we in zuidelijke richting, maar dit maal maar een klein stukje tot de hoogte van Rotterdam. Hoe dicht we bij ons doel kwamen, hoe drukker het werd. Helikopters vlogen in de lucht, overal waren boten in alle verschillende soorten en maten en de waterpolitie zorgde ervoor dat iedereen op zijn plek bleef.

Daar waren we.. Vol bewondering keken we naar de snelle, grote zeilboten van de Volvo Ocean Race 2006.

## Westerly Club Nederland

In real-life veel en veel indrukwekkender dan op tv. De ABN-Ambro, de Pirates of the Caribbean en alle anderen begonnen aan hun race voor de Nederlandse kust. Mijn vader achter het roer en ik met het fotoestel in mijn handen op het dek, keken gedurende de hele wedstrijd onze ogen uit. Wat een spektakel! Onder luid gejuich en getoeter van alle toeschouwers finishte de ABN-Ambro als eerste. We waren zo dichtbij. Ik denk dat we nog geen 20 meter van de finishboei verwijderd waren. Wat een kick geeft dat, gigantisch! Om de beurt finishten alle zeilboten die deelnamen aan de Volvo Ocean Race. Ze voeren allemaal weer terug naar de kust met een hele reeks nieuwsgierige watersporters achter hen aan. Ook wij voeren naar de kust, maar weer terug naar Scheveningen. Echter wel met een beetje tempo aangezien Nederland op het punt stond om weer een WK-wedstrijd te spelen. Tja, je bent een Nederlander of je bent het niet. Eenmaal in de haven aangemeerd hoorden we luid gejuich: 1-0. Snel de kroeg in om niet nog meer te hoeven missen. Helaas bleef het bij dat ene goal wat wij uiteraard net hadden gemist, maar dat mocht de pret van die dag niet drukken. 's Avonds bij 'Simones' vis gegeten waar we echt te veel voorgeschoteld kregen, maar de smaak was er zeker niet minder om.

Maandag hadden we bedacht om dit keer maar eens in noordelijke richting te varen. Ter hoogte van IJmuiden waren we zo lekker aan het zeilen dat we besloten om door te varen. Na eenmaal de hele noordelijke kust van Nederland gezien te hebben, hadden we er nog niet genoeg van en dachten we dat er ook nog wel een stukje Waddenzee bij kon. Met een heerlijk dagje achter de rug kwamen we met schemering aan op Texel.

Dinsdag was het weer omgeslagen en daarom maar een nachtje langer verblijven in de haven van Texel. Woensdag met een pittig windje doorgevaren naar Medemblik, om op donderdag weer terug te gaan naar Enkhuizen, onze thuishaven. Een zonnetje is heerlijk, maar wind is onmisbaar. Van mij mag het daarom best een beetje waaien. De week zat er weer op, maar de herinneringen zullen me lang bij blijven. Wat een indrukken en een genot.. Onze missie was volbracht.

Noralie Bos  
"Chaweroet"



## Koudwatervrees – onderkoeling is dichterbij dan je denkt

Michelle Blaauw – KNRM



Zit u ook vol plannen voor het komende seizoen? De watersport-bladen en de watersportbeurzen bezorgen je zo'n gevoel, dat er nodig moet worden gevaren, maar tijdens de Hiswa lag er ook dit jaar weer sneeuw op het dak van de Rai.

De redders van de KNRM maken zich ook op voor een druk seizoen, dat ieder jaar wel eerder lijkt te beginnen. Dat heeft natuurlijk ook te maken met de uitstekende voorzieningen die je tegenwoordig op ieder schip vindt.

Verwarming aan boord is gemeengoed en ook de kleding is veel behaaglijker dan vroeger. Maar soms ligt er in mei 's morgens ijs aan dek...

U moet even in uw jachthaven aan boord zijn, iets halen of brengen. Uw boot ligt in het water. De steigers zijn glad van de vorst of de regen. Als u alleen bent, en u stapt mis, kunt u dan uit



het water komen? Kunt u het zwemtrapje van uw eigen of andermans boot nog bereiken en kunt het uitklappen en er op klimmen? Of is het gezekerd met een zeilbandje omdat het anders zo gemakkelijk neerklappt? Waar zijn in uw jachthaven de noodtrappen om op de steiger te komen?

Wat niet verandert is het water, dat in het vroege voorjaar als het meezit een temperatuur heeft in de buurt van de 8° Celsius. Dat levert soms koude spetters op. Als er iets niet moet gebeuren is het in dit seizoen overboord gaan, want buitenboord ligt uw moordenaar op de loer. Een goed reddingvest keert u op uw rug als u bewusteloos bent, maar als u kort aangelijnd bent valt u helemaal niet overboord en hoeft u zich daar geen zorgen over te maken.

De kunst is niet om ieder risico te mijden, want dan kun je niets meer doen. Wel om ons bewust te zijn van de risico's en ermee te leren omgaan.

Een winter die laat afgelopen is, zorgt nog lang voor koud water. Dat maakt goede kleding en bescherming tegen onderkoeling tot ver in het seizoen een noodzaak. Misschien geen gek idee om een isolatiedeken aan boord te hebben.

## De slangenkuil – de mooie kant van vuile handen

Michelle Blaauw – KNRM



De beste klanten van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij zijn pleziervaarders. Meestal worden we gewaarschuwd omdat een bootje niet meer verder kan. Dat komt over het algemeen in de boeken als motorstoring, maar kan ook worden veroorzaakt door een probleem met vuile filters, het koelwatersysteem of een losgesprongen uitlaatslang.

Neemt u eens een kijkje in uw eigen slangenkuil aan boord en heb eens oog voor de opmerkelijke verscheidenheid aan soorten. Slangen die geschikt zijn als tuinslang kunt u absoluut niet voor brandstof gebruiken. Gas, de uitlaat en drinkwater hebben ieder een eigen



soort slang. Er zijn slangen met of zonder wapening van kunststof of metaal. Er gaat echt een wereld voor je open. En met een klap weer dicht als er eens een losschiet, want dan krijg je bijvoorbeeld al je koelwater binnen en dat gaat heel hard. Als daarom ineens uw vlonders beginnen te drijven, zet dan eerst even uw motor uit. Ook aan een diesellekkage aan boord word je nog lang herinnerd.

Het kopen van een tweedehands boot is een feest dat met een kater kan eindigen. Menige maiden trip levert de KNRM ieder jaar een aantal hulpverleningen op. Bijvoorbeeld omdat de tankinhoud toch anders is dan de meter aangeeft. Als alles aan boord dateert uit het bouwjaar, verdient het aanbeveling direct na de aankoop alle slangen na te lopen of ze uit voorzorg te vervangen. Slangen van kunststof verouderen doordat de weekmakers eruit verdwijnen. Rubber veroudert veel langzamer en verdient daarom de voorkeur. Dat is niet goedkoop, maar wel een veilig idee. Neem de bochten ruim en zorg dat alles weer goed vastzit na afloop (met dubbele roestvrijstalen slangklemmen), want er gebeuren heel wat ongelukjes vlak na een reparatie.

We hebben het hier natuurlijk wel over klusjes die rommel kunnen geven. Gepaste kleding verdient daarom de voorkeur. En als u dan toch de smaak te pakken heeft, haal dan heel diep adem en geef uw dieseltank een schoonmaakbeurt. Dat voorkomt verstopte filters en nog meer motorpech.

## Het vervangen van ramen

*Gerard Versluis*

Een groot deel van de Westerly-vloot, ruwweg gebouwd tussen 1968 en 1990 is voorzien van Marsh Walters ramen. Een veel voorkomend probleem van deze ramen is dat zij na verloop van tijd gaan lekken op de afdichtingrubbers. Een ander probleem is dat bij sommige Westerly's geen glas gebruikt is maar plexiglas. Plexiglas is een mooi sterk materiaal maar legt het na verloop van tijd af tegen het zonlicht. Het wordt dof doordat het zonlicht in de loop van de jaren miljoenen microscopisch kleine haarscheurtjes in het glas veroorzaakt.

In dit artikel beschrijf ik hoe deze Marsh Walters ramen gerepareerd kunnen worden.

### **Een waarschuwing vooraf..**

Marsh Walters ramen zijn gemaakt van geanodiseerd aluminium. Een cocktail van zout, zon en rvs-schroeven kan in sommige gevallen het aluminium dusdanig aantasten dat reparatie geen redelijke optie meer is. In dat geval moeten de ramen compleet vervangen worden. Tekenen van ramen die te ver heen zijn, zijn dikke witte zout korten en zwaar geoxideerd aluminium. De kleine ramen van de Centaur hebben wat dat betreft een slechte reputatie.

### Demonteren

Voor de demontage is nodig: een droge dag, een vuilniszak, ducttape, een lang dun mes, een assortiment schroevendraaiers en een hulpje. Demontage is er eenvoudig. Persoon 1 draait aan de binnenzijde de schroeven los terwijl persoon 2 de schroeven aan buitenzijde tegenhoudt. Verpak de losse schroeven met bijbehorende schroeven per raam in een zakje. De opbouw is niet overal even dik waardoor Westerly soms langere en soms kortere schroeven heeft gebruikt.

Gebruik het lange dunne mes om de kit tussen het aluminiumframe en de kajuit opbouw los te snijden. Overigens hebt u grote kans dat de kit vergaan is en met weinig inspanning loskomt.

Met een paar zachte klappen van een rubberhamer komt het raam er dan eenvoudig uit. Nadat de kit van de opbouw verwijderd is kun je het raam afplakken met de vuilniszak en de ducttape.

### Het splitsen van het frame

Zet het raam tussen twee zacht houten blokjes in de bankschroef. Het raam bestaat uit twee aluminiumframe delen, het glas en een rubber afdichting. De twee framedelen zijn aan elkaar verbonden door een klein aluminium stripje met twee schroeven. De kunst is om deze twee schroeven (en dat 2-maal per raam) los te krijgen. Lukt dat niet dan moeten deze uitgeboord worden.



## *Westerly Club Nederland*

Als de schroeven eenmaal los zijn kunnen de twee frame delen gesplitst worden.

Het belangrijkste is om het aluminiumframe schoon te krijgen. Schrap de binnenzijde van het profiel schoon met de helft van een houten knijper. Borstel het daarna stevig uit met water en zeep. Daarna ontvetten met thinner (wel steeds een nieuw stuk schoon papier gebruiken).

Om goed te kunnen kitten is het belangrijk dat het aluminium aan de binnenzijde opgeruwd wordt. Bij de Gamma kun je tegenwoordig heel kleine ronde staalborsteltjes kopen (voor een dremel). Deze passen ook in een gewone boormachine. Borstel hiermee de binnenzijde van het frame schoon en een beetje ruw.

Hierna weer schoonmaken en ontvetten met thinner.

Voor het glas geldt nu het zelfde. Goed schoonmaken en ontvetten. Pas wel op met thinner in het geval van kunststofglas. Doe alleen de randen, omdat thinner het kunststof kan aantasten.

Toen zo'n 20 jaar geleden het raam door door Marsh Walters geproduceerd werd legden zij een U-vormige rubberpees in het aluminium frame. Doordat het glas iets dikker is dan de U-vormige ruimte van de rubberpees perst de glasplaat de rubberpees vast tussen de ruit en het aluminium frame. Dit zorgt weliswaar voor de afdichting maar is tegelijkertijd ook de achilleshiel van deze constructie. Na verloop van jaren verliest het rubber zijn flexibiliteit en komt er ruimte tussen het glas, rubber en frame. Het raam gaat lekken.

Een optie is om een nieuwe soepele pees te bestellen. Ik ken een aantal mensen, dat dit geprobeerd hebben. De resultaten blijken erg wisselend te zijn. Daarnaast is een nieuwe pees duur (10 euro per meter). Kortom, het heeft voordelen om de oude pees te hergebruiken. De oude pees gebruiken we dan ook weer. Maar dan niet om het raam af te dichten maar om een nette afwerking aan de binnenzijde te bewerkstelligen.

Hiervoor snijden we de pees over de lengte door midden. Het deel dat aan de binnenzijde zat maken we weer heel goed schoon en ontvetten hem met thinner.

Van het afval stuk maken we kleine stukjes van een ongeveer 6 bij 4 mm. Deze gebruiken we later om het glas in het frame te fixeren.

### De kit...

Het ligt voor de hand om Sikaflex te gebruiken. Nadat ik gesproken had met de technische servicedesk van Sikaflex zag ik dat niet meer zo zitten. Je hebt veel verschillende type potjes en kitten nodig. Als je klaar bent moet je de sikaflex afdekken met een UV-shield omdat het slecht tegen zonlicht kan...

Ook moest ik rekenen op een levensduur van 8 tot 10 jaar.

Nu werk ik in het hoogste kantoorgebouw van Rotterdam en ik heb ze daar nog nooit de oude kit tussen de ramen uit zien krabben om vervolgens te vervangen door nieuwe kit.

Dus ik heb een bezoek gebracht aan een glazenier die hoogbouw beglast. Voor constructieve glasconstructies in de hoogbouw wordt een kit gebruikt die Tremex-2 heet. Deze kit, op basis van siliconen, heeft alle gewenste karakteristieken voor bootjesramen. De kit wordt alleen geleverd in plastic kitzakken. Het is dus nodig om een professioneel kitpistool te lenen of te huren.

### Zwarte handen...

Plaats een framedeel in de bankschroef. Spuit de kit (niet teveel) in het frame(fig1) Druk de doorgesneden pees in de kit met het mooie schuine kantje naar de binnenzijde van het raam toegekeerd (fig 2.).

Spuit nu kit in het aluminiumprofiel en op de rubberpees (fig 3). Plaats vervolgens het glas in het profiel. (fig 4). Druk de kleine rubberblokjes tussen het profiel en het glas om het glas op de juiste plaats te fixeren (fig 5).

Plaats op vergelijkbare wijze het tweede aluminium deel nu op het glas. Spuit vervolgens royaal kit aan de buitenzijde van het glas (fig. 6). Het is belangrijk om voldoende kit te spuiten aan de buitenzijde van het raam, omdat dit later bijgesneden wordt.

Als laatste worden de frames aan elkaar vastgeschroefd.

Tegen de tijd dat u zover bent zijn u handen kogelzwart van de kit. Dus als u de volgende dag een zakelijke bespreking heeft, houdt u handen dan onder de tafel.

Na 24 uur moet u het raam gaan schoonmaken. Als u veel langer wacht is de kit zo hard en sterk geworden dat het verwijderen van de kitresten veel moeilijker is geworden.

Neem een nieuw stanleymesje en snij de kit aan de buitenzijde van het raam af onder een hoek van circa 45 graden (fig. 3). Dit randje is heeft twee functies. Ten eerste zorgt het ervoor dat er geen water blijft staan tegen het glas. Ten tweede is het een sierrandje.

Krab met u nagels en met de helft van een wasknijper het raam schoon.

Als laatste moet het raam weer in de kajuitopbouw geschroefd worden. Een optie is om de raam/kajuit naad af te dichten met dezelfde kit. Een betere oplossing is om dit te doen met cel-gesloten tape. Dat werkt veel schoner omdat er geen kitresten zijn, is temperatuur onafhankelijk en als u ooit het raam er weer uit wilt halen is dit wel zo gemakkelijk.

## Westerly Club Nederland

Zelf heb ik tweemaal ramen vervangen op de manier die in dit artikel beschreven is. Het ging in totaal om 2 maal 8 ramen. Na deze "beurt" hebben ze nooit gelekt.

Voor iemand met twee rechterhanden is de klus goed uit te voeren maar het is en blijft een vervelende klus. Reken wel ongeveer op 8 uur werk per raam (vanaf losschroeven tot en met vastschroeven). Voor de kosten hoeft u het niet te laten. De kit kost rond de 20 euro en staalborsteltjes circa 4 euro per stuk.

Adressen:

Website spectrum2 kit : <http://www.tremcosealants.com>

Spectrum2 kit van Tremco is te krijgen bij: Snel Glas Rotterdam, 010-4795211

Cel gesloten tape is te krijgen bij: Groen Rubber in Rotterdam, 010-4795888

Raamonderdelen (nieuwe pees, schroeven, etc) : <http://www.westerly-achts.co.uk/spares.html>



fig. 1

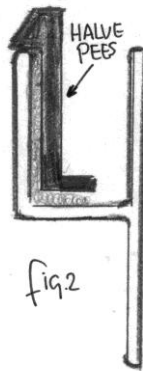


fig.2

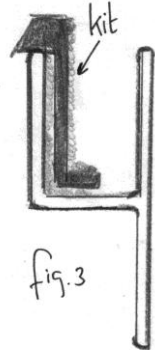


fig.3

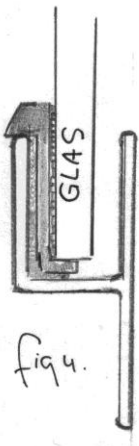


fig.4.

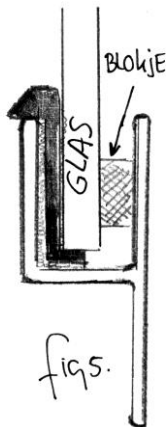


fig.5.



fig.6.

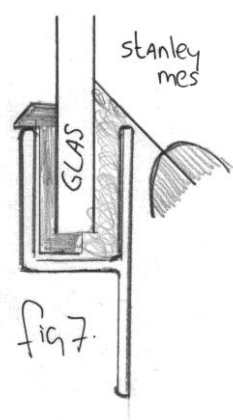


fig.7.

## Terugblik op 58 jaren zeilen

Ooit begonnen als 12 jarige jongen met de zeilkunst. Ik had een oom die de beschikking had over een kajuitzeilboot die in Loosdrecht lag en een enkele keer mocht ik dan met hem mee. Hij heeft mij de zeilkunst bij gebracht door mij zeer kritisch te onderwijzen in vooral de aandewindse rakken. Als het zeil dan even kilde direct achter de mast bromde mijn oom "KOEKEBAKKER", waarna het schaamrood mijn smalle kaken kleurde. Ook zeilde ik in de kerk op zondagmorgen "virtueel" de hele Loosdrechtse plassen rond. Ik nam dan een rak in gedachten en koos daarbij een windrichting, ging overstag en kruiste door nauwe gaten tussen de eilandjes door. Dat was uiterst leerzaam en veraangenaamde de tijd in de kerk. Als de dominee de preek beëindigde door amen te zeggen, was ik al vaak op de plaats van bestemming.



Met verlangen keek ik uit naar een elke uitnodiging om een keer mee te zeilen. Ook een buurman had een BM en ook daar mocht ik een enkele keer mee als fokkemaatje en zelfs een keer met een wedstrijd van de vereniging "De Vrijbouter". We werden derde en dat vergeet je nooit meer.

Later kreeg ik een vriend Ernst wiens vader een kajuitboot had ( 5,80 m lang ) waarmee we later ook van Loosdrecht af mochten. In 1953, ik was 17 en Ernst was 16. We hebben toen een vakantie gemaakt naar Friesland. Via een ruime omweg, Amsterdam Rijnkanaal, Rijn op tot Arnhem, IJssel af en voorbij Kampen het IJsselmeer op. Het IJsselmeer was nog groot en de Flevopolder in aanleg, hier en daar lag al een stukje dijk.

Een eerste IJsselmeer overnachting in Schokkerhaven en de volgende dag over het IJsselmeer naar Lemmer. Een kaart van het IJsselmeer hadden we niet en evenmin een kompas. Maar de kust bleef zichtbaar en we hadden een boek met silhouetten van de kustplaatsjes gezien vanaf het IJsselmeer en dat was voldoende. Reven moesten we door de giek los te nemen van de lummelpot en dan het zeil op de giek op te rollen. Niet echt handig maar wel functioneel.

Een langstaart Seagull buitenboordmotor met zo'n zwarte tank zorgde voor voortgang na het aftuigen. De motor had mengsmering 1:10 waardoor je vaak last had van een vette bougie en roken deed ie ook.

We zijn toen doorgevaren tot Grouw waar we enkele weken bleven. Het was daar gezellig en 'savonds maakten we een dansje in het Theehuis.

## Westerly Club Nederland

De boot meerden we af aan de gemeente steiger want dat was gratis. De terugreis was een andere route toen voeren we via Stavoren. In Stavoren kwamen we laat aan in het donker en het stonk daar knap smerig.

De volgende morgen ontdekten we dat we afgemeerd hadden pal achter een dekschuit met kiepeltonnetjes. Deze dekschuit voer later het IJsselmeer op om de tonnetjes te legen. Wij gingen op zoek naar een visser om te vragen wat hij er van dacht als wij die morgen naar Enkhuizen wilden zeilen. Hij vroeg ons wat ons bootje was, keek even kritisch en antwoordde toen: "als jullie vanochtend om zes uur vertrokken waren lagen jullie nu al in Enkhuizen. Wij maakten daaruit op dat deze grote oversteek verantwoord gemaakt kon worden. We kozen na geschut te zijn ( in de sluis werd naam van de boot en schipper genoteerd ) een bepaalde koers ( gevoelsmatig ) aan de wind en hielden Stavoren onder deze hoek achter ons tot voor ons Enkhuizen boven de horizon uitkwam. We zeilden enige tijd zonder een van beide plaatsen te kunnen zien. We arriveerden veilig in Enkhuizen en overnachtten daar. De Compagnieshaven was er nog niet en de dijk Enkhuizen-Lelystad evenmin.

De volgende dag naar Hoorn. Door de wind hadden we stroom tegen in het Krabbersgat. In Hoorn meerden we af in de stad waar nog een zeilboot afgemeerd lag tegen de kade. 's Avonds een praatje gemaakt en deze zeilers bleken uit van Lelystad te komen wat toen nog alleen maar een werk eiland was in het midden van het IJsselmeer. De volgende stap was Edam waar Ernst in de oorlog gewoond had. Hij kende er nog mensen o.a. de koster van de kerk. Wij kregen een persoonlijke rondleiding in de kerk van de dochter van de koster die we een enorm "stuk" vonden. Terug op de boot kwam een havenmeester geld halen. We betaalden het minimum tarief: één kwartje. Daarna werd Muiden de eindbestemming en 's morgens voeren we door de Gouwzee zuidwaarts. Marken zat nog niet aan het land vast. Dat was onze eerste grote reis.



Via een Vrijheid, een kajuitsloepje, een Dompkruiser, een stalen S- spant op zeker moment in 1980 een Westerly Renown, de eerste Witte Olifant, aangeschaft. Daarmee konden we eindelijk verantwoord de Noordzee op. De tweede Westerly werd de Conway met eveneens de naam "De Witte Olifant". Na hier 14 jaar mooie reizen mee gemaakt te hebben, zijn we gestopt met varen. Ooit een verhaal gelezen van oudere Engelsen die op de Noordzee in de problemen kwamen door uitputting omdat ze in slecht weer terecht kwamen waar ze niet op gerekend hadden, aan boord waren 4 bevaren Engelsen van boven de 70 jaar.

Toen heb ik besloten om de leeftijd van 70 jaar als uiterste grens te nemen om een dergelijk einde van je zeil carrière te voorkomen. Zodoende in het najaar van 2005 mijn boot verkocht naar Noorwegen, aan jonge mensen die hem helemaal gaan vernieuwen.

Jan en Renske Sluiter.

## **'t Beurpomke**

Het is al jaren geleden dat dit voorviel. Zoals ik al eens schreef, bootje varen is ook een liefhebberij van mij. Een bootje kan niet altijd zeilen, en daarom staat er een motor in. Of hij hangt eraan, dat kan ook.

Over die motor heb ik nog een verhaaltje. Het speelt zich af in Farmsum, bij het bedrijf Paul Dinges. Ja echt, de naam was Dinges. Nu is het onderdeel van een groot technisch concern, maar toen was het nog klein en echt Dinges.

Op een woensdagmiddag reed ik in de Dyane[ hoekige Lelijke Eend ] naar het bedrijf om wat filters, brandstofslangen en pakkingen te halen." Paul Dinges, scheepsmotoren van 5 tot 4000PK"; stond er op de loods. Daar viel de Volvo MD1b ook onder, zodat ik met een gerust gevoel de zaak binnenliep. Kennelijk door de verkeerde deur, want ik stond direct oog in oog met een vijftal mannen in grijze overalls. Zij werkten in een groot motorblok en bewogen zich daarin zoals cavia's in een speelkooi. Uit een cilinder stak een hoofd, uit de lagergaten zag ik een paar benen komen. Het leek wel een dierenwinkel. Pal naast het grote motorblok stond een gigantische draaibank. Op dat moment werd er een schroefas gedraaid van 40 centimeter doorsnee. Een best stuk staal dus. Rechts van mij takelde een monteur een cilinderkop in een krat. Ik kreeg een gevoel dat ik op de verkeerde plek was. Voor de zekerheid vroeg ik of ze ook in kleine motoren deden. Ja, maar daarvoor moest ik naar de andere kant van de loods. Ik meldde mij bij de balie van het magazijn. Een korte, grijze Groninger nam mij in zich op.

"Schoulmeister zeker? Woensdagmiddag, he." Ik bevestigde zijn gedachten en hij begon de gevraagde filters en slangen te zoeken. "Doe kest beste overal mor twei van koop'n. Reserve he. Op de aailanden hemm ze gien filters. Doe zalst mor es vieze diesel ien tenk kriegn. Bist kloar mit. Hier hest ok ain emmer schroefasvet. Veul goedkoper as patronen." Met een potlood schreef hij in ouderwets schuinschrift de namen en nummers op een bon. In de loods was een zoemer gegaan en de "cavia"s in het motorblok verdwenen snel. "Doe hest nog zat tied. Ketoar blift nog open."

## Westerly Club Nederland

Ondertussen was er een grote man in een blauwe overall bij de balie komen staan; duidelijk op zoek naar zijn maat.”Bist doe kloar, Haarm?

Harm was bijna klaar, ik hoefde alleen nog maar een pakking voor het kleppendeksel en de brandstofpomp. Om de goede maat te krijgen vertelde ik dat ik de pomp had losgenomen en meegebracht.

Beide mannen verbleekten. Ik zag ze denken.” Daar heb je weer zo’n handige schoolmeester. Weet alles beter, maar kan niks. Ja de boel in het honderd laten lopen. Man, blijf eraf als je er geen verstand van hebt”

Ik voelde de minachting over de balie vloeien, en haastte mij om te zeggen: “Nee, het is niet de inspuitspomp, maar de opvoerpomp. Ja ik weet wel dat ik van de inspuitspomp af moet blijven”

Ze geloofden me maar half. Pas toen de brandstofopvoerpomp op de balie lag, kreeg ik weer krediet. “Tist beurpompke mor”zei Haarm. Ik was gered. De pakkingen waren wel leverbaar, maar niet op voorraad, en opsturen vond Harm maar lastig. Bovendien waren het wel dure pakkingen. En dat vond hij weer begrotelijk voor mij, immers ook een halve Groninger. Harms vriend stelde voor zelf de pakking te knippen. “Kiek, zo”. Met zijn grote handen knipte hij heel handig uit dik oliepapier de gevraagde pakkingen. Harm had even niets te doen. Hij had in mij toch een beetje een technaut ontdekt en begon te vertellen over zijn tijd als machinist op een kustvaarder. Als jong broekje moest hij vlak na de oorlog met een oud schip naar de Oostzee. Daarin stond een Brons gloeikop motor. Van de bediening, de startprocedure en de eigenaardigheden kreeg ik een heel relaas met bijbehorend toneelstuk. Als ik ooit nog eens met een gloeikop moest werken, dan moest ik hem vooral om advies vragen. Hij zou me wel helpen.

Harms vriend ging onverstoort door met het knippen. Aan het eind van het verhaal lagen er drie pakkingen. Zelf moest ik de boutgaten erin slaan met een holpijp. Zo kreeg ik goedkope pakkingen en Harm een toehoorder.

Het jaar erop kwam ik opnieuw voor wat spullen. Achter de balie stond nu een jonge man die mij zonder poespas de spullen overhandigde. Op het kantoor kreeg ik een rekening uit de printer.

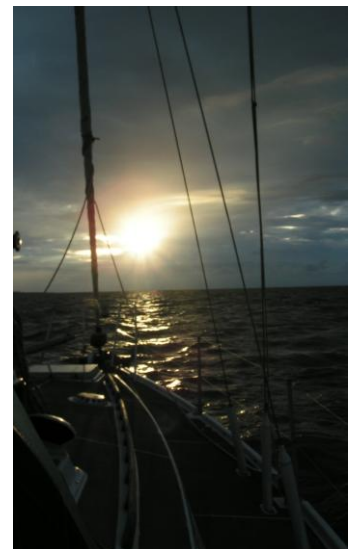
De nieuwe zakelijkheid had toegeslagen.

O ja, die holpijpen heb ik nog steeds...

Jan Kemkers.



Westerly Club Nederland





Westerly Oceanquest “Speel Goed” van Jan en Corrie Verschure