



**Westerly  
Club  
Nederland**

*Magazine  
Oktober 2007*



*jaargang 30 aflevering 2*

Westerly Club Nederland



# Westerly Club Magazine

oktober 2007

## Inhoud



<i>Van de voorzitter .....</i>	<i>4</i>
<i>Van de redactie .....</i>	<i>6</i>
<i>Over schippers en scheepsnamen .....</i>	<i>7</i>
<i>Najaarsbijeenkomst 4 november 2007 .....</i>	<i>9</i>
<i>Zeilvrienden, .....</i>	<i>11</i>
<i>Hemelvaarttocht Noord 2007 .....</i>	<i>12</i>
<i>Hemelvaarttocht zuid 2007.....</i>	<i>13</i>
<i>Engelandtocht 2007 .....</i>	<i>15</i>
<i>Engelandtocht 2007: een twijfelachtig weerbeeld .....</i>	<i>22</i>
<i>Engelandtocht 2007: geen mijl gevaren, toch highlights. ....</i>	<i>25</i>
<i>WCN ontmoet WOA.....</i>	<i>27</i>
<i>Blankenberge(n) op Zoom: .....</i>	<i>29</i>
<i>Hoe een Noorderling in Zuid terechtkomt .....</i>	<i>31</i>
<i>Tocht om de Noord 2007 .....</i>	<i>33</i>
<i>Tocht om de Noord 2007 .....</i>	<i>35</i>
<i>Tocht om de Noord 2007: een driehoeksverhouding.....</i>	<i>36</i>
<i>Don't do this at home! .....</i>	<i>39</i>
<i>Kapot gerepareerd.....</i>	<i>40</i>
<i>Take your time, there's plenty of it! .....</i>	<i>41</i>
<i>Welke maat is de beste optie? .....</i>	<i>42</i>



## Van de voorzitter

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

Het is nu mijn beurt om een voorwoord te schrijven voor dit magazine. Ik blader wat magazines door om een beeld te krijgen van hoe mijn voorgangers dat hebben gedaan. Lezen is zo anders dan zelf woorden op papier zetten. Ik kom tot de conclusie dat ik mijn voorgangers niet kan evenaren, ik zal het op mijn manier moeten doen, en waarschijnlijk is dat ook voor mij de beste manier. Imitatie is nep, het haalt het niet bij het origineel. Een namaak-Westerly is geen Westerly en daarom heeft u gekozen voor een echte Westerly.

De afgelopen zomer bleek voor veel zeilliefhebbers niet de zomer die zij graag willen. Doelstellingen werden bijgesteld en soms is voor een andere vakantiebestemming gekozen. Het weer speelde ons parten. Ondanks de mindere zomer zijn alle activiteiten van de club doorgegaan. Momenten waarin we elkaar beter hebben leren kennen, plezier hebben gemaakt en serieuze gesprekken hebben gevoerd. Het leuke van de Westerly Club is dat het mensen zijn, die elkaar wat te vertellen hebben en ervaringen willen delen. Mensen die van elkaar willen leren.

Het afgelopen jaar heeft u een enquête ingevuld. Te zijner tijd zal daar meer over bekend worden gemaakt. Het doel van de enquête is een behoeftetepeiling bij onze leden. Wat willen onze leden en sluiten wij, als vereniging, goed bij deze wensen aan? Naast de traditionele activiteiten zoeken we naar vernieuwing. De workshop 'buitengaats' is daar een voorbeeld van. We zoeken naar mogelijkheden om zoveel mogelijk mensen te kunnen laten deelnemen aan onze activiteiten. Dit betekent, dat wat goed is we graag willen behouden en u ook de komende jaren nieuwe activiteiten zullen aanbieden.

Graag wil ik alle leden die zich inzetten voor de club een hart onder de riem steken. Dankzij hen zijn wij een club en kunnen we u een programma aanbieden. Als u ideeën heeft, dan horen wij die graag. Als u actief wilt zijn, meldt u zich dan aan. Als u gevraagd wilt worden voor een activiteit, fluister het dan voorzichtig om u heen, zodat het bekend wordt en wij u kunnen vragen.

Op de Algemene Ledenvergadering namen we afscheid van John Smit als voorzitter. John is lid van de Westerly Club sinds 1978. John is twee keer voorzitter geweest: van 1992 tot 1993, en van 2001 tot 2007. John is een man met veel zeilervaring en een man die zijn hart op de goede plaats heeft. John, nogmaals dank voor je inzet en we hopen dat je nog vaak in ons midden zal zijn.



Mijn rol als voorzitter zal van beperkte duur zijn omdat wij ons schip gaan verkopen. Zodra wij het schip hebben verkocht, hebben we geen Westerly meer en mogen we geen lid meer zijn; wel donateur. We weten niet of ons volgende schip een Westerly zal zijn, maar in ieder geval geen namaak!

**Auke Bos  
voorzitter**



## Van de redactie



**Z**éér gewaardeerde lezer,

Zeilers zijn een raar volk. Heb je een dijk van een zomer, lijken de evenementen matig bezocht. Het verkrijgen van een verslag wordt dan een kwestie van aangewezen vrijwilligheid.

Nu hebben we dan een zomer, waarvan ik nog niemand heb horen zeggen "Graag nog zo een", en alle activiteiten bulken van de aanmeldingen. Dat uiteindelijk niet iedereen zijn voorgenomen reis heeft kunnen maken, heeft allemaal zijn eigen reden, maar het enthousiasme was groot!

Deze aflevering van het Magazine tart alle voorstelling.  
Mijn mailbox zat continue vol.

En het leuke is, dat elk verslag een kijkje gunt binnen de eigen zeereling, ook al gaat het over dezelfde activiteit. En dat er veel "onbekende" namen de pennen en toetsenborden ter hand genomen hebben.

En ladingen foto's! Niet alle kunnen worden afgedrukt, zelfs verre van dat. Maar ik hoop dat iedere fotograaf in ieder geval iets van zijn eigen werk herkent. En dat de foto's op min of meer de goede plaats staan.

Dit is echt een aflevering voor leden door leden!  
Zo maak ik 'm graag. Blijf schrijven. En blijf die foto's meesturen.



Alvast bedankt. Namens u, de lezer.  
WCN: the best way of life.

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

P.S.: Wie verslaat 4 november?



## Over schippers en scheepsnamen

op initiatief van Auke Bos.

### Een interview met John Smit van de Centaur "Hooker".

John Smit, geboren te Hilversum op 19 februari 1936. Zoals een ieder weet, ligt Hilversum op een steenworp afstand van de Loosdrechtse Plassen. Op die plassen ben als zesjarige begonnen met zeilen. Ik kreeg les van een oom, die toen in het bezit was van de enige en echte B.M. met aangehangen roer en torentuigje! Dat was een spannende tijd in de oorlog, want er zaten nogal wat onderduikers in Loosdrecht, waaronder deze zelfde oom en mijn vader.

Later kwam er een 16 kwadraat in de familie en daar heb ik als jongen (van 12 tot en met 17 jaar) vele tochten mee gemaakt.

Na mijn 17de moest er gewerkt worden, dus toen kwam er niet zoveel meer van. Maar als ik in het buitenland de kans kreeg om een bootje te huren, dan werd er toch nog wel een enkele keer gezeild o.a. in de Carib!

In 1963 leerde ik mijn vrouw kennen (Elly) en na twee maanden gingen we al samen op vakantie met een gehuurde 16 kwadraat. Ik hoor mijn moeder nog roepen toen we van de kant wegvoeren: "Waar slapen jullie eigenlijk?" Ik riep: "Onder het dekzeil". Dat was nog wat in die tijd, niet getrouwd, elkaar pas 2 maanden kennen en dan al samen slapen onder een dekzeil. Ik moet eerlijk bekennen, we hebben heel veel, ...eh, geslapen toen!

Toen kwam er dus een caravan -geen boot!- vanwege het feit dat ik een beetje angst had

voor onze twee kinderen, die er toen bij waren gekomen.

Nadat de caravan in elkaar gereden was en de kinderen hun zwemdiploma hadden, zijn we naar een boot gaan kijken, want dat trok ons beiden toch wel zeer aan. Twee boten gezien en de derde werd het .... een Westerly Centaur CR 945. Mijn vrouw vond de Centaur meteen prima, alleen moest de naam veranderd worden, anders ging het hele feest niet door! Zij was namelijk een avond- en nachtmens, en die boot had als naam: "Pluk De Dag", wat met grote letters op het kajuitdak stond. Ja, dat was een beetje teveel van het goede.



## Westerly Club Nederland

Wat een bezit! Dit alles vond plaats in 1978. We zijn toen betrekkelijk kort daarna lid geworden van de WCN.

Eerst natuurlijk een paar jaar op Loosdrecht gezeild met de kinderen in hun Piraatje etc. Daarna kwam het IJsselmeer! Dat was een stap! Ja, en dat vaargebied werd steeds groter: Wadden, Duitse Wadden, Oostkust, Engeland, Belgische en Franse kust etc.



Ja en nu wilt U natuurlijk weten wat de naam is geworden van de Centaur CR 945: die naam werd "HOOKER", vernoemd naar onze eerste fantastische keeshond, die helaas overleden was.

Er zijn verschillende betekenissen over deze naam:

- a. in het oud Engels betekende het: goede oude schuit (16de, 17de en 18de eeuw ).
- b. in het Nederlands had je een Hoeker, dat was een zeiljachtje dat gebruik werd als tender voor de grote schepen die op de rede van het IJ lagen bijv. ( idem als bovenstaand).
- c. Ik heb heel wat jaren Rugby gespeeld en ik ben nog steeds lid van een van de beste rugbyclubs van Nederland. In een rugbyteam heet een van de posities, waarin je speelt, de "Hooker", en dat heb ik jaren gespeeld.

Dus u begrijpt dat deze naam uitstekend van pas kwam.

We hebben een wat moeilijke tijd gehad toen die troel van een Mevr. X. Hollander vanuit Amerika op de tv verscheen om haar boek "the Happy Hooker" aan te prijzen. Dat was absoluut geen reden om de naam van ons schip weer te veranderen, en mijn echtgenote had haar mondje klaar als er weer eens rare opmerkingen over gemaakt werden.

Ja en nu, in 2007 , is "The Hooker" nog steeds in volle glorie aanwezig op de WCN-evenementen, echter helaas zonder de Schipperse (zij is in 1994 overleden, 53 lentes jong!)

\*\*\*\*\*



## Najaarsbijeenkomst 4 november 2007



### Beste Westerly zeilers,

Deze dag stond natuurlijk al in uw agenda. Het wordt leuk!

De dagindeling ziet er als volgt uit:

14.00 uur: Ontvangst met koffie / thee

14.30 uur: Welkomst woord

14.35 uur: Voordracht over een lange vakantie naar en op de Oostzee door Imko Albrechts en Cees Goudsblom \*\*

15.00 uur: Vrijmarkt: ieder lid mag nu zijn meegebrachte foto's/cd's/dvd's over (club) activiteiten (op de aanwezige apparatuur) aan belangstellenden laten zien. Tevens is er de gelegenheid om bootattributen ter verkoop aan te bieden. (Neem een goed gevulde portemonnee mee!)

Gedurende deze markt is er ook gelegenheid om vragen te stellen over het gehele scala van clubactiviteiten/tochten aan de organiserende personen en het bestuur.

17.00 uur: Het bekend maken van de enquête-uitslag. Het bestuur en de evenementencommissie kunnen het beleid voor de komende jaren met behulp van deze informatie bijstellen (toelichting en een doorkijkje naar 2008 door Auke Bos en Frans Hijmans).

17.30 uur: Borrel met nog extra gelegenheid tot verkoop/uitwisseling enz.

18.30 uur: Koud en warm buffet

20.00 uur: Afsluiting met een kop koffie / thee



Zoals gewoonlijk zijn de kosten voor het buffet en de drank tijdens het eten voor eigen rekening. ( ongeveer € 22,00)  
De koffie en thee bij aankomst en na het buffet zijn voor rekening van de vereniging.

Al deze activiteiten vinden plaats in een gedeelte van het voormalige Autotron in Drunen, in een pand dat gebouwd is in Anton Pieck-stijl.

Adres: Partycentrum Wijnand van Delft

Anton Pieckplein 73

5152 LZ Drunen

Tel: 0416-373434

Website [www.wijnandvandelft.nl](http://www.wijnandvandelft.nl)

## *Westerly Club Nederland*

Laat mij a.u.b. weten wat uw plannen zijn voor deze dag **Aanmeldingen alleen via Jan Verschure via telefoon 0416-377724 of e-mail [corryjan.verschure@planet.nl](mailto:corryjan.verschure@planet.nl)**.

- Komt u uitsluitend voor het dagprogramma! (met hoeveel personen)?
- Komt u uitsluitend voor het buffet (met hoeveel personen)?
- Komt u voor het dagprogramma en het buffet (met hoeveel personen)?

Tot ziens op 4 november 2007 in Drunen!

De evenementencommissie Westerly Club Nederland

*\*\* Cees en Imko zijn geen moderne Hollandse zeehelden, maar gewoon de mannelijke helft van twee gezellige echtparen. Ze hebben samen, maar elk met hun eigen boot een vaarvakantie gedaan van Lauwersoog, door het Kielerkanaal, langs de kust van Schleswig en rond Fuen. Zo'n tocht die iedereen met een Westerly en een beetje voorbereiding zelf kan maken.*

**Route om ons snel te kunnen vinden:**

### ***Vanuit 's Hertogenbosch (A59):***

Neem afrit 41 (Drunen/Elshout) en ga onder aan de afslag linksaf onder het viaduct door.

Bij de T-splitising gaat u rechtsaf, waarna u bij de rotonde rechtdoor gaat.

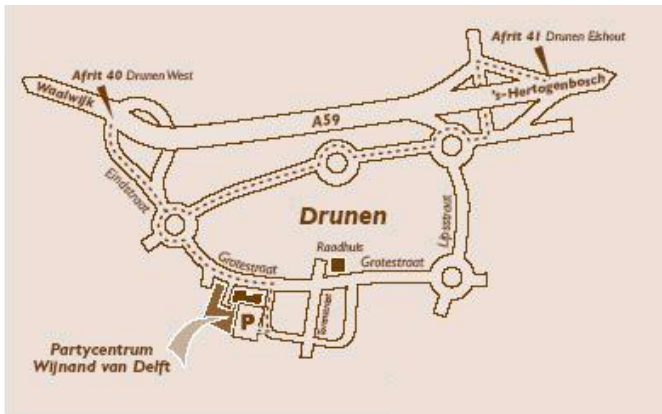
Bij de tweede rotonde gaat u rechtdoor en bij de derde rotonde gaat u driekwart rond.

Volg deze weg (Grotestraat) in de Joost van den Vondel laan (weg rechts volgen), waarna u de parkeerplaats op het Anton Pieckplein rechts oprijdt. Deze parkeerplaats is ook bereikbaar via de Torenstraat (afslaan bij de Hugo de Grootstraat).

### ***Vanuit Waalwijk (A59):***

Neem afrit 40 (Drunen West) en volg de Eindstraat richting Drunen Centrum. Op de rotonde gaat u rechtdoor.

Volg deze weg (Grotestraat) in de Joost van den Vondel laan (weg rechts volgen), waarna u de parkeerplaats op het Anton Pieckplein rechts oprijdt. Deze parkeerplaats is ook bereikbaar via de Torenstraat (afslaan bij de Hugo de Grootstraat).



## **Zeilvrienden,**

Als we op 4 november bij elkaar komen om deel te nemen aan deze najaarsbijeenkomst zal voor velen van ons het vaarseizoen er weer tot het voorjaar op zitten.

Dat geeft rust in de zeilerswereld, want het was, voor zover wij afgelopen seizoen hebben beleefd, soms zeer stevig weer.

Tevens sluiten we - wat de activiteiten van de Westerly Club betreft - met deze bijeenkomst het door ons georganiseerde gedeelte voor dit kalenderjaar af.

Als wij als organiserende partij terugkijken, mogen we tevreden zijn wat de deelname betreft aan de diverse droge en natte evenementen. Tevens mag gesteld worden dat alle evenementen ook daadwerkelijk, zij het soms in aangepaste vorm, doorgang hebben gevonden. Maar improvisatie is in de zeilerswereld meer een must dan een gegeven.

Wat prachtig was, dat er ook veel nieuwe gezichten weer en wind en andere invloeden trotserend, zijn waargenomen. Eenieder heeft dus ook veel te vertellen, te laten zien en ervaringen uit te wisselen waarvoor deze bijeenkomst sterk onder uw aandacht wordt gebracht. Tevens krijgt u de gelegenheid om nog meer medeleden te begroeten, van spullen af te komen die voor u geen functie of betekenis meer hebben.

Wij hopen u in grote getale te zien in Drunen.

Kijk goed op de dagindeling hierboven en geef a.u.b. op wat voor u van toepassing is, zodat wij er garant voor kunnen staan dat deze dag die aandacht krijgt die u met zijn allen verwacht.

Groeten.

De evenementencommissie Westerly Club Nederland.

## **Hemelvaarttocht Noord 2007**

*Door Elly Rutgers en Johan Dragt*

We moesten al om zeven uur 's morgens vertrekken om vanaf Maartensdijk door de nieuwe polders rijdend op tijd in Stavoren te zijn, waar we bij Jan en Corry Verschure op "Speel Goed" zouden mee varen.

Ons ontmoetingspunt was in de buitenhaven van de Marina, want dan kon "Speel Goed" voor de drukte uit door de sluis zijn.

We waren er op tijd en even later kwamen Jan en Corry aanvaren en gingen we aan boord.

Er stond heel weinig wind en we probeerden nog wel te zeilen, maar zelfs met de bolle jan er bij liepen we toch maar 1 à 2 knopen en dat schoot niet op. Dus werd er gemotord. En al gauw kwam Medemblik in zicht.

In de Pekelharinghaven was plaats gereserveerd voor de Westerly Club.

Het schip van Imco, de "Mah Jong", lag al aan de kade en spoedig kwamen er meer Westerly's opdagen en vormden we een aardig flottielje.

De familie Kaat is met de auto gekomen (i.v.m. het 'gipsbeen' van Sander) om eens een activiteit te kunnen proeven. Zij zijn nog niet zo lang lid en hebben het goed naar hun zin gehad en zijn op Hemelvaartsdag 's avonds laat pas naar huis vertrokken.

In de avond werd er palaver gehouden om het plan te bespreken de volgende dag naar Texel te varen. De weersverwachting zag er op dat moment gunstig uit, maar helaas, de volgende ochtend waren de voorspellingen heel anders en werd er na goed overleg besloten om op het IJsselmeer te blijven. Heel gunstig voor onze club is dat Jan zo'n goed contact heeft met de havenmeester van de Buyshaven in Enkhuizen en dat er gelijk ligplaatsen voor de Westerly Club geregeld konden worden.

Maar eerst zijn we de verjaardag gaan vieren van Rein Schippers, die ons uitnodigde in een gezellig café en ons trakteerde op koffie en gebak. (Medemblik kon ons horen zingen). Daarna ging de tocht met een goede wind naar Enkhuizen.

In de avond tot in de late uurtjes werd het feest in Enkhuizen voortgezet met de viool en trekharmonica van Klaas van Egmond, de gitaar van Imco Albrechts en de moeder van Imco op de mondharmonica. En natuurlijk ook ons Westerly koor. Rein gaf ons te kennen dat hij heel tevreden was met zijn verjaardagsfeest.

De volgende dag werd er gezeild in een wedstrijd naar Makkum. De wind was fors toegenomen en we hadden het behoorlijk zwaar. We vonden ook achteraf gezien dat we de juiste beslissing hadden genomen om niet naar Texel te varen.

Nadat we allemaal veilig afgemeerd hadden in Makkum, moest er een gelegenheid worden gezocht om de prijzen van de wedstrijd uit te reiken en om gezamenlijk te eten.

Gelukkig was de vriendin van Frans Hijmans, Melanie, bekend in Makkum en ging ze met Jan op weg om een goed, betaalbaar restaurant uit te zoeken. Daar zijn ze heel goed ingeslaagd en door de stevige onderhandelingen van Melanie hebben wij heel voordelig in een goede en sfeervolle ambiance voortreffelijk gegeten.

Daarna werden de prijzen uitgereikt door Jan die weer hele mooie bekers had laten maken.

De eerste prijs ging naar Klaas van Egmond met de "Wilde Gans"

De tweede prijs naar Rein Schippers met de "Halley"

Imco Albrechts met de "Mah Jong" kreeg de derde prijs. Deze werd door Oma Albrechts in ontvangst genomen. Het was weer een heel gezellige afsluiting van de dag.

De volgende dag- zondag- ging weer ieder zijns weegs na een zeer geslaagd evenement.

Wij zeilden weer terug naar Stavoren, maar er was die dag weinig wind en helaas ging het weer verder op de motor.

Na een voortreffelijke maaltijd door Jan bereid (zijn kookkunsten zijn werkelijk geweldig) was het voor ons ook weer tijd om huiswaarts te keren.

Het was een heel fijn weekend en we waren erg blij dat we weer bij Jan en Corry als opstappers mee mochten varen.

Elly Rutgers en Johan Dragt

## **Hemelvaarttocht zuid 2007**

*door Emiel en Lennie Pyckevet*



Op donderdag verzamelen de deelnemers zich aan de langssteiger van Marina Herkingen. In alfabetische volg-orde (van scheepsnamen) zijn dat de "Adamas" met Piet Sap, de "Aquarius" met Rinus en Wilma Kanaar, de "Christina" met Jaap en Ike Riesenkamp, "Horus" met Emiel en Lennie Pyckevet, "Members Only" met Tjerk Tjeerde en Aafje en hun zoon Sebastian, "Morian" met Theo en Ank van Lammeren met hun dochter Carola en schoonzoon Peter en kleinkinderen en "ZeeOtter" met Gerard, Gina, Michelle en Lianne Versluis.

## Westerly Club Nederland

In welke volgorde zij allemaal hebben afgemeerd kunnen wij helaas niet melden, want de "Horus" kwam als laatste binnen. De steigerborrel was in volle gang, deels op de steiger, maar vooral op de "Morian". De stemming zat er goed in, de zon scheen volop en de drankvoorraad nam gestaag af.

Langzaam ging ieder maar voor het eten zorgen, nadat afgesproken werd om later op de avond bij Piet Hein een vervolg van de borrel te houden. Beregezellig! Na afspraken over vertrektijd de volgende dag zochten we de steiger en vervolgens ons schip weer op.

Vrijdagmorgen stond er een mooie wind uit het noordwesten. Rond elfen vertrok het gezelschap richting Ouddorp. De een voer ten westen van de Veermansplaat, de ander ging door de Hals en uiteindelijk troffen we elkaar weer bij de oostpunt van de Hompelvoet.

De binnenkomst bij Ouddorp was onstuimig, omdat de wind recht in de haven stond en de gastensteiger enigszins lagerwal was. We meerden af met hulp van de reeds gearriveerden.

Toen ieder schip veilig voor de wal lag, verdeelde het organiserend comité de recepten en de ingrediënten voor de hapjes van de Spaanse Avond. Ieder had zo zijn taak en op elk schip werd druk gekokkereld. Het resultaat zag er prima uit en smaakte voortreffelijk, zoals 's avonds bleek.



Toen de voorbereidingen van het eten klaar waren gingen we op weg naar het huis van Jaap en Ike, waar de Spaanse Avond zou plaats vinden. Wij werden door de plaatselijke taxiservice Riesenkamp/ Versluis vervoerd naar het feestlokaal. En jawel, de borrel van de vorige dag werd weer voortgezet, nu niet op de steiger of in de bar, maar in en bij de partytent in de tuin van Jaap en Ike. Het gaat tenslotte niet om de plaats maar om de inhoud! Remco en Cootje kwamen over land om onze gelederen te

versterken en zij brachten soep en garnalen mee. De kinderen vermaakten zich kostelijk met spelen in het bos en met schmink. Zij waren onher-kenbaar, maar kwamen op het eind van de avond allen toch weer aan boord van het juiste schip.

Zaterdagochtend verlieten de "Members Only" en de "Horus" al vroeg de haven van Ouddorp, omdat zij naar hun thuishaven moesten, terwijl de rest nog heerlijk lag te slapen. Zij hadden nog een heerlijke dag voor de boeg op het Grevelingenmeer met een borrel en een heus kampvuur op de Mosselplaat (what's in a place, alleen de inhoud telt!) met daarna een kampvuur.

Zondag ging iedereen weer op huis aan.

Het was een heel geslaagd Hemelvaartweekend, alle lof voor de organisatoren.

Bedankt.

Emiel en Lennie Pyckevet



## Engelandtocht 2007

**Orka Engeland reis juni 2007.**

**Bemanning: Bert, Patrick en Gilles.**

*Het onderstaande journaal is geschreven als voorlopig journaal met de bedoeling de details aan te vullen aan de hand van het logboek en de kaarten. Bij een inbraak in de Orka zijn onder meer de zeekaarten en het logboek mee genomen. Daardoor kunnen er details niet helemaal kloppen of open gelaten zijn.*

**Vrijdag 8 juni 2007; 1e dag.**

ontbreken: details wind en tijden

Bemanning: José, Patrick en Gilles.

Gefoerageerd. Boot van Uitdam naar IJmuiden gevaren.

Rustig weer; grotendeels gezeild. In de haven van IJmuiden afgemeerd om diesel te tanken.

Terwijl we wachten begint het te regenen. Net op tijd de kuytent er op gezet.

Na het diesel tanken voegen wij ons bij de andere boten.

Er zijn in IJmuiden vier boten die mee varen; De "Hond" (Westerly Centaur), "Speel Goed"

(Westerly Oceanquest) en "Gwaihir" (Westerly Pentland) en de "Orka" (Westerly centaur).

Vanuit de Roompot zullen ook een paar boten vertrekken, die zich in Lowestoft bij ons zullen voegen.

Na het eten is er een palaver voor de schippers. We besluiten dat we zaterdag om 09:00 uur (ned zomertijd, gmt+2) uitzeilan.

Als ik terug kom op de "Orka" van de palaver is Bert inmiddels gearriveerd en José vertrokken.

**Zaterdag 9 juni 2007 / zondag 10 juni 2007.**

*niet meer aangevuld kan worden:*

*Wat hebben we op de motor gedaan en waarom.*

*Hoe laat kruisten we de scheepvaartroutes*

*Hoe laat liepen we binnen?*

*Details omtrent de wind*

De "Hond" (met twee dames en twee kleine kinderen aan boord) besluit niet mee te varen vanwege de weersvoorspelling.

Het zicht is matig tot slecht. Er staat een lekkere wind. We varen om precies 09.00 uur (ned zomertijd gmt+2) uit. Ondanks de wind verdwijnt de mist niet. Lowestoft is goed bezeild. We varen ten zuiden van de aanlooproute van IJmuiden. De "Speel Goed" laten we al snel een eind achter ons, ondanks dat het een veel sneller schip is.

Door de mist zien wij de andere schepen alleen bij het uitvaren. Maar via de marifoon blijven we van elkaars positie goed op de hoogte.

## *Westerly Club Nederland*

We worden door de “Borndiep” (schip van de kustwacht?) aangeroepen met het verzoek onze koers op te geven. We doen dit. De “Borndiep” geeft door, dat er dan kennelijk iets mis is met zijn radarscherm. Kort daarna volgt de vraag of die koers de kompas koers of de koers over de grond is. Het is de kompas koers. Toch niets mis met het radarscherm van de “Borndiep”. We worden verzocht de koers wat naar het Noorden te verleggen omdat er een tanker op onze koers met manoeuvres bezig is. We volgen de aanwijzingen op.

's Nachts is het zicht erg slecht. We kruisen de scheepvaartroute 's nachts met het beroerde zicht. We horen een schip (niet één van ons) het zeiljacht de Sunfish met een benauwd angstig stemmetje om de haverklap een groot schip aanroepen op kanaal 16 met de mededeling, dat de Sunfish “three miles ahead of you” ligt en het verzoek de koers te wijzigen. Kennelijk varen alle grote schepen uit de verre omtrek op de Sunfish af. Speciaal voor de Sunfish wordt het liedje gecomponeerd:

“Weet je wat ik zie als ik een oversteek maak?

Scheepjes, scheepjes en ze loeren allemaal op mij ..... “

We horen een Deens schip regelmatig zijn positie en koers doorgeven voor de schepen, die de scheepvaartroute volgen. We vinden dit wel verstandig en nemen het voorbeeld over.

Bij schemer en nog altijd slecht zicht horen we, dat de “Speel Goed” Lowestoft binnen gaat lopen. Ook wij zijn dan in de buurt van Lowestoft, maar iets ten noorden. Aangezien we steeds noordelijker komen, besluiten we de koers te verleggen en direct op Lowestoft af te varen, zonder dat we eerst de stroom tabellen raadplegen. Dit was een verkeerde beslissing. Het tij was net gekeerd en we komen veel te zuidelijk uit. Hierdoor moeten we alsnog tegen de stroom in opkruisen. Aan de andere kant was het ook wel erg lekker nog een stuk te kruisen; het is een heerlijke wind.

We lopen enige uren na de “Speel Goed” en de “Gwaihir” binnen. Maar het blijkt, dat zij grote delen op de motor hebben gedaan, terwijl wij de motor nauwelijks gebruikt hebben.

Na het eten borrel op de “Speel Goed”. Er wordt over de plannen voor de volgende dagen gesproken. Men wil naar de Deben en the Orwell. Voor de The Blyth en de Walton Backwaters, waar wij liever naar toe willen, zien zowel de “Speel Goed” als de “Gwaihir” allemaal problemen. Zij zien er duidelijk tegen op deze wateren op te varen. Jan (“Speel Goed”) stelt voor morgen om 11:30 (engelse zomertijd gmt+1) te vertrekken naar de Deben. We zouden dan stroom mee hebben. Frans (“Gwaihir”) bevestigt dit. Wij hebben nog niet gekeken naar de mogelijkheden. En dus wordt het voorstel van Jan gevolgd.

### **Maandag 11 juni 2007.**

De navigatie wordt voor bereid. Het valt mij op, dat wij vertrekken vlak voordat de stroom op zijn hevigst tegen staat. Wij hebben totaal twee uur hevige stroom tegen en daarna nog twee uur afnemende stroom tegen. Het lijkt mij ongunstig op dat tijdstip uit te varen. Ik ga met mijn tabellen naar de “Speel Goed” en stel voor later uit te varen.

Er wordt besloten om 12:30 uur (Engelse zomertijd gmt+1) uit te varen. We hebben dan nog een uur hevige stroom tegen, maar daarna neemt de stroom tegen geleidelijk aan af.

Om 12:30 uur varen we uit. De "Gwaihir" vlak voor ons en de "Speel Goed" direct achter ons. Zowel de "Gwaihir" als wij zetten zeil voordat we de haven hebben verlaten. Wij doen de motor uit tussen de havenhoofden. Om minder last te hebben van de stroom koersen we direct naar het zuiden; achter de banken langs en tussen de banken door. We hebben ruime wind en zetten een waterzeil bij. Later proberen we een marszeil te zetten. Het lukt, maar het is niet helemaal naar onze zin en doen nog verschillende pogingen om het te verbeteren. De "Speel Goed" en de "Gwaihir" verdwijnen steeds verder achter ons; ze komen kennelijk niet goed tegen de stroom op, terwijl wij veel minder stroom hebben en met alle extra zeil een behoorlijke snelheid maken. Als we ter hoogte van The Blyth zijn, is er marifoon contact met de andere schepen. "Speel Goed" en "Gwaihir" willen The Blyth in varen. Wij stemmen van harte in. Wel besluiten we eerst nog een stukje door te zeilen en daarna terug te kruisen.



Terwijl de andere schepen op de motor naar the Blyth varen zeilen wij verder en komen kruisend weer terug. We zijn al met al iets later dan de andere schepen in the Blyth. We varen met een lichte stroom mee naar binnen de rivier op (ca 2 knoop). We varen de andere schepen iets voorbij om zeilend tegen de stroom in aan te kunnen leggen. We komen echter in de luwte terecht, zodat we de stroom nog niet dood kunnen varen. We starten de motor en leggen omstreeks 18:00 uur (local time) aan.



We liggen naast de "Gwaihir" met eigen lijnen naar de wal. We liggen op lange lijnen. Southwold is naar onze smaak te ver lopen. Bert en Patrick willen verse vis kopen in een van de vistentjes aan de rivier, maar alles is dicht.

We nemen een borrel in de bar en blijven daar ook eten. Als we weer aan boord komen staat er een harde ebstroom.

Na overleg wordt in verband met het tij en de beperkte toegankelijkheid van de Deben besloten de volgende ochtend om 05:00 uur te vertrekken

naar de Deben. We gaan daarom ook vroeg naar bed.

's Nachts controleer ik de lijnen drie keer. De lijnen zijn lang genoeg, ook al omdat we in de blubber terecht zijn gekomen en dus niet verder zakken.

## *Westerly Club Nederland*

### **Dinsdag 12 juni 2007.**

*ontbreekt: tijden van de Deben; aankomst tijd bij Woodbridge is niet nauwkeurig*

Het water is weer hoog genoeg om uit te varen en alle drie de schepen varen om 05:00 uur uit. Er staat lichte wind, die we van achter hebben. Met de stroom mee varen alledrie de schepen langs de kust naar het Zuiden. De "Speel Goed" en de "Gwaihir" varen wat sneller. Na enige tijd valt de wind weg. Wij doen de zeilen weg en laten ons door de stroom mee nemen, terwijl we wat klusjes aan de boot doen. De "Gwaihir" en de "Speel Goed" zetten de motor bij en varen op de motor naar de Deben.

Jan ("Speel Goed") geeft via de marifoon door, dat wij tot 11.30 uur naar binnen kunnen varen. Wij nemen aan, dat hij bedoelt, dat we tot die tijd over de drempel van de haven in Woodbridge kunnen; en niet dat we tot die tijd over de drempel aan de ingang van de Deben kunnen. Wij besluiten ons hier niets van aan te trekken. We dobberen enige tijd en daarna komt er een lekker windje. We zeilen heerlijk tegen de inmiddels gedraaide stroom in naar de Deben. Aangekomen bij de Deben is het tamelijk laag water. We varen langzaam over de drempel aan de ingang. We kunnen er wel overheen. Vervolgens kruisen we met stroom mee de Deben op tussen alle schepen, die in de Deben op moorings liggen door. We lopen ca. 2 keer aan de grond, maar met opkomend tij is dat geen probleem.

Omstreeks 18:00 uur komen we aan in Woodbridge. De drempel voor de haven ligt ongeveer op het water niveau. We laten de Orka naast de haven ingang aan de grond lopen en gooien daarna een ankertje uit. Na een paar minuten zijn we weer los en liggen aan het anker. Om 19:45 uur zien we op de peilschaal dat er ruim een meter water boven de drempel staat. Officieel steken we 0.9 meter. Maar met alle voorraden aan boord misschien iets dieper. We denken met ruim 1 meter toch over de drempel heen te kunnen. We varen uiterst langzaam – voor het geval dat- naar de haven, maar lopen toch vast op de drempel. Na een tijdje wachten zijn we los en kunnen de haven in.

Borrel aan boord van de "Speel Goed". De bemanningen van de andere schepen vinden het achteraf jammer, dat ze tot nu toe zo weinig gezeild hebben. Er wordt beloofd de volgende dag ook werkelijk te zeilen.

Afgesproken wordt, dat we woensdag naar Shotley Point gaan. De "Speel Goed" had liever verder de Orwell opgevaren, maar de "Gwaihir" wil niet te ver de Stour of de Orwell op, omdat ze de volgende dag vroeg ons gaan verlaten en naar Medway willen varen. Suffolk Harbour was eerst het compromis, maar dat vinden wij nogal saai. Daarom wordt voor Shotley Point gekozen. Daar drinken we dan de laatste gezamenlijke borrel in een kroeg, waar ik al eens eerder was geweest met een andere bemanning (Amparo, Daniel en Irene).

**Woensdag 13 juni 2007.**

*ontbreekt: aankomst tijd Shotley*

In verband met het tij varen de "Gwaihir" en de "Speel Goed" om 11:30 uur uit. Wij blijven langer liggen omdat Bert voor zijn werk een examen moet doen. Hij probeert de voorbereiding eerst aan boord; later krijgt hij het kantoor van de havenmeester ter beschikking. Met zijn laptop haalt hij de nodige informatie binnen, maar het lukt niet echt het examen via internet te doen.



Omstreeks 13:20 uur varen we uit. We kunnen niet veel langer wachten, anders komen we niet over de drempel heen.

Met afgaand tij (dus stroom mee) zeilen we de Deben af. Het is weer grotendeels kruisen. We moeten nu zorgen niet vast te lopen, anders liggen we een uren vast voordat we genoeg water hebben om weer los te komen.

We kruisen ook in de moeilijke monding; maar als we op de drempel op zee zijn, zien we een heftige branding. De goven van de branding zijn

niet hoog, maar wel heftig. Hier wordt toch over een afstand van ongeveer 200 meter op de motor gevaren om in een rechte lijn te kunnen varen en om eventueel achteruit te kunnen slaan als we de grond toch zouden raken (het is laag water).

Daarna varen we langs de kust. Ook hier is het ondiep, maar het water is volledig vlak. Het lijken de Kagerplassen wel. Alleen als we geluk hebben komen we over het ondiepste deel heen.

We zien de geul naar Harwich steeds dichterbij komen en denken dat we het halen. Juist dan lopen we vast.

We varen een stuk terug en vervolgens verder de zee in, naar diepere delen. Daar staat wel golfslag (ook niet echt veel, maar toch). Van de "Speel Goed" vernemen we via de marifoon, dat ze lekker aan het zeilen zijn maar nu toch binnen gaan lopen.

Even later steken we de geul over en lopen naar Shotley Point. In de sluis van de haven horen we van de havenmeester, dat wij het derde Nederlandse schip zijn in een half uur; de andere twee zijn de "Gwaihir" en de "Speel Goed". We worden naar dezelfde steiger geloodst.

Op de "Speel Goed" vindt overleg plaats voor de volgende dag. De "Gwaihir" vertrekt morgen om 05:00 uur naar Medway. De "Speel Goed" wil morgen terug, omdat er voor vrijdag windkracht 6 à 7 is voorspeld. Wij besluiten niet met de "Speel Goed" mee terug te gaan, maar de volgende dag naar de Walton Backwaters te gaan.

Na het eten gaan we naar de kroeg in Shotley. Inmiddels heeft Bert via een Wifi verbinding in de haven alsnog examen gedaan en heeft het gehaald.

## *Westerly Club Nederland*

### **Donderdag 14 juni 2007.**

*ontbreekt: de namen van de krek en de tijden.*

De "Speel Goed" vaart om 05:00 uur uit en wordt door mij uitgezwaaid. De "Gwaihira" blijft liggen; Frans is ziek (misselijk) en blijft daarom een dag langer in Shotley. Wij doen rustig aan, ontbijten uitgebreid. Diesel tanken. We blijken de hele vakantie tot dan toe minder dan 13 liter te hebben gebruikt. Daarna varen we uit. Het tij is ongunstig, maar gezien de korte afstand is dat geen probleem. Nadat we de uiterton zijn gepasseerd varen we de Hamford Waters op. Bij Stone Point gaan we bakboord uit tegen een harde stroom op de Walton Channel in.

We varen op een afstand van een paar meter van een strandje; je kan bij wijze van spreken van boord afstappen zonder nat te worden. Verderop in de Walton Channel liggen geen boeien. Aan de op moorings liggende schepen kan afgeleid worden waar het diep is. Het is een mooi natuurgebied, waar we door varen. Bert denkt dat de Lauwerszee er vroeger zo ongeveer uit heeft gezien. Geen van ons heeft echter dat gebied gezien voor de dijk er lag. Maar met wat fantasie kan je je voorstellen dat het huidige Lauwersmeer er vroeger ongeveer zo uitgezien heeft.

We varen de Twizzle Creek in en na enig overleg besluiten we niet voor anker te gaan, maar in de haven te overnachten. Nadat de haven is afgerekend stellen we vast dat het nog erg vroeg is. We varen de haven weer uit om buiten droog te vallen of te ankeren. Later varen we dan wel weer terug de haven in.

We horen dat de motor een raar geluid maakt en meren af op een mooring. Het blijkt, dat een motorsteun los zit en de motor wankelt. We roepen de haven aan via de marifoon en varen terug. Om 16:45 komen twee monteurs aanboord. Ze kunnen niet veel meer doen. Ze constateren, dat er twee steunen los zitten. Één steun zat vast gelast. Die kunnen ze niet zo snel repareren. De steun aan de andere kant zetten ze met kracht vast, zodat de daar tegenover liggende steun vast geduwd wordt. Met deze noodreparatie kunnen we de volgende dag de oversteek maken.

We leggen de boot in een box en gaan eten en slapen, om de volgende dag om omstreeks 08:30 uur uit te kunnen varen.

### **Vrijdag 15 juni 2007 / zaterdag 16 juni 2007.**

We varen de haven uit om 09:00 uur. Stroom tegen in de krek. Daarna op zee naar de uiterton. Er staat een fikse wind en we lopen ongeveer 5,7 knoop. We willen ten zuiden van de Shipwash door in verband met de stroom. Daarna ten Noorden van de Inner Gabbard en de Outer Gabbard. Het laatste stuk voor de zuid kardinaal van de Shipwash is recht naar het zuiden met zuiden wind. Bovendien is de stroom inmiddels gekeerd. Tegen de stroom en tegen de wind gaat dit stuk erg lang duren. We komen kruisend niet of nauwelijks tegen de stroom op. We overleggen om over het zuidelijk deel van de Shipwash heen te varen met alle risico's van die, dan wel enige uren te kruisen om tegen de stroom in een afstand van ongeveer 500 meter af te leggen, dan wel deze 500 meter op de motor te doen. We besluiten het laatste te doen.



Over de ondiepte heen vinden we een te groot risico en uren kruisen vinden we met de tocht voor ons evenmin aanvaardbaar.

Na de Zuid kardinaal van Shipwash sturen we 70 graden. De koers rechtstreeks van de Zuid Kardinaal naar IJmuiden zonder rekening te houden met stroom. De koers gaat wel over de Inner Gabbard, maar door de stroom komen we daar toch boven uit.

Om .... uur krijgen we de Noord kardinaal van de Inner Gabbard voor de boeg. We varen er vlak langs en houden dezelfde koers. Inmiddels al een paar keer flink wat wind (ongeveer 5) gehad en een tijd weinig wind. Het zicht is helder en de wind blijft wisselend uit zuidelijke richtingen. We lopen aldoor snelheden van 5 tot 6 knoop. Met een waterzeil onder de giek en de babyfok op.

We vergissen ons in het schema van wachtlopen; Bert loopt mijn tijden en ik loop de tijden van Bert. Dit ongunstig; Bert valt 's avonds laat in slaap en ik kan 's morgens vroeg niet opstaan. We ruilen dus terug. Bert heeft de wacht van 15.00 tot 18.00 uur gelopen en Patrick van 18.00 – 21.00 uur (engelse tijd). Daarna neemt Bert meteen de wacht van 21.00 tot 24.00 en daarna kom ik. Zo zitten we weer op een goed schema. Tijdens mijn wacht omstreeks 01:30 uur zien we de vuurtoren van Hoek van Holland vaag. Ook komen we wat kardinaaltjes tegen, die bevestigen ons gegist bestek. We liggen goed op koers en schieten aardig op. Nadat we de stroom gecontroleerd hebben besluiten we de koers te verleggen naar 80 graden.

Aan het eind van mijn wacht (tegen 03:00 uur engelse zomertijd) valt de wind steeds verder weg. We lopen nog ongeveer 2 knoop. Patrick neemt het over en de wind neemt nog verder af. Omsteeks 04:00 uur komen we bijna niet meer vooruit. We starten de motor. Kort daarna gaat het regenen.

Uiteindelijk hebben we ongeveer 1½ uur op de motor gevaren. Dan komt er weer wind. Inmiddels lig ik te slapen en houdt Bert Patrick gezelschap. Bert en Patrick zetten weer zeil en we lopen goed.

Even nadat ik om 08:30 uur op ben gestaan, komt IJmuiden vaag in zicht. We liggen mooi op koers. We komen iets ten zuiden van IJmuiden uit, maar met die zuiden wind is dat geen probleem.

Als we op korte afstand van IJmuiden zijn passen we de koers aan en lopen even later de havenhoofden binnen. In IJmuiden bel ik Jan van de "Speel Goed", terwijl we naar de sluisen varen. Zij hebben een slechte overtocht gehad en liggen in Stavoren het schip schoon te maken.

We gaan door de sluisen en zetten Bert af bij draagvleugelboot naar Amsterdam. Hij moet die avond in Roozendaal zijn.

Patrick en ik varen verder naar de Oranjesluisen op de motor. In de Oranjesluisen komt de hemel in vochtige vorm naar beneden.

We doen de huik over het grootzeil en zeilen op de fok naar Uitdam. Daar ruimen we de boot op en gaan naar huis.

## **Engelandtocht 2007: een twijfelachtig weerbeeld**

Dit jaar zouden we weer eens mee gaan met de Engelandtocht. Dit jaar helaas zonder mijn zeilmaatje en clublid Remco. Die had even iets anders aan zijn hoofd.

Voor mij zou dit de 6<sup>e</sup> keer worden. Dat stelde helemaal niks voor, zei mijn neef Ben. Die is in zijn jeugd als matroos wel 100 keer naar de Engelse Oostkust gevaren. Hij voer dan met coastertje van 30 meter vol met hout of meel van Rotterdam naar Ipswich. Zo'n scheepje had maar een paar honderd pk. Op zo'n reis gingen ze rustig 3 maal langs lichtschip Noordhinder. Eenmaal vooruit met tij mee, vervolgens eenmaal achteruit als het tij draaide en als de Noordwester dan wat ging liggen nog een keertje. . Nu had Ben zijn matrozen bestaan al heel lang geleden ingeruild voor een bestaan op de wal als CV-monteur, maar dat je op een 30 voets bootje erg weersafhankelijk bent, was hem wel duidelijk.

Het idee dat het qua weer een vreemde tocht zou kunnen worden be kroop mij de vrijdag voorafgaande aan de oversteek. We kwamen de C1000 uit met een volle boodschappenkar. Het was alsof we een warm bad inliepen. Heet en vochtig. " Zompig weer", zeggen de Zeeuwen.

Nu zijn mijn ervaringen met de Engelandtocht met betrekking tot het weer niet geweldig. Dit in tegenstelling tot de tocht zelf. Van de 6 keer dat ik geweest ben was het 4-maal onaangenaam onstabiel weer. Waarschuwingen voor onweersbuien met windstoten, speciale waarschuwingen voor pleziervaart door de kustwacht, hagelbuien en andere festiviteiten.

In het bijzonder herinner ik mij de Engelandtocht van 1998. De kustwacht adviseerde alle kleine vaart om zo snel mogelijk naar een haven te gaan. Wij lagen gelukkig nog aan de steiger in Stellendam. Het lijkt wel of het weer de eerste weken van juni een patent heeft op buig weer.

En ook nu weer. Waarschuwingen voor onweerspartijen en andere narigheid.

Nadat de boodschappen ingeruimd waren vertrokken we naar de Oosterschelde. Bloedheet en geen zuchtje wind. Maar na het passeren van de krammersluizen veranderde dat. Binnen een half uur sloeg het weer om. Van 30 graden en windstil naar 20 graden en 20 knopen. Tegenwind uiteraard. Dat duurde maar een uurtje of zo en de wind was weer op.

Voor zaterdagochtend werd de wekker op een uur of 8 gezet. Even naar de windmolens kijken of het waait. Windmolens, welke windmolens? Geen windmolen te zien. Het zicht bedroeg niet meer dan een halve mijl van de mist.

Wat te doen? Je wilt graag naar Engeland voor een leuke vakantie want daar heb je vakantie voor opgenomen. Maar de eurogeul oversteken in potdichte mist? Wat is wijsheid? Twijfel alom. Trekt de mist op, blijft hij hangen? Ze geven buien op, maar is dat op zee en zo ja waar?

Nu zijn wij in het zuiden gezegend met radio Oudorp. Dat is, zeg maar, de Zeeuwse variant van de Brandaris op Terschelling. Oudorp (kanaal 25) vroeg aan allerlei visserschepen hoe de situatie op zee was. Niet best, bleek uit de marifoonberichten.

Het hart verloor en het verstand won. Dit was geen weer om over te steken.

Wat gaan we doen? In principe hadden we twee opties. 12 uur wachten tot het volgende tij of een alternatieve tocht. Ik had een week vakantie genomen om te varen en bij Ben kriebelde het ook. Dus de Oosterschelde op en de dag gebruiken om binnendoor naar Vlissingen te gaan. Dat leek de "Members Only", met wie we afgesproken hadden, ook een goed idee. Na een uurtje mist werd het prachtig weer. Verstandelijk gezien hadden we een goede beslissing genomen, maar de twijfel was er weer. Hadden we wel de juiste beslissing genomen?

We besloten om te overnachten in Middelburg. Daar een goed weerbericht opgehaald. Opnieuw zo'n weerbericht van, "gaan we wel of gaan we niet". Weer twijfel, weer overleg. We besluiten om de dag erop verder te gaan en als we bij Vlissingen naar buiten varen. Aldaar zouden we dan beslissen of we naar Engeland of België zouden gaan.

Het weerbericht gaf de doorslag. Veel kans op zware buien en een harde zuidwester. Dus niet naar Engeland maar naar Blankeberge. Het weerbericht had wel een belofte. Morgen mooi weer.

Na een gezellige dag en een korte nacht in Blankeberge vertrokken we vlak voor zonsopkomst. Het weerbericht was redelijk. Alhoewel het5 weerbericht daar niets over gezegd had begon het zicht na zo'n uur of 5 varen te verminderen. Wat te doen? Overleggen en de verschillende opties bekijken. Toch maar verder maar naar Ramsgate.

Het zicht werd minder en minder. Eigen schuld dikke bult, maar in de shippinglane zaten we in dichte mist. Minder dan een halve mijl.

Eigenlijk toch wel een beetje spijt. Was het niet beter geweest om om te keren voordat we de shippinglane in gingen. Toen kon het nog.



Gelukkig heeft "Zee-Otter" sinds een jaar of 3 radar. Wat waren we daar blij mee. Ik had er wel regelmatig mee geoefend maar dit was voor het "echie". En het ging best goed. Je wist wat er in de buurt zat en waar je ze uit de mist zouden moeten komen. Op een zeker moment zagen we een hele grote echo op ons afkomen.

## Westerly Club Nederland

De radar gaf aan dat hij op een halve mijl achter ons langs zou gaan. We hebben hem niet gezien. Wel gehoord. Wel geroken. Wel door zijn schroefwater heen gevaren. Maar niet gezien. Eng, kan ik u verzekeren.

Vlak voor Ramsgate trok de mist open en werd het nog een rustige tocht.

Na Ramsgate nog een paar dagen rondgedold in de Thamesmond. 's Woensdags lagen we in Brightlingsea. Daar lig je midden op de rivier en moet je met je bijboot naar de kant. Wij hadden wel zin een pub-diner. Nu moet je zoiets wel reserveren. Dus dat hebben wij gedaan. Om 19.00 uur een tafeltje voor 2 personen.

Lekker douchen en met de bijboot terug naar Zee-Otter.

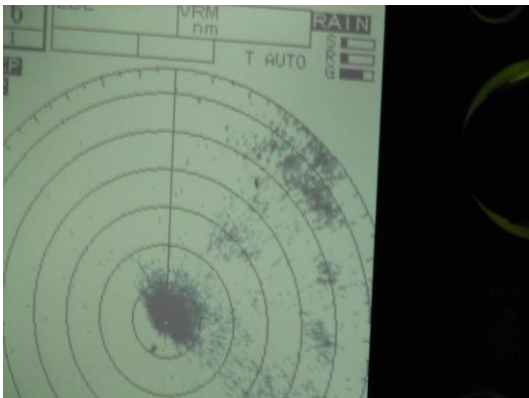
Voor alle zekerheid nog even de navtext bekijken. Slik...

Het weerbericht ging ongeveer zo, "Weatherforecast valid from Thursday 15.00 uur until Friday 03.00 hours. Easterly 4 to 6, becoming 7 to 8, possible 9. Seastate moderate to rough, becoming very rough....". Wat een ellende.

Maar van Brightlingsea tot Stellendam is bij 6 knopen zo'n 20 uur doorstampen. Als we in plaats van morgenochtend nu vannacht eens zouden weggaan? Grote kans dat we dan net voor alle ellende in Stellendam zouden kunnen zijn. Maar als dat nu niet zo is en e.e.a. komt eerder? Zou het niet beter zijn om te blijven. Kortom twijfel, wat te doen..

We gaan! Maar als het slecht wordt lopen we Harwich aan en dan moet mijn werkgever maar zien hoe ze het maandag zonder mij gaan doen. Voor Ben gold dat niet. Hij is met prepensioen. Dus ipv naar de Pub, naar bed en om middernacht vertrekken.

De wekker gaat, aankleden, koffie zetten, navigatielaptop aan en de motor flink aan, want we moesten die 6 knopen halen.



Geen aasie wind. Stroom mee en met een flinke dot gas 8 tot 9 knopen over de grond richting Harwich. Want je moet eerst achter de banken vandaan komen voordat je richting Holland kunt varen. Het ging als een trein en het weer was nog steeds prima. Op tijd thuis voordat het weer zo verslechteren zou dus gaan lukken. Zitten we een mijl of 5 voor de shippinglane wordt het zicht minder en minder. Het leek wel een deja vu. Wat zullen we doen, terug?

Maar dan zitten we opgesloten in Harwich en komen we gezien het weerbericht helemaal niet meer weg. We hadden vertrouwen gekregen in onze radarkunsten dus we gingen door. Op een gevecht na met een enorm containerschip dat achteraf gewoon voor anker lag was het verder een saaie en door het motorgedreun vermoeiende reis. Wel stond de radar permanent bij. Op een mijl of 5 voor Stellendam verschijnen er ineens rare vlekken op de radar. Dat waren dus de voorspelde buien. Wind kwam er niet uit maar een regen! Ongelofelijk.

Samenvattend. De WCN-Engeland tocht is meer dan de moeite waard. Dat weet ik uit ervaring. En het bezig zijn met het weer, de twijfel van gaan we wel gaan we niet maakt alleen maar betere Westerly-zeilers van ons.

Gerard Versluis  
"Zee-Otter"

## **Engelandtocht 2007: geen mijl gevaren, toch highlights.**

Ik was er klaar voor.

Het schip was met de Hemelvaartsstormen weer zwaar getest voor het komend seizoen. En in orde bevonden. De bemanning was gescreend en getest. En in orde bevonden, uitgenodigd en inmiddels aan boord. De voorraden waren aangeschaft, be(ge-)proefd en verstouwd. Ook dat was in orde. Niets hield ons tegen om de WCN-reis 2007 naar Engeland mee te maken.

Elders leest u ongetwijfeld over de 10 kleine negertjes, ofwel de variant over de 8 Westerly-schepen. Eentje haakte af omdat prive-besognes te veel aandacht vergden om de WCN-reis voldoende veilig en voorbereid te kunnen varen. Eentje haakte af omdat de werkgever ineens woensdag al aan een nieuw project wilde beginnen. Eentje haakte af omdat de weersomstandigheden niet geheel in overeenstemming waren met condities aan boord.

Wij meldden ons in de Betonhaven van de Oosterschelde, en ontmoetten daar onze compaan van het zuidelijk smaldeel, de "Zee Otter". Niets hield ons tegen om de WCN-reis 2007 naar Engeland mee te maken.

Behalve dan het weer. De te verwachten omstandigheden mochten enigszins ruw genoemd worden, zeker met de voor ons ongunstige windrichting. Het alternatieve plan was om binnendoor via Vlissingen naar Blankenberge te varen, en daarvandaan op de Engelse kust af te stevenen. Misschien zelfs behoorde een rendez-vous met het noordelijk smaldeel nog tot de mogelijkheden. Aldus besloten richtten we de stevens op Vlissingen.

De bediening van de bruggen in Middelburg stopte iets eerder dan wij er waren. Dan maar zondag verder. Niets hield ons tegen om de WCN-reis 2007 naar Engeland voort te zetten.

## Westerly Club Nederland



Behalve dan een cilinderkoppakking. Die blies eruit op zaterdag, terwijl we Middelburg binnen-voeren. En er ontstond tegelijkertijd een ernstig, niet gerelateerd koelwaterprobleem. Het betekende het definitieve einde van de WCN Engelandtocht 2007 voor de "Members Only".

Maar beter dit in Middelburg dan nabij de Noord Hinder. Op zeil terug naar de thuis-haven, waarbij sluizen en bruggen op zeil werden genomen met maximaal 6 seconden

motor en een kort sleepje. Dinsdag was mijn bemanning weer vrij om te gaan. Daar zat ik dan, alleen, in the middle of nowhere, zonder auto, en eigenlijk ook zonder boot.

Van enige jaloezie was zeker sprake, als ik –bijna dagelijks- contact had met de Westerly's aan de overkant. Hoewel dat wel verminderde als ik luisterde naar de verhalen van de oversteken. Daarover elders in deze uitgave.

Gelukkig had ik in een dwaze bui niet alleen de Engelandweek vrijgenomen, maar ook de week erna. Hetgeen nu goed uitkwam, omdat sleutelen aan een motor verschrikkelijk veel tijd kost. En nog meer als buiten de zon schijnt. Het kwam een beetje neer op overdag zwemmen, zonnen, lezen, slapen, contact onderhouden met de Engelandgangers en andere geïnteresseerde Westerly-leden, en 's avonds sleutelen. Of in een iets normaler dagritme gewoon wachten tot de postbode de vereiste onderdelen aan boord bracht.

Bijna had ik nog gehoor gegeven aan twee aanbiedingen om gebruik te maken van andere Westerly's. Maar dan was ik nooit verder gekomen met mijn motor.

Tussendoor bezocht onze Engelse zusterclub WOA met een aantal schepen de Zeeuwse Delta, een en ander onder leiding van hun vice-voorzitter Brian Eastal en zijn vrouw Denise. Toen deze Engelse vloot liet weten koers te zetten naar Goes en mij uitnodigde om een middag en avond met ze op te trekken, heb ik mijn gereedschap in allerijl neergelegd. Een heel gezellige ontmoeting met kade-barbecue volgde.





Mijn Engelandtocht 2007 bestond dus (bijna) uit louter highlights.

5 dagen gevaren met een meer dan heel prettige bemanning, die de motorproblemen manmoedig verwerkten.

Schitterend zonnig weer met weinig wind in een verlaten jachthaven; da's vakantie.

Het besef dat het gereedschap aan boord in voldoende mate en kwaliteit aanwezig was om de klus te klaren. De ongelooflijke toename van kennis van en over de Mercedes OM636.

De bijna dagelijkse belangstelling van mede-Westerly-leden.

In de contacten met de WOA heb ik eigenlijk ook nog een beetje Engeland gezien.

En de motor? Dat is uiteindelijk nog een kwestie van 7 weken geworden.

Tot volgend jaar.

Tjerk Tjeerde

"Members Only"

## **WCN ontmoet WOA**

De Engelse Westerly Owners Association WOA en haar zusterclub Westerly Club Nederland informeren elkaar regelmatig over elkaars activiteiten-plannen. En het komt dan voor dat WCNers aan de overkant bezoek krijgen van een WOA-vertegenwoordiger, of dat op Nederlandse wateren de contacten andersom tot stand komen.

De oorspronkelijke plannen van beide clubs doorkruisten elkaar dit jaar. Tijdens dezelfde dagen dat de WCN haar Engelandtocht zou uitvoeren, zou de WOA koers zetten naar het vasteland van het continent.

Hoewel beide verenigingen om verschillende redenen hier en daar hun programma's moesten aanpassen, gingen beide flottieljes op pad.

En slechts enkele uren nadat de WOA-vloot Shotley Point op de River Orwell had verlaten, arriveerden daar de WCN-schepen.

Nu was het mijn bedoeling om aan het eind van de WCN-Engelandweek wat rond te zeilen in het Zeeuwse, en op zoek te gaan naar Westerly's van onze Engelse zusterclub WOA.

Die opzet zou mislukken, want zonder motor (de koppakking, weet u) valt Zeeland niet te doorzoeken! Ook deze informatie heb ik doorgespeeld naar de WOA.

Echter mijn Westerly-gevoel kreeg –tijdens de elders beschreven reparaties- een geweldige opkikker. Nee, de motor ging niet ineens vanzelf weer draaien.

## Westerly Club Nederland

De Westerly Owners Association besloot zondag Goes aan te doen!

Ik werd uitgenodigd om rond 15.00u in de sluis nabij Goes aan boord te stappen van de "Sea Quest", het schip van WOA's vice-commodore Brian en Denise Easteal, mee te varen naar Goes, en de rest van de middag en avond deel uit te maken van hun gezelschap, bestaande uit 15 man/vrouw verdeeld over zes schepen. Als tegenprestatie kon ik dan een uitgebreide foto-reportage maken tijdens het aanlopen van de sluis Goes. Vlak na de sluis zouden ik en mijn fiets dan aan boord stappen.

Dat ik daarvoor eerst een vouwfiets (zonder zadel) moest "lenen", en elders een zadel, speelt geen rol.

Aldus gebeurde. En voer ik mee in het convoi naar de Goese Gemeentehaven.

Op de bediening van de Goese Ringbrug moest een dik uur gewacht worden, maar gezelligheid kent geen tijd en de brug draaide dus al snel.

Eenmaal afgemeerd werden alle opvarenden aan boord uitgenodigd voor een aperitief. De verhalen, de ervaringen en de gezelligheid komen heel erg overeen met wat ik ken bij de WCN-activiteiten, en ik voelde me dan ook heel erg snel heel erg thuis.

Een korte snelle tocht door Goes leerde me, dat het volstrekt onmogelijk is om op zondagavond binnen de stadsgrenzen 16 haringen te krijgen. Helaas heb ik de WOA daar dus niet op kunnen vergasten. Niet alle WOA-leden waren daar overigens rouwig om.



De Goese inwoners zullen vreemd opgekeken hebben van de (spontane) barbeque welhaast midden op straat aan de rand van de Gemeentehaven (een andere plek is daar niet). De politie greep niet in. WCN en WOA hebben veel gemeen, en Westerly-zeilers zijn zonder uitzondering buitengewoon gezellige mensen, en meesters in de improvisatie

Tot laat in de avond zijn de banden tussen WOA en WCN aangetrokken. Nederland is minstens zo mooi als de Engelse kusten,

begrijp ik nu. En een stuk goedkoper. En het is prettig te vernemen dat onze WOA-bezoekers de Nederlandse gastvrijheid en hulpvaardigheid zeer op prijs stelden. Ik heb ze zelfs horen zeggen, dat ze gemiddeld in beter Engels te woord zijn gestaan dan ze zelf spreken. Of de

Engelsen werkelijk zo naderen aan de Nederlanders, louter en alleen om het feit dat koning Willem I ook in Engeland de scepter heeft gezwaaid en we derhalve van dezelfde voorvaders afstammen, heb ik maar in het midden gelaten. Maar het was –ik blij het zeggen- erg gezellig. Het is zeer de moeite waard om de contacten met de WOA te houden, en als de WCN de Engelse kust aandoet, de WOA te informeren.

Toen de laatste Engelsen vermoeid te kooi gingen, ben ik terug naar 't Sas gefietst. De dijkwegen in Zeeland zijn smal; er kan net een fiets overheen. En het zadel paste niet bij de fiets.

Tjerk Tjeerde

## **Blankenberge(n) op Zoom:**

*Door Theo Scholman en bemanning*

Ons Zeeuwn bint zunig, dat was onze eerste reactie toen wij na een lange zeereis de Oosterschelde opvaarden en te horen kregen dat de rest aan een betonnen steiger lag zonder voorzieningen. Wij dus eerst maar de Roompot Marina om eten en bier te halen.



Eenmaal terug aan de steiger werden we hartelijk welkom geheten door Tjerk en de overige schippers.

We merkte al snel dat de windvoorspelling voor de volgende dag de gemoederen nogal bezig hield. In dit gesprek werd ook duidelijk dat de een sneller reeft dan de ander en daar ook andere redenen voor aanvoert.

Algauw werd duidelijk dat er meer soorten Latijn bestaan dan het bekende visserslatijn, gezien de enorme golven en stroming die iedereen al had mee gemaakt. Er werd al vlug over een andere tocht gesproken dan die naar Blankenberge. Het argument was: windkracht 6 tegen, dat wil je niet. Wij vonden het wel een juiste beslissing, maar jammer was het wel.

Op vrijdag zijn we gezamenlijk naar Bergen op Zoom gevaren. Toen wij tussen de Roompot en Neeltje Jans vaarden, kwamen er twee of drie bruinvissen naast de boot zwemmen. Dit was erg leuk om te zien en nog een foto als bewijs gemaakt. We vaarden een stuk achter Tjerk, maar die afstand werd steeds minder.

## Westerly Club Nederland



Toch lukte het ons pas na de Zeelandbrug om hem voorbij te steken (onderlangs). Eenmaal er voorbij liepen we redelijk uit en was het duidelijk. Ik was met de BBQ in Enkhuizen alleen vergeten te vragen of er ook een zekere competitie drang tussen regio midden en zuid bestaat, dus hebben we voor alle zekerheid er toch maar voor gezorgd om de "Members Only" achter ons te laten.

In Bergen op Zoom zijn we met de hele meute naar de Chinees geweest en hebben daar heerlijk gegeten. Daar werd ons gevraagd of we de volgende

dag mee gingen naar de Grevelingen en dan een BBQ doen op een eiland aldaar. Helaas, wij gingen niet mee, we moesten allemaal zondag weer thuis zijn en de boot moest naar Scheveningen. Ik zou hem daar laten liggen en later omvaren naar Lelystad..

Tijdens het zeilen hebben we besloten de boot naar Lelystad te zeilen en de nacht door te zeilen. Dit was een erg leuke happening en met drie uurtjes slaap wordt het voor sommigen toch wel wat zwaar.

De oversteek van de Nieuwe Waterweg was in het donker erg verwarrend en onoverzichtelijk, we konden dan ook pas na een klein half uur onder marifoon begeleiding van de sector Maasmond oversteken.

Wij waren zondagochtend om 06.00 uur bij de sluis in IJmuiden en hebben daar even gewacht tot we met daglicht naar binnen konden varen. We kwamen om 16.15 uur aan in Lelystad-Haven.

Volgend jaar zijn we zeker weer van de partij, alleen trekken we er dan wat meer tijd voor uit met name voor de heen- en terugreis.

In de haven aangekomen stond het log op 162 NM, dat is de afstand van Bergen op Zoom tot Lelystad haven. Ik en de rest de bemanning hebben genoten. Het plan is om volgend jaar eerst mee te varen met de Engelandtocht.

Mijn collega-schipper Dick heeft de smaak nu zo te pakken dat hij erover nadenkt om op de langste dag, dus 21 Juni, met zijn Compromis C 850 naar Engeland te varen. Zijn zeilkunsten zijn ook te volgen op [www.thehappysailer.nl](http://www.thehappysailer.nl).

Na 15 jaar een Compromis 850 te hebben gevaren en we, naarmate we ouder werden, toch binnen iets meer ruimte wilden hebben, en we komende zomer richting Denemarken wilden varen, zijn we (eigenlijk ik) op zoek gegaan naar een 2 master. In Lelystad vonden we de Westerley Conway, gewoon een lekker stabiel en stoer schip.

Na een keuring, waarbij toch wel de nodige gebreken naar voren kwamen, hebben we toch maar tot aankoop besloten en er tot nu toe geen spijt van gehad.

Na de BBQ in Enkhuizen en nu de Garnaalentocht hebben we het idee dat dit net zo'n leuke vereniging is als de Compromisclub.

Ik hoop veel schepen van jullie te zien als we volgend jaar mee varen naar Engeland.

Kortom Tjerk, en overige schippers we hebben een heel leuk weekend gehad. Bedankt.

Groeten,

van Theo Scholman, Bruno, Dick, Jos en Vincent a/b "Big Wish 2"

P.S.: Komen jullie eens bij ons op het IJsselmeer varen, lekker rustig zonder boeien en geen stroom tegen.

## **Hoe een Noorderling in Zuid terecht komt.**

*Door Meindert de Jong*

In september wil ik nog een paar weken zwerven. Mijn vaste opstapper kan niet mee.

Zijn kleinkinderen zijn in die periode jarig. Dat heb je als opa (mijn kleindochter is gelukkig van februari).

De bedoeling is om af te zakken naar zuid, eventueel nog naar de overkant. Probleempje voor mij is, dat ik een oversteek inclusief een nacht alleen niet wil doen.

Met een goede wind kun je in ca 18 uur van Lowestoft naar IJmuiden of andersom, dus van 4 tot 22 uur. Aan de voorwaarde goede wind is deze keer niet voldaan en zo kwam ik in Zeeland terecht, waar ik donderdag 13 september Theo van Lammeren trof in de Volkeraksluis.

Hij was net bezig de Westerlywimpel te hijsen, waarop ik zei, dat de penningmeester dat ook maar eens moest doen (what a shame). Daarmee was dus gelijk het contact gelegd en vroeg Theo mij om mee te gaan naar Blankenberge. Omdat ik bovenvermelde plannen had, wist ik niet van de plannen van WCN Zuid. De BBQ Noord had ik gemist, omdat ik toen in Zwitserland zat. Een gepensioneerde heeft het zwaar.

Er is een hele oude mop, die ik nu kan toepassen:

Ken je die mop van die WCN-leden, die naar Blankenberge gingen? Ze gingen niet!

Beste WCN leden, we hebben een fantastisch weekend gehad dankzij de goede keuzes van de evenementencommissie.

## *Westerly Club Nederland*

Donderdagavond lagen we met 6 boten in de Betonhaven bij Roompot. De "Morian", "Njord", "Members Only", "Big Wish 2", "Horus" en "Donna". Totaal 17 personen.

De "Big Wish 2" had Theo Scholman nog maar 2 maanden in zijn bezit. Dat een Conway groot is, okay, maar dat je een nieuwe hoes bestelt voor je rolgenua en dan later toch nog een aan boord vind, is wel een beetje een overdreven voorstelling van de grootte van de Conway.



De windverwachting voor vrijdag was ZW 5. Stroom tegen wind en kruisen. Voor zaterdag NO 2-3. Dan heb je nog golven van de vorige dag en geen wind. Dus besloot de EC bij monde van Gerard Versluis om naar Bergen op Zoom te gaan. Nu zat Gerard bij Remco aan boord, dus die heeft wellicht ook enige invloed gehad. De keuze bleek zeer goed. We konden de gehele Oosterschelde zeilen tot de Bergse Diepsluis. Daarna op de motor en deels onder genua naar Bergen op Zoom. Tijdens de zeiltocht werd nog getwijfeld aan de juistheid van de keuze, omdat de wind niet erg doorzette. Maar op zee is altijd meer wind en de rest van de vooruitzichten ondersteunde de juistheid. Na de gehele dag zon kregen we 's avonds in BoZ een regenbui. Ik nog een parapluie gekocht ( nu heb ik er 3 aan boord) en toen hield de regen op. Remco had nog beloofd een taxi te betalen als het na het diner bij de Chinees nog zou regenen. Die belofte had hij niet geheel vrijwillig gedaan.

We hebben heerlijk gegeten bij de Chinees op de Grote Markt. Dit op aanraden van de havenmeester. Financieel hoefden we ons nergens zorgen om te maken. De penningmeester was aanwezig en de drie grote banken, ABN AMRO, ING en RABO waren ook vertegenwoordigd.

De plannen voor de volgende dag waren reeds gemaakt. Naar het eerste eiland in de Grevelingen en daar een barbecue. Het werd weer een fantastische dag met kobro- en bloba-weer (korte broek en blote bast). Na de Bergse Diepsluis gingen allerlei lichtweezeilen omhoog en dat ging goed tot de Keeten. Toen was de wind echt op. De laatste 5 mijl op de motor naar de Grevelingensluis. De "Big Wish 2" had reeds moeten afhaken om zondagavond weer in Lelystad te kunnen zijn. Zij gingen via de Roompot naar buiten.

's Avonds een zeer gezellige barbecue. De benodigde food hadden we in BoZ ingeslagen. De bemanning van de "Morian" had op internet een AH-filiaal opgezocht en was daar met hun navigator in de telefoon recht op afgelopen. Je hoeft niets meer te weten, als je maar spullen hebt.



Als je half september 's avonds nog in korte broek op een eiland zit, is dat wel uniek.

Dat de EC ook nog barbeques tevoorschijn weet te toveren, is nog unieker.

De volgende dag gewoon om 8.00uur vertrek, of het nu laat is geworden of niet, gewoon varen.

Na de Grevelingensluis luidruchtig afscheid genomen van de "Members Only" en de "Horus", die stuurboord uit gingen. "Morian", "Njord" en de "Donna" zeilden nog samen op tot de

Volkeraksluis.

"Morian" en "Njord" waren bijna thuis. "Donna" ging nog verder naar Oud Beijerland om vandaar uit via Hoek van Holland naar IJmuiden te zeilen.

Dit weekend was voor mij als een warme deken. Zeer gezellig en fijn gevaren.

Die goede ervaring had ik ook tijdens de BBQ Noord, 2 jaar geleden.

Je kunt niet altijd en overal aan meedoen, maar het is wel een aanrader om aan evenementen deel te nemen.

Ik wil andere WCN- leden dan ook oproepen eens vaker met een evenement mee te doen.

Onder één voorwaarde: net zoveel gezelligheid meebrengen als ik nu heb ervaren.

Meindert de Jong

een verdwaalde noorderling

## **Tocht om de Noord 2007**

*Door Lammert en Anneke Zeijlmaker*



Een berichtje van een paar Westerly-groentjes. Zaterdag 8 september vertrek 6 uur van Makkum naar Terschelling

In het donker naar de sluis te Kornwerderzand, achter ons 6 lichtjes, dat zouden de andere Westerly's zijn.

In de sluis lagen we achterstevoren aan de punt vast, ja dat was even zweten.

Gemoterd naar Terschelling, aankomst + 12.00uur. Kennismaken met de rest en boot optuigen met vlaggetjes voor de KNRM parade. Wij onze boot prachtig versierd, maar

konden niet uitvaren, omdat de motor het begaf. Een paar experts aan boord, konden zo snel



## *Westerly Club Nederland*

niets vinden. Een tip van Cees, kijk je accu klemmen even na. En ja hoor dat was het probleem, die waren gecorrodeerd.

Om 18.00uur palaver bij ons aan boord, overleg in de kuip, waar gaan we heen zondag Ameland of Texel. Het werd Texel, vertrek 7 uur, de zeilen erop en we gingen als een speer, na 5 boten achter ons te hebben gelaten moesten we onze groepsleider nog inhalen, dat leek ons geen goed plan, i.v.m. het bepalen van de route, dus de boot getemperd.

Aankomst Texel 12.00uur. 20.00uur koffie drinken en borrelen bij Jan aan boord, sterke verhalen en gezelligheid. Maandag een dagje Texel i.v.m. een te slechte weersvoorspelling. Iedereen ging die dag zijn eigen gang. Wij zijn met de benenwagen naar Den Burg gelopen, terrasje gepakt en wat inkopen gedaan, en aan het eind van de middag met de bus terug. Bij aankomst in de haven kregen we te horen dat we gingen barbecuen en vis roken. Een aantal mensen hadden garnalen gevangen en meegenomen, maar die moesten nog gepeld worden; een ieder stortte zich op de garnalen. Na een korte workshop van Koosje konden we na enkele uren zwoegen toch een kleine stukjes vlees uit de schil wurmen. De broodjes werden met garnalen (en een enkele schil) en veel saus gretig naar binnen gewerkt. De gerookte vis smaakte voortreffelijk. Ondanks het regenachtige en koude weer was het een zeer geslaagde avond.



Dinsdag, vertrek 8.00uur richting Harlingen; met veel zeil en weinig motor kwamen we om 13.30uur aan. Onder een kastanje boom in de Engelse tuin hadden we een mooi plekje. In Harlingen een familie bezoekje afgelegd en om 19.00 uur richting de Chinees met zijn allen, wat ons heerlijk smaakte. Woensdag 10.00 uur richting Terschelling de reis ging voorspoedig, eerst een stukje op de motor en het grootste gedeelte gezeild en op de valreep nog net voor Jan de Meep ingedraaid. Op Terschelling aangekomen een kibbeling gehaald op West en om 20.00uur een afscheidsborrel met veel hapjes en veel gezelligheid bij Imko aan boord.

Donderdag zijn wij weer terug naar Makkum gevaren, weinig wind, niet gezeild maar wel een sjaal gebreid van schapenwol die ik op Texel heb gekocht. Aankomst Makkum 15.00uur.

Dit was voor ons een leuke, leerzame en speciale ervaring, in een groep op reis, rekening houden met elkaar en samen optrekken. Nog een keer met de club op stap gaan we zeker doen.

Vriendelijke groeten,  
Lammert en Anneke Zeijlmaker  
"Freyja"



## Tocht om de Noord 2007

*Door Koosje en Christiaan van Doesen*

We zijn niet van die “groeps”-mensen, maar toen we lazen dat de Westerly Club een tocht ging maken, leek ons dat een mooie gelegenheid om de vereniging, waar we 2 jaar lid van zijn, wat beter te leren kennen. Bovendien zeilen we graag op het wad.

Het kostte even moeite om van het Zuidlaardermeer (onze thuishaven ) naar Makkum te komen, maar op het afgesproken tijdstip konden we op vrijdag 7 september in de gemeentehaven aanmeren en kennismaken met de andere deelnemers. Zo'n eerste kennismaking is natuurlijk altijd wat onwennig, zeker als de meerderheid van de deelnemers elkaar al kent.

Maar er wachtte ons nog een verassing, want een aspirant lid, Ida, had zich gemeld als opstapper bij een Centauer voor de tocht naar Terschelling om te kunnen beoordelen of de boot die ze wilde kopen ook zou bevallen. Wij waren de enige Centauer dus ons viel de eer te beurt! Tijdens het palaver, een geheel nieuwe ervaring voor ons, bleek het inderdaad waar te zijn dat we de volgende ochtend al om 6 uur -!- zouden gaan varen richting Kornwerderzand en dan naar Terschelling.

Enmaal door de sluis was er een lekker windje en konden we al gauw het zeil hijsen.

Ida kreeg alle gelegenheid om de prestaties van onze Centauer te bewonderen en te ervaren. Op Terschelling was een groot evenement van de KNRM en een aantal van onze deelnemers hebben nog een prachtige bijdrage geleverd aan het Admiraalzeilen. Wij zijn met Ida naar West gegaan, waar ze aan het einde van de middag met de Veerboot weer naar Harlingen vertrok. Jammer, want we waren na 1 dag al aan haar gehecht geraakt.



Op zondag om 6.30u naar Texel! Een stevig windje en een mooie tocht geheel op zeil. We ontdekten dat het heel plezierig is om met een groep te varen. De volgende dag was er (te) veel wind en besloten we een dagje te blijven. Dat was de gelegenheid om te zien hoe Kees scharretjes rookte en het gehele gezelschap aan het garnalen pellen was, omdat Ko e.a. een reisje op een garnalenkotter hadden gemaakt. De volgende dag, toen we naar Harlingen vertrokken, had Kees pech met de motor. Jan bleef bij hem achter om later,

nadat het euvel verholpen was, samen ons achterop te varen. Dat is toch het voordeel van samen varen.

We hebben de rest van de week door de wind laten bepalen en iedere dag een mooie zeiltocht gemaakt. Helaas was het voor de meesten niet mogelijk om echt een rondje om de Noord te maken en moesten we woensdagavond afscheid nemen van elkaar.

## *Westerly Club Nederland*

Wij zijn de volgende ochtend op de motor naar Ameland vertrokken en van Ameland op zeil naar Lauwersoog

Want als je op de Groninger wateren vaart, is dat je route naar huis. We hebben een heerlijk week gehad met mooi weer en ontzettend aardige mensen.

Bedankt Imko , bedankt Westerly club. Als het even kan zijn we er volgend jaar weer bij !

Koosje & Christiaan van Doesen

## **Tocht om de Noord 2007: een driehoeksverhouding**

*Door Matthijs van Gent*

Om de titel maar meteen te ontzenuwen: nee, er waren voor zover ik weet of gemerkt heb geen relationele intriges op of tussen de mee varende schepen. De driehoek slaat op het afgelegde traject: Terschelling, Makkum / Harlingen en Texel.



Voor de “Mah-Jong” van Imko en Coby Albrechts begint een tocht altijd vanaf de thuishaven Terschelling. Zo ook deze Tocht om de Noord. Eerste vaardoel was Harlingen om John Smit op te pikken. Vervolgens werd koers gezet naar Makkum, dit jaar het verzamelpunt voor de zeven deelnemende schepen. Sinds jaren zijn dat er niet zo veel geweest! En (in tegenstelling tot vorig jaar) hebben alle deelnemers ook tot op de laatste dag meegevaren. Welk marketinginstrument Imko in de strijd heeft geworpen weet ik

niet, maar het heeft in ieder geval wel geholpen. (Imko: “De flyers van Jan Verschuren deden wonderen!”)

Het plan was al om dit jaar op de Nederlandse Wadden te blijven en het oorspronkelijke reisdoel met ‘een dag over’ was Schiermonnikoog. Dat eerste is gelukt, het tweede niet. Dat Schier niet bereikt is, komt deels door andere wensen en deels door het weer. Maar is dat laatste niet zeilen eigen?

Vanaf Makkum zijn we op zaterdag 8 september naar Terschelling gegaan om daar aan de vlootshow van de aldaar verzamelde reddingsboten en andere vaartuigen mee te doen. De volgende ochtend werd van Terschelling koers gezet richting Texel. Rekening houdend met het tij betekende dat voor de tweede achtereenvolgende dag vroeg op. Ach, dat komt bij de TodN wel vaker voor! Toch raak je er niet aan gewend.

Het idee van half zes of zes uur op is nog steeds niet aantrekkelijk. Maar zodra er gezeild wordt is het ook 's ochtends vroeg genieten geblazen en ben je dat 'oef'-gevoel al snel weer kwijt. In (of is het op?) Texel/Oudeschild was er genoeg plaats in de jachthaven, zodat we knus met z'n zevenen naast elkaar konden liggen, slechts twee om twee van elkaar gescheiden door een vingerpier. Zo'n vingerpier vergt wel enige behendigheid om niet in een oncontroleerbare slinger terecht te komen. Ikzelf was erbij gebaat om als over een danskoord over de middenlijn te lopen (dus de voeten in een lijn), terwijl Imko ervoor koos om juist aan een kant te blijven. Allebei gaat goed, zolang je maar niet wijdbeens gaat lopen.

De weersverwachting was zodanig (aantrekkende wind tot 6 Bft), dat we bij voorbaat wisten dat we op Texel een dag zouden blijven liggen. Tja, wat doe je zo'n dag: allereerst de tekort gekomen slaap inhalen. Fiets huren? De windkracht 6 met buien die over de kale dijk kwamen aanzetten maakte dat niet echt aantrekkelijk. De beslissing werd genomen door een gesloten fietsverhuurder. Dan maar te voet naar de winkel. Cees van de "Lady May" vond het een uitgelezen dag om vis te gaan roken. Imko sloot daarbij aan met het idee van een gezamenlijke barbecue. Het was toch windkracht 6? Ja, met buien. Maar ondanks dat en de 'last minute'-organisatie toch een hele geslaagde happening in prima sfeer. Gewoon 'op de wal' moet je er niet aan denken, maar in een jachthaven sta je daar in een dikke zeiljas wat makkelijker tegenover.



Van Texel naar Vlieland werd vanwege de verwachte elementen in het 'gat' niet haalbaar geacht en zo werd gekozen voor Harlingen onder het genot van een stevige halve tot voor-de-windse bries en een zee die nog even in de sfeer was van die '6' van de vorige dag. Dat werd meteen de definitieve streep door het 'Plan Schier'. Wel prachtig zeilen. Dan maar de dag daarop naar Vlieland? Dat was wel de bedoeling, maar de weersverwachting voor de komende dagen gooide ook roet in dit eten. Was Vlieland nog wel goed te doen,

men was vooral bevreesd voor de terugreis, om dan in slecht weer (6 à 7) terecht te komen. Terschelling werd door de meeste als een beter alternatief gezien. Het lied 'Terug naar Terschelling' van Hessel werd eer aan gedaan. Saai? Toch niet, want we konden prachtige (inhaal!-)slagen maken in de Blauwe Slenk. Dan maakt de plaats van aankomst, ook al was dat voor deze opstapper de derde keer deze tocht, niet zoveel uit. En op Terschelling aankoersen verveelt nooit!

In Harlingen waren we nog met z'n zevenen bij elkaar, een goede reden voor een gezamenlijke 'Chinees'. Na de Tjerk Hiddessluizen kozen drie schepen ervoor huiswaarts te gaan, zodat we op Terschelling nog met vier schepen over waren. Hier werd de tocht met een windstille afscheidsborrel afgesloten.

## *Westerly Club Nederland*

Door alle wisselvalligheid zat deze zomer de meerdaagse weersverwachting er vaak naast. Kwam puntje eenmaal bij paaltje, dan bleef die meermalen beloofde weersverbetering uit. Maar ook de aangekondigde 6 à 7 bleek 'toen het zo ver was' zeer mee te vallen. Achteraf gezien had Vlieland na Harlingen nog best gekund. Met zo'n gedachte schiet je natuurlijk niks op, maar levert (met een licht gevoel van 'jammer') wel het idee op dat deze tocht nog een dag langer had kunnen duren. En dat had best gemogen, want we hebben zowel wat betreft het zeilen als wat betreft de sfeer aan boord en tussen de schepen een prima week gehad!

Aan enkele anekdotes tijdens deze reis ben ik in dit verslag niet toegekomen, zoals opvallend sluiswerk en een gehaald nat pak. Maar deze hebben zich zeker wel voor gedaan. Wellicht een reden om de volgende keer eens of weer mee te gaan?

Matthijs van Gent

Opstapper/co-schipper en -navigator "Mah-Jong"



## Don't do this at home!

door Tjerk Tjeerde

Soms zijn wij te vroeg bij onze haven, en dan moeten we wachten. Dat doen we soms tegen de steiger, soms voor anker. En soms actief.

We proberen bijvoorbeeld op zeil een half uur te gaan bijliggen. Dit lijkt eenvoudig, maar er zijn een aantal argumenten, afhankelijk van het schip, die het kunnen laten mislukken. De oefening baart de kunst.

Andere keren simuleren we een man-over-boord-situatie, en gebruiken de life-sling op de kont om weer contact met de drenkeling te krijgen. Ook dit is iets wat je ooit een keer geoefend moet hebben, want je komt voor rare verrassingen.

Daarnaast is het een geweldige ervaring om eens in je zwemkleding met zwemvest het water in te springen, louter en alleen maar om te kijken wat het zwemvest doet. Kerende eigenschappen, drijfvermogen, draagcomfort zijn bekende argumenten, maar weet u met welk (lawaai-) geweld dit gepaard gaat? Je komt er alleen maar achter door het te doen.

Ooit een drenkeling aan boord geprobeerd te halen met de grootschoot en kraanlijn? Of met een zeil horizontaal onder de zeereling door? Gewoon 's doen in beheerste omstandigheden met voldoende bemanning! Je zal verbaasd staan.

Laatst hebben we de sprong gewaagd in volledige zeilkleding: shirt, trui, lange broek, zeiljas, zeilbroek, laarzen en zwemvest. We simuleerden de klap van de giek. Doel was om te kijken wat het effect was van de kleding in combinatie met de laarzen op je bewegingsvrijheid in het water. En de invloed van het zwemvest daarop.

Het resultaat is dat we vertrouwen hebben opgebouwd in de uitrusting. En dat de evaluatie toch een paar kleine dingen naar voren brengt, die deel uitmaken van je persoonlijk gedrag aan boord in omstandigheden die aandacht vereisen. Wij mogen u een dergelijke drill van harte aanbevelen. Neem uiteraard wel de nodige voorzorgsmaatregelen.

De volgende oefening zal bestaan uit het aangelijnd overboord gaan. Zowel voor als achter de verstaging. En het simuleren van de solozeiler zonder zwemtrap.

Nog liefhebbers?



## Kapot gerepareerd

gereedschap, reserveonderdelen en een aardige monteur

Michelle Blaauw - KNRM



Natuurlijk wil iedere schipper zijn schip goed in orde hebben. Nu heeft een schip zoveel aspecten, dat het nauwelijks te verwachten is, dat u als eigenaar van een boot, van welk type dan ook, in staat zult zijn om alle kanten van uw boot door en door te kennen. Het is al fantastisch als u de werking van de meeste installaties en instrumenten globaal kent en ongeveer kunt nagaan wat er stuk zou kunnen zijn. Maar om ook alles te

kunnen repareren mag u wel een professional in de jachtbouw zijn.

Het zwakke punt bij watersporters is natuurlijk het gebrek aan vaaruren. Hebt u wel eens een schatting gemaakt van het aantal dagen dat u aan boord doorbrengt? In de zes of zeven maanden dat de boot vaarklaar ligt, komt u met zestig dagen hoog uit. De kans dat er in die tijd iets stuk gaat, is niet zo heel groot. U krijgt dus niet zo vaak de gelegenheid om uw kundigheid te beproeven. Dan is het logisch, dat je geen routine in het doen van reparaties opdoet. Dan is het zaak je grenzen te kennen en voor specialistische klussen een beroep te doen op de specialist. Hebt u daar geen geld voor, dan is er misschien met ruildiensten een afspraak te maken met iemand in uw jachthaven: u leent uw kaarten van de Oostzee uit en de ander verwisselt uw filters en impeller.

Want het kan zo maar zijn dat het niet lukt om na de reparatie de boel weer goed in elkaar te



zetten. Voor je het weet lig je anderhalve dag op een monteur te wachten nadat je de brandstoffilters hebt vervangen. Als je dan de motor niet ontlicht krijgt heeft een monteur ook een paar uur nodig om te ontdekken dat bijvoorbeeld de afsluiting van het groffilter niet afdoende is. En passant leer je ook nog een paar termen technisch buitenlands.

Daar zit je dan: je begint in een situatie waarin alles het nog doet en na een half uur heb je je motor kapot gerepareerd: niets is echt stuk, maar je motor is wel onbruikbaar.

Reddingbootbemanningen hebben in de afgelopen decennia ook ervaren, dat er steeds meer apparatuur aan boord is, die niet meer door amateurs kan worden gerepareerd of onderhouden.



Nu is de elektronica aan boord van een reddingboot wel heel geavanceerd en over het algemeen wat uitgebreider dan op het gemiddelde plezierbootje. Gevoelig dus en moeilijker zelf te repareren. Bij de KNRM begrijpen we ook heel goed, dat u geen specialist op ieder gebied kunt zijn. Houdt u zich bij de overzichtelijke klussen, dan kunt u al veel ellende voorkomen. De precieze dingen laat u dan aan de specialisten over.

De conclusie mag duidelijk zijn: wij eenvoudige vrijetijdsschippers kunnen niet alles en dat hoeft ook niet. Je grenzen kennen vraagt soms al genoeg handigheid....

## **Take your time, there's plenty of it!**

Michelle Blaauw - KNRM



Het onweer was indrukwekkend geweest. In de jachthaven heerste een saamhorige stemming. Ook wij waren blij dat we niet op zee zaten tijdens de oorverdovende klappen en de imposante bliksemflitsen uit het zwarte wolkendek.

Tijdens de gezellige napraat vraagt een andere vakantieganger die iets verderop ligt: "Wat denkt u, kan ik morgen naar de Theems?" We vragen hem waarom hij deze vraag stelt. Hij is met zijn gezin onderweg. Ze hebben de boot sinds vorig jaar en ze hopen langs de kust. Nu nog van Nieuwpoort via Ramsgate, door naar Londen en dan in een echte oversteek terug naar Nederland. De steile leercurve zeg maar. Zijn gezin is niet zo enthousiast als hij, maar ja, de box in Saint Katherine's Dock in Londen is al besproken voor overmorgen, het zou wel handig zijn als hij er dan ook kan zijn. Wij weten niet of het echt een goed idee is, maar de volgende dag is de box leeg. Goede vaart dan maar!



Een paar jaar later zitten we zelf midden in een onweer. Niet iets om naar uit te zien. Op een prachtige dag met een matige bries worden we ingehaald door een redelijk dreigend uitzienend rolwolkje. Het was een soort electrical storm: overal om ons heen kleine ontladingen. Gelukkig zit er niet veel wind in de bui, maar door de zware regen is er geen zicht. Geen keus: wachten tot we de kust weer kunnen zien.

## *Westerly Club Nederland*

Niet aan de zeereeling komen. Gelukkig hebben we geen koolstof mast of spinnakerboom, want dat werkt als een magneet op de bliksem. Een paar weken geleden is hier nog een visser omgekomen. De bliksem was in zijn koolstof hengel geslagen.

Je wilt natuurlijk het liefst binnen liggen op zo'n moment. De meningen over de beste werkwijze zijn verdeeld. Uiteindelijk komen we laat, maar ongeschonden in de haven aan.

De kapseis van de Amelander reddingboot Anna Margaretha op 1 november 2006 had behalve met de weersomstandigheden (NW 12) vooral ook te maken met tijdnoed. Het schip in nood Cementina dreigde te stranden maar stelde het accepteren van sleepboothulp te lang uit. De bemanning van de reddingboot heeft gedaan wat ze kon om ongelukken te voorkomen, maar raakte daardoor zelf in gevaar. Een gebeurtenis die de gemoederen binnen de KNRM geruime tijd uitgebreid heeft beziggehouden.

Via [http://www.knrm.nl/images/PDF/Evaluatierapport\\_AM.pdf](http://www.knrm.nl/images/PDF/Evaluatierapport_AM.pdf) kunt u het hele rapport nog eens lezen.

Bij het Kustwachtcentrum - dat de KNRM-vloot coördineert bij nood op het water - zijn ze 's zondags van 11 tot 8 uur druk in touw om alle noodgevallen en -gevalletjes af te handelen. Ook voor de KNRM is dus de zondag de drukste dag van de week. Iedereen wordt immers de volgende ochtend weer op z'n werk verwacht? Daarom heeft iedereen haast op zondag. En toch: een rustige, degelijke voorbereiding en wat overleg voorafgaand aan een eindje varen kan rampen voorkomen. Onthaasten helpt echt.

## **Welke maat is de beste optie?**

Michelle Blaauw - KNRM



“Dit is toch een Achilles 24?” vroeg de Engelsman op de steiger, “Zo een had ik er ook, maar ik heb pas een kleiner bootje gekocht. Ik word ook een dagje ouder”.

Een bijzondere man, in onze ogen misschien een beetje een uitzondering op het patroon van de zeiler, die wikt en weegt of hij z'n zeilboot, die hem eigenlijk te groot geworden is nu alle kinderen het huis uit zijn, zal verruilen voor een motorboot, of maar helemaal zal stoppen met varen. Kleiner is geen optie.

Met de ontwikkeling van de KNRM reddingboten is vooral gelet op actieradius (de grootste boten moeten het verste punt van het Nederlands zeegebied kunnen bereiken): derhalve de inhoud van de brandstoftanks. De Arie Visserklasse kan 6000 liter gasolie innemen en garandeert daarmee een actieradius van 16 uur volle kracht. Met z'n lengte van 19 meter past hij mooi tussen de golven van de Noordzee. Groter is geen optie.





Het vlootplan van de KNRM is een uitgekiend schema waarbij voor het hele land normen zijn aangelegd voor gereddencapaciteit binnen een bepaalde tijd en afstand. Zo zijn de normen voor de Noordzee een capaciteit voor 300 geredden binnen een uur op 10 zeemijl en 600 geredden binnen twee uur op 30 zeemijl. In 2005 is op basis van het meerjaren vlootplan deze gewenste gereddencapaciteit gerealiseerd.

Er is dus rekening gehouden met passagiersschepen, veerboten op de Waddenzee en grote havens. Standaardisering maakt schepen goed uitwisselbaar. Valt een reddingboot uit, dan wordt hij direct vervangen door - zo mogelijk - een identieke reserveboot. Daarmee is onze beschikbaarheid 95%, een formidabel getal als je bedenkt hoe weinig mensen zich bezighouden met het beheer van de vloot. Het vlootplan wordt jaarlijks bekeken en zonodig herzien.

De tijd dat je heel langzaam van een Optimist “opklom” via een Schakel naar je eerste kajuitjachtje lijkt definitief voorbij. Maar wat is de ideale maat boot?

De moderne watersporter kijkt vooral naar hoeveel boot hij krijgt voor het geld dat hij kan besteden. De vaareigenschappen lijken van wat minder belang dan de ruimte binnen of het comfort aan boord. Hoe groot is nog een optie? Dat een boot zo naar de Carieb kan, betekent nog niet dat de schipper daartoe verplicht is.

Een eigenaardig streven van de mens, dat idee dat meer, groter of verder ook beter of meer geluk betekent. De Engelsman was erg gelukkig met 17 voet. Als je maar het water op kunt. En de boot gaat met jou mee, niet jij met je boot.



*Westerly Club Nederland*





**Westerly Centaur "Hooker" van John Smit**