



**Westerly  
Club  
Nederland**

***Magazine  
November 2009***



***jaargang 32 aflevering 2***

*Westerly Club Nederland*



***ALV 2009***



***Hemelvaart 2009***



***Ramsgate juni 2009***



***Guard-buoy Harwich-Felixstowe***



***"Tlaloc" op zee***

# Westerly Club Magazine

november 2009

## Inhoud

Van de voorzitter .....	4
Van de redactie .....	5
Uitnodiging voor het najaarsevenement 12-12-09 .....	6
Uit de Bestuurshoek .....	7
Lustrum 2010.....	8
Bijlage bij het Magazine: Solas-kaart .....	9
Hemelvaart 2009.....	10
Engelandtocht 2009.....	15
Nederlandse jachtschipper blaast zich op in eigen bakskest.....	17
M.A. de Ruytertocht 2009 .....	18
Verslag Engelandreis 2009 van de Westerly Club .....	23
Meeliften met de Westerly Club .....	26
Garnalentocht 2009.....	29
Onze reis rondje Parijs. ....	31
Model Donna.....	34
Van zeilboot naar motorboot .....	36
Over schippers en scheepsnamen .....	38
Een mooie dag om redder te worden .....	41
Een schone tank is een goed begin .....	42
Zeeziek? Probeer vitamine Zee!.....	43
RWS Spiegeldag .....	44



## Van de voorzitter

**B**este WCN-leden,

Het is voor het eerst dat ik uitgenodigd ben op deze plaats het woord te voeren. Het valt voorwaar niet mee, en het blijft slechts bij het streven naar het evenaren van mijn voorgangers.

Nadrukkelijk dank ik Auke Bos voor zijn inspanningen voor de WCN gedurende de afgelopen jaren. Ware het niet dat bestuursleden uitgesloten zijn van de uitreiking van de Navette-trofee, ik had haar hém graag gegund.



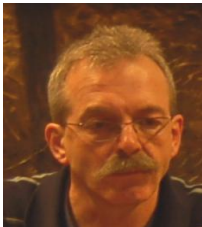
Gelukkig zijn er meer leden, die zich inspannen voor de WCN.

De **Evenementencommissie** is het bekendste club-instituut, dat er -in sluipend wisselende samenstelling- ook in 2009 in is geslaagd een prima WCN-seizoen georganiseerd te krijgen.

Laat ik hier meteen van de gelegenheid gebruik maken u uit te nodigen dit team van bedenkers te versterken. Het afscheid van Frans Hijmans, ingezet door Auke tijdens de laatste ALV, vraagt per einde van dit seizoen wel dat zijn plaats wordt ingenomen door nieuwe enthousiaste leden. Hebt u een visie, meldt u zich dan! Tijd kost het nauwelijks, maar u doet vele leden er een genoeg mee!

De **Lustrumcommissie** is inmiddels geformeerd –zie ook verderop in deze uitgave- en aan de slag. Het kan niet anders dan dat in het volgende Magazine de resultaten van haar brainstorms bekend worden gemaakt. De bedoeling is in ieder geval om met deze resultaten zoveel mogelijk leden te bereiken, dus een feestreis naar de Azoren op eigen kiel zal het niet worden. We zijn benieuwd en kijken er naar uit. En we houden u op de hoogte in het volgende Magazine.

En hoewel de bezetting van de EC en LC van cruciaal belang is voor de beleving van het verenigingsleven door de leden, vraag ik ook uw aandacht voor het



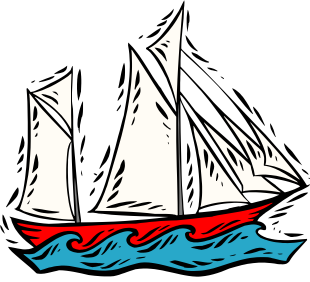
**Bestuur.** Er is nog een stoel vacant voor iemand die zich op bestuurlijk niveau wil bezighouden met de Vereniging. Het is ook uw Club.

Ik hoor van u.

Een prettige winter.

**Tjerk Tjeerde**  
voorzitter

## Van de redactie



**Z**éér gewaardeerde lezer,

*U staat aan het begin van weer een WCN Magazine. Met ook dit keer verhalen “van leden voor leden”.*

*Het zomerweer zat mee, dus welhaast alle vooropgezette plannen hebben doorgang kunnen vinden. De verslagen leest u in dit Magazine. Met dank aan hen, die hun bijdrage leverden.*

*Dit jaar heb ik er vier gezien: een Westerly zonder mast! Je kunt er over discussiëren, maar je kunt er ook mee varen. Twee verhalen treft u aan. Het zegt toch iets over ons schip! Europees binnenwater schijnt hoog te scoren.*

*In een aantal voorgaande Magazines heeft u kunnen lezen, hoe onze WCN-vloten medewatersporters-zonder-Westerly zowel letterlijk als figuurlijk op sleeptouw namen. Het lijkt een trend dat Westerly voor hulp en ondersteuning staat. Onontkoombaar dat ook in deze uitgave konde wordt gedaan van deze uitstraling van betrouwbaarheid.*

*In het vorige Magazine vroeg ik naar de verscheidenheid in oplossingen m.b.t. de zwartwatertank. Nu hebben we met z'n allen een seizoen achter de rug. Zijn er inmiddels ervaringen? Iemand beboet? Andere oplossingen (buiten de 4 bekende: tank inbouwen, van haven naar haven varen, alleen in het buitenland varen, of de wet overtreden)? Ik houd me aanbevolen.*



*Onze boot staat inmiddels hoog en droog overdekt. Er is een hoop werk te doen om het WCN-programma volgend jaar te kunnen volgen.*

Overwinter ze.

**Tjerk Tjeerde**

015-2614075

[tjeerde@hetnet.nl](mailto:tjeerde@hetnet.nl)

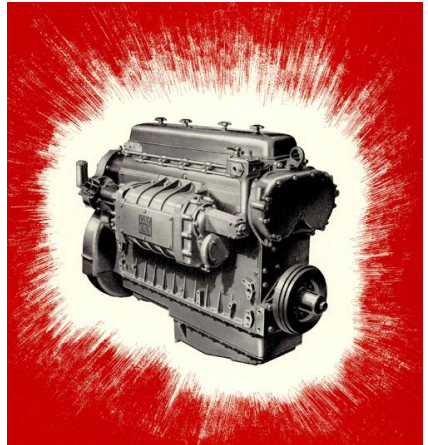
## Uitnodiging voor het najaarsevenement 12-12-09

### Dieselmotorendag

De betrouwbaarheid van een dieselmotor wordt voor een belangrijk deel beïnvloed door het onderhoud dat aan de motor gegeven wordt.

Daarom willen we zaterdag 12 december op dit onderwerp ingaan. Aan de hand van een opengewerkt model zal Bert de Jong uitleg geven over de werking van een dieselmotor. In het bijzonder zal hij ingaan op het onderhoud van diesels en het verhelpen van kleine storingen.

Na afloop van de presentatie krijgen de deelnemers aan deze middag op papier de presentatie uitgereikt.



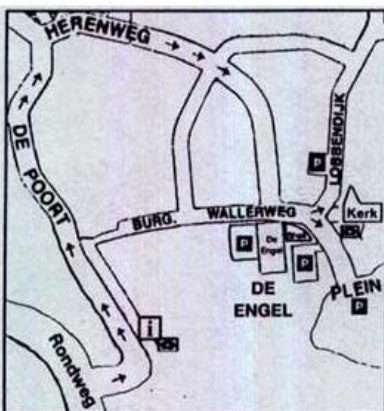
Als u wilt deelnemen aan deze middag kunt u zichzelf inschrijven door een mailtje te sturen naar [gerard.versluis@wanadoo.nl](mailto:gerard.versluis@wanadoo.nl), of bel 0180-430102.

Omdat de zaalruimte beperkt is, is het aantal deelnemers beperkt tot circa 30 personen.

Als u komt, noteer het volgende dan in uw agenda:

**Dieselmotorendag WCN, zaterdag 12 december  
aanvang 12.30 uur, einde 17.00 uur.**

**Lokatie: Restaurant de Engel, Burgemeester Wallerweg 2, Houten**



**Met de auto:** A27 Utrecht-Breda: neem afslag Houten. Borden Houten aanhouden tot T-splitsing. Rechtsaf borden "Oude Dorp" volgen.

1<sup>o</sup> stoplicht linksaf. Rechtsaf richting kerktoeren  
**Met de trein:** In weekend halfuursdienst Utrecht-Houten. Uitstappen Houten Centrum (Het Rond). 10 min lopen naar het Oude Dorp (richting 2 kerktoeren). Treintaxi staat ook bij station.

**Met de bus:** In weekend uursdienst Utrecht CS-Houten. U stapt uit op de Rondweg bij bushalte "Oude Dorp" en daarvandaan is het vijf minuten lopen (richting de linkerkerktoren - Prins Bernhardweg - dorpscentrum - linksaf tegenover de kerk, op Burgemeester Wallerweg 2, vindt u ons).

## **Uit de Bestuurshoek**

### **Lustrumcommissie:**

Het naderende 7<sup>de</sup> Lustrum van de WCN vraagt uiteraard om daar aandacht aan te besteden.

Al enige jaren is de vereniging bezig hier financieel ruimte voor te creëren, zoals zichtbaar is in de verschillende jaarverslagen.

Een Lustrumcommissie, die zich bezig moest gaan houden met de besteding van die ruimte, diende begin 2009 nog samengesteld te worden. Ingevolge de wens van de ALV zou er voorkeur zijn voor een commissie, bestaande uit 2 leden uit het Bestuur, 2 leden uit de Evenementencommissie, en 2 “wilde” leden, zo luidde de omschrijving.

Inmiddels is de Lustrumcommissie overeenkomstig geformeerd. De deel-uitmakende leden zijn:

Rein Schippers (“Hally”) en Meindert de Jong (“Donna”), beiden bestuurslid;

Emiel Pyckevet (“Horus”) en Cees Beije (“Tlaloc”), beiden uit de Evenementencommissie;

Corry Scholman (“Big Wish 2”) en Jan Willem Gombert (“Texelstroom”), beiden actieve “wilde” leden.

Bij het ter perse gaan van deze aflevering van het Magazine is in ieder geval al tweemaal vergaderd, en zijn onderzoeken naar de haalbaarheid van verschillende ideeën gaande. Eén daarvan komt u al tegen op de volgende pagina.

Wij wensen de LC veel succes.

Mocht u ideeën hebben, laat ze horen, en maak de horizon voor de LC zo breed mogelijk. U kunt uw voorstellen melden bij bovengenoemde LC-leden, bij het bestuur of bij de redactie.

### **Vacature bestuur:**

Ondanks de aanhoudende pogingen daartoe is het tot nog toe niet gelukt een 5<sup>de</sup> lid in te lijven in het bestuur.

Nu kunnen we natuurlijk de WCN-ledenlijst ter hand nemen en alfabetisch alle leden bellen met de vraag of een bestuursfunctie mogelijk iets voor hen (hem of haar) zou kunnen zijn, maar een elegantere oplossing zou kunnen zijn dat u zichzelf aanmeldt voor het meedenken in een vereniging, die zich bezighoudt met uw hobby: varen met een Westerly. Het kost u twee, maximaal drie avonden per jaar, waarin u in samenwerking met andere enthousiaste leden de toekomst van uw Vereniging kan beïnvloeden en/of zeker stellen.

Wilt u meer weten over het hoe of wat, meldt u zich bij het bestuur; graag zien wij uw telefoontje of mailtje tegemoet.

### **Vacatures Evenementencommissie:**

Hoewel de samenstelling van de EC meer gestuurd wordt door de behoefte dan door een statutair minimum –zoals bij het bestuur- is daar zeker ook nog ruimte voor leden, die mee willen doen het activiteiten-programma van de WCN voor komend seizoen vorm te geven.

Zeker het aangekondigd vertrek van Frans Hijmans als EC-lid slaat een extra gat in de bezetting. Het noordelijk contingent wordt daardoor wat mager vertegenwoordigd binnen de EC.

Wilt u duidelijk maken welke soort activiteit u het meest aanstaat –en daarmee waarschijnlijk meerdere leden-, laat dat aan de EC weten.

En wilt u ook nog eens een bijdrage leveren aan het tot stand komen van het programma, meldt u zich dan als lid van de EC aan. Dat kan bij de EC-leden, maar ook bij het bestuur of de redactie.

## **Lustrum 2010**

### **WCN Lustrum kookboek**

#### **- Oproep aan de leden - Oproep aan de leden - Oproep aan de leden - Oproep aan de leden -**

Zeilen gaat ons allen aan het hart, maar met een lege maag is dat toch geen pretje. Ik wil hiermee maar zeggen dat goede voeding bijdraagt aan de zeewaardigheid van de bemanning en dus ook aan de zeewaardigheid van het schip. En omdat we niet altijd bij een restaurant afmeren, koken we regelmatig aan boord. Dat maakt koken tot een behartigenswaardig onderwerp. Natuurlijk wordt het ene kombuis intensiever gebruikt dan het andere, maar toch willen we dat even in de schijnwerper zetten.

Koken aan boord is anders dan thuis. De meeste van ons hebben een kookplaat of een fornuis met twee pitten, eventueel met een oven erbij, en daar moet je het dan mee doen. Dat stelt zo zijn grenzen aan de recepten, die je zou willen klaarmaken. Ondanks deze beperkingen heeft iedereen wel een favoriet recept, dat hij of zij gemakkelijk (of minder gemakkelijk) aan boord kan bereiden.

Volgend jaar vieren we het 7<sup>e</sup> lustrum van onze vereniging en ik roep iedereen op om een van zijn of haar favoriete recepten in te sturen om er een Lustrum-kookboek mee samen te stellen.

Wij denken daarbij aan een handzaam boek in A5 formaat, waarin per pagina een recept is opgenomen, dat aan boord op een tweepits-fornuis goed te bereiden is.

Graag de recepten voor 1 maart 2010 bij voorkeur via e-mail sturen aan [pyckevet@hccnet.nl](mailto:pyckevet@hccnet.nl). Als dat niet kan, maar je wilt het per post versturen, dan is dit het adres:

Emiel Pyckevet,  
Boschdijk 578  
5624 CA Eindhoven.



## **Bijlage bij het Magazine: Solas-kaart**

*Reeds op 1 juli 2002 is een aantal nieuwe regels van kracht geworden die van direct belang zijn voor u als eigenaar van een pleziervaartuig. Deze regels maken deel uit van hoofdstuk V van de International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS V). Delen van het Hoofdstuk V gelden ook voor kleine zeegaande pleziervaartuigen, zoals onze Westerly's.*

*De regels in dit Hoofdstuk V betreffen met name zaken als reisplanning, radarreflectors, noodsignalen, hulp verlenen aan andere vaartuigen, misbruik van noodsignalen en overige regelgeving. Dat uw schip, voor wat betreft de uitrusting, moet kunnen voldoen aan de vereisten van bovengenoemde zaken, zal duidelijk zijn.*

*Eén van die zaken, die verplicht is om aan boord te hebben, is de geïllustreerde kaart van alle officiële noodsignalen, zodat u contact kunt maken met de opsporings- en reddingsdienst of met andere schepen, indien u in moeilijkheden raakt.*

*De volledige tekst van het informatieblad van de Inspectie Verkeer en Waterstaat is te lezen via internet*

*[http://www.ivw.nl/Images/Infoblad%20Solas%20V%20regels%20voor%20zeegaande%20pleziervaa  
rtuigen\\_tcm247-197879.pdf](http://www.ivw.nl/Images/Infoblad%20Solas%20V%20regels%20voor%20zeegaande%20pleziervaa%20rtuigen_tcm247-197879.pdf)*

*Dat ieder lid van de WCN, dat zijn heil buitengaats zoekt tijdens zijn vaartochten, ook deze voorgeschreven kaart van alle noodsignalen aan boord heeft, neemt de redactie-commissie zonder meer aan.*

*Voor hen, die dat (nog) niet hebben, en hun horizon naar zee verleggen, is de bedoelde kaart bijgevoegd.*

*Geplastificeerd, zodat niet de eerste beste klap water of regenbui de kaart onleesbaar maakt. In kleur, omdat ook de kleuren er toe doen.*

*Het is de eerste bijlage in deze vorm, die u aantreft.*

*Het ligt in de bedoeling, dat u in de toekomst meer van zulke handzame, weerbestendige kaarten aantreft. Niet altijd verplicht, maar wel altijd handig.*

*De redactie.*



**Inspectie Verkeer en Waterstaat**

## Hemelvaart 2009

### Van Zuid naar Noord: Hemelvaart tocht 2009

#### Het zuidelijk accent

Gezien het succes van de gecombineerde Hemelvaarttocht van 2008 had de evenementen commissie besloten om Zuid en Noord ook dit jaar weer gezamenlijk op stap te laten gaan.

Het doel van deze reis was dit keer het Markermeer.

Hierdoor werd het voor Zuid toch een tamelijk lange tocht en was het aantal Zuid-deelnemers erg beperkt.

Zaterdag 16 mei rond het middaguur vertrokken met uitstekend zeilweer de "Horus" van Lennie en Emiel Pyckevet uit Sint Annaland en de "Tlaloc" van Leni en Cees Beije uit Kats om elkaar na de schutting in de Krammersluis te treffen op het Volkerak.

Bij het naderen van de Volkeraksluis werd er door een Halberg Rassy, die zijn schroef verloren had, een beroep gedaan op de collegialiteit van de "Horus", die dit klusje vlekkeloos klaarde en de Rassy keurig aan de wachtsteiger afleverde.

Na de overnachting in de jachthaven de Batterij in Willemstad begon de eigenlijke Staande Mastroute.

Na de passage van spoorbruggen in Dordrecht bleek de brugwachter van de verkeersbrug bij Alblasterdam juist aan de lunchpauze begonnen te zijn waardoor we ruim een uur op het door de voorbijgaande scheepvaart woelige water van de Noord moesten wachten.

Hierdoor bereikten we pas tegen 18:00 uur de spoorbruggen in Gouda die pas de volgende morgen om 06:00 uur weer zouden draaien.

Besloten werd om de nacht in het haventje van de W.V. Gouda door te brengen.

De wekker rammelde de volgende morgen al om 05:00 uur, want missen van de brug om 06:00 uur zou betekenen dat we tot 13:00 uur zouden moeten wachten.

Na het passeren van de brug voeren we met stralend weer door een verstild landschap verder richting Alphen aan de Rijn waarbij we vlot door konden varen.

Tegen 12:00 uur lagen we voor de Schipholbruggen die we om 13:00 uur konden passeren zodat we al om 14:00 uur voor de Nieuwe Meersluis bij Amsterdam lagen.

Er zat niets anders op dan op en rond het schip te luieren totdat we om 24:00 uur door Amsterdam konden varen.

Om 23:00 uur kwam Frans Hijmans aan boord van de "Tlaloc" en pas om 01:00 uur konden we samen met nog drie nadere schepen de sluis in.



## Westerly Club Nederland

Het was een belevenis om 's nachts door een erg stil Amsterdam te varen, vooral toen het licht van de voorlaatste brug plotseling op rood sprong omdat de laatste spoorbrug in verband met een vertraagde trein nog niet draaide en de vijf schepen in een klein kommetje een kwartier rondjes lagen te draaien.

Om half drie voeren we het IJ op en een uur later vonden we met moeite een plek in de toch wel erg krappe en rommelige Sixhaven.

Na alweer een erg korte nachtrust vertrok opstapper Alex van de "Tlloc" en werd hij vervangen door Leni die al vroeg met de trein uit Zeeland was gekomen.

Tegen tien zetten we koers naar de Oranjesluis die precies op tijd schutte zodat we rond het middaguur de haven van Durgerdam binnenvoeren waar de andere deelnemende schepen uit Noord; de "Mah Jong" van Imko en Coby Albrechts, de "Lady May" van Cees en Truida Goudsblom, de "Big Wish2" van Theo Scholman en last but certainly not least de "Baleeka" van Jeroen Determan met opstapper Henk al lagen te wachten.

Uiteraard moest er eerst op een terrasje onder het genot van koffie (al dan niet met gebak) en een stralend zonnetje bijgepraat worden.

Na dit erg gezellige oponthoud vertrokken we naar onze eindbestemming van die dag; Edam.

Door de harde wind had de "Tlloc" moeite om van lager wal af te komen met maar met inspanning van bijna alle Westerly Club Nederland leden lukte dat uiteindelijk toch zonder schade.

Met een prima windje ZIZO 4 Bft vertrok het konvooi en door het, ondanks een dreigende bui, toch goede weer was het een prima tochtje. Het was verbazingwekkend dat Theo maar met moeite de "Horus" en de "Tlloc" bij kon houden en van rondjes varen was dit keer geen sprake.

Toen Emiel na aankomst in Edam vertelde dat hij gloednieuwe zeilen had besloot Theo dat hij dan ook maar eens toestemming moest vragen om ook een "nieuw setje" te kopen.

De volgende morgen had Frans voor de liefhebbers een wandeling door Edam op het programma staan.

Voor de Zuiderlingen die nauwelijks of niet bekend waren met dit gedeelte van Nederland een echte ontdekkingsreis.



Om 11:00 uur werden de trossen weer losgemaakt en gingen we op weg naar Hoorn waar we door de gunstige wind al om 12:30 uur al aankwamen en zonder moeite een plek in de bijna lege binnen haven vonden.

's Middags werd Hoorn verkend en werden de noodzakelijke boodschappen gedaan.

Op nadrukkelijk verzoek van een aantal mede zeilers ging Jeroen op zoek naar een goede en betaalbare kapper.

## Westerly Club Nederland

Na een lange zoektocht vond hij eindelijk een schoonheidssalon waar ze hem met alle plezier voor het luttel bedrag van € 55,00 wilden helpen.

Uiteindelijk kwam hij terecht bij een Syriër die het voor beduidend minder geld deed.

Volgens een aantal mensen was de kwaliteit/prijs verhouding zichtbaar, maar de verbetering was significant.

De rest van de middag werd in afwachting van het gezamenlijk vis eten op een terrasje in de zon doorgebracht.

We hadden besloten om samen te gaan eten in het visrestaurantje aan de haven wat volgens Frans aanbevolen werd in alle Japanse reisgidsen. De stemming en de kwaliteit van de vis was optimaal en voldaan keerden we daarna weer terug naar de haven waarna het op de *"Mah Jong"* nog erg lang erg gezellig bleef.

De volgende dag, donderdag Hemelvaartsdag, moest Zuid al weer op weg naar de thuishavens.

De Noord delegatie besloot de tocht nog voort te zetten en zou naar Volendam varen

Na afscheid genomen te hebben van de broeders en zusters van Noord vertrokken de *"Horus"* en de *"Tlaloc"* richting Amsterdam.

De *"Horus"* zou nog een tussenstop maken in verband met een afgesproken bezoek en vertrok al vroeg uit Hoorn, maar de *"Tlaloc"* had alle tijd en vertrok pas om 10:00 uur om tegen 15:00 uur in de Aeolus haven aan te leggen waar de *"Horus"* tegen 18:00 uur ook arriveerde.

De route voor de terugweg week enigszins af van de heenweg omdat we besloten hadden om via Haarlem terug te varen.

Dit bleek eigenlijk niet zo'n beste keuze, want het begin van de tocht verliep maar moeizaam.

Het begon al in de sluis bij Spaarndam die in verband met werkzaamheden maar erg smal was.

Het verbaasde ons ook dat we hier naar de brugwachter toe moesten om schutgeld (€ 3,50) te betalen.

Meteen na de sluis moesten we voor de eerste brug weer aanleggen om voor de vaart door Haarlem nog eens € 8,00 te betalen.

Synchronisatie lijkt in Haarlem een onbekend woord want voor praktisch elke brug lagen we weer te wachten.



Ons einddoel van die dag was weer de spoorbrug bij Gouda, maar omdat we dachten dat een paar bruggen onderweg na 22:00 uur niet meer draaiden moest er flink doorgevaren worden om dat te halen.

Dank zij een vlekkeloze brugbediening in Alphen aan de Rijn lagen we dan toch om 22:00 uur aan de wachtsteiger voor de brug in Gouda.

Ook dit keer moesten we de volgende dag vroeg uit de veren, want de brug opende weer exact om 05:59 uur.

Veel speling was er niet want een ander schip waarvan de bemanning dacht dat het niet zo nauw kwam, kreeg dan ook een rood licht en kon weer terug naar bed.

De rest van de tocht verliep vlekkeloos en tegen 12:00 uur bereikten we Dordrecht waar Frans van boord stapte en de trein terug naar Amsterdam nam.

De laatste haven voor de thuishaven was weer de jachthaven de Batterij in Willemstad.

Bij het uitkomen van de Dordse Kil en het oversteken van het Hollandsch Diep werd Emiel door de politie nog eens duidelijk gemaakt dat je hoofdvaarwegen haaks moet oversteken.

Het laatste stuk van onze reis verliep zeer voorspoedig met nauwelijks oponthoud bij de Volkeraksluis en Krammersluis en om half twaalf voeren we bij stralend weer het zoute water van het Keten op.

Na 8 dagen van gezelligheid, 230 Nm, 10 sluispassages en circa 40 bruggen lagen we zaterdag 23 mei om drie uur weer op onze vertrouwde plek in de haven van Kats.

Leni en Cees Beije  
Westerly 33 "Tlaloc"

## Het noordelijk accent

Als je in Amsterdam ligt, voel je je niet zo 'noord'. Maar oké: ik zal mijn verhaal vertellen.

Op naar de ontmoetings-haven Durgerdam. Solo. Onderweg uitgeprobeerd hoe je met passer-en-kaart waypoints moest invoeren. Dát was leerzaam – hoe dichter ik bij de bestemming kwam ... hoe verder ik er volgens mijn gps vandaan zeilde. Voorover gebogen over de cijfertjes schrok ik van een luide distress schreeuw vlak achter mijn boot: "Héééé schipper, àchter je kijken..!!" Ik sprong naar de helmstok en zag een piratenschip voorbij zoeven: de "Big Wish2" – met een breed grijnzende piratenkapitein aan dek. Zonder houten poot en papegaai... maar mét baard en hond. In Durgerdam bleek piratenkapitein Theo gastvrij: het wachten op de zuiderlingen duurde vele blikjes bier.



Ik kreeg nog een opstapper mee – een landrot, die verbaasd was dat ik liever geen fiets in de kuip meenam. God vergeve de onnozele niet-zeilers. We gingen op weg en leerden de zuidelijke zeilers kennen: stoere Zeeuwse Schelde-schippers – met gulle vrouwen, die ladingen worst, kaas en whiskey uit het ruim omhoog toverden. Noord en Zuid moeten vaker samen komen.

Het gaf een gevoel van macht, om met zo'n grote armada de oude stadjes tegemoet te zeilen. En een gevoel van veiligheid: "als mij wat overkomt, word ik gered door een hele vloot deskundigen". Voor een Centaur-eigenaar als ik was het imponerend om die luxe slagschepen van de Zuidelijke vloot ook eens van binnen te mogen aanschouwen.

## Westerly Club Nederland

Maarr ... mijn "Baleeka" had de oceaan overgestoken. Da's nog wat anders dan de Schelde. Ik blijf mijn boot trouw.

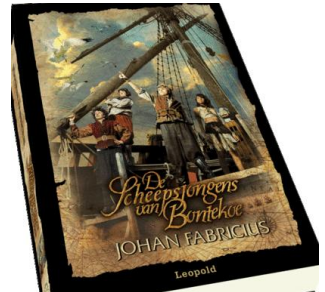
(Over Hoorn slechts onderstaande noot voor ingewijden. Ja -u hebt 't goed gelezen-: de enige wanklank van de tocht was mijn onverzorgde uiterlijk. Onze Westerly-nestor Frans weigerde om zich met mij in de stad te vertonen. Scheren en knippen werd deze zomer echt onvermijdelijk. De kapper deed dat zo grondig, dat ik nog steeds niet hoef. Op de jaarvergadering zag ik met vreugde, dat IK me ook niet meer voor Frans hoef te schamen.)

Nadat het schisma tussen Noord en Zuid zich weer voltrokken had, bleven we met 3 schepen achter in Marken. Cor kookte. Als ik een ècht groot schip koop, vraag ik hem om te monstereken als scheepskok. Yummie!



Thuis las ik verder in het journaal van Bontekoe – dat was nog eens varen!

Jeroen Determan  
Westerly Centaur "Baleeka"



## Engelandtocht 2009

### De tocht waarbij niets misging

Dit is een beknopt verslag van de zgn. korte Engelandtocht van 13 t/m 20 juni. De tocht waarbij niets misging, of het zou het geringe aantal deelnemende schepen moeten zijn. De evenementen commissie in ondoorgroenkelijke wijsheid had bedacht dat er minstens vijf schepen moesten meedoen, maar er hadden zich slechts vier aangemeld. De kwaliteit compenseerde echter de kwantiteit. Als echter vlak voor de tocht twee schippers zich om medische redenen afmelden, breekt paniek uit bij de organisatoren. Gelukkig zijn Emiel en Lennie Pyckevet bereid om hun plannen om te gooien en alsnog aan de tocht mee te doen. Het lukt dan ook om bijna alle opstappers over de drie schepen te verdelen, zodat we uiteindelijk op vrijdag 12 juni in de Roompot Marina verzamelen met drie schepen en tien mannen en twee dames. De schepen zijn de "Tlaloc" van Cees en Leny Beije (een W33), de "Horus" van Emiel en Lenny (een Falcon) en de (Conway) "Big Wish2" van Theo Scholman.



Tijdens de bar slechte maaltijd in het Marina Restaurant spreken we af om de volgende ochtend om zeven uur te vertrekken en om acht uur door de sluis de zee op te gaan. Alleen Theo vertrekt een uur later, want die heeft voor zich en zijn bemanning wel voldoende bier ingeslagen, maar voor z'n schip te weinig diesel. Theo heeft echter een snel schip en hij voegt zich aan het begin van de middag bij de anderen, zodat we bijna de hele tocht tot in de sluis van Shotley Point in elkaars nabijheid hebben gevaren.

Bij de oversteek probeert Theo zijn halfwinder uit. Het ding opzetten gaat goed, maar weer binnenhalen is moeilijker. Theo heeft nu twee kwartwinders. De oversteek is zo gepland, dat we bij daglicht de grote scheepvaartroute zullen oversteken en ook bij het beginnende daglicht bij Harwich de rivier op zullen varen. Het is echter heerlijk weer, er staat een rustig lopend windje en ondanks serieuze pogingen tot vertragen zijn we ruim twee uur te vroeg voor de rivier, zodat we toch in de witte lichtzee van Felixstowe een klein rood lichttonnetje moeten vinden. Dat levert echter geen probleem op. Om vijf uur 's morgens zitten we allemaal aan de borrel en de chili con carne en even later ligt iedereen op één oor.

De zondag brengen we luiierend door in Shotley Point.

## Westerly Club Nederland

De dagen daarop met heerlijk licht zeilweer naar Burnham on Crouch en Brightlingsea. Daarbij doet zich echter een communicatie probleempje voor. Het afgesproken kanaal 77 is begrensd tot 1 watt en als de schepen wat verder uit elkaar liggen zijn ze onderling niet meer met elkaar in contact. In onze onschuld (of onkunde) kiezen we 69 als alternatief, wat later het verkeerskanaal van Zeebrugge blijkt te zijn. In Brightlingsea lig je aan drijvende steigers midden in de rivier. We laten ons door de havenmeester aan land zetten, het is vroeg in de middag en prachtig weer. Alle gelegenheid om “bruisend Brightlingsea” te verkennen. De bemanning van de “Big Wish2” krijgt zelfs een motorsloepje te leen om 's avonds aan de wal kattenkwaad uit te halen.



Woensdag een pittige dag. Veertig mijl naar Ramsgate. Twee ondiepten oversteken (Swin Spitway en Sunk Beacon) en dan recht in de wind op, windkracht 6, wind tegen stroom. Een natte bedoening. Het stuk tussen Fisherman Gat en North Foreland bovendien goed opletten voor de scheepvaart van en naar de Thames. Theo doet het slimmer. Hij gaat verder de zee op om te kruisen. Het duurt een paar uur langer maar vaart veel comfortabeler.

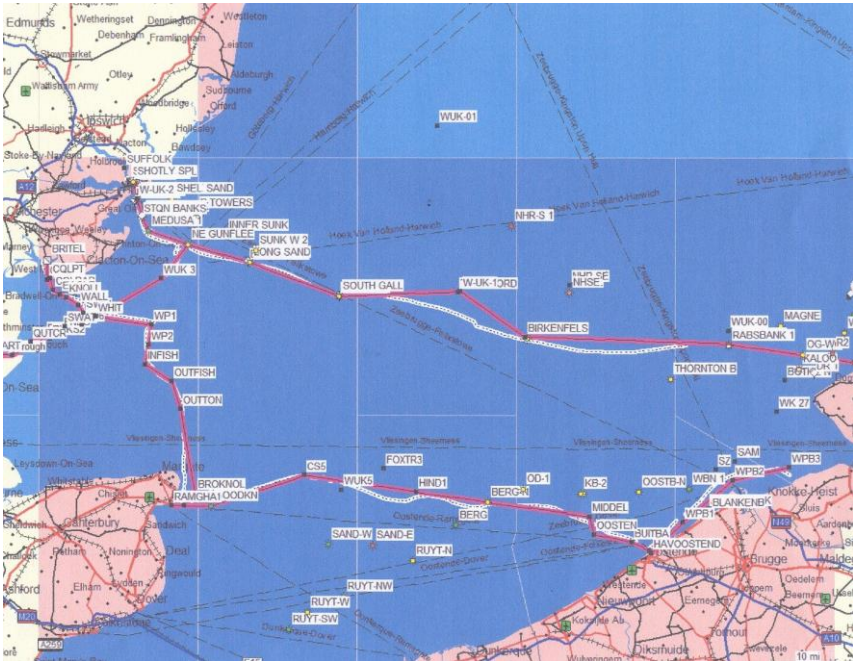
De Indische eigenaar van het curry restaurant in Ramsgate dacht z'n zaak vroeg in de avond te sluiten. Daar waren wij het niet mee eens en we hebben de tent met twaalf man bezet. Heerlijk eten en een gezellige rotzooi.

De volgende dag elf uur pal oost van Ramsgate naar Oostende. Harde bakstagswind en een lange deining van twee meter. De schepen rollen en gieren. Bij die omstandigheden is de aankomst in Oostende toch enigszins spannend. De start loopt niet zonder incident. Theo vaart net buiten Ramgate door een stuk visnet en dat blijft aan z'n roer hangen. We zien van enige afstand de dikke witte billen van Dik van Roekel aan de zwemtrap hangen in een vergeefse poging de ongerechtigheid uit het roer te halen. Theo terug naar de haven en het water in om de zaak te klaren. Kost alles bij elkaar twee uur maar hij weet toch nog als eerste te finishen.



Vrijdag tenslotte een korte ontspannen tocht naar Vlissingen. Alleen nog goed opletten voor de scheepvaart van en naar Zeebrugge en de Schelde. In Vlissingen nog een laatste borrel op één van de schepen en dan valt het gezelschap langzaam uit elkaar. Kortom, er ging niets mis, het was toch allerminst saai, maar heerlijk ontspannen en gezellig en iedereen die niet mee was had ongelijk.





## Nederlandse jachtschipper blaast zich op in eigen bakskist.

Door onze correspondent vertaald uit de Harwich and Shotley Clarion



Shotley Point zondag 14 juni. De schipper van het Nederlandse zeiljacht Tlalloc is met de schrik vrij gekomen, nadat hij door eigen onachtzaamheid bekneld was geraakt in de diepe bakskist van zijn jacht. Na een zware overtocht zocht de schipper fenders in de bakskist en lette daarbij niet op het los hangende koortje van zijn opblaas reddingsvest. Op de afbeelding ziet u hem in zijn benarde positie, kort voordat zijn kordate bemanning een snelle en geslaagde reddingsactie uitvoerde. Daardoor kon worden vermeden, dat op dit vroege uur (05.00 bst) de hulpdiensten moesten uitrukken. De schipper was desondanks weinig over de bemanning te spreken, omdat die – eenmaal van hun zorg over het lot van de schipper bevrijd – deze hartelijk hebben uitgelachen. Op de afbeelding de ontdane schipper na zijn bevrijding.

## M.A. de Ruytertocht 2009

Er was helemaal geen ketting!

### Nautisch

Het zal niemand, die de weerkalender van week 30 nog kan herinneren, verbazen, dat het briljante geesteskind van de WCN Evemenetencommissie begon met enige vertraging. Rond W-SW Bft7 is geen ideaal weer om op bijna het meest W-SW-puntje van Nederland te verzamelen voor een tocht, nog verder diezelfde richting in. Met een dag vertraging wist de vloot deelnemers zich uiteindelijk te verzamelen in Zierikzee. De vloot bestond uit de "Vive" (Pageant), "Texelstroom" (Pentland), "Horus" (Falcon), "Big Wish 2" (Conway) en "Members Only" (Conway). Gedwongen door het weer en haar verwachtingen werd het oorspronkelijke plan aangepast en werd een soort staande-mast-route gepland op weg naar onze zuiderburen. Achtereenvolgens werden de nachten doorgebracht in Kortgene, Middelburg en Breskens. Nadien werd het (zeil-)weer beter, waardoor Oostende en Duinkerken konden worden bereikt. Alles met een stevige wind, en lang niet alles bezeild.

Ramsgate was, tot de Goodwin Knoll buoy, wel bezeild. In beginsel weinig wind, maar aan de andere kant van de shippinglane was reven een serieuze –en toegepaste- optie. Met 2½ knoop dwarsstroom bleek Ramsgate met geen mogelijkheid bezeild; 3 slagen hoog aan de wind betekende gewoon 3 keer bij dezelfde boei uitkomen. 3 uren varen voor de laatste 5 mijl!



Ook tijdens de tochten naar Queenborough en Chatham begonnen de dagen met uitstekend zeilweer, maar nam de wind halverwege de middag zo aanzienlijk toe, dat reven inmiddels een vaste routine is geworden.

De Thames Estuary is wel imposant. Breed, veel verkeer, hopen boeien, imposante verdedigingswerken uit WW2 met tot de verbeelding sprekende namen als Shivering Sand Towers, uitgestrekte windmolenparken en op de banken hele hopen zeehonden.

Met 5 schepen langs elkaar aan de grijze mooring in de River Swale, als wachtten we op het vertrek naar London, is ook een belevenis. Zeker met inmiddels Bft6.

De sluis in Chatham is noodzakelijk, en ze draait 24/7. Het verval is tegen de 3 meter, maar het duurt maar 10 minuten. Pfffft, het betekent schuim in de kolk.

Time is running out. Besloten wordt om verder geen tijd te besteden aan het exploreren van de Thames Estuary, maar fase-gewijs weer het vasteland op te zoeken.

Chatham-Ramsgate, een forse trip. Weer weinig wind, en met hoogwater vertrokken. Dus geen "Montgomery" (een munitie-schip uit WW2), geen seals op (geen) banken, wel weer de Towers.

Ook nu weer wakkerde de wind nabij North Foreland (bij Ramsgate het hoekje om) weer fors aan tot zeer serieus zeilen. Het blijft tussen de Thames-banken een imposant zeezeilgebied met weliswaar redelijk forse afstanden, maar het zicht op de kust verveelt niet, en stroming houdt je altijd bezig.



De oversteek naar Nieuwpoort was een lastige. Oké, de koers was bekend, het was rustig in de shippinglanes, maar de zeegang van Bft4-5 stond er nog steeds, terwijl de wind -pal achterin- zo zwak was, dat er geen steun aan gevonden kon worden. Kortom, rollen en slingeren, klappende zeilen, bulletalie, en constant bijmotoren. Uiterst vermoeiend.

De havenmeester in Nieuwpoort had het zwaar; een volledig alfabet aan steigers, en niemand die begreep in welke box hij nu moest of kon afmeren.

Wie wil er geen zonnetje, een flauw windje en een korte passage? Wij wel. Nieuwpoort-Blankenberge was zo'n tocht uit duizenden. Bakstagwindje, buiskap omlaag, aap erbij, zicht op de kust, en stroom mee. "Members Only" speerde er vandoor. "Vive" danste zich als laatst vertrekkene naar de voorste regionen: zij haalde -bijna- alle overige Westerly's in. Het genoeg droop van de gezichten van Coen en Simone!



De rest van de M.A. de Ruyertocht bestond uit thuisreizen.

De "Big Wish2" zou de 2<sup>e</sup> rustdag vroeg vertrekken en rechtstreeks naar Scheveningen danwel IJmuiden varen.

De overige 4 schepen zouden nog samen naar de Roompot varen. Vandaar uit zou de "Vive" buitenom naar de Nieuwe Waterweg varen en dan haar weg naar de thuishaven vervolgen.

De Roompot werd het vertrekpunt van de laatste mijlen naar St. Annaland voor de "Horus".

"Texelstroom" en "Members Only" knoopten er nog een nachtje Goes aan vast.

Voor elk der schepen kwam het onvermijdelijke einde van een ontegenzeggelijk aardige reis: bijna 400 mijl gevaren, nieuwe wateren bevaren in wisselende weers-omstandigheden, en het oorspronkelijk doel gehaald: een bezoek aan Chatham. Maar Admiraal de Ruyter heeft zijn werk goed gedaan: **er was helemaal geen ketting!**

## Technisch

Houten schepen, dwarstuigage, lopend windje; zo was het vroeger. Tegenwoordig waait het harder en altijd uit de verkeerde richting, en in die gevallen starten wij de motor. Maar de techniek moet wel werken. Op de eerste echte reisdag van het WCN de Ruyter-flottielje waren er 4 schepen blij met een tussenstop in Kortgene. "Big Wish 2" weigerde te starten (en werd door de "Members Only" van de Oosterschelde af gesleept naar Kortgene), de "Horus" hulde zich in zijn eigen dikke rookwolken, de "Texelstroom" stuurde wat hij kon, maar het schip volgde zijn eigen weg, en "Members Only" had, droog kuchend, gebrek aan koelwater. Respectievelijk werden de gecorrodeerde contacten aan het sleutelcontact, de gebroken kleppendekselpakking, de olie lekkage in de hydraulische stuurinrichting en de aanwezigheid van meters wier in de aanzuigleiding tot en met wierfilter verholpen. Alleen de trotse 23 ft "Vive" danste overal lachend aan voorbij.

Behoudens een afgescheurd achterlijk van de genua van de "Members Only" (eind zaterdagmiddag binnen 3½ uur in Duinkerken gerepareerd!) en hier en daar een marifoon-communicatie-probleem (hetgeen geleid heeft tot de aanschaf van een handheld marifoon en het uitlenen van een andere



## Westerly Club Nederland

handheld) verliep de reis naar Duinkerken zonder noemenswaardige incidenten. De “Vive” kreeg een zonnezeiltje te leen van “Members Only” (eerst bedoeld als regenzeiltje), maar dat bleek met zijn 4x6 meter bijna even groot als de Pageant. E.e.a. is omgewisseld voor een handzamer paraplu. De nadering van de Queenborough-boei in de Swale dient met beleid te gebeuren. Om de “Horus” –reeds afgemeerd- op de juiste manier te benaderen, nam “Members Only” een ruime bocht. En liep vast aan de grond. Niet doen!!!! Andere schepen per marifoon gewaarschuwd. Het was de eerste keer dat de 5 Westerly’s in een gestapelde rij naast elkaar lagen.

’s Ochtends zijn, na 2 kenteringen, de trossen op de boei een puinhoop. Leuk, zo na ‘t zingen.



Een mijl voor Chatham zien we Coen van de “Vive” zijn marifoon gebruiken. We horen niks, dus varen naar hem toe. Wij staan op een verkeerd kanaal, en zijn olie-alarm gaat af. We nemen hem op sleeptouw, en voor de sluis nemen we hem langs zij. Heel laat realiseren we ons dat de slusingang geen 20 cm breder is dan een Conway + Pagaent + stootwillen breed zijn. En het aanvaren met 2 knopen zijstroom geschiedt crab-like. Het olieprobleem was overigens inmiddels al verholpen, maar Coen vond het wel “makkelijk”.

De zeil- en vaarinstructies, die we hadden gekregen van lokaal bekende Engesle Westerly Owners-leden, sloten –zoals te verwachten- naadloos aan aan de praktijk: je kan in dat gebied met die info bijna zonder kaart varen!

Zo’n instructie krijg je ook van Ramsgate Port Control. Als je bij het uitvaren van de binnenhaven dreigt te lang en te dicht langs de stuurboordpier te blijven, roepen ze vanzelf: “Members Only, GO TO THE GREEN BUOY!”. Een minnetje op de conduitestaat van mijn schipper Sebastian.

Een highlight in Nieuwpoort -voor mij- was de aanwezigheid van een diesel-zelftankstation. Aan de weg een normaal verschijnsel, op het water had ik het nog nooit gezien. Het schijnt al langer te bestaan.



In Blankenberge vroeg de havenmeester of wij het gezelschap van 5 waren. Het “ja” zeggen betekende niet direct dat we de bedoelde groep waren, maar we lagen wel weer alle 5 naast elkaar! En dat bij de VNZ! Weliswaar naast een strijkijzer, maar het aan en van boord gaan, dwars door de (bezette) kuip van dit racemonster (overigens op specifiek verzoek van de schipper), had wel iets bijzonders.

Op deze rustdag werd het palaver, op nadrukkelijk verzoek van Coen, gehouden aan boord van de “Vive”. 16 man op een Pageant kan, het past echt. Maar liever binnen dan in de kuip: in de eerste plaats moet je de kranen van de kuip-zelflozers op tijd dichtzetten, anders loopt-ie vol, en daarnaast verdwijnt de uitlaat onder water en dreigt de motor vol met buitenboordwater te lopen. Hier moest wel iedereen zijn eigen kopje meenemen, want daar had de “Vive” niet voldoende kommaliewand voor.

In de feitelijke uitvoering van de tocht heeft elke schipper, nee, elke opvarende nieuwe dingen meegemaakt, gezien, ervaren en geleerd. De opzet om in vlootverband een reis te maken, zoals gebruikelijk bij de WCN, heeft zijn waarde (op nautisch, technisch en communicatief gebied) meer dan eens ondubbelzinnig bewezen. Het verdient nadrukkelijk navolging.

## Sociaal

Als gevolg van de vertragingen was overal ruim de tijd om kennis met elkaar te maken. Zo blijkt de "Horus" sedert lange tijd weer eens een oversteekje in "gezinsverband" te wagen en dit te combineren met het reisleiderschap van de reis. De "Texelstroom" waagt haar allereerste oversteek aller tijden. Ook voor de "Big Wish 2"-bemanning was dit, na de tegenvallers tijdens de Denemarkenreis 2008, een hernieuwde poging om in "gezinsverband" een overkant te halen. De "Members Only" had een rolwisseling toegepast: zoonlief was schipper, moeders bemande de kuip en paps met rugklachten lag plat binnen. En de "Vive"? Gewoon, vertrouwd, fit, vrolijk, een genoeg om te zien hoe Coen en Simone niet uit het veld waren te slaan.



Ook gaven de palavers (elke dag stipt om 21.30 GMT+2 a/b "Horus") ruime gelegenheid om de ervaringen van de dag te delen en te evalueren.

Of het nu een rustdag was of een verwaaidag, is me even ontgaan (ik lag toch), maar iedereen heeft van Ramsgate alle hoeken en gaten gezien. Havenmeester: "Length?". "10.50". "10.50 or 10.49?". "You're harbormaster? 10.49!".



De TOOEET uit de luchthoorn van "Members Only" (dat verwerd tot een "piefft" omdat-ie gebroken was), luidde de verjaardag van Theo in aan de Queenborough-buoy en leidde tot een harmonieuze samenzang wat enigszins leek op "Lang zal Theo leven ....". In Chatham werd Theo verblijd met een zeekaartige replica van een tweemaster met ballonfok en een bescheiden collectieve bijdrage aan zijn nieuwe halfwinder (zie verslag Engelandtocht 2009), en nodigde Theo het complete gezelschap uit voor een Engels ontbijt. Voor het zover was, werd eerst een barbecue verorberd. En Rochester werd door de verschillende ploegjes bezocht.

Tijdens het Engels ontbijt werd Emiel Pyckevet alvast bedankt voor zijn leidende rol (het was weliswaar pas halverwege de reis, maar vermoedelijk de enige gelegenheid dat alle 14 opvarenden aanwezig waren) en kreeg een fles "Famous Dad"-whisky. Ja, dat vertrouwen hadden we in hem, en naar later bleek, terecht.

## Westerly Club Nederland

Eenmaal terug in Ramsgate was tijdens de rust- (of verwaai-?)dag Canterbury een geliefde bestemming. Havenmeester: "Length?". "10.49". "Oh, you have been here before!?".

In Nieuwpoort, een mega-haven, lagen we wat verspreid. Om iedereen in zijn box te verwelkomen, heeft "Famous Dad" Emiel de nodige km's gelopen. Vraag hem er maar niet naar. De horeca had verder wat moeite met de verschillende gerechten, maar het palaver maakte alles goed. De "Texelstroom" werd namelijk gefêteerd met hun eerste Noordzee-oversteek middels een getuigschrift in de vorm van een (zee-)kaart met een gevouwen 2-mastertje en een paar flessen champagne.

Daarnaast werd Sebastian geprezen voor zijn bewezen kwaliteiten, en mag hij sindsdien een cap met opschrift "Skipper" dragen. Aldus zijn vader.

Twee extra dagen Blankenberge is goed te doen, zeker met mooi weer. Het strand, de boulevard, de winkelstraatjes, als je alles op je gemak doet, hoeft je je niet te vervelen.



palavers aan boord van de "Horus".

Met dank aan de Evenementen Commissie voor het oorspronkelijke plan, en in het bijzonder aan Emiel Pyckevet, die ons bekwaam en overwogen door allerlei vermoedde en onvermoedde omstandigheden heeft weten te loodsen.

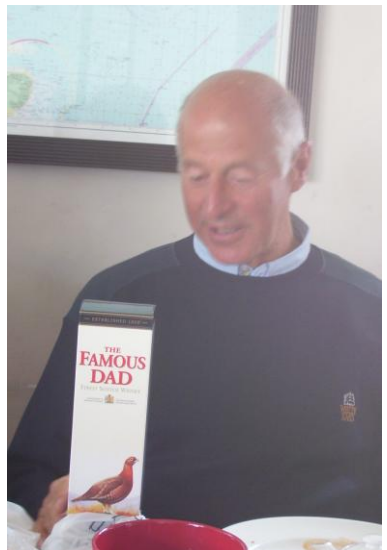
De WCN heeft weer eens een van haar doelstellingen haarscherp waargemaakt.

En mocht de Evenementen Commissie een herhaling overwegen: GRAAG!

Tjerk Tjeerde  
patiënt "Members Only"



's Avonds werd in het VNZ-clubhuis de afscheidsborrel genoten, waarna Scarphout ons gezamenlijk diner mocht verzorgen. Bij beide waren natuurlijk ook de inmiddels binnengelopen Remco en Cootje van de "Njord" aanwezig. Tijdens dit laatste gezamenlijk avondmaal werd Lennie in het zonnetje gezet middels een goodiebag (met quilt-werk) met restanten lekkers van de verschillende schepen, om haar te bedanken voor alle goeds wat ze wist te serveren tijdens de dagelijkse



## Verslag Engelandreis 2009 van de Westerly Club

Het is weer eens wat anders, een verslag van één van de jongere deelnemers van een tocht. Ongetwijfeld heb ik deze tocht anders ervaren dan de wat oudere deelnemers, en bij deze mijn ervaringen.

De Engelandreis 2009 begon al meteen goed met een iets te stevig briesje vanuit precies de richting die wij op moesten, hetgeen ons in Zierikzee liet starten in plaats van de geplande Roompot Marina. Dit mocht echter de pret niet drukken, en ondanks de harde wind zijn we maandag 20 juli vertrokken naar wat de bedoeling was, Middelburg. Het lot bracht ons echter elders, de door motorproblemen gevelde "Big Wish" werd Kortgene binnengesleept door de "Members Only", waar de problemen gelukkig snel opgelost werden. We zijn die dag niet verder gekomen, maar daardoor hadden we de volgende dag genoeg tijd voor een tussenstop in Veere, waar net een oer-Hollandse markt aan de gang was waar Duitse toeristen en wij ons even konden vermaken.



*Hilarische taferelen op de markt in Veere:  
mijn broertje Sjoerd en ik in traditionele klederdracht.*

Later die dag kwamen we aan in Middelburg, en de stad zorgde voor genoeg vermaak voor de rest van de dag. 's Avonds hadden we nog een gezamenlijke borrel in het clubhuis, waar het best gezellig is zolang de ober zijn mond houdt over zijn onderzeeër die niet meer boven wil komen, een ongeëvenaard saaie grap, waar hij ons tot vervelens toe mee lastig viel.

De volgende dag, inmiddels woensdag alweer, voeren we 's ochtends in de regen door het kanaal door Walcheren, met als

bestemming Breskens. Eenmaal uit het kanaal hebben we schitterend gezeild, laverend tegen wind en stroom in, waarbij we bij elke slag uitzicht hadden op dezelfde boei. Uiteindelijk bood de motor uitkomst om toch Breskens nog te bereiken, wat bij ons op de "Texelstroom" resulteerde in witte rook uit de motorkamer. Mijn vader dook gelijk de boot in, en gewapend met een ketel water wist hij het koelsysteem weer op gang te krijgen, en na enige minuten werd hij weer zichtbaar door de rook heen. Aangekomen in Breskens was daar niet veel te doen, waardoor we de volgende morgen vroeg onze reis voortzetten in de richting van Oostende. Na een mooie dag zeilen over zee kwamen we daar aan, maar het was intussen steeds harder gaan waaien.

## Westerly Club Nederland

Dit zorgde voor een extra dag in Oostende, wat naar mijn mening niet erg was, aangezien er genoeg te doen was in de stad en vrijdagavond was er de Mega Beach Party van de Reddersclub Oostende. Na een avond goed kennis gemaakt te hebben met het Vlaamse bier en de lokale vrouwelijke bevolking gingen we de volgende morgen veel te vroeg op weg naar Duinkerken. Over de reis zelf wil ik weinig kwijt, ik hou het erop dat uitkateren op een ruwe zee het slechtste plan ooit is.

Eenmaal in Duinkerken was de kater redelijk opgetrokken en hebben mijn broertje en ik de stad verkend. Nadat we tot de conclusie waren gekomen dat het niet de moeite waard was om langer dan één dag te blijven, zijn we de volgende morgen begonnen aan waar het toch om draaide deze reis: de overtocht naar Engeland. Met als doel Ramsgate vertrokken we 's morgens vroeg met prachtig weer en een rustige zee. Het was een mooie tocht, hoewel het weer steeds ruwer werd. Onderweg kwamen we zelfs dolfijnen tegen, die een tijdje met ons mee zwommen. Het laatste stuk van de reis was beduidend minder, tegen wind en stroom in naar de haven van Ramsgate, die al een paar uur in zicht was. Aangekomen was er niet zoveel te doen, aangezien het zondag was. De volgende morgen begon met snertweer, maar de regen trok 's middags weg. Ramsgate zelf bleek best een aardig stadje te zijn, hoewel het soms een beetje armoedig leek. De lekker vette *fish and chips* waren wel van hoog niveau.

De volgende dag zetten we de reis voort richting de rivier de Medway. Het uiteindelijke doel was Chatham, maar dat was te ver voor één dag, waardoor we moesten overnachten aan een *mooring* in het meest deprimerende landschap wat je je voor kunt stellen, Queenborough geheten. De omgeving bestond uit allemaal industrie, afgewisseld met nietszeggend moeraslandschap. Gelukkig waren we de volgende morgen vroeg, nadat we voor Theo's 55<sup>ste</sup> verjaardag hadden gezongen, vertrokken richting Chatham. Bij het invaren van de haven moest de "Vive" binnengesleept worden door de "Members Only", die daar een vaste taak in begon te krijgen. Gelukkig waren die motorproblemen ook snel opgelost, en 's avonds hebben we voor Theo's verjaardag gebarbecued, onder een partytent, aangezien het stevig regende.

De volgende dag, na een heerlijk *English Breakfast* waar we door Theo op getraakteerd werden, stapte mijn broertje af om naar zijn vriendinnetje te gaan die elders in Engeland op vakantie was. Vanaf dat moment was ik veroordeeld tot het gezelschap van mijn ouders, wat achteraf gezien nog niet eens tegen bleek te vallen. Die dag hebben we de bus gepakt naar Rochester, hier waren meer bezienswaardigheden dan in Chatham, zoals Castle Rochester, een kasteel zoals een echt ridderkasteel hoort te zijn. Voor de rest was het stadje in mijn beleving niet zo boeiend. Het briljante plan van mijn vader om een echte pint Engels bier te gaan drinken, viel ook in het (sloot)water, toen het bier daarnaar bleek te smaken. Het bier kwam uit de 'oudste brouwerij van Engeland' en dat was goed te proeven.





De volgende dag zeilden we terug naar Ramsgate. Daar zijn we nog een dag blijven liggen, en zijn verschillende mensen van de groep van alles gaan ondernemen. Ikzelf niet, ik amuseerde mij wel in Ramsgate met doelloos rondlopen en lezen. Zondag sloeg het weer om, de goede kant op, en het werd schitterend weer. De terugtocht was op zeilgebied een ramp: een beetje recht voor de wind dobberen praktisch zonder snelheid. De oversteek naar Nieuwpoort duurde dan ook een stuk langer dan verwacht, en onderweg werden we bestookt door hele zwermen irritante zweefvliegen die op elk stukje onbedekte huid gingen zitten.

Bij aankomst in Nieuwpoort bleek niemand zin te hebben in koken, en het gezelschap ontmoette elkaar in het haven-restaurant. Dit bleek niet op deze massale belangstelling berekend te zijn en vooral Theo moest het ontgelden, in de vorm van extreem lange wachttijden voor zijn eten. Het werd een vreemde maaltijd van vispannetjes met “vis die uit de zee komt” en pasta bereid “mét vers water!”.

De volgende dag zijn we met prachtig weer naar Blankenberge gezeild, waar genoeg te doen was om 2 dagen extra te blijven liggen. Ook daar bleek het restaurant, waar we gingen eten, niet berekend te zijn op onze hele groep, maar het kwam allemaal goed. De volgende morgen ging de “Big Wish” zijn eigen weg richting het noorden, en hebben Sebastian en ik het strand onveilig gemaakt, waar we stevig gebruind vandaag kwamen. De tocht van Blankenberge naar de Betonhaven van de Roompot verliep rustig met mooi weer, en na een gezellige avond verliet de volgende morgen de “Vive” de groep, later gevolgd door de “Horus”. Wij zijn daarna met de “Members Only” nog naar Goes gegaan, waar we ’s avonds nog getraakteerd werden op live muziek door een harmonie-orkest op de markt bij smerig bier, dat bij zijn Engelse verwant in de buurt kwam. De volgende dag gingen wij nog naar Bruinisse, waar mijn zusje, die op stage in



Renesse zat, kon opstappen voor een dagje, terwijl de “Members Only” bij ‘t Sas van Goes achterbleef. Zondagmiddag kwamen wij aan in onze thuishaven Benedensas, en kwam er ook een einde aan onze reis.

Het was een tocht van vreemde restaurantservice, zoeken naar onbeveiligde wifi’s voor internet, sterk wisselende weerssituaties, rare vliegen tijdens het zeilen, smerig Engels bier, ‘volslanke’ Engelse vrouwen (al dan niet met kind op veel te jonge leeftijd), heerlijke *pork pies* en doelloos rondlopen, en ik heb mij prima vermaakt!

Thijs Gombert, ‘matroos’ van de “Texelstroom”.

## Meeliften met de Westerly Club

Hoe kom je als niet-Westerly zeiler opeens verzeild in de Michiel Adriaansz. De Ruytertocht?

Dit is het verhaal ...

Jaren geleden hadden wij ons oog al eens laten vallen op een North Beach 24. Een klein, stoer, zeewaardig, kielmidzwaard kottertje. Er zijn er niet veel van gebouwd en tweedehands worden ze zelden aangeboden. Ondertussen hebben we enkele andere boten "versleten" maar het bloed kruipt toch waar het niet gaan kan.

Net voor de zomervakantie van 2009 zagen we er plotseling één te koop staan. In Engeland. Dat is leuk. Een typisch Nederlands product, in eigen land bijna niet te krijgen, maar wel te koop in Engeland. Mijn echtgenoot en ik een weekendje naar Engeland om haar te bekijken. Zou de boot niets wezen dan hadden we in elk geval twee leuke dagen gehad! De overtocht met de ferry, net als het Bed & Breakfast, kostte bijna niets en een keertje links rijden was voor ons ook een geheel nieuwe ervaring. De boot was pas twee jaar oud en zag er net zo mooi uit als we gehoopt hadden. Voorzien van alle mogelijke extra's en –niet onbelangrijk- ze werd aangeboden tegen een hele redelijke prijs. Terug in Nederland gewikt, gewogen en gerekend. Veel mailcontact gehad met de makelaar en uiteindelijk een bod gedaan. Eind juli was alles rond en konden we naar Engeland vertrekken om haar op te halen.

We wonen in Friesland, dus dat betekende midden in de nacht opstaan om tussen de middag de ferry Duinkerken - Dover te kunnen halen. We hadden een stationwagon propvol met bootinventaris bij ons: reddingsvlot, vuurpijlen, laptop, zwemvesten, beddengoed, keukeninventaris, kleding, kaarten, boeken. Alles wat we voor de terugreis nodig dachten te hebben. Onze zoon had 's morgens een belangrijke afspraak en kwam ons 's middags achterna met het vliegtuig. Hij zou ons een paar dagen helpen en de lege auto weer naar huis rijden.

's Middags arriveerden we volgens afspraak bij de Medway Yacht Club in Lower Upnor, daar waar onze boot aan een mooring te koop had gelegen. Handen geschud en handtekeningen gezet. De vorige eigenaar heeft ons met onze nieuwe boot even naar de Chatham Maritime Marina gevaren. Het leek ons niet handig om met een rubberboot de hele inhoud van onze auto in -tig afleveringen



naar de mooring te roeien: veel wind, hoge golven, geen electriciteit, geen vaste grond onder de voeten voor het schoonmaken, inladen en inrichten van de boot. De moderne jachthaven lag iets verderop de rivier -achter een klein sluisje- en was van alle gemakken voorzien, waaronder drijfsteigers. Niet zo vanzelfsprekend in dit modderige en droogvallende deel van Engeland! De makelaar was ondertussen al omgereden naar de overkant van de rivier om ons op te wachten.

## Westerly Club Nederland

We hadden de boot nog maar net vastgelegd of daar stond ze al met een clubje Nederlandse mensen aan de hand. Die had ze zo van de steiger geplukt. Het "flotilla Dutch yachts" was al eerder die dag door haar gesignaleerd toen ze de River Medway kwamen opvaren. Ze lagen nu ook in de Marina en onze Engelse vriendin dacht dat wij wel heel blij zouden zijn om na een halve dag (!) Engels spreken weer wat landgenoten te kunnen begroeten.

De Nederlanders bleken leden van de Westerly club die bezig waren met een tocht. Ze waren min of meer ontvoerd door de doortastende vrouw en keken dan ook vooral verbijsterd. Ze snaptten denk ik niets van onze makelaar, die vrolijk kwetterend het hele gezelschap aan de arm naar onze box had meegesleurd. Gelukkig konden we in onze eigen landstaal uitleggen wat er aan de hand was en werden ze daarop weer "vrij" gelaten. De Westerly's bleken de dag daarop een vrije dag in Chatham en Rochester te willen doorbrengen en de dag daarna naar Ramsgate te willen varen. Het plan was om van daaruit de sprong naar de Belgische kust te maken. Dat kwam precies overeen met onze plannen. De Westerly's boden ons spontaan aan om mee te liften met hun oversteek. Dat aanbod hebben we natuurlijk met beide handen aangenomen. Hoewel we zee-ervaring hebben en we de boot genoeg vertrouwden om er zelf mee over te steken, leek het ons een geruststellende gedachte om onze landgenoten tijdens dit avontuur min of meer in de nabijheid te hebben. Mochten we voor verrassingen komen te staan, dan weten twee er altijd meer dan een!

Twee dagen later zijn we daadwerkelijk met ons allen vertrokken. Behalve de wat grotere Westerly's was er, heel geruststellend voor ons, ook de "Vive", waarvan het formaat iets meer met dat van ons bootje overeenkwam. Een pittig ding dat absoluut niet voor haar grotere zusters onderdeed, zo is ons later gebleken! 's Morgens vroeg met weinig wind vertrokken, de motor bij. De rivier af en bij Sheerness de zee op. De grotere schepen namen Princess Street in het noorden, de kleinere Gore Street in het zuiden. Een leuk tripje langs de kust. Bij Longnose rondde we de meest oostelijke punt van Kent en zakten we af naar het zuiden richting Ramsgate. Dat was even flink hobbelen. Wind tegen tij. Het was nu en dan net de cakewalk op de kermis. De "Vive" en wij voeren dichtbij elkaar in de buurt. Heeft u wel eens geprobeerd in een achtbaan scherpe foto's te maken terwijl er nu en dan een emmer zout water in uw gezicht gegooid wordt? De "Vive" heeft daar



blijkbaar jarenlange ervaring mee, wat het lukte hen wonderwel. Ons lukte dat wat minder (zie filmpje op You Tube en zoeken op North Foreland – Ramsgate.) Uiteindelijk kwamen we allemaal in Ramsgate aan. Mooie jachthaven, typische Engelse havenplaats. De volgende dag even een dagje overgelegen en de dag daarop dan de oversteek.

Droog, lekkere temperatuur, windje in de rug. Niet de meest fijne koers want de giek wil niet anders dan van links naar rechts zwiepen. Voor het comfort wat afgekruipt en de bulletalie ingezet. De motor bij om de gemiddelde snelheid zo rond de 5 knopen te houden. Hadden we dat niet gedaan dan had de overtocht wel heel erg lang geduurd. De andere schepen hebben we de hele dag min of meer in het gezichtsveld gehouden en ook hebben we regelmatig marifooncontact met elkaar gehad.

## *Westerly Club Nederland*

In de shippinglanes moesten we nu en dan wat uitwijken, dat hield ons dan weer even bezig. Uiteindelijk, na tien uur varen, arriveerden we in Nieuwpoort, België. Het was een lange zit maar zeer bevredigend en zeker de moeite waard geweest. Om onszelf te trakteren “op de goede afloop” gezellig met de groep gegeten. De bediening kon onze Nederlandse invasie niet helemaal aan en raakte ietwat van streek. Het geduld van sommigen werd wel heel erg op de proef gesteld. De pasta werd dan toch weer wel in vers water gekookt. Dat scheelde een heleboel...! Naderhand palaver bij Emiel op de boot. De Westerly's gingen verder naar Blankenberge, bij ons stond Oostende op het program. Hartelijk afscheid genomen van alle mensen die in korte tijd van volledig onbekende landgenoten opeens zeilmaatjes waren geworden.

Vrienden: nogmaals hartelijk dank voor jullie gastvrijheid! Jullie waren een leuke groep mensen die volgens mij met elkaar (en ook heel even met ons) een hele gezellige vakantie hebben gehad. Bedankt voor alle foto's en natuurlijk tot wederdienst bereid!

### **Bob en Anita Waage**

onderweg aan boord van de “Marguerita”  
maar ze is ondertussen omgedoopt tot “Sylke”

P.S.: een boot in Engeland kopen?

Mocht iemand door dit verhaal op een idee worden gebracht: het is zeker niet moeilijk om bijvoorbeeld een Westerly in Engeland op de kop te tikken. Het internet is geduldig en alles is vanuit huis te vinden. De Engelse Pond staat momenteel laag t.o.v. de euro, dus dat is alleen maar gunstig. Is er eenmaal door een eerdere eigenaar BTW voor een schip betaald, dan hoeft dat niet nog een keer. Het enige wat nodig is, is het koopcontract: de “Bill of Sale” waarin dit ook vermeld staat. Wij hebben onderweg geen enkele controle op papieren gehad. Als je oversteeft naar Calais schijnen de Fransen wel heel erg nauwgezet te controleren.

Kijk wel goed uit of je met betrouwbare mensen in zee gaat. Google hun namen op internet en controleer of zij zijn wie zij zeggen dat ze zijn. Wij vonden het veiliger om een boot te kopen die via een Engelse makelaar (aangesloten bij een landelijke netwerk) aangeboden werd. Dit omdat zij en haar organisatie te controleren waren, met standaard contracten werken en veel ervaring hebben met aan het buitenland verkopen. We hebben eerst een voorbeeld van een koopcontract laten mailen om te zien wat er precies in staat. Het is natuurlijk belangrijk om te weten of een jacht bijvoorbeeld na verkoop vrij van schulden/hypotheek is. Een jacht kan eventueel ingeschreven staan in het “Small Ships Register”. Een soort Engels kadaster. Het schip kan bij verkoop uitgeschreven worden maar je kan het ook laten overschrijven. Het is een extra bewijs dat de eigenaar ook werkelijk eigenaar is.

Al met al viel de rompslomp ons reuze mee. De Engelsen waar wij contact mee hebben gehad waren zeer hartelijk en gastvrij voor ons en zeer zorgzaam voor de boot. We hebben louter positieve ervaringen met ze gehad.

En, zeg nou zelf, je eigen nieuwe schip zo naar huis varen is toch geweldig?

## Garnalentocht 2009

Zoals te doen gebruikelijk kijken de deelnemers aan de Garnalentocht naar het Belgische Blankenberge al dagen tevoren naar de ontwikkeling van het weer.

En mocht dinsdag al duidelijk zijn, dat er vrijdag géén zee gekozen zal gaan worden, dan wordt de tocht op dat moment al afgeblazen.

8 schepen (“Christina”, “Horus”, “Texelstroom”, “Why Worry”, “Innovator2”, “Tlaloc”, “Ginger”-to-be en “Members Only”) hadden zich vooraf aangemeld, hetgeen met de naderende –uitstekende– weersverwachting een alleszins redelijke vloot genoemd kon worden. Tenslotte was het alweer een paar jaar geleden dat de tocht doorgang had kunnen vinden.

De Roompot Betonhaven is nu aan alle deelnemers bekend (er zijn meer havens waar Roompot in de naam voorkomt), zij het dat de afwezigheid van de “Tlaloc” veel aandacht voor Mexico veroorzaakte.

Het al te mooie weer veroorzaakte toch wat gefronsdde schippers-voorhoofden. SE Bft5 is, met stroom mee, een uitstekende omstandigheid om in Blankenberge te geraken. Echter het ongenoegen zit hem –de volgende dag– dan toch in de terugreis: SE Bft5-6 is gewoon pal tegenwind, en daar hebben weinigen trek in. De “Innovator2” besluit wel te vertrekken; zij hebben echter de tijd om een weersomslag af te wachten.

De rest gooit ook los en zet koers naar het Veerse Meer. “Ginger”-to-be vaart nog even Zierikzee binnen om Gina en Cootje op te pikken, die de belangrijke taak van het vormgeven van de catering op zich hadden genomen.

Het eilandje de “Omloop” was DE plek voor de vloot van 6. Bij natellen lagen er echter ineens 7 Westerly's. De W30 “Windekind” had 6 WCN-vlaggetjes voorbij zien schuiven, zette de achtervolging in en sloot zich aan bij het gezelschap.

Het lopend buffet was weer een staaltje van culinaire grootsheid: uit de wind en in het late zonnetje werd een keur van smakelijke gerechten geserveerd, die het gezelschap tot diep in de nacht liet genieten.



De volgende ochtend werd losgegooid en werd het waypoint Zierikzee ingetoetst. Rijkswaterstaat speelt dan nog een rol nabij de Zandkreeksluis. Wegens een storing in de bediening van de slagbomen van de bypassweg werd informatie omgeroepen: “Heren schippers, u kunt zo wel uitvaren, maar dan gaat de brug dicht en er mag **niet** worden ingevaren”. “Heren automobilisten, de brug gaat zo dicht, maar daarna hopen we dat de slagbomen opengaan”. Deze storing trof met name de “Ginger”, omdat die als enige niet de kans had gezien om van deze –laatste– schutting gebruik te maken, en derhalve –aan de verkeerde kant van de sluis– zo’n 3 uur heeft liggen wachten op het verhelpen van deze storing.

## *Westerly Club Nederland*

In Zierikzee waren de nodige meters steiger vrijgemaakt voor het Westerly-ondersje. En werd de plaatselijke Chinees uitgenodigd om een smakelijke varieteit aan oosterse gerechten te serveren. Gelukkig liep de “Ginger” op tijd binnen om deze lijsttafel volledig mee te kunnen maken.

Wederom is er van het aanlopen van Blankenberge weinig terechtgekomen. En ook de beoogde garnalen en het Belgisch bier zagen er weer anders uit dan bedoeld.

Maar weer was het een vervangingstocht, die met zeer veel genoeg gevaren is. Om die reden verdient de opzet –naar mijn mening- een vaste plek in de jaarlijkse activiteiten van de WCN.

En weer dank ik Gerard, Gina, Remco en Cootje voor hun ongebreidelde organisatie-drift.



*“Ginger” –to-be under full sail*

Tjerk Tjeerde  
“Members Only”



*de volgende ochtend ...*

## Onze reis rondje Parijs.

Tijdens de Kerstdagen werd het idee geboren om 2009 eens een hele andere reis te maken dan voorgaande jaren. Namelijk de mast eraf en binnen door langs Antwerpen en Gent naar Parijs en langs de oostzijde Reims weer terug. Dus op naar Harry in Amsterdam en kaarten gehaald. Tevens het boekje Vaarwijzer Frankrijk meegenomen. Dit is heel geschikt om al in de stemming te komen en enige wijsheid op te doen. De meeste Westerly-boatbezitters varen niet zo vaak op rivieren en kanalen.

28 juni was het dan zover, en werd losgegooid; op naar de Vecht-Amsterdamrijnkanaal-Merwedekanaal, naar de Biesbosch. Daar overnacht aan en eilandje, 's avonds nog wat gebabbeld met Zuid Hollanders, die daar hun weekend-bbq houden. De volgende dag weer op tijd vertrokken, daar we naar Tholen wilden als tussenstop. En even nog lekker in Holland eten. De volgende dag zijn we al een beetje in vakantie stemming en gaan pas om 11 uur van start. Op naar de Kreekraksluizen en dan naar



Antwerpen. Nog wel moeten zoeken naar de jachthaven Willemsdok; hier lig je heerlijk rustig. We zijn een extra dag gebleven om de stad eens op ons gemak te bekijken (zeker de moeite waard).

Om Antwerpen achter ons te laten, was nog een probleem, daar de kleine sluisen gestremd waren en wij met de grote schepen in grote zeesluis naar de Schelde moesten schutten.

Op de Schelde, op advies van de havenmeester, waar mogelijk de buitenbochten gevaren met in ons achterhoofd dat er ook een paar zouden komen, waar je de binnenbocht moest nemen. Op de kaarten in België staan namelijk geen dieptes aangegeven.

Op de Schelde aan een ponton overnacht, daar er nog steeds tij-inloed is. De volgende dag met laag water weer verder, dus stroom mee. Mocht je vastlopen, dan kom je vlug weer vrij.

Overnachten doen wij in Merelbeke, net na de sluis op een lang kanaal. Hier is het gedaan met het tij; er is alleen nog wat stroom door de werking van een stuw. Dit zal zo blijven tot de Seine.

Nu gaan wij elke dag, als het mogelijk is, om 10 uur varen en proberen om ongeveer 15 uur te stoppen; dan wat rondlopen en kijken. We passeren Tournai op weg naar Antoin. Daar blijven we de nacht en ook de volgende dag houden we een rustdag. Ook even gedoken om een kussen uit de schroef te halen.

Als we weer onderweg zijn, gaat na een uur de Franse vlag in het mastje (hoera, Frankrijk bereikt!); we zijn 12 dagen onderweg. De rivier en natuur wordt steeds mooier met schitterende vergezichten, afgewisseld door bossen. Ook is het heel rustig met dagen dat wij maar 3 of 4 andere schepen zien. Zo volgen we nog elke dag een stukje van de Boven Schelde, nu met de Franse naam Escaut; deze wordt steeds smaller, en we bereiken Denain.

In Fresnes kan een certificaat gehaald worden voor alle Franse wateren, uitgezonderd de tunnels; voor deze worden apart tol geheven. Zo passeren we al wat sluisen met ongeveer 3m stijging en

## Westerly Club Nederland

gaan in een dood kanaal de nacht doorbrengen. Dit zal nog vaak gebeuren, want lang niet overal zijn jachthavens.

Cambrai is de volgende stopplaats waar we een paar dagen willen blijven. Het is een echte Franse stad. Het is ook nog eens 14 juli, dus we zien prachtig vuurwerk.



Na Cambrai beginnen we weer met het schutten -17 stuks- en dan de tunnel van 6km lengte. We worden door een elektrische sleepboot gesleept: deze keer 10 schepen met gekruiste lijnen van 30 meter met elkander verbonden. Een jas aantrekken is wel nodig, want verder in de tunnel is het erg fris. Het duurt ongeveer 2uur. Na deze tunnel nog een 2km tunnel op eigen motor; daarna zijn we nog doorgevaren tot de volgende sluis, maar dat is nooit ver. Hier vastgemaakt en de nacht doorgebracht. Dit gaat prima, daar de sluisen werken van 8 uur

in de morgen tot 6 uur in de avond. Het was het dagje wel. Nu eerst maar rusten en een koud biertje.

Bij de sluis Estrun kregen wij een kastje om de automatische sluisen te bedienen. Dit gaat heel gemakkelijk en vlug. Sluis activeren met het kastje en invaren. Als vastgelegd is, dan blauwe stang aan de muur opdrukken en het proces gaat verder.

Via de steden Saint Quentin-Fragniers en Abbecourt zijn we op de brede rivier de Oise gevaren. Deze is heel mooi wat natuur betreft, en ook nog steeds heel rustig. Soms een spits, maar er is ruimte genoeg. De Franse vaarkaarten zijn prima en alle eilandjes in de rivier staan er keurig op aangegeven, net als de wisselende vaarroutes in de vaarweg. In het mooie plaatsje Gergy nog een paar dagen gebleven om de schitterende omgeving te verkennen. Er was ook een groot watersportpark waar veel soorten sporten werden gedaan.

Naar wij dichterbij Conflans St H komen, wordt het wat gezelliger en drukker op het water, maar zien we ook wat industrie. Dit is de laatste stad voordat de Seine opgevaren wordt.

Varen op de Seine is net als de Hollandse rivieren: goed opletten en stuurboordwal houden. Na Conflans is het nog een dag varen naar Parijs. Deze dag is door ons in 2 dagen gedaan. Bij Port van Gogh aan een ponton afgemeerd, even lekker in de Seine gezwommen, en daarna een koud biertje en Truida haar drankje. Nog maar een dagje en dan zijn we er.



De volgende dag -zoals gewoonlijk- om 10 uur gestart voor het laatste stukje. Al vlug komen de eerste gebouwen en word alles anders. Er komen harde kades, waardoor het water wat woeliger wordt. Ook de bruggen worden mooier; niet van die strakke dingen, maar prachtig sierwerk en beelden eraan.

Dan komt het stuk waarvoor we gekomen zijn. Bois de Boulogne word gepasseerd aan bakboord, daarna het Vrijheidsbeeld: ook op een eiland, net als op Manhattan, alleen wat kleiner dan in Amerika.



Al gauw komt dan de Notre Dame in zicht en ook de Eiffeltoren laat zich zien. We varen dicht langs deze indrukwekkende monumenten, het doet wel wat met ons. Langzaam varen wij door naar Port de Paris Arsenaal. Nog even een sluisje en dan liggen we in hartje Parijs onder aan de Bastille. Een prachtige plaats om Parijs verder te ontdekken. Dit gaat prima met de metro. Ook hebben we een twee-en-een-half uur durende tocht gemaakt met een rondvaartboot ónder Parijs door: heel speciaal!

We hebben vier dagen in Parijs doorgebracht en veel gezien, maar we zijn toch weer blij als we onderweg zijn en via de Seine de rivier de Marne opgaan. Wat heerlijk weer de ruimte om ons heen en wat een prachtige natuur! Via Lagny, Meaux en Epernay bereiken we het kanaal Aisne à Marne. Hierna volgen we het Canal des Ardennes; 2 dagen varen met aan beide kanten bos, alleen maar bomen, bomen en nog eens bomen. Opeens verandert het en word het ruimer. We komen in de wijngaarden .Hier varen we in de Champagnestreek. Natuurlijk leggen we aan en kopen een fles champagne.

Na mooie dagen varen komen we aan in Pont à Bar waar de Meuse (Maas) voor ons ligt, dus bakboord uit richting het noorden. De Meuse is een van de mooiste stukken, die we gezien hebben. De natuur word afgewisseld met kleine dorpen en vergezichten; veel oude kastelen en gebouwen zijn er nog. Bij Givet passeren we de Belgische grens en wordt de Westerly uit het Franse archief uitgeschreven. De gehele reis wordt op grote sluizen de route gevolgd welke we afgelegd hebben.

In België is het nog steeds heel mooi en ontspannen varen op de brede Maas. Tot Luik, want dan is het met het uitzicht gedaan. Alles vieze stank en lozing van de zware industrie aldaar. In Luik overnachten we nog om de stad toch verder te bekijken. Het wordt een dag extra en het is de moeite waard. De volgende dag krijgen we drie echte sluizen van 14 m, 13.80 m en 13.60 m daling. Het wordt een lange dag en we willen in één dag doorvaren naar Maasbracht, hetgeen ook lukt. Om 18 uur vastgemaakt en gelijk overboord om af te koelen en even lekker te zwemmen. Het was broeierig, en in de avond kwamen inderdaad de regen en het onweer.

Nu in Nederland is het spreken over de marifoon wel weer wat gemakkelijker

Verder zijn we de Maas af gegaan tot het Maas-Waal-kanaal; daar via de Waal stroomopwaarts langs Nijmegen naar het Pannerdenkanaal om de IJssel te bereiken. Daar hebben we nog een paar mooie dagen gelegen.

Toen het Zwarte Water weer onder de kielen door spoelde, voelde dat weer heerlijk. Op het IJsselmeer hoefden we eindelijk eens niet zelf te sturen, maar kon de stuurautomaat er weer op. Wat een heerlijk ruim water!

Het was alles de moeite waard en een groot avontuur .

Totaal. 1900 km, 226 sluizen

28 juni vertrokken, 28 augustus thuis gekomen

In dit verhaal heb ik veel steden en haventjes, die zeker de moeite waard zijn, weggelaten om voor de lezer iets over te laten om zelf te ontdekken.

De Westerly Consort Duo "Lady May" heeft het voortreffelijk gedaan.

Cees en Truida Goudsblom.

## Model Donna

Op 28 maart hadden we onze jaarvergadering.

Ik had een model van mijn Westerly Renown meegenomen. Leek me wel aardig ter opluistering. Sebastian Tjeerde, de zoon van onze nieuwe voorzitter, heeft foto's gemaakt en aan mij om er een verhaal bij te maken.

Thuis heb ik een model staan van een Colin Archer zeilkotter. Die is gemaakt door een vroegere buurman en toen die op hoge leeftijd overleed ging zijn ook hoogbejaarde echtgenote naar een bejaardenflat. Ze gaf de modelboot aan mij. Zeer verwonderlijk omdat er ook kinderen en kleinkinderen waren. Wij hadden echter in het verleden vaak bij een borrel over varen en bootjes gesproken en hun nazaten hadden geen interesse.

Het model was zeer gedetailleerd gebouwd. Alle wantspanners, beslag etc door buurman zelf vervaardigd. Hij was scheepswerktuigkundige geweest en had als zodanig gevaren. In zijn tuin stond "de fabriek", een schuurtje van 2x2 meter met draaibank(je), soldeer en lasapparatuur etc. Een oude gasfles vol lucht onder hoge druk en je hebt luchtdruk.



Dit was voor mij het voorbeeld en toen ik met vervroegd pensioen ging, heb ik de uitdaging aan mezelf gegeven om een model van Donna te maken.

Ik heb geen tekeningen en heb me de moeite bespaard daar aan te komen. Ik moest dus zelf alles opmeten en dat kan alleen goed tijdens de winterberging.

Je legt een lat op de grond van voor naar achter in het midden. Kon onder de bok door.

Dan zet je vertikaal een lat tegen de zijkant en meet om de 10 cm hoeveel de zijkant van de boot van de lat af staat. Je meet ook de afstand tot de middenlat en je weet hoe breed de boot op dat punt is. Als je die metingen om de meter doet heb je 10 spanten. Uiteraard heb ik gemeten op het punt waar schotten staan, dus voorkant toiletruimte, hoofdschot, kajuitschot, achterkajuitschot.

De metingen daar tussen heb ik gebruikt als hulpspanen tijdens de bouw en later weer verwijderd.



Je meet de zeeg op en het verloop van de bodemlijn. Dan wordt het een beetje scheepsbouwkunde. Uiteraard niet mijn vak, maar ik heb in het verleden genoeg boten zien bouwen op de ouderwetse manier met spanten. Kiellijn leggen, spanten erop bevestigen en dan met balsahout (modelwinkel) in stroken de huid aangebracht. De huidgangen worden vanzelf op de goede manier gebogen rond de spanten. Waar meetafwijkingen zijn merk je dat meteen. Dan strookt het niet. Een beetje

smokkelen of een meetcorrectie doen. De huidgangen alleen aan spanten bevestigen die blijven, dus schotten. De andere (hulp)spanten zijn dus alleen voor het goed stroken van de huid.

Glasmatje met epoxy rond het geheel en de romp is klaar. Uiteraard nog wel plamuren en schilderen. Dek en kajuiten zijn veel minder gebogen en zijn van gewoon dun triplex gemaakt. Ramen heb ik uitgezaagd uit aluminium. Staand want van vertind elektriciteitskabel, preek- en hekstoel + scepters van 3 mm rond RVS. Masten en gieken van hout in de bronsverf. Het zijn dus nog echte rondhouten.

Het model is gemaakt 1:15. Het gewicht moet dus 1:3375.(15x15x15) De kiel weegt precies 0,56 kg.

Plaatjes lood in model op elkaar stapelen tot bijna het juiste gewicht en de rest van hout. Zo was het vroeger in het echt ook altijd. De totale boot weegt ook 1:3375. Als de basis niet te zwaar is kun je het tekort gewoon aanvullen. In de badkuip lag het model keurig op de volgens metingen aangebrachte waterlijn..



De zeilen zijn gemaakt van een stuk wit spinnakerdoek, echt in banen met profiel.. Ik heb een oude naaimachine (naar de nieuwe van mijn echtgenote mag ik niet eens wijzen) en heb veel onparlementaire taal geuit omdat de draadspanning en wat al niet meer, steeds niet klopte.

Uiteindelijk is het gelukt.

Zelfs de bok is exact een model van de bok van de winterberging. Ach, je gaat gekke dingen doen als je tijd krijgt.

Meindert de Jong

## Westerly Club Nederland

*In de vorige uitgave van het Magazine liet John Smit met een "open brief" zijn dochters –en de lezers van het Magazine- kennis nemen van zijn visie hoe hij het ouder worden en het varen meende te kunnen combineren. Onderstaand het vervolg van deze hardnekkige Westerly-gebruiker.*



### **Van zeilboot naar motorboot**

Beste mensen,

Onze eerste "barre tocht" met mv the Hooker CR945 zit erop. Samen met Suzan, mijn oudste dochter, ging ik zaterdagmorgen 12.09.09 aan boord voor een weekendje varen!

We hadden het plan opgevat om naar Marken te varen. Suzan heeft pas een nieuw fotoestel en ze dacht daar op Marken wat leuke plaatjes te kunnen schieten. Oke..., wij op naar Marken.

Het weer was redelijk, maar er stond toch wel een stevige bries uit het N (Bft 4) en die ging, in het begin van de middag, over in een behoorlijk Bft 5. Ja, en dan te bedenken dat wij pal W moesten varen! Dan begrijpt U natuurlijk al dat dat niet zo'n comfortable koers was .... voor een motorboot zonder steunzeil! Wind uit N plus de golven!!! We hotsten en botsten van hot naar her, maar we hebben toch doorgezet en ik moet zeggen, the Hooker hield zich kranig en de Autohelm ook. Wij waren alleen maar bezig met uitkijk en met het jezelf iedere keer weer schrap zetten.

Ja, dat is toch een andere manier van varen dan als je er een zeiltje bij kan zetten, maar dat is helaas niet meer mogelijk. Met de motor op 1900 toeren maken we een snelheid van 4.0, 4.1, soms 4.2 knopen.



Toen we het Paard van Marken dwars hadden, werd de wind wat minder en ook de ergste golfslag werd minder en werd het varen zeer aangenaam. Vooral toen we de Gouwzee invoeren, was alle leed geschied en met een heerlijk zonnetje arriveerden we op Marken. Afgemeerd aan de kade (dat kost weinig ... namelijk niets!!) Je hebt alleen geen voorzieningen als elektra of water, wel een toilet met 1 douche en wasgelegenheid. Heb ik nooit geweten. Maar de jachthaven was zelf vol. Ik was zo afgepeigerd, dat ik meteen ben gaan slapen. Een beetje ongezellig voor Suzan, maar het was niet anders.

## Westerly Club Nederland

Daarna hebben we wat gegeten en toen ben ik weer in de kooi gekropen, terwijl Suzan een stuk is gaan wandelen met haar fototoestel.

De volgende morgen! Weersverwachting: 4 tot 5 over land, aan de kust harde wind en dat betekent voor het IJsselmeer een windkracht 6 NNW en onze koers, U raadt het al, .... was pal O!

Nou, dat hebben we gemerkt en geweten! In de Gouwezee heb ik aan de windkant de kuipent dicht gemaakt, zodat er een groter oppervlakte ontstond waardoor het schip een heel klein beetje stabiel werd; niet veel maar het hielp toch wel wat. Het was van hetzelfde laken een pak als de vorige dag, alleen nog een graadje erger, vooral het laatste uur vlak voor Lelystad.

Maar we hebben het goed doorstaan, zowel de boot, de Autohelm en de bemanning, alhoewel ik wel moet bekennen dat ik in dat laatste uur het toch ook niet meer zo leuk vond. Maar ja, als het dan eenmaal weer achter de rug is, geeft het je toch een hoop voldoening.



Het was een prima maidentrip van the Hooker op open water met veel wind en de golven dwars!

U zal het niet geloven maar 's maandags had ik overal een beetje spierpijn van het steeds maar weer schrap zetten als er van die "grote jongens!" onder het schip door rolden.

De volgende keer gaan we toch maar eens de Randmeren proberen, als het weer een beetje te veel waait.

Vriendelijke groet van John Smit en Suzan  
from mv the Hooker CR 945.



## Over schippers en scheepsnamen

op initiatief van Tjerk Tjeerde

*Het verhaal met Jeroen Determan, schipper van de Westerly Centaur "Baleeka".*

Begin jaren '80 gaf ik les in Leeuwarden en woonde in Amsterdam.

Ik had een halve baan, voor mij net niet de moeite om te verhuizen. Ik reisde dus heel wat af.

Maar 's morgens om half zes in de trein zitten, is geen aanrader, dus ik kocht een motorbootje om daar af en toe in te kunnen slapen. Ik leerde met dat motorbootje te varen - en door Friesland zwerven bleek een verrukking.

Later: stiekum naar Schiermonnikoog. stiekum (want was 't wel verantwoord met zo'n notedopje het IJsselmeer op?).

Vanuit de liefde voor het varen ontstond ook een liefde voor het zeilen. Bee-emmers huren.

Ik droomde romantisch van een eigen zeilboot bouwen en kocht stapels boeken over scheepsbouw. Ik kon geen hamer vasthouden, maar wist op papier alles over karveel- of overnaadse bouw. Van lijmsorten en splitsen. Van ankers en kielvormen.

Elke maand verslond ik de Practical Boat Owner. Daarin las ik een artikel over een Engelsman, die in een Centaur de oceaan was overgestoken. Wow!!

De boot had daartoe slechts een paar kleine veranderingen ondergaan: dubbele watertanks, dubbele verstaging - een teakhouten luik. De eigenaar had windkracht 8 voor Noorwegen doorstaan, en had daarna bedacht dat de Centaur de oceaan dan ook wel aankon. Zo'n boot leek me wel wat: kimkielen voor het wad ... betaalbaar ... stevig schip. Het artikel werd uitgeknipt en ging in de la met toekomstdromen.

Daar bleef het meer dan 20 jaar liggen ... vergeelde een beetje, maar werd bewaard.

Voor als, als, als ... ik ooit zou gaan zeilen. De droom werd werkelijkheid, toen mijn vriendin na mijn pensionering zei: "Niet blijven zeuren over zeilen. Je hebt misschien nog zes jaar voordat je te oud wordt. Nu doen of nooit."

En dus kwam het artikel weer boven water. Ik liet 't zien en somde alle voordelen van zo'n schip op. Dus gingen we op zoek naar Englands most succesfull yacht: de Centaur. We bekeken ze in Medemblik, Loosdrecht, Sneek, enzovoort. De ene stonk van de schimmel, de volgende zag er prachtig uit, maar de motorruimte was erbarmelijk, een derde was lachwekkend duur. De vierde stond wel op de site van de WCN, maar was al maaanden geleden verkocht.



Totdat we in de buurt van Spakenburg een mooi exemplaar vonden: de "Thymen" - genoemd naar de zoon van de eigenaar. "Ja", vertelde de man, "de "Thymen" heeft veel op zee gevaren - en de Engelsman van wie ik deze boot kocht, had er nog veel aan verbeterd: dubbele watertanks, dubbele verstaging, teakhouten luik".

Ik kreeg kippenvet, toen ik hem dat hoorde zeggen, en ik vroeg: "deze boot heet "Thymen"; hoe heette hij daarvoor?"

"Tja, weet ik niet meer precies - een rare naam, Blikka of zo, maar ik heb de oude spatzeiltjes nog wel op zolder liggen. We kunnen wel kijken." En ja, de spatzeiltjes onthulden de naam Baleeka ... het beroemde schip, waarvan ik het artikel meer dan twintig jaar in mijn dromen-lade had bewaard. De boot die 20 jaar op mij had gewacht? We hebben niet meer op de expert gewacht. De boot was verkocht. Eigenlijk was IK verkocht.



Varen was doodeng. Op een van de Randmeren met windkracht 2 tot 3. Zeilen hijsen - hoe ging dat? Achteruit varen - dat ging alleen in een bocht. Ik droomde van vreselijke rampen.

Ik wist op papier precies wat je moest doen, als je het roer verloor - maar had zelf nog nooit gereefd. Dat je de schoot van de genua niet binnen de verstaging door moet leiden, was de eerste les!! Oef - wat ging-ie scheef bij windkracht 4!! Met ware heldenmoed heb ik het 2e jaar een



zeiltocht naar de Duitse wadden gemaakt. Met voortdurende Oostenwind helemaal op de motor naar het verste eiland. Op de dag van de terugtocht draaide de wind naar het westen - en moesten we helemaal op de motor terug. Zo leer je zeilen!

Maar de zee ... dat was pas het echte werk! Maar dat durfde ik echt niet! Op de site van de WCN stond een tocht over de Noordzee gepland. Ruggesteuntje voor onervaren schippers - onder deskundige leiding van de heren Hijmans en Tjeerde. Op het palaver ben ik toen nog gauw lid geworden om op eigen kiel naar Engeland te varen.

En ik ben de Noordzee overgestoken: 26 uur op de motor met een pal-westenwind. Zo leer je zeilen!

Jeroen Determan  
Centaur "Baleeka".

zaterdag 15 augustus 2009



■ Piet Sap houdt van rust.

## Onderweg naar Oslo

Piet Sap uit Middelharnis is met zijn Adamas, een Westerley Riviera, onderweg naar Oslo. Ook hij kiest vanwege de harde wind op zee voor het eerste stuk binnendoor. Sap ligt in het zuidelijke deel van het Spaarne voor de wal. „Ik houd van rust. Dit was wel een mooi plekje”, aldus Sap. In het dagelijks leven is de zeiler dirigent, muziek- en drumleraar. „Ik heb nu twee maanden vakantie en hop langs de kust naar Oslo. Waarom die stad? Ik ben er nooit eerder geweest.”



De Telegraaf van 15 augustus 2009 berichtte over de Laura Dekker van de WCN. Uit betrouwbare bron is vernomen dat de heer P. Sap Oslo niet bereikt heeft. Helgoland was zijn keerpunt, en wel omdat de omstandigheden daar zo uitnodigend bleken, dat de beschikbare reistijd op die lokatie met alle soorten van genoeg is verbruikt. Redactie.





## Een mooie dag om redder te worden

Michelle Blaauw - KNRM

Er waait een frisse wind door Nederland. De economie maakt het veel mensen zwaar en we zijn genoodzaakt een lang vergeten bron aan te boren: inventiviteit, veel doen met weinig geld, tevreden zijn met een heel klein beetje minder.

Ook de KNRM maakt de moeilijke tijd mee en zal er - met behoud van veiligheid en operationele gereedheid - ook inventiviteit in moeten steken om het zware weer te doorstaan. Maar ja, daar zijn we zeelui voor.

Nu zou het best eens kunnen dat uw boot u mooi door de crisis loodst. De vakantie aan boord kost nauwelijks meer dan thuisblijven en bij een stagnerende markt voor het verkopen van tweedehands boten is houden (als dat kan) eigenlijk de beste optie.



Het gevolg zou wel eens kunnen zijn dat de KNRM een paar drukke jaren tegemoet gaat. En dat moet wel worden bekostigd. Nu is van de watersporters op ruim water ongeveer de helft Redder aan de Wal, dus het begin is er. Mocht u - toevalligerwijs - bij die andere helft horen, dan is het misschien een idee om eens op onze website te kijken hoe wij u kunnen helpen op het water.

Wilt u het allemaal graag eens van dichtbij zien om u te overtuigen van het belang van ons bestaan, dan raad ik u van harte aan om een van onze reddingstations te bezoeken op de eerstvolgende Nationale Reddingbootdag. Dat is dit jaar zaterdag 2 mei 2009. Op alle stations staan onze redders voor u klaar om antwoord te geven op uw vragen over alles wat de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij aangaat. Maar u mag ook gerust tips vragen om veiliger te varen. Het allerleukste is natuurlijk zelf eens over het water flitsen met een flinke gang. Want dat kan ook: alle reddingboten varen met publiek. U moet dan wel Redder aan de Wal zijn. Maar voor 25,= euro per jaar laat u dat toch niet op u zitten?

Wij vragen u eens per jaar een gift te doen. Zodat wij het hele jaar voor u klaar kunnen staan. Zodat uw pleziervaart ook pleziervaart blijft.



## Een schone tank is een goed begin

Michelle Blaauw - KNRM

Van de watersporters met problemen die zich via de Kustwacht bij ons als klant melden, heeft 38% een probleem met de voortstuwing. Onze statistiek is niet zo fijnmazig, dus daar valt alles onder van vervuilde diesel via koelwaterproblemen en gesprongen brandstofleidingen tot en met rommel in de schroef.

Als u op uw motortje kunt vertrouwen is er dus veel leed geleden. Laten we nu eens voorjaarsprobleem nummer 1 onder de loep nemen: verstopte filters als gevolg van loskomend vuil of bacteriegroei in de brandstoftank. Een euvel waarover vooral de Vlielanders redders weten mee te praten. De bijzondere zeedeining van de Gronden van het Stortemelk is net dat zetje dat uw tank nodig heeft om alle neergeslagen rommel op te rakelen. Daar raken uw brandstoffilters razendsnel van verstopt. Uw motor stopt er mee en dat is niet prettig als u net in de Vliesloot met het eerste beetje stroom tegen naar de haven probeert te komen. Als u last krijgt van overmatige rookontwikkeling of vermogensverlies en de brandstof ziet er troebel uit, is het hoog tijd voor argwaan. Wat te doen?



Diesel tanken op plaatsen waar veel verkocht wordt is altijd aanbevolen. Geregeld de filters vervangen is ook een goed idee.

Zorgen voor een schone tank - als je er bij kunt komen! - is wel een klus waar je even de mouwen voor moet opstropen, maar dan weet je zeker dat je weer met een schoon systeem begint. Na het leegpompen en loskoppelen begint het uitgraven, en dan met lappen de troep van de bodem halen. Het kan eruit zien als zwarte koffiedrab of wat slijmerig. Als je het ziet snap

je niet dat je niet allang in de problemen bent gekomen.

Per saldo duurt de hele klus eigenlijk niet eens zo lang. Als de tank goed schoon is kan de diesel weer terug. Met een lapje in de trechter filtert u de in de diesel achtergebleven rommel nog uit. De beloning is een heel tevreden gevoel.

Om uit de problemen te blijven zou u een toevoeging bij de brandstof kunnen doen. Er zijn biociden verkrijgbaar om de diesel schoon te houden, maar de motor is daar niet zo dol op. Een scheidingsfilter scheidt het water van de diesel en kan dubbel uitgevoerd worden, zodat u het kunt omschakelen als een filter het opgeeft.

Bij de KNRM gebruiken we een apparaatje dat op de leiding tussen de tank en het eerste filter is gemonteerd en dat via inductie de slijmvormende bacteriën van elkaar gescheiden houdt. In hun eentje kunnen deze beestjes gewoon alle filters door en verbranden dan vanzelf in de motor. In de wandeling noemen we dat hier vlooienbandjes. Dat levert schone brandstof op. De redders hebben wel wat anders aan hun hoofd. U helpen, als u een probleem hebt met de voortstuwing bijvoorbeeld.



## Zeeziek? Probeer vitamine Zee!

Michelle Blaauw – KNRM

Zeeziekte is een door velen gevreesd euvel en kent volgens de cynici drie stadia:

1. Je bent bang dat je dood gaat
2. Je hoopt dat je dood gaat
3. Je bent bang dat je niet dood gaat

Er is al veel gepubliceerd over de oorzaken en mogelijke bestrijding van zeeziekte, maar dit is een nieuw gezichtspunt.

Hoe komt het dat tijgers en varkens niet zeeziek worden? Ze hebben een mechaniek in hun systeem dat maakt dat ze niet ziek worden van bedorven voedsel: ze breken histamine af. Dat maakt ze – als bijproduct - ongevoelig voor zeeziekte.

In het Duitse watersporttijdschrift Yacht magazine van januari 2005 heeft een uitgebreid artikel gestaan over de relatie tussen het histamineniveau in het bloed en zeeziekte. Hoe meer histamine, hoe gevoeliger voor zeeziekte je bent. Door histaminearm voedsel te eten wordt de gevoeligheid verminderd.



### **Slim eten en drinken**

Pas daarom op met rode wijn, bier en kaas. Vermijd lang houdbaar voedsel zoals salami, worst of tonijn in blik, of kant-en-klaarmaaltijden, want die hebben een hoog histamine-gehalte. Ook voor spinazie, tomaten en alle rode sauzen moet je uitkijken. Verder zijn bijna alle zuivelproducten af te raden, behalve melk.

Beter af ben je met vers fruit en verse levensmiddelen. Brood, rijstwafels en roggebrood zijn prima. Melk, water, thee, en appelsap kunnen ook. Stel uw boodschappenlijst eens samen aan de hand van een lijstje voor een histaminearm dieet en ervaar het verschil.

### **Lekker slapen**

Slaap is ook een goede histamineverlager. Tijdens een nacht slaap verdwijnt het grootste deel van de histamine uit het lichaam. Slaap met de voeten in de vaarrichting, dan komt de maaginhoud niet steeds zo hinderlijk omhoog!

### **Bestrijding**

Om het histamineniveau te verlagen en de kans op zeeziekte te verkleinen zijn vitamine C kauwtabletten het meest effectief. Een dosis van 4 x 500 milligram per dag verlaagt het histamineniveau aanzienlijk. Het is het enige middel dat ook nog helpt als je al zeeziek bent.

### **Het werkt!**

Bij de KNRM hebben de meeste bemanningsleden gelukkig niet zo'n last van zeeziekte, maar ook bij ons wordt er momenteel met succes geëxperimenteerd met vitamine C. "Zorg dat je wat te doen hebt", zegt de Helderse reddingbootskipper.

## **RWS Spiegeldag**

Nederland heeft veel water. En of het nu het onooglijke slootje aan uw achtertuin is of de Waddenzee, elk water heeft een beheerder. En welhaast elk water heeft een functie. De scheepvaart maakt gebruik van het vaarwegennetwerk, bestaande uit een hoofdvaarwegennet, en een onderliggend vaarwegennet.

Het hoofdvaarwegennet wordt hoofdzakelijk beheerd door Rijkswaterstaat (RWS), het onderliggende netwerk door partijen als RWS, Provincies en Gemeentes.

Als gebruiker van de vaarwegen doen zowel beroepsvaart als recreatievaart ervaringen op.

RWS is geïnteresseerd in die ervaringen, en vraagt de vaarweggebruiker RWS een spiegel voor te houden, zodat duidelijk wordt, waar RWS haar werk goed doet, en waar het beter kan.

Natuurlijk overlegt RWS regelmatig met overkoepelende en belangenbehartigende organen als Schuttevaer (voor beroepsvaart), de SRN (Stichting Recreatietoervaart Nederland) en het KNWV (Watersportverbond). Desondanks meent RWS ook te moeten communiceren met de individuele schipper, zowel beroeps als recreatief, teneinde ook hun ervaringen te kunnen vernemen.

Daartoe organiseert RWS –sedert 2006- jaarlijks een zogenaamde Spiegeldag, waarvoor iedere schipper zich kan aanmelden.

Van die gelegenheid heb ik eens gebruik gemaakt, en was ik derhalve, samen met nog zo'n dikke 150 schippers en niet-RWS-vaarwegbeheerders, op 7 november te gast bij RWS in Zaandam.

Of RWS veel van mij geleerd heeft, waag ik vooralsnog te betwijfelen, maar ik heb die dag ontzettend veel geleerd. Uiteraard -en terecht- drukt de beroepsvaart een zware stempel op de onderwerpen. Maar RWS, hoewel politiek aangestuurd en budget-afhankelijk, lijkt van goede wil.

Dat het beheren van vaarwegen complex is vanwege de verscheidenheid aan beheerders, zal duidelijk zijn. Volg bijv. de Staande-Mast-Route eens en tel op hoeveel gemeentelijke en provinciale kunstwerken je passeert. En hoeveel spoorbruggen. Zie daar maar eens op elkaar aansluitende bedieningen voor te regelen.

In het hele land komen voldoende knelpunten voor, waar beroeps- en recreatievaart elkaar tegenkomen, zullen hinderen of kunnen helpen.

Het is mij duidelijk geworden, dat ook bij incidentele “mishaps”, ook door gemeente of provincie, RWS mag worden geïnformeerd. Standpunt is: een gepubliceerde bedieningstijd betekent: draaien! Dus bv. het onverwacht overslaan van een half-uurs-opening door de gemeentelijke Zeelandbrug zonder enige vermelding of verklaring via marifoon op de ter plekke geldende kanalen kan en mag door de individuele recreatieschipper ook bij RWS gemeld worden (tel. 0800-8002). Ik blijf overigens geneigd om dan gewoon een half uurtje heen en weer te steken.

Er valt veel meer te zeggen over de Spiegeldag.

Maar kijkt u zelf eerst eens op de volgende sites: [www.rijkswaterstaat.nl/water/](http://www.rijkswaterstaat.nl/water/) en [www.varendoejesamen.nl/](http://www.varendoejesamen.nl/).

Wilt u meer weten? Schrijf mij.

**Tjerk Tjeerde**

# Lozingsverbod



*Westerly Club Nederland*



*6 Westerly's geschut  
in Chatham Lock 2009*



*Queenborough mooring  
de volgende ochtend*



*Garnalentocht 2009*



*“Vive” op Veerse Meer 2009*



*op zee heeft rechts voorrang*



Westerly Centaur "Baleeka" van Jeroen Determan.