

Westerly Club Magazine

Inhoud

<i>Van de voorzitter</i>	2
<i>Van de redactie</i>	3
<i>WCN Fotowedstrijd 2015</i>	4
<i>Jubileumtocht “Sanne Sophia”</i>	5
<i>Lustrumvaart Markermeer</i>	7
<i>Vuurgevechten en oranje codes...</i>	11
<i>Hemelvaart weekend Noord 2015</i>	53
<i>Ramsgate 2015: Heen en weer</i>	56
<i>Eén van onze zomer avonturen</i>	59
<i>WOA National Cruise June 2015: How wide is your ship?</i>	61
<i>Welkom aan boord/BBQ Noord</i>	64
<i>WCN BBQ ZUID 2015</i>	66
<i>WCN Garnalentocht</i>	67
<i>“Twinkle” naar de overkant</i>	69
<i>Redders in de nood</i>	73
<i>Lustrum lezing “Ritme van de Oceaan”</i>	74
<i>Een Nieuwe Mast op een Oude Westerly 33</i>	75
<i>Westerly Club Nederland Colofon</i>	79





Van de voorzitter

Beste WCN-leden,

Het was me wel het seizoen!

De opening met de vaartocht op de "Sanne Sophia" zal zelden meer overtroffen worden. Wat een opkomst, wat een mooie dag, en wat een rappe ALV. En 2 mooie ervaringen.

Van de overige evenementen vindt u ook verslagen van een hoop free-lance-schrijvers. Zo bent u toch nog op de hoogte van het leven binnen de Club.

Mijn seizoen verliep wat anders. De Lustrumtocht, Hemelvaart zuid en de korte Engelandtocht heb ik meegevoerd. En een heftig dispuut, gevoerd met een Japanse kruiskwal. Mijn verslaggeving over die happenings zult u node missen. Zie het commentaar van onze redacteur.

Toen stopte onze motor ermee. Dus hebben we daarna niet meer gevaren.

Oh ja, ik heb de Garnalentocht vanuit een andere invalshoek beleefd (als opstapper op de "Horus"). Maar ook dat verslag is –voorlopig- zoek.

Tussendoor –wat heet- hebben we nog wat aan mantelzorg gedaan. Goed dat onze trossen niet los konden: het creëerde de broodnodige tijd.

De Lustrum-lezing "Ritme van de Oceaan" was alleszins de moeite waard, en een mooie afsluiting van het seizoen.

Wat me daar wel ontzettend gestoord heeft, is de matige opkomst. Niet zozeer de opkomst zelf, alswel het feit dat van de 45 vóór-ingeschreven bezoekers er maar 21 op kwamen dagen. En er slechts twee afmeldingen waren geregistreerd. Dat is on-Westerly Waardig.

Natuurlijk heeft iedereen zijn moverende reden, maar een mailtje of telefoontje was in mijn ogen op zijn plaats geweest.

Desondanks gaat de Evenementen Commissie aan de slag voor een programma van 2016. Want varen willen we uiteindelijk toch allemaal ...!?



Succes met het winteronderhoud van de boot.

Opdat we elkaar volgend jaar weer mogen treffen aan de waterkant.

Tjerk Tjeerde
voorzitter
tjeerde@hetnet.nl



Van de redactie

Zéér gewaardeerde lezer,

Eigenlijk begin ik bij het uitkomen van een voorgaande editie van het Magazine al meteen met de volgende.

Ieder idee dat ik krijg, iedere bijdrage die ik ontvang, elke foto die een rol zou kunnen spelen, implementeer ik meteen in het concept van de volgende uitgave.

Zo was eind oktober een dik en gaaf exemplaar van het Herfstnummer 2015 op een haar na gereed. Er moesten alleen nog wat telefoonnummers aangepast worden. Zelfs was ik trots op de 4 omslag-pagina's met kleurenfoto's. Het was een geweldige Lustrum-aflevering geworden. 5 maanden aan gewerkt.

Na 20 jaar verzamelen van bijdragen, visies, foto's, ideeën en wat je zo al méér onder ogen krijgt, is een kleine herindeling van de ruimte op de verschillende harde schijven voorstelbaar.

Je schuift iets opzij, maakt een nieuwe structuur, en zet alles op zijn plaats.

Dat was dus het moment dat één mijner harde schijven crashte.

20 jaar levenservaringen, zowel privé als zakelijk als WCN, gewoon, in één klap onbereikbaar.

Met name de WCN zat mij een beetje dwars.

Tegen grof geld kun je de gegevens op een gecrashte harde schijf laten recoveren. Maar dat kost wel 16 weken! En zolang, gewaardeerde lezer, mag u toch niet wachten op een nieuw Magazine.

Ik heb mijn best gedaan. Ik hoop dat ik uw free-lance bijdrage niet vergeten ben. En dat het er een beetje uit ziet, zoals u verwacht.



Mijn verontschuldigen voor fouten, het late verschijnen, de layout, de pagina-nummering. Voor alles dat anders is dan ik in gedachten had, en/of dat u gewend bent.

Een prettige winter. Recover ze.

Tjerk Tjeerde

015-2614075

06-46051889

tjeerde@hetnet.nl

!

WCN Fotowedstrijd 2015

Honderddertig....

km staat er op zo'n omgekeerd bord tomatensoep langs de A2. Doe maar gewoon honderd, anders ligt er weer zo'n vriendelijk schrijven met een zoetgetinte paarsachtige rand van de meest gehate en meest tirannieke instelling in Nederland, CJIB, op je deurmat. Paars aanlopen van kwaadheid helpt niet, betaal maar, want ze gooien je net zo makkelijk in het hok, en anders verhalen ze het wel op je kleinkinde ren.

Zo erg zijn wij, de fotojury nog net niet. Wij verwachten geen 130 foto's dit jaar, aan 100 hebben we genoeg. We zijn ook niet van plan de hele vereniging en bloc in het hok te smijten.

Maar we verwachten wel héél veel prachtige plaatjes. Tenslotte hebben we daarom onze oorspronkelijke opzet, het volgen van een thema, laten vallen. Zodat je best die foto mag insturen waarop de schipperse plattelings op het voordek klettert, gestruikeld over een landvast, zie "zometeen wordt



opgeruimd." Of die prent van de schipper zelf, waar de vervloeking afknalt, omdat-ie toch eindelijk met de duim achter de lierhandle vast zit. Hij had toch nog zo opgeschept, dat dit hem niet zou gebeuren! Ook dat kiekje dat je stiekem maakte toen die overscherende meeuw een kwakje keurig achter de zonnebril van de stuurman deponeerde.

Kan ons niet schelen hoe dwaas, hoe scheef, hoe technisch fout je foto is. Wij halen de humor er uit, en vormen ons wel een beeld. Maar stuur ze in! De webmaster heeft al beloofd er vrije dagen voor op te nemen om ze allemaal te kunnen verwerken.

Je hebt tot Kerstmis de tijd.



Jubileumtocht “Sanne Sophia”

Het is een druilerige dag in april, wanneer wij richting het Markermeer vertrekken voor de eerste kennismaking met de Westerly Club. We zijn net lid geworden, na het overnemen van de Beaufort van de familie Tromp, en vallen met onze neus in de boter: het jubileum van de vereniging wordt gevierd in 2015.

Op de parkeerplaats net buiten het centrum is het nog rustig. Er komen een paar auto's aan van andere leden die, ondanks het wat tegenvallende weer, goedgehumt richting de waterkant kuieren om aan te monstere op de Sanne Sophia, een prachtige driemaster uit 1886. Daar aangekomen staat al een grote groep mensen te wachten op de aankomst van de klipper.

Aan boord worden we hartelijk verwelkomd met een kop koffie en cake. Zodra we gaan varen laat de schipper een meesterstukje vakmanschap te zien wanneer hij ons door de sluis loodst: aan iedere zijde is slechts een paar centimeter over. Het maakt ons als beginnende zeilers nederig: heelhuids de box in komen zonder al te dolle capriolen is voor ons al een hele prestatie.



Na het manoeuvreren in zo'n beperkte ruimte is het nog mooier om het ruime water van het Markermeer te bereiken. Ondanks de nattigheid zijn er veel mensen aan dek, terwijl er ook een groep gezellig beneden zit te kletsen in de warme salon met houtkachel. Na enige tijd genoten te hebben van het uitzicht en te hebben gekletst met enkele van de markante leden van de vereniging, kiezen wij ook het hazenpad en zoeken de salon op om op te warmen. Langzaam maar zeker komt iedereen naar binnen gedruppeld. Het gezelschap lijkt niet al te enthousiast voor het afhandelen van het verplichte nummer: de jaarvergadering. Naast het gebrek aan liefde voor vergaderen, blijkt ook iets anders: de vereniging is eensgezind. In vlot tempo worden de agendapunten erdoor gehamerd.

Op enig moment wordt zelfs van achter uit de salon geroepen dat er nog sneller opgeschoten moet worden, want er komt wind. Dit tot grote hilariteit van de gehele vergadering. De voorzitter werkt graag aan het verzoek mee en zo komt het dat binnen no-time iedereen het dek weer opzoekt.

Westerly Club Nederland

Met de komst van de wind is het weer opgeklaard en de Sanne Sophia vaart met een lekker gangetje over het Markermeer. Er wordt actief meegeholpen met het zeilen, maar ook heerlijk geluierd in de zon die zich voorzichtig laat zien.

Aan het einde van de middag gaat ze voor anker in de luwte van één van de eilandjes bij Muiden voor het diner. Het is verbazingwekkend hoe dicht het eiland genaderd kan worden zonder dat het schip vastloopt. Op het buffet in de salon staan heerlijke salades, brood en sauzen, terwijl aan dek de barbecues gloeien.

Een prachtige afsluiting van een heerlijke dag, die veel te snel voorbij gaat.



Het is nog vroeg in het jaar en met het verdwijnen van de zon koelt het snel af. De Sanne Sophia wendt de steven naar de thuishaven in Muiden, waar wij afscheid nemen tot de volgende bijeenkomst. Het was een wel heel bijzondere manier om als nieuwe leden met de Westerly Club kennis te maken. Dank aan alle leden voor de warme ontvangst en dank aan de organisatie voor een fantastische dag.

René en Aletta van der Horst
"Beaufort"

Lustrumvaart Markermeer

25 april 2015. Het is regenachtig en grijs. Langs de kade staat een bonte verzameling mensen, van oud tot jong, allen met winddichte jacks en kleine rugzakjes of tasjes. Velen kennen elkaar, een paar zijn nog aan het wennen aan de warme gezellige openheid van de groep. Het zijn allemaal Westerlyvaarders - en hun liefde voor betrouwbaarheid, handige functionaliteit en gezelligheid laat het wennen gauw over zijn.

Vandaag is DE dag. Vandaag gaan de Westerly-vereniging het lustrum vieren met een dagje varen op de clipper "Sanne Sophia".



Als de boot aanlegt om iedereen op te pikken, is er koffie en thee, cake en koekjes - mooi gepresenteerd met tafelkleed en bloemetjes.

Met rechts en links een paar centimeter ruimte ging het door de sluis richting Markermeer. Dat was een mooi staaltje stuurmanskunst!

En toen kwam de sloopovername middels het hijsen van de Westerly vlag.



Vervolgens "moest" iedereen onder dek. Geen straf hors: open haard, bar, lekkere koffie en drankjes... Het officiële palaver, wat op wal ook een jaarvergadering heet, liet een ander soort stuurmanskunst zien: met veel vaart en humor loodste onze voorzitter ons langs het verplichte menu en gaf daarbij het weer nog even de gelegenheid om zijn laatste regendruppels kwijt te raken. Wat er verder besproken is ... staat in de officiële notulen.



Toen iedereen weer naar buiten "mocht" was het droog en kwam (af en toe zelfs) de zon door de wolken: hoog tijd om de zeilen te hijsen. In groepjes van drie hingen we aan de touwen om met hulp van onze eigen gezamenlijke zwaartekracht de grote lappen zeil de lucht in te krijgen.

Iedereen genoot in volle teugen. Overal werd gekletst, werden ervaringen of anekdotes uitgewisseld, foto's gemaakt of spelletjes gespeeld.

Wat een heerlijk gevoel zo over het water te schuimen, en al helemaal als je de maritieme hangmat hebt ontdekt:

Het bleef droog en die dag zijn heel wat foto's gemaakt van zeilen, van elkaar, het schuimend water en de goed-hollandse vergezichten. Overal zaten groepjes bij elkaar. Diepzinnige gesprekken, uitwisseling van scheepsweetjes en specifieke Westerly kneepjes, kletsen over het weer, de kinderen en de zomervakantie. Heerlijk genieten met de

frisse wind door het haar.



Westerly Club Nederland

Pas toen de honger begon te knagen, werden de zeilen weer gestreken. We gingen achter een eilandje in de luwte ankeren en de keuken begon van alles en nog wat zelf klaargemaakt lekkers beneden klaar te zetten - en op dek gloeide de BBQ. Het rook verrukkelijk en al gauw was de clipper een groot eettentje geworden.

Op de terugweg naar de haven bleef er nog een stukje bootscorvee voor ons te doen. Het netjes opvouwen van de zeilen bleek een heel karwei....en super leuk puzzel en tegelijk een soort buiten-work-out. Maar toekijken en genieten van het vakkundige puzzelen kon natuurlijk ook.

De zon kwam nu ook vol uit de wolken en we voeren onder stralend blauwe hemel het kanaal door langs het Muiderslot, wat scheef hangende wrakken en een heus piratenschip richting sluis.



Het was een fantastische dag. Gezellig, super goed verzorgd, gewoon een typisch Westerly-event.

DANK JULLIE WEL!

Susanne Wollin, Doordouwertje



Over schippers en scheepsnamen

op initiatief van Tjerk Tjeerde

Een interview met Emiel Pyckevet van de Westerly Falcon "Horus"

1. Wanneer ging water een rol spelen in jouw leven?

Al heel vroeg, wij woonden in Vlissingen vlak bij het strand. Daar zeilde ik al in de jaren vijftig met een kano en later met een open zeilboot vanaf het strand in Vlissingen naar Westkapelle. Na de

afsluiting van het Veerse Meer in 1961 zeilde ik daar met gehuurde boten vanuit Arnhem of Wolphaartsdijk.

2. Hoe is het zeilen in jouw leven gekomen?

Ik kom uit een zeevarende familie, maar ik kon vanwege mijn ogen niet naar de zeevaartschool en werd het dus een bestaan aan de wal. Maar met de Schelde voor de deur was zeilen in een zeilboot een prima alternatief.

Later ontmoette ik Lennie, we stapten niet alleen in het huwelijksbootje maar ook in een zeilbootje. We fietsten in 1973 vanuit Breugel naar Sneek en zeilden een week met de zeilschool daar. Later huurden we wel eens een 16m² op het Veerse meer.

3. Wanneer kwam het 'grote werk' in zicht?

Nadat wij in 1971 in Breugel waren gaan wonen hebben we een trailerboot gekocht, waarmee wij op het Veerse Meer konden zeilen, maar ook op de Maas, zodat we een gevarieerd vaargebied hadden. Toen onze kinderen alle drie hun zwemdiploma hadden voeren ze mee, maar het bootje werd wel heel erg klein. We zochten in 1983 een kajuitjacht samen met een zus en zwager.

Dat werd de "Tractaal", een Westerly Pentland. Daarmee hebben we tot 2005 heel intensief mee gevaren, langs de kust naar de Wadden, naar België en overgestoken naar Engeland. Daar hebben we in verschillende reizen de Oostkust verkend van Dover tot Ipswich en de Thames op tot Londen. In 2005 hebben we de "Tractaal" verkocht en de "Horus" gekocht, nu niet meer in gezamenlijk eigendom.



De hamvraag komt nu:

4. Hoe komt iemand op het idee zijn Westerly “Horus” te noemen?

Tja, je koopt een schip dat al een aantal jaren gevaren heeft en dus al een naam heeft. Dan kun je gelukkig zijn met de naam of er vrede mee hebben omdat het bijgeloof je wil overtuigen van het feit dat het omdopen van een schip ongeluk zal brengen. Maar het schip had een naam die wij geen van beiden wilden, dus werd het een

doop met een nieuwe naam. En wij vonden de naam “Horus”, Egyptische God van dag en nacht, een passende naam voor een Westerly Falcon. Ook omdat deze God meestal als valk wordt afgebeeld. Het logo van de gekroonde valk staat dan ook op de boeg.

5. Bemanning en tochten. Toekomstplannen?

Met de “Tractaal” voeren we als gezin met ons vijven, maar de “Horus” hebben wij meestal met

ons tweeën bemand. We doen het voortaan wat rustiger aan.

Vuurgevechten en oranje codes...

Dit is het verhaal van een korte Engelandtocht die heel anders verliep dan we verwacht hadden en zeker zoals we gepland hadden. Vanzelf sprekend was het idee om de Engelse Oostkust te bezeilen. Deze tocht zouden we z'n drieën doen; Leon, Kees en ondergetekende.



De eerste uitdaging deed zich 3 dagen voor het vertrek voor. Leon's ruim tachtig jarige vader werd plotseling met serieuze klachten opgenomen in het ziekenhuis. Heel begrijpelijk wilde Leon in de buurt van zijn vader blijven en zwaaide af.

Het plan werd om met zijn tweeën over te steken. Al gauw werd dit plan achterhaald door het weerbericht. Voor de dinsdag van de week waar de Engelandtocht in zou vallen werd windkracht 10 op zee voorspeld. Achteraf bleek dit de eerste zomerstorm van 2015 te zijn. Dat is wel een heel fijn weerbericht overigens. Heerlijk duidelijk! We gaan (en kunnen) gewoon niet. Beter als zo'n weerbericht van West 4 tot 5 mogelijk 6 waar je uren over kunt muizenissen.

Maar Kees en ik hadden vakantiedagen opgenomen en hadden er gewoon zin in. Kortom, het plan werd weer aangepast en we zouden via de

staande mast route naar het IJsselmeer gaan en via zee weer terug.

Dus op zondag voeren we naar de spoorbrug van Gouda om aldaar te overnachten. De dag erop was de hefbrug bij Boskoop vier uur gestremd. Toen uiteindelijk de hefbrug geopend werd kwam er een binnenschipper die duidelijk geïrriteerd was door het oponthoud vol gas door de brug. Dit resulteerde in brekende landvasten en enige schade. Het wuiven van pleziervaarders en medewerkers van

Rijkswaterstaat om het gas eraf te halen werd door de beroepsschipper beloond met een opgestoken middelvinger.

Door dit oponthoud misten we de aansluiting op de spoorbrug bij Sassenheim. Hierdoor waren we te laat om nog door Haarlem heen te kunnen.

De volgende dag was het de dinsdag met de verwachte zomerstorm. Met een windkracht 6 op de kont voeren we de sluis bij Spaarndam in om een kwartiertje later de sluis uit te varen. Dan vaar je op een stukje water van 1 km lang. Achter je ligt de sluis die je net gepasseerd hebt en voor je de brug in de rijksweg A9.



Omdat het nog een paar uurtjes duurde voordat deze open zou gaan werd Ginger afgemeerd aan het wacht ponton. Inmiddels waaide het zo'n windkracht negen.

Tegen de tijd dat we wilde losgooien stond een alleraardigste dame naar ons te zwaaien. Nu wordt gefluisterd dat Kees woest aantrekkelijk voor vrouwen is dus zo raar vond ik dat niet. Maar het bleek de brugwachster te zijn die duidelijk maakte dat ze de brug niet mocht draaien. Een blik op de weerkaarten maakte duidelijk dat deze situatie nog wel even zou duren. Jammer maar helaas. Besloten werd om terug te gaan naar Haarlem. Daar heb je immers geweldige horeca gelegenheden. Ook dat was een no-go want de sluis draaide ook niet meer. Uiteindelijk hebben we meer dan vierentwintig uur liggen wachten voordat we verder konden.

Nu lig je daar precies in de landingsbaan van Schiphol. Kan iemand mij nu uitleggen waarom onder die omstandigheden er wel een iedere twee minuten een vliegtuig kan landen maar een sluisje als die bij Spaarndam dan gestremd moet zijn?

Uiteindelijk hebben we toch geweldig gezeild op het IJsselmeer. Voor dat we het wisten lagen we in Den Helder.



We hadden gerekend op een rustige avond maar bleken terecht gekomen te zijn in een heftig vuurgevecht. Een peloton mariniers had het haventje bezet en een anders peloton moest ze eruit knikkeren. Na een tijdje werd het vijandelijk vuur ook nog eens beantwoord door een snelvurend kanon op een soort van grote rib. En dat allemaal op zo'n meter of tien afstand van Ginger. Ik ga

er zondermeer vanuit dat de mariniers professioneel bezig zijn met hun munitie. Natuurlijk gebruiken ze losse flodders maar wie garandeert mij dat ze niet net per ongeluk een verkeerd doosje patronen in hun boodschappenkarretje gegooid hadden?

Westerly Club Nederland

De volgende dagen stonden in het teken van KNMI-codes geel en oranje maar uiteindelijk lukte het ons om de waterweg op te varen. Voor alle zekerheid werd even de Botlekbrug gebeld. Daar werd immers nog aan gebouwd. De brug, zo werd ons verzekerd, zou geen enkel probleem vormen. Om 17.00 uur zou hij draaien tussen de stremmingen door.

Code oranje van KNMI voor extreem weer langs de westkust



Dus aangekomen bij de Botlekbrug staat deze op dubbel rood. Het steen storten bleek zo lekker te gaan dat ze maar besloten hadden om de opening over te slaan. Uiteindelijk zijn we maar door Rotterdam heen gevaren en zo richting huis gegaan.

Kortom we hebben een hele bijzondere tocht gevaren en een prima week gehad. Maar volgende keer toch graag Engeland.

Gerard Versluis
"Ginger"

Hemelvaart weekend Noord 2015

Vooraf

Kom laten we ons eens opgeven voor het Hemelvaartweekend van Westerly. Met start in Den Oever en finish in Makkum is dat voor ons met ligplaats in Workum wel heel eenvoudig.

In de mail die meteen na opgave van Ben terugkrijgt staat dat we alvast moeten kiezen voor het eten op zaterdag in Makkum, maar hij vergeet het menu mee te sturen. Gelukkig reageert Sander en krijgen we zaterdag toch nog wat te eten. Ik maakte mij al zorgen, maar niet heus.

Woensdag een kind in Joure afgezet bij vrienden voor meerijden naar kleine Sneekweek. Laat het eten daar nou net klaar staan. Drie gangenmenu: pasta, groente en saus. Voor het gemak zit het allemaal in 1 grote wok. Handig bedacht. Kijk, daar zeggen wij geen nee tegen. Op de Ketch Laif (mien laifje, mien laifje) sluiten we af met onze huislikeur van Ameland: Nobeltje.

Donderdag 14 mei

Om 10 uur lopen we ons gebruikelijke ritueelje van 4 bruggen en de sluis door Workum-city. Bij It Soal ligt een oerwoud van Optimist, Splash, Laser en een armada van zodiacs windstil te wachten. Op het IJsselmeer zet ik de stuurautomaat aan en lezen we een boekje. Na een uurtje komt er wat wind, hijsen we alle lapjes en hobbelen we rustig naar Den Oever. Op een kwartiertje van de radiomast valt het weer stil en slingeren we de hakkepuf weer aan voor het laatste stukje en sluis. Nadat we daar aangelegd hebben gooien we meteen weer los want sommigen vinden het te moeilijk om de volgorde van aankomst te onthouden. Dus toch maar drijven voor de deur. Achter ons al snel 20 jachten. De vier charters gaan voor. Een kleintje zet na 2 ingevaren joekels nog even z'n badkuip op het spel, maar wordt door de sluismeester via de omroepinstallatie nogmaals tot wachten gemaand. Na de 4 groten vullen we aan en dat gaat volledig zoals iedereen gewend is; ellebogenwerk, alle stootwillen hangen en worden gebruikt en uiteindelijk ligt ook iedereen die niet kan sturen ergens langs. Mooi is het, slechts 1 huwelijk dat barstjes vertoond. De schipper verwijt de diagonale landing aan zijn dekmaatje dat haar schouders optrekt en het ook niet meer weet.

Uitvaren gaat gelukkig wel op volgorde en wij steken meteen rechtdoor de Waddenhaven in. We worden hartelijk opgevangen door Sander en Ineke in de box naast hen. Het Westerlyweekend heeft nu al bestaansrecht. Zo makkelijk is dat. Kort daarna arriveren Klaas en Dineke met de Wilde Gans en zijn we zelfs een groep.

De vijf zit in de klok en aan boord van de Indalo gaan de Cojon de Gato eraan samen met de kaas en nootjes. Ja, u vertaalt het juist dat de kater geen kater meer is en hetgeen hij onvrijwillig afstand van deed tot alcoholisch druivensap verwerkt is. Scheepskaters Domi en Alfi zijn wat verontwaardigd over onze spot op hun ontdane mannelijkheid en na een kamikaze rondje door de kuip stroomt de inhoud van mijn glas via zelflozer naar zee. Drankmisbruik is het! Maar tijd om te treuren krijg ik niet zo snel als het gedane verlies te niet gedaan wordt. Vervolgens verschijnen Theo en Alfred en verkassen we naar de grotere kuip van de Big Wish 2. Een paar glaasjes later landen ook Ben en Francis met de Heron zachtjes op drie dik.

Er komt nog een Westerly, maar beide mannen blijken nauwelijks in ons geïnteresseerd. Daarentegen wordt de bemanning van een paar andere schepen uitbundig geknuffeld en gezoend. De regenboogvlaggetjes bevestigen dat er meer bindende factoren zijn dan het type schip om een HV weekend aan te wijden.

Na nog een uur gezelligheid krijgt de frisse wind vat op de botten en steken we over naar ons avondeten en onze heerlijke Webasto. Ik pak een oude hobby op; kopij produceren.

Morgen naar Oudeschild. Truste.

Vrijdag 15 mei

De wind is gedraaid want er komt een rotte garnalenlucht van de vissersschepen ten noorden van ons. Aan boord van de Duitse Pentland blijkt vrijwel alles nog origineel te zijn. Leuk om de verschillen en overeenkomsten te zien. Nadat de meeste schepen vertrokken zijn breken bij ons ook de zenuwen uit en vertrekt de Westerly armada van 5. We maken wat slagen en het weer wordt steeds mooier naarmate we dichterbij Oudeschild komen. Als we de motor willen starten worden we onaangenaam verrast. Hakkelen en er komt geen water uit de uitlaat, dat is nieuw. Snel water bijgevuld in het wierpotje en ja hoor, beetje zwart water, maar alles loopt weer zoals het moet. Gelukkig op eigen vermogen naar binnen. Hebben we soms even lucht gehapt toen we wat scheef gingen tijdens met zeilen?



We verzamelen met alle schepen aan het eind van de 8m steiger. Wat extra lijntjes, maar best knus. In de haven even bijkletsen op de Wilde Gans. Nadat de vorige eigenaren van de Heron aan boord geweest zijn legt Francis uit dat ze 2 jaar lang 'wat gesukkel met de motor' van hun nieuwe schip hebben gehad. Ja, zegt Ben, ze hebben een nieuwe motor moeten kopen! Kijk da's een heerlijk gevoel voor understatement. We wandelen nog even naar het dorp voor wat boodschapjes en snuffelen in de watersportzaak. Om 6 uur, nou ja, half zeven komt uit alle schepen de maaltijd die de schip(st)er het lekkerst vindt en zo komt het dat we de doodlopende steiger in beslag nemen en ons buikje rond eten. Ondertussen worden we ook aangevuld met sterke verhalen en (niet) waar gebeurde anekdotes. Nou geldt natuurlijk: "What has been told on Texel, stays on Texel. Als enige wil ik het voorstel van Theo noemen: met Alfred aan boord stelde hij voor om van vrouw te ruilen. Nu denk u natuurlijk "vanavond al?", maar hij bedoelde de wedstrijd (denk ik). Ondertussen wordt er tussen eten en drank nog enige uitleg over de wedstrijd gedaan. Ik krijg er geen kop en staart aan behalve dat over de uitslag niet gediscussieerd kan worden en dat de uitslag zeer objectief vastgesteld wordt met behulp van het handicap systeem. Ik denk dat we morgen maar gewoon lekker moeten zeilen en dan wacht ik het wel af. Oh ja, dat is de overall regel: als je maar op tijd bent voor het eten. Vertrek van de steiger is op 13.00 uur vastgesteld.

Zaterdag 16 mei

Nu we toch op Texel zijn is dat een mooie gelegenheid om de vorig seizoen vergane kussens te vervangen. Vanavond slapen wij op de bijdrage van het Texels schaap. Schaap Ahoy zeg maar. Tegen enen valt de Westersteiger uiteen. Buiten staat een stevige 5 Bft dus we kiezen voor de Genua met de bezaan. Beide zijn gemakkelijk vanuit de kuip te bedienen. Met deze golven ga ik niet onnodig op het dek staan stoeien met klapperende zeilen. Meteen daarna blijkt het ook meer dan voldoende, zelfs de Genua schroeven we nog weer een beetje dicht. Daarna loopt het prima. Ik kies voor de kortste weg, dus olifantenpaadjes en afsnijden waar het maar kan.

Bovendien hebben we nog 2 uur stroom tegen, dus kan ik beter over ondieper water varen, dat stroomt minder hard.

De gps wijst de rechte lijn aan, maar door de golven flipt Kornwerd zo nu en dan links en rechts van het scherm. We varen ten zuiden van het mosselveld langs. Later horen we van de anderen dat ze ons toen uit het oog verloren zijn. Bij het tweede veld wordt het toch wat te ondiep en met deze golven wil je niet aan de grond, dus snel tussendoor gestoken en dan weer ruime wind het gas erop. Variërend tussen 5 en 6 Bft blazen we tussen 6,5 en 7 knoop naar Kornwerd. Zo zie je dat een wedstrijd toch anders is, want 5 knoop is onze kruissnelheid. Normaal zou ik nog een halve Genua weggedraaid hebben, maar het wedstrijdbloed is warm en dat na 35 jaar. Na de landing in Kornwerd komen de anderen vlot na ons binnen. Wie was eerder weg? Wie later? Nou ja, met 30 schepen de sluis in en op de hakkepuf naar Makkum. Iedereen komt veilig in de passantenhaven achter jachtbouwer De Vries, de enorme blokkendoos die vanaf Stavoren of Den Oever al kunt zien. Er ligt een 5 dekken hoge exorbitante mix tussen privéjacht en cruiseschip. Zal wel voor de prins van weetikveel of emir van zusenzo zijn. Met de laatste zonnestralen valt een glaasje port (=haven?) er heel goed in. We verkassen naar De Prins voor het eten. Onder het voorgerecht is Ben druk aan rekenen. Francis assisteert met mobiele rekenmachine. Na het voortreffelijke eten bedankt Theo Sander en Ben voor de organisatie van het weekend. En daarmee ook meteen 40% van de bemanningen. Na het toetje doet Sander de prijsuitreiking. Hoewel volgens handicap de uitslag vastgesteld is, wordt door de jury eigenhandig de juiste uitslag bepaald op grond van omkoping, terugvaren en lidmaatschap van de organisatie. Iedereen is het er mee eens dat dat veel beter is dan de eerlijke, koele en ongevoelige handicapberekeningen. De Wilde Gans wordt derde, wij mogen een joekel van beker voor de tweede plaats in ontvangst nemen en Theo wint de wedstrijd. Terecht! En hoewel hij rondjes om iedereen heen vaart, heeft hij nog nooit eerder gewonnen. Het mag wel in de (club)krant. En zo geschiede. Bij vertrek probeert hij nog heel onopvallend zijn cup zonder grote oren stiekem te laten staan, maar wij herinneren hem er met plezier aan. Pff, ik ben moe en ga naar bedje toe (met mijn Texels schaap).

Zondag 17 mei

Vandaag start in Newport, USA de Volvo Ocean Race voor etappe 6 naar Lissabon. Op de app volg ik ze al vanaf de start op 4 oktober in Alicante rond de wereld en kijk uit naar de 'stop over' in juni in Scheveningen. Zo ook Sail na de zomervakantie. Het grootst mogelijke verschil tussen zeilschepen: de VOR met hypermoderne snelle boten (boven de 20 knopen!) en de IJhaven vol met oud hout. Zwenkkel tegen stenen in de bilge om rechtop te blijven, elektronica tegen donderglas voor de weersvoorspellingen, alles mooi want het zeilt.

Bij ons gooit de eerste om half negen los. De Heron moet nog een flink eind IJsselmeer varen. Wij kunnen kalm aan doen en gaan om een uur of 10 als laatste de sluis in voor het kippeneindje naar Workum. Met recht 'Noord' want heel Noord Nederland is vertegenwoordigd. In de thuishaven bouw nog een regenproof ventilatierooster in de bakskast, zodat die niet meer open hoeft te staan om de kachel van lucht te voorzien. Best trots op. Nog even een kind ophalen in Sneek en thuis een borrel op een zeer geslaagd weekend! Dank aan Ben en Francis Prins met Heron, Sander en Ineke Kaat met de Indalo, Klaas en Dineke van Egmond met de Wilde Gans en Theo met opstapper Alfred met de Big Wish2.

Epiloog

Ik had een droom. Volgend jaar zijn er 10 Westerly's. Dat zou wat zijn voor het 'wij-gevoel'. Namens Janet, groet Fred (Ketch Laif, Workum)

Ramsgate 2015: Heen en weer.

De Westerly zomertocht 2015 naar Engeland was gepland van zaterdag 18 juli tot 8 augustus 2015, met als deelnemende zeiljachten de Vive met bemanning Coen Bouwmeester en Simone van Beek, de Walvis met Willem en Pietske Doelman, de Big Wish 2 met Theo en Corry Scholman, Terry Scholman en Alfred als opstapper, en de Flying Lady M. met Wim en Margreet Hendrikse.

In 2013 zijn wij (Wim en Margreet) voor het eerst mee geweest met de Westerly zomertocht en dat was heel goed bevallen, we hadden er zin in. Willem Doelman had van te voren al een heel boekwerk door gemaild met gegevens van de tocht. Heel fijn. Die had Wim al goed bestudeerd en we konden goed voorbereid uitvaren.]

Zaterdagmiddag was iedereen present in Roopot Marina, het was heel leuk om bij te praten.

19 juli. De eerste zeldag begon grauw, waarschuwing voor 6 BF bij Vlissingen en regen, maar het viel erg mee en we waren zelfs vroeger dan verwacht in het Mercatordock in Oostende.

20 juli. De volgende morgen vertrokken we om 7.30 door de sluis, de lichten om de haven uit te varen bleven maar op rood staan. Er kwam een "groot" zeeschip aan en daar moesten we wel een half uur op wachten. We hebben daarna heerlijk gezeild met 3a4 BF tot 12.00, daarna werd het heftig. De wind trok aan en veranderde iets van richting zodat we moesten laveren naar Duinkerken Oost. We kwamen moe maar tevreden aan in de jachthaven De Port du Grand Large.

21 juli. De volgende dag was de grote vraag of we wel uit zouden varen met waarschuwing voor 5/6 Bft. Tenslotte toch besloten om te blijven liggen. Wat een rustig gevoel was! We zijn gaan wandelen naar Malo les Bains, de badplaats van Duinkerken en genoten van de plaatselijke markt.

22 juli. De oversteek ! Om 6.30 beginnen we aan een mooie tocht met 3/4 Bft . Maar om 12.00 trekt de wind weer aan en gelukkig kunnen wij al varend een rif in het zeil leggen. De golven kwamen van opzij dus we deinden goed.



De shipping lane gaf geen problemen en om 14.30 konden we de havenpielen van Ramsgate passeren. We moesten ons wel melden bij de havencontrole, al zijn er geen veerdiensten meer naar Ramsgate en is het qua scheepsverkeer meer een gewone haven geworden.

Natuurlijk snel de sfeer van een Engelse stad gaan proeven, het oversteken op straat was weer wennen: Look right.

De winkeltjes voor goede doelen hebben altijd een grote aantrekkingskracht op mij, hetzelfde geldt voor de winkel met artikelen voor 1 pond. Met het palaver gaan we beslissen wat we morgen gaan doen. Besloten wordt om de geplande rustdag in Ramsgate te handhaven. Dus op 23 juli verkennen we Ramsgate verder.

24 juli. Gaan of niet gaan naar Brightlingsea of Harwich, er wordt die dag een zware storm verwacht die eind van de middag over Ramsgate en het Thames gebied zal trekken. Het werd blijven. Als troost hebben we met de bus een uitstapje gemaakt naar Canterbury. Daar hebben we heel wat highlights gezien en hebben we genoten van de oude stad met steegjes, vakwerkhuisen, musea. Soms viel er regen en begon het harder te waaien, naar later bleek de voorbode van nog 5 dagen vast liggen in Ramsgate, elke dag trok de wind weer aan naar 6 Bft. Het was de week van de Ramsgate Race Regatta. De raceboten waren onze burens aan dezelfde steiger. Door de stromachtige wind zagen we de schade aan de boten en mensen. Iedere dag overlegden we of we de tocht naar Harwich zouden kunnen gaan maken, daarna de River Orwell op.

We hebben ons prima vermaakt met allerlei activiteiten: de tunnels bezocht die in de krijtrotsen in W.O.II onderdak boden aan 1000 gezinnen. Een bustocht met elkaar gemaakt over het vroegere eiland Thanet, met uitstapjes in Broadstairs en Margate, waar veel schelpen lagen die we hier weinig zien (wulken en Hoedjes). Strandwandeling gemaakt naar Broadstairs, het strand kwam droog te liggen bij afnemend tij. Het echte Engelse ontbijt ter gelegenheid van Theo's verjaardag. Bezoek gebracht aan het Spitfire en Hurricane museum van Ramsgate.

De verrassing voor ons was de komst van Cor en Lia die op terugweg waren van Harwich (zij dus wel) en zich bij ons aansloten. Theo was voor de Big Wish 2 op zoek naar iemand die de mast in zou willen gaan om de windvaan te repareren. Alfred wist een bootstoeltje te regelen en Cor bood zich als vrijwilliger aan. Het werd een leuke groepsinspanning.

30 juli. De twaalfde dag van de zomertocht. Eindelijk was de windverwachting gunstig en konden we gaan varen. Naar Harwich kon niet meer, het risico om dan te laat in Nederland terug te zijn was te groot. Dus kozen we voor de terugtocht, de oversteek naar het vaste Land, Duinkerken. De dag begon om 6.30 en

het is nog uren koud gebleven met weinig wind. De shipping lane hebben we zelfs op de motor moeten doen.

31 juli. Van Duinkerken naar Nieuwpoort met een prachtige zeiltocht met mooi weer. Nieuwpoort was weer bekend terrein met de meerpalen waar het beeldje van de tuinkabouter op staat en één met een hondje.

1 aug. De volgende haven was Blankenberge, waar we een dag over bleven. Onderweg naar Blankenberge werden we getraakteerd op een schouwspel waarbij een helikopter meerdere malen een persoon van een boot haalde en weer op de boot zette.

2 aug. was er een grote braderie, een rommelmarkt en allerlei vermaak met mooi strandweer.



Westerly Club Nederland

3 aug. Afscheid van Cor en Lia, die zouden naar Zeeland gaan. Wij langs de Nederlandse kust en die tocht begon vroeg : om 5.30 met de zonsopkomst om 6.15 uur. Dat was een mooi moment, maar het is ook zo voorbij. Naar Stellendam, waar we om 19.30 aankwamen in de jachthaven.

4 aug. De volgende dag was het wel of niet vertrekken, post Ouddorp gaf een waarschuwing voor 6 Bft af, en die hebben we gevoeld. Het werd een rustdag. Theo had een goed idee om met z'n allen op de Big Wish 2 naar Hellevoetsluis te varen en daar op excursie te gaan. Dat werd een leuke middag, samen op 1 boot te zitten met veel hilariteit! Hellevoetsluis was een marinehaven en heeft nu nog een indrukwekkend droogdok.



5 aug. De Flying Lady M had nog nooit langs de Nederlandse kust gevaren en omdat er nog enige dagen ingevuld moesten worden leek het mij een mooie gelegenheid om dat nu te doen. Dus op naar Scheveningen. We bleven met 4 schepen bij elkaar tijdens de oversteek van de Maasmond. Dat werd heel goed begeleid door de havendienst. Er staat wel een sterke stroom en er gaan grote zeeschepen voorbij! Wat een mooie tocht, rustig zeilend en varend op de zeewind van die dag.

Vanaf de Maasmond zie je Rotterdam niet liggen, wel de hoge gebouwen van de

ministeries in Den Haag.

De jachthaven van Scheveningen was vol en moesten we uitwijken naar de voorhaven waar ook de schepen van Rijkswaterstaat liggen. Wij waren de eersten aan die steiger en even dachten we een privé steiger te hebben. Die illusie werd snel door de havenmeester teniet gedaan, of we maar bij elkaar langzij wilden gaan liggen, er zouden nog wel 30 schepen bij komen. En dat gebeurde ook. Wat een "film".

6 aug. De volgende morgen mochten we wel in de jachthaven zelf liggen, wel met 4 naast elkaar. Het werd de laatste dag samen, hebben we daar met elkaar gegeten.

7 aug. Met de Big Wish 2 en de Vive door naar IJmuiden.

Weer veel ervaringen rijker en we kijken terug op een hele fijne vakantie met een hele gezellige, fijne groep mensen : Coen, Simone, Theo, Corry, Terry, Alfred, Pietske en Willem.

De Flying Lady M,
Wim en Margreet Hendrikse



Eén van onze zomer avonturen

De Hooker in 2015 en de kracht van de Westerly Club Nederland!



Twee jaar geleden kregen Hendrik en ik van mijn vader de sleutel van de Hooker. De Westerly Centaur die mijn ouders in 1977 kochten. Na twee jaar schuren, schuren, schuren, schilderen, schilderen en opruimen stond de eerste zee tocht gepland voor juni, naar de tussenstop van de Volvo Ocean Race in Scheveningen. Met een strakke planning na onze korte huwelijksreis zou het moeten kunnen. We hadden ons toch niet voor niets al een jaar geleden opgegeven?!

Maar zoals een zeiler weet gaat een strakke planning vaak

niet volgens plan.

Daar wij nog in Turkije vertoefden, namen we het aanbod van Theo aan om de Hooker alvast naar IJmuiden te brengen, dat scheelt toch alweer een dag. Helaas had Theo problemen met de motor, maar met hulp van de Havenmeester van Hemmeland werd dit opgelost en zo lag de Hooker al op ons te wachten, klaar om naar Scheveningen te gaan. Voor vertrek toch nog maar twee nieuwe accu's mee genomen, maar tot onze verbazing was het bij aankomst starten, lopen. Met een nieuw grootzeil waren we er klaar voor. Donderdagochtend vroeg weg naar Scheveningen, een stevige wind, 5-6 pal tegen de haven uit en de Noordzee op. Onze gaste zat stil in een hoekje, ik aan het roer en zeebonk Hendrik kruipend door het gangboord, om het zeil te hijsen. Maar helaas bij het uittrekken van de rolfook, sloeg de val een paar maal om de voorstag Onze gaste zag inmiddels groen en was zelfs aan het puffen geslagen en in een split second zette ik alles op een rijtje, mijn verantwoording over drie mensen en ons scheepje, conclusie: safety first, dus rechtsomkeert en terug naar binnen. Met een wapperende fok, in toom gehouden door Hendrik, en binnengaats het probleem 'val' opgelost. Helaas wel een klein gaatje in de rolfook, maar gelukkig op het laatste stukje, dus voor nu de oplossing om hem niet helemaal uit te draaien.!

Maar ja dan zit je met het tij en de wetenschap dat we in de avond wel eens volop tussen de finish van de Volvo Ocean Race zouden kunnen belanden. Dus besloten om een dag later te vertrekken. In alle hectiek en inspanning had ik niet in de gaten wat twee uurtjes stampen op zee doet met een versleten enkel, maar kwam er al snel achter toen ik ging zitten. Dat is niet best

Onze gaste kon alleen nog maar uitbrengen dat ze nooit meer de zee op ging en mijn enkel vertelde me dat het niet verantwoord was om de volgende dag met Hendrik alleen te gaan; zijn eerste zeetocht met mij, met mijn inmiddels zeer dikke enkel, aan het roer.

En ja wat doe je dan? We hadden zoveel geluk gehad om erbij te zijn, hoe nu verder?

En opeens dacht ik, ik heb niets te verliezen, ik bel Auke. Ik overviel hem met de vraag of hij de volgende ochtend vroeg met Hendrik de Hooker naar Scheveningen wilde varen.



Westerly Club Nederland

Maar met 10 minuten belde hij terug, hij wilde het doen!

En zo geschiedde, samen met Hendrik 's morgens vroeg de boot vaarklaar gemaakt, Auke opgevangen en hem ook nog wat kleine dingetjes uitgelegd. En zo zwaaide ik samen met onze gaste de mannen uit en vertrokken wij met de auto naar Scheveningen.

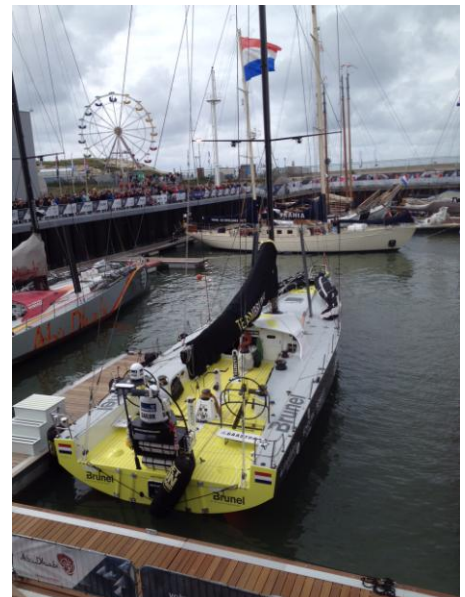
En ja hoor, daar kwamen de mannen! En wat een geweldige evenement! En wat hebben we genoten! Hendrik en ik nog even fink gas gegeven op een Rib op zee! Anneke kwam later op de dag en na een late diner, flink gewerkt aan het overschot aan alcohol aan boord en hebben we met zijn 5-en de nacht door gebracht op de Hooker, en dat gaat prima! Al was het maar voor drie uurtjes. Nadat Auke en Anneke van boord zijn gegaan hebben we nog een leuke dag gehad en zondag morgen vroeg is onze gaste opgehaald en zijn Hendrik en ik samen terug gevaren naar Monnickendam. Helaas sneuvelde de rolfok onderweg, maar dat mag de pret niet drukken.



Op dit moment zijn we in voorbereiding om volgend seizoen met de Hooker nog één keer naar Londen te varen, dit evenement wordt mede mogelijk gemaakt door Cote D'Or, die mijn True Pleasure heeft uitgekozen om waarheid te worden.

Wat zijn we mijn paps dankbaar dat de Hooker kan blijven varen en wij de gelukkigen zijn om dat te mogen doen.

En zo zie je maar wat de kracht van de Westerly Club is, zonder hulp van hadden wij de trip naar Scheveningen niet kunnen maken!



Petra en Hendrik
"Hooker"

WOA National Cruise June 2015: How wide is your ship?

by Brian Easteal

Mooring in boxes held no fears for the Westerly Owners' Association National Cruise 2015 - 'Exploring Zeeland'. The cruise planning documents issued by our cruise organiser David Jibb to the 18 boats planning to join the cruise had included two separate descriptions of what to expect and how to moor successfully without looking like a mad English skipper. All it requires is a competent helmsman, a crew of 4 strong men, a rope on every cleat, 6 fenders on each side, a perfectly calm day and no tide. I certainly had enough rope, and my wife says she is good at multi-tasking, so what could possibly go wrong? The problem of course is that as a sailor from the South Coast of England, we never moor in boxes. They just don't exist here, nor Scotland, France, Mediterranean countries, or anywhere else I have sailed.

I promised your Chairman, Tjerk Tjeerde, that I would write about our cruise for your magazine. The cruise began in Zeebrugge on 17th June and so I do not even need to tell you about my experience in Nieuwpoort two days before the cruise began, but I shall. We had to stop there to replace the alternator on Sea Quest and as we approached, we called the Yacht Club on VHF to ask for a mooring.

"How long is your ship?" the harbourmaster asked. "10.5 metres" I replied. "How wide is your ship?" he asked. Doubt and confusion! Firstly because I know it means I am going to face my first box, and secondly because I do not know the answer. No-one in England asks how wide your ship is. The cruise planning documents did not tell me I would need to know that. I have it written somewhere in my logbook, with other information that I never need to know, like the serial number of my engine. But I vaguely remember it has an '8' in it ... so I make a guess... "2.8 metres" I reply. The harbourmaster immediately knows I am wrong; "That is a very narrow ship!" he says. I quickly rush to my chart table to check my logbook and find the number. "Correction, 3.8 metres" I say. "That is a very wide ship!" he replies. Yes, of course it is a wide ship; it is a Westerly!

However, once he discovered we were only stopping for about 2 hours for repairs, the harbourmaster kindly put us in the emergency berth next to his office, with pontoons both sides and rope padding all round. Perfect. We still had our first box to look forward to!

Fifteen boats gathered in Zeebrugge for the start of the cruise, which was a pleasant surprise since the previous week had been blowing strong north-easterly winds causing delays for everyone sailing



along the south coast of Britain, and making the North Sea rather uncomfortable for those crossing from our east coast. Fortunately, the harbourmaster had reserved his long visitors' pontoon for our fleet, and so our initiation into boxes was deferred again and we could concentrate on the serious work of getting our cruise started with the first pontoon party! The next day was a visit by coach to Brugge and an excellent walking tour with an English speaking guide showing us some of the most important sights. We even had some sunshine, which was the first we had seen for over a week.]

Westerly Club Nederland

The fleet then had its first sail together, heading for Middelburg. Each boat was challenged to predict its passage time between buoys at Zeebrugge entrance and the lock at Vlissingen. Once we were at sea we had a pleasant force 4 wind on the beam and a good tide running, which became surprisingly strong in the Westerschelde. At least it surprised me and Sea Quest arrived 30 minutes before our predicted arrival time. There was then an interesting flurry of activity as everyone raised their Dutch courtesy ensign. The fleet evenly divided about which colour was at the top – apparently one British supplier makes them upside-down, with the toggle at the bottom and a loop at the top! One-by-one the ‘blue-up’ sailors took them down and hoisted them correctly.



After locking into the Kanaal door Walcheren, the journey to Middelburg was a pleasant introduction to Zeeland and its bridges. By the time we arrived in the harbour, all the boxes had been taken and Sea Quest moored on the long western pontoon. We thought that Middelburg was a lovely friendly town with lots of interesting history and a good yacht club. We even discovered a free brass concert in the

abbey gardens, and most importantly Albert Heijn, who served us well during all our stay in Netherlands! On our second night in Middelburg we were joined by our 16th boat, Members Only and your chairman Tjerk, who is also a member of the WOA.

The next morning, the WOA fleet all departed together and after motoring to the end of the Kanaal we locked down into Veerse Meer for an excellent sail to Zandkreeksluis where we locked into Oosterschelde for another good sail to Yerseke. While the weather was damp and cool, the sailing was excellent and at Yerseke the harbourmaster had reserved his long visitors' pontoon for the WOA fleet. 16 boats all rafted together for two nights and a fish restaurant on the quay. Perfect.

But I was feeling slightly confused again... I realised that we had gone down in the lock at



Vlissingen into the Kanaal door Walcheren. That was understandable; Zeeland was not made by God, above the sea like England, it was made below sea level by Dutchmen. We had also locked down into Veerse Meer, so I anticipated that Zandkreeksluis would raise us into the Oosterschelde, back to sea level, but again we went down. Perhaps I was getting tired, but this did not feel right to me. I do not normally use locks in England, except occasionally in some marinas which are above sea level, so eventually I had to ask Tjerk why all the locks took us down. He was very patient explaining tidal heights to the sad Englishman!

Departing from Yerseke took a long time; the wind was blowing hard onto the pontoon so 16 boats had to spring off and turn around, one after the other. But there were plenty of hands to help until the last boat.

Our next destination was Sint Annaland where we planned to have a barbecue. The fleet arrived to

Westerly Club Nederland

find that the 17th WOA boat had arrived; Gerard and Gina Versluis in Ginger. The evening was cold, windy and wet, but the barbecue had been planned and so that's what we did.

The next day was perhaps the best sailing day of the cruise after we had all crowded through the lock into Grevelingen, the wind built to force 4, gusting 5 and the fleet had a tremendous sail to Port Zelande in brilliant warm sunshine, most of them carrying far too much sail, but everyone enjoying the fun.



The wind eased overnight, leading to a pleasant, warm sunny day which was perfect for the invasion of Mosselplaat planned by Gerard and Tjerk. With our entire fleet present and only a few other boats, we took control of the western island. Our Dutch friends then prepared a Westerly Club Netherland treat for us - a tastery. An interesting word, which Gerard assumed to be an English word, but was not, although everyone understood perfectly well what it meant. I am sure it will now become a new WOA word.

On tables set up under a tent, the tastery consisted of a

grand selection of different traditional Dutch foods and drinks, which were selected, presented, (and in some cases cooked) by Gerard, Gina and Tjerk. The Westerly Owners were delighted to be treated to warm Erwtensoep, Rookworst, Indische gehaktballetjes met pindasaus and bitterballen as well as a selection of cheeses with rye bread and appelsyrup, smoked trout, and of course Hollandse Nieuwe (one for everyone, and surprisingly I think they were all eaten). The tables were also covered with a vast selection of sweets and biscuits and a very popular selection of beers and alcohols. I am now a fan of Schipperbitter! The party lasted from early afternoon until after midnight – the event being extremely popular and a high point of the whole cruise. Thank you WCN.



The weather continued to improve and our next port was through Zeelandbrug and into Zierikzee where our boats were rafted five deep. That evening we all met for our cruise dinner at a nearby restaurant. Two quizzes were held, prizes given and speeches made, including a special message of congratulations carried from the Commodore of WOA to WCN on their 40th Anniversary year.

The final stop of our 2015 cruise was two nights at Roompot marina. Again we were all able to moor on a long visitors' pontoon.





This was another high point of our cruise, as a visit was organised to Delktapark Neelte Jans to see Delta Expo, a fascinating exhibition for those who do not know the story of Zeeland water engineering since 1953.

The wonderful WOA National Cruise 2015 was finally over, and we had not moored in any boxes at all. Our little fleet broke up with boats going in various directions. Some boats crossed the North Sea heading for our East Coast; some headed south and a few headed north. We were staying in the Netherlands for another week of sailing.

Two days after the cruise had finished, we found ourselves in Dordrecht. The harbourmaster opened the little bridge for us, gave us a box number and instructed us to reverse into it! We don't even know how to get into a box going forward! And when I helm our *Westerly*, she steers backwards like a drunken centipede. And we are not even certain we will fit into the box; he did not ask us "How wide is your ship"?

Welkom aan boord/BBQ Noord

Zaterdag 21 juni was de Buyshaven te Enkhuizen weer even het centrum van de wereld. Dit vanwege de jaarlijkse barbecue die plaatsvond ten tijde van het weekend *Welkom aan boord* in Noord. Dit evenement waarbij aan een primaire levensbehoefte voldaan werd (ja, eten!) en dus door hele volksstammen bezocht zou kunnen worden, kenmerkte zich door de afwezigheid van vele leden, naar schatting iets minder dan de helft van het totale ledenbestand van onze vereniging (zuid had een weekend eerder/laten al te eten). Zo ook de voorzitter van de evenementencommissie (je kunt niet overal zijn) en de bedenker van deze beschrijving van een super gezellig samenzijn van de aanwezigen. Tenminste, ik neem aan dat de zij dat van mening waren.

Ondergetekende had het excuus naar Scheveningen af te reizen om daar op vrijdagavond de binnenkomst van een zeilwedstrijdje te aanschouwen; wellicht dat jullie het kennen: De Volvo Ocean Race. Dit is een zeiltochtje waarbij iedereen in een modelbootje van een paar miljoen probeert niet op een koraalrif te varen. Helaas is niet iedereen dat gelukt. Hoe dan ook, door duurzaam te zijn, er een paar miljoen tegenaan te smijten, het restant van de rotsen te bergen (lees demonteren), een compleet nieuw schip te bouwen en 6 maanden later weer aan de start te staan is het Vestas gelukt om de vloot in Scheveningen weer uit 7 schepen te laten bestaan. Wel zonder de Nederlandse navigator. Vanzelfsprekend waren de aanwezigen in ruime mate voor Brunel (hoewel de meeste mensen geen flauw idee hebben wat Brunel doet) al was het alleen maar om de zeer sympathieke schipper Bouwe Bekking, die uiteindelijk de 2e plaats in het eindklassement veroverde. We worden bij SCA die een damesboot sponsort, uitgebreid voorgelicht over handdoekrolmachines en maandverband. In de Alvimedica tent staat een schitterend halfopen 1 op 1 model van de Volvo 65 waar je zinloos en weerstandloos aan de lieren kunt draaien. De merchandise draait op Volvo toeren; de 2 T-shirts en het petje bewijzen later in de zomer hun diensten op onze 6 weekse zeilreis naar Zuid Engeland, Wight, de Solent en de Kanaaleilanden Alderney, Gernsey, Jersey en de Normandische kust, maar dat is weer een ander verhaal.

Op zaterdagochtend is de herstart en wordt na 24 uur vertrokken in de volgorde waarin 's nachts gefinisht is. In afwachting van het eerste schip beseffen wij ons dat we 2 weken later zelf tussen deze pieren zullen varen voor een 6 weekse zeilreis op weg naar Zuid Engeland, Wight, de Solent en de Kanaaleilanden Alderney, Gernsey, Jersey en de Normandische kust, maar dat is weer een ander verhaal.

Leuk detail is dat er de eerste mijl een gast meevaart op elk schip, die dan van het schip springt om opgevist te worden. Uiteraard heeft uw verslaggever een poging gedaan maar tegen Inge de Bruin (die heeft wel iets met water: goud!) en Floortje Dessing (die heeft ook wel iets: best goud!) moet ik het toch net afleggen. Ik denk nog steeds aan discriminatie op sexe. Maar Flora maakte mijn dag goed. Laat ik haar nou op het achterschip bij onze mannen zien staan in een onwaarschijnlijk mooi wetsuit. Ik wist niet dat wetsuits zo mooi konden zijn. Ongegeneerd roep ik haar naam. De schat draait zich om en zwaait enthousiast naar me alsof ze haar grote liefde gevonden heeft. Dat is ook zo, maar ze heeft nog niet de kans gehad zich te melden. Ze moest voor haar werk naar het eind van wereld, zei ze. Ik vond het een flauw excuus, maar ik houd die emotie vast om zaterdagmiddag - terug in Workum - het dek van onze Pentland van een nieuwe verflaag te voorzien. Bij weerzien worden jullie complimenten zeer gewaardeerd. Ja lach maar en bedenk dat het enthousiasme van Fleurtje in mijn dek zit. Hah!

Waar was ik? Oh ja. Indien gasbarbecue: sla 2 zinnen over. Een uur voordat de eerste gasten verwacht werden, was de organisatie al met de barbecue en kolen in de weer. Het gebruikelijke gedoe met aanmaakblokjes en vieze handen leverde een prachtig resultaat. Nu konden naar hartenlust de stukken vlees en vis ter crematie aangeboden worden. Omdat er tijdig werd gewenteld en verwijderd leverde dit in de meeste gevallen culinaire resultaten waar menig barbekok jaloers op zou zijn. En dat was maar goed ook want alle schippers en opstappers waren uitgehongerd na hun ervaringen met ander schip en andere bemanning op het IJsselmeerse water. Voorwaar geen sinecure. U weet vast wel hoe moeilijk het soms voor echtelieden al kan zijn, laat staan voor vreemden. Kijk maar eens in een sluis. Bijvoorbeeld die van IJmuiden, waar wij deze zomer nog langs kwamen op weg naar Zuid Engeland, Wight, de Solent en de Kanaaleilanden Alderney, Gernsey en Jersey en de Normandische kust, maar dat is weer een ander verhaal.

Met vriendelijke groet,

Fred

WCN BBQ ZUID 2015

Onze eerste keer

Mooi, al die spinakers en gennakers die recht op je af komen. Niet zo maar ééntje maar een héél veld dat vlak voor onze boeg een boei rondde. De Delta-week is een heel spektakel met veel deelnemers: leuk om te zien, waarbij jachten met wel zes paar voetjes buitenboord. Wij echter waren die zaterdag de 20e juni op weg van Oude Tonge naar Kats. Ons tripje dat weekend ging van de thuishaven Hellevoetsluis via Oude Tonge naar Kats. De 19e juni in de middag vertrokken en een paar uur voor anker liggen wachten op de Haringvlietbrug. Overnacht in het gezellige haventje Oude Tonge, te bereiken via een betrekkelijk ondiep kanaaltje. Met een diepgang van 1.75 m zoals onze Westerly is het echt nodig het midden van het vaarwater aan te houden anders loop je - net zoals wij ☺ - aan de grond. Op die zaterdag op de Oosterschelde het tij mee en windje west 4 a 5 Bf. Dat was dus kruisen met veel binnenvaart. Hard werken af en toe, maar met mooi weer is dat fijn varen. Het laatste stukje stroom tegen maar niet meer zo hoog aan de wind.



In Kats waren er wat boxen gereserveerd en werden we hartelijk verwelkomd door de al aanwezige deelnemers. Het was de eerste keer dat we ons ingeschreven hadden voor een van de diverse activiteiten van de WCN. We varen al heel lang een Westerly maar zijn nog maar sinds kort lid. De BBQ formule om zelf de eetwaar mee te nemen, en de drank die door de WCN verzorgd wordt, werkt prima. De voorbereidingen op de leuke locatie waren ook prima voor elkaar. De opkomst was niet zo groot. Er was zelfs een lid dat door omstandigheden niet met de boot kon komen maar toch kwam en wel op de motorfiets. We hebben diverse bestuurleden ontmoet en een heel gezellige avond gehad met veel verhalen tot in de late uurtjes, en niet alleen over bootjes. De schipper van de Members Only vertelde met een grote groep Westerly's van de Britse WOA op pad te zijn geweest op de Grevelingen en nog wel solo zeilend. Wat ons ook trof was het fraaie zelf aangebrachte kurkdek op Windekind. Voor tips over verbeteringen aan de boot is het leerzaam en informatief om te zien hoe anderen mooie oplossingen hebben gevonden. Reden te meer om eens deel te nemen aan een WCN activiteit.

De terugreis naar onze thuishaven op zondag was zeer voorspoedig. De sluizen en brug draaiden voor ons precies op tijd. Een beetje mazzel is ook wel eens fijn. Dat weekend hebben we lekker gezeild, heerlijk gegeten en een gezellige avond gehad. Zeer aan te bevelen zo'n WCN BBQ; dus leden . . . inschrijven dus ? Wij willen jullie óók ontmoeten ☺

...
CU Hans en Sophia van de Galapagos
2015



WCN Garnalentocht

Woensdag 2 september:

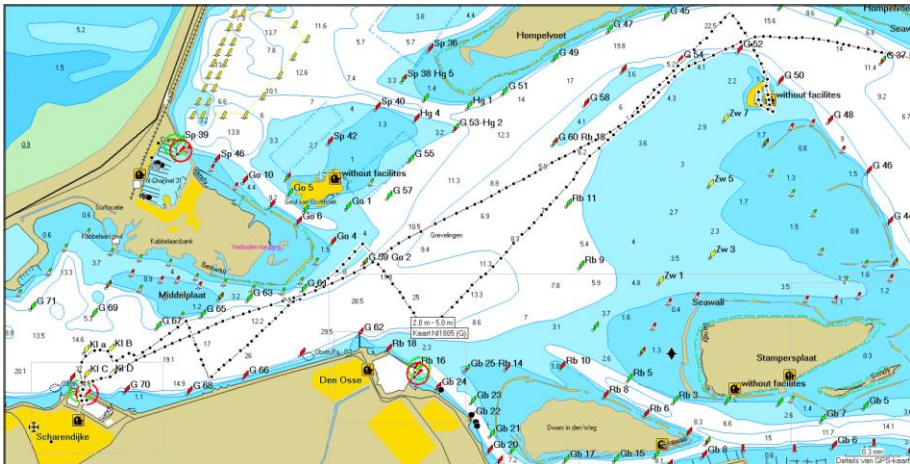
De weersvoorspelling voor het WE is niet zo goed; vooral voor vrijdag wordt veel wind voorspeld uit NW en flinke golven. Om 21u valt de beslissing om toch maar niet op zee te gaan. Enig gemor stijgt op uit het Belgische thuisfront in het (nu verre) Blankenberge, want onze vrouwen zien het etentje op vrijdagavond nu in het rook opgaan.

Donderdag 3 september:

Ondanks de voorspellingen blijft het grotendeels droog. We nemen een paar sluizen en komen na de middag in Bruinisse. Er staat een mooie wind en de Tearaway belist om vandaag toch nog een stukje van de Grevelingen te verkennen.

Vrijdag 4 september:

Zoals voorspeld staat er veel wind uit NW maar het blijft voorlopig droog. We vertrekken richting Scharendijke. Naarmate we vorderen neemt de wind nog een beetje toe. Aan boord sneuvelt een deel van de huisraad. Nu blijkt dat de beslissing om niet op zee te gaan misschien toch wel de juiste was. Het laatste stukje blijkt ook het meest pittige:



Rond 15u lopen we binnen in Scharendijke, alle Westerly's kunnen mooi samenliggen. Vanaf dat ogenblik begint het echter pas echt goed te regenen.

's Avonds is er het diner: dit jaar helaas niet in Blankenberge, maar het wordt Italiaans in Scharendijke. Geen garnalen op het menu; behalve misschien in een paar pizza's.

Tijdens het voorgerecht worden eerst een paar eenvoudige politieke problemen opgelost (Alles is de schuld van Rutten, Friesland wordt onafhankelijk, Zeeland wordt afgestaan aan Vlaanderen, Wallonië sluit aan bij Frankrijk – klaar!).



Westerly Club Nederland

Zoals zo vaak echter bij dergelijke top-ontmoetingen worden ook nu weer de écht belangrijke problemen niet opgelost: het zeer complexe probleem van de auto-pilot aan boord van de Windekind wordt verschoven naar de volgende top. Om te bepalen wat nu de beste motor is voor een Westerly wordt een speciale commissie opgericht, waarvan het eerste verslag verwacht wordt in 2020.

Uiteindelijk belanden we bij de echte kern: de rubriek "vorige reizen & straffe verhalen". Het wordt me duidelijk dat het geplande einddoel van de reizen zeker niet altijd wordt bereikt. Integendeel, de strafte verhalen blijken duidelijk verbonden met het vooral niet-bereiken van het einddoel.

Maar voor een club die meer dan 40 jaar bestaat hoeft dit niet te verwonderen; naarmate de avond vordert en de verhalen sterker worden blijkt dat Westerly club (onbewust ?) ook het motto hanteert dat vaak aan Willem van Oranje wordt toegeschreven. Ik geef hier de originele Franse versie want die klinkt toch altijd iets beter: "Point n'est besoin d'espérer pour entreprendre, ni de réussir pour persévérer"

Zaterdag 5 september:

Afspraak in Herkingen. Er staat nog steeds veel wind, maar nu kunnen we ruimer varen dus dat verloopt veel rustiger; dit tot grote vreugde vd resterende huisraad.

Helaas is er dit keer wél heel veel regen, die op bepaalde ogenblikken de zichtbaarheid beperkt tot de eerstvolgende boei. Gelukkig is er de AIS, dit blijkt een zeer nuttig systeem: de schipper kan lekker binnen zitten met zijn iPad en aanwijzingen doorgeven naar de "opstapper" die aan het roer staat.



's Avonds worden we uitgenodigd voor "Potluck", dit tot grote opluchting van sommige bemanningsleden vd Tearaway, die met enig afgrijzen de kookkunsten vd schipper tegemoet zagen. Onze hoge verwachtingen ivm het eten worden niet teleurgesteld, iedereen heeft zijn uiterste best gedaan om de anderen de loef af te steken !

Nu is het tijd voor grootse toekomstplannen: gezamenlijk wordt de nieuwe hoofdzetel ontworpen; er wordt zelfs een heuse maquette gebouwd ! Dit prachtige nieuwe pand blijkt hoofdzakelijk uit facade te bestaan met een reusachtig logo en veel wimples. Verder wordt voorzien in niet minder dan 4 deuren en een paar broodmachines (het nut van dat laatste is mij niet helemaal meer duidelijk).

Maar de werkgroep is onstuitbaar: er wordt zelfs een profiel opgesteld waaraan de nieuwe directiesecretaresse moet voldoen. De eisen blijken héél streng (vooral op religieus gebied). En ook voor de secretaresse wordt een gedetailleerd (2D) model gemaakt én een naam bedacht: Cora. Nu moet alleen nog de fund raising worden georganiseerd.



Zondag 6 september

Gefragmenteerd afscheid: sommigen moeten heel vroeg vertrekken om nog tijdig thuis te geraken; anderen kunnen lang uitslapen.

Maar één ding is zeker: Cora zullen we niet licht vergeten !

“Twinkle” naar de overkant

Hierbij het verslag van onze tocht met zeilschip Twinkel naar de Engelse Oostkust, van 13 tot en met 20 mei.

1. De Bemanningslijst

- Matthijs Knotnerus met vriendin Maurien;
- Jelle (met een Friese achternaam);
- Berthold Spaans (schrijver dezes)

2. De Voorbereiding

De weken voorafgaand waren we druk wezen klussen om Twinkel 'zeewaardig' te hebben. Afsluiters gangbaar gemaakt, toilet vervangen. Sanitaire aan- en afvoerleidingen vereenvoudigd. Matthijs Knotnerus heeft alle gloeilampen door LED vervangen om de nieuw accu's te sparen. Ook heeft hij het lopend want vervangen en nieuw landvasten gehaald. Op het laatste moment heb ik door de Openbare Werkplaats Amsterdam een extra lange helmstok van essenhout laten maken omdat ik uit ervaring weet dat de nachten op zee bitterkoud zijn. Zelfs in het voorjaar. Met een langere helmstok wordt je meer beschermt door de buiskap. Voordat we dachten af te zwaaien, heeft zeilmaat Patrick de motorolie bijgevuld. Zeilmaat Gilles kwam nog met een jerrycan diesel aanzetten.

3. De Kortsluiting

Zo dachten we dus op woensdag 13 mei klaar te zijn voor vertrek. Totdat we de gloeilamp van het heklicht door een LED-lamp wilden vervangen. Kortsluiting. We waren dus gedwongen om op zoek te gaan naar de oorzaak. Ik was mijn multimeter al een paar weken kwijt. Gelukkig waren er leden aanwezig en zo vriendelijk om ons hun multimeter te lenen (Maria en haar man, van het grote zeilschip op de andere stijger). Tegen de schemering was de kortsluiting gevonden. Deze bleek gelegen in de navigatielamp aan stuurboord (groen). Deze had ik vorig jaar vervangen. De draden bleken slordig gemonteerd, de aders raakten elkaar. Die nacht lagen we dus nog rustig op ons plekje te Schellingwoude.



4. Het Vertrek

Op Hemelvaartsdag, werden we door een vriendelijk zonnetje gewekt. Na een stevig ontbijt, vertrokken we dan toch rond het middaguur richting IJmuiden. Ergens tussen 4- en 5 uur 's-middags zijn we geschut. We hadden besloten in één keer door te varen. Dus geen overnachting meer in de haven van IJmuiden. Om circa 17.00 uur zetten we koers naar Lowestoft. Er stond een gunstige noordoostenwind van circa 4 Bft, die 's-nachts toenam tot circa 6 Bft. 'S-nachts werd het inderdaad bitterkoud. Matthijs had hier onvoldoende rekening mee gehouden. Bevangen door de koude, werd hij ook zeeziek. Maurien was ook niet helemaal fris. Uiteindelijk stuurden Jelle en ik Twinkel door de nacht. Tegen de middag naderden we de Engelse kust. Het was even zoeken naar de aanloopton (South-Holm). Daarna was het aanlopen van Lowestoft een eitje. Puntpje van aandacht: voor de toegang van de haven(mond) is toestemming nodig van de havenmeester. 's-nachts was Jelle echter tegen de marifoon aan gevallen, die daardoor onklaar was. In de pilot vonden we echter het telefoonnummer van de havenautoriteiten.

Westerly Club Nederland

Op vrijdag 15 mei meerden we rond 14.00 uur af in de Royal Norfolk- and Suffolk Yacht Club. Het zonnetje scheen nog steeds.

5. De Aankomst

Tijd om te herstellen. Ook tijd om aan te pappen met de lokale zeilers voor *tips & tricks* èn voordat je het weet sta je alweer over een kaart gebogen met Angelsaksische zeebonken. Eén van de bestemmingen op ons verlanglijstje was Walton Backwaters. Dit werd door Schotse zeebonk *Ian* echter sterk afgeraden gezien recente baggerwerkzaamheden, waardoor de stromingen zo sterk veranderden dat de diepten nu sterk wisselen in dit waddengebied. We namen het met een korreltje zout. Maar toch.

6. 'The River Deben'

Rekeninghoudend met het getij, vertrokken we de volgende dag (zaterdag 16 mei) om ca 13.30 uur richting River Deben. In de pilot staat dat je vanaf 2 uur voor hoog de Deben op kunt varen. Hoog water Deben is een afgeleide van hoog water Dover (+ 25 minuten). Hoog water Dover was om 17.48 uur. Hoog water Deben entrance (Woodbridge haven) dus om 18.13 uur. Nu nog even stoeien met de tijdsverschillen CET, GMT, UTC. In elk geval had ik de indruk dat we rijkelijk laat waren, mede gezien het feit dat we de Deben nog zo'n 10 mijl op moesten kruisen richting Woodbridge. Van een eerder bezoek, wist ik dat we alert moesten zijn op een grote zandbank (Horsesand) in de rivier, vlak voorbij haar monding. Daar was ik ooit eens vastgelopen met een vergelijkbaar schip. Enfin, op mijn nerveuze aanwijzingen, werd deze barrière met gemak genomen. Hoger op de rivier, moest de vaarboom er alsnog aan te pas komen.



Overigens, liet Deben een betoverende indruk na. Veel natuur, veel vogels en onderweg één of twee pittoreske dorpjes. Midden op de rivier wemelt het van allerlei zeilboten, die zijn afgemeerd op moorings. En al snel leerden we dat het wijs was vooral de routes langs deze moorings te volgen.



Tegen de schemering (ca 20.45 uur) , meerden we af in Tide Mill Yacht Harbour te Woodbridge, één van deze pittoreske plaatsjes. De haven van Tide Mill is een drempelhaven met een dijk er omheen, zodat er altijd een half tij aan water in de haven blijft staan. Vergeet ik nog te vermelden dat we vanaf Lowestoft steeds stroom tegen hebben gehad. In een slakkengangetje waren we dus afgezakt van Lowestoft, langs de Engelse kust naar de monding van de River Deben.

Onderweg hebben we de spinaker gezet.

De krachten hierop waren zo gigantisch dat het spinakerbeslag van de mast vloog. Een tocht om nooit meer te vergeten.



7. De Industriehaven

Morgenstond heeft goud in de mond. De volgende ochtend (zondag 17 mei), keken we vanaf de haven uit over 'EX' River Deben. De rivier was zo goed als leeg gelopen. Laag water. Her en der lagen allerlei bootjes met hun buik in de modder. Een prachtig gezicht. Naar mijn smaak weer iets te laat, vertrokken we één uur voor hoog water richting Harwich. Terugrekenend vanaf Dover: HW Woodbridge = HW Dover + 105 minuten. Hoogwater Dover was op 17 mei om 11.14 uur (GMT+1=British summer time).

Hoog water Woodbridge dus om 12.59 uur. Ik denk dat we om circa 12.30 uur vanuit Tide Mill vertrokken. De eb spoelde ons met gezwinde spoed naar de riviermonding en zoals Matthijs al voorspeld had, leverde het geen enkel probleem op om over de bar bij de riviermonding, weer op zee te komen. Het venster was ruim, met +/- 2 uur rondom hoogwater. De zon scheen en bij het passeren van de riviermonding, waren de stromingen spectaculair om te zien.

Harwich lag om de hoek, gerekend vanaf de monding van River Deben. Een peulenschilletje dus voor die dag. Ian, de Schotse zeerot uit Lowestoft, had ons geadviseerd om af te meren bij Halfpenny Pier, te Harwich. In eerste instantie lagen we daar comfortabel. We keken dus even raar op toen de pier master met zijn eigen spullen kwam aanzetten. Twee gigantische ballonvormige stootwillen. 's-middags maakten we een wandeling door het kleine havenstadje Harwich. Op een verlaten station hadden we nog leuke conversatie met een paar verdwaalde wielrenners uit Londen. Daarna nam ik mijn bemanning mee uit eten.

Terug bij de boot, bleek Halfpenny Pier veranderd in een lage wal en wind tegen tijd hadden het water veranderd in een gemeen kolkende massa. Het kwartje was gevallen. Of zullen we zeggen,... de penny. De piermaster, adviseerde ons om het hoger op te zoeken, in de haven van Shotley Point aan de overkant van de Stour. Buiten hoog water is Shotley Point toegankelijk via een sluisje. Je ligt er zeer beschut. Dat leverde ons goede nachtrust op.



8. Verwaaid

Het weer was echte omgeslagen, zodat we de terugtocht uit moesten stellen. Maurien en Jelle, namen de veerboot naar Hoek van Holland, omdat ze in Nederland verplichtingen hadden. Matthijs en ik bleven maandag 18 mei verwaaid achter in Harwich. Toch enigszins paniekerig, had ik geprobeerd om een aantal zeilmaats uit Nederland te ronselen voor de terugtocht. Stel dat Matthijs ziek zou worden.

Dan zou de spoeling wel dun zijn. Niemand kon zich op zo korte termijn echter vrij maken. Ik legde mij bij deze situatie neer. We hadden Maurien en Jelle 's-ochtends (maandag 18 mei) bijtijds in Harwich afgezet, zodat ze voor 9.00 uur op de veerboot konden stappen. Saillant moment was, dat we pal na het verlaten van het sluisje van Shotley Point, in de modderige bodem van de Stour bleven steken. Kennelijk hadden we het uitgebaggerde kanaaltje niet nauwkeurig genoeg gevolgd. Laag water. Toen we Maurien en Jelle hadden afgezet op Halfpenny pier, gingen Matthijs en ik weer terug naar Shotley Point. Eten, rusten, slapen, tochtplanning. 's-avonds gebeld met Patrick in Amsterdam, om van zijn kant bevestiging te vragen voor de weersverwachtingen. Ook kwam hij met een goede suggestie voor een route. Hij adviseerde om eerst via Sledway, langs de Engelse kust weer naar het noorden te varen. Zodoende, vaar je je vrij van allerlei banken die voor Harwich liggen (mijn oorspronkelijke plan was om vanuit Harwich eerst een eindje Oostwaarts te varen (South Channel) om dan via een soort haarspeldbocht, de South Shipwash te rondon waar de volgende bank alweer op ons zou wachten (Inner Gabbard). Dit is een drukke scheepvaartroute die om zorgvuldige navigatie vraagt). Het idee van Patrick sprak ons meer aan. Zo gezegd, zo gedaan

9. De Terugtocht

De weersverwachtingen voor dinsdag 19 mei waren gunstig voor de terugreis. Een westenwind, circa 4 bft. Hoogwater Harwich om 13.19 uur. Ik zou het liefst iets voor hoog vertrokken zijn. Het mocht niet zo zijn. Toen we vertrokken, stonden beide sluisdeuren van Shotley Point al open. Er was geen hoogteverschil. Hoog water in de polder. Spoedig waren we buitengaats. Langs de kust omhoog, profiteerden we van het afgaande tij. Achter ons, pakten donkere wolken zich samen boven Harwich. Duidelijk was te zien dat het achter ons hoosde. Donder en bliksem maakten het ensemble af. Wij hoopten dat we de dans zouden ontspringen. Zetten zelfs de motor bij. Vergeefs. Binnen de kortste keren zaten we midden in een depressie, windhozen en al. Dit duurde echter niet al te lang. Vanwege de pal westelijke wind, voeren we nog een tijdje door naar het noorden. Het zag er naar uit dat we af zouden moeten kruisen in oostelijke richting. Ter hoogte van Sizewell, goed herkenbaar aan een kerncentrale die op de kaart omschreven staat als 'White Dome', gooiden we het roer om. We volgden vanaf dat moment afhankelijk van de wind, een koers tussen 90° en 120°. 's-avonds eten, drinken. Ik ging in de vooravond slapen. Rond middernacht nam ik de dienst over. Voordat ik de dienst overnam, streek Matthijs het grootzeil. Heel verstandig.

'S-nachts kwamen we in allerlei ankergebieden terecht. De voor anker liggende schepen leken wel op lichtpaleizen. Verraderlijker waren vrachtschepen onder stoom. Verbazingwekkend hoe snel je de schepen leert herkennen aan hun navigatieverlichting. Een paar maal moest ik een ontwijkende manoeuvre uitvoeren. Matthijs sliep nog als een roos. Bij het ochtend gloren werd het gezellig druk rondom Twinkel. Ik probeerde de stuurautomaat te activeren. Dat was me 's-nachts niet gelukt, omdat ik de toetsen niet kon lezen. En eigenlijk was dat maar goed ook.



Nu kon ik weer eens goed kijken waar we waren. We waren aangekomen op het verkeersplein, bij de aanloop van de Eurogeul, zo'n vijftieng mijl uit de kust van Rotterdam. Dat verklaarde ook de bedrijvigheid rondom ons. Het vermijden van shipping lanes was geen optie meer. We zaten er

middenin. Toch zag ik een lichtpuntje. IJmuiden was bezeild, over de andere boeg. Nog een kleine 50 mijl te gaan, op 60* op de kaart. Om een uur of zeven, vroeg ik Matthijs de wacht over te nemen. Ik viel in slaap, met mijn ogen open. Tot een uur of twaalf kon ik genieten van mijn welverdiende rust. Toen ik om een uur of twaalf mijn kop naar buiten stak, scheen de zon volop. Wat een mooie dag. Nog circa 25 mijl te gaan. Stroom tegen. Bij laag water, om 17.34 uur, geschut te IJmuiden. Om circa 20.30 uur afgemeerd te Schellingwoude. Patrick en Gilles wachtten ons op met een paar biertjes. Matthijs moest direct gaan, om een vergadering bij Zeilvereniging Gaasperplas voor te zitten.

10. De Multimeter

Mijn moeder en mijn dochter, visten mij op. Wat kun je je toch verheugen op je eigen bed!! De volgende ochtend, liet mijn moeder mij mijn multimeter zien: 'Is dit wat je bedoelt?'

Met dank aan Maria en haar man.

Namens de bemanning van de Twinkel,
Berthold Spaans

Redders in de nood.

Als jullie nu denken aan kapotte masten, haperende motor, meters hoge golven of iets dergelijks dan hebben jullie het mis. Dit gaat over een heel ander geval.

Door ziekte zijn wij genoodzaakt onze Centaur in de verkoop te doen en dat doet pijn, heel veel pijn. Drie jaar lang hebben wij niet echt de boot kunnen onderhouden, alleen het hoog nodige en dit jaar helemaal niets. Van begin juni tot eind oktober heeft mijn man in het ziekenhuis en een revalidatiecentrum gelegen.

De van oorsprong witte boot was nu groen. Om hem in de verkoop te kunnen doen moest hij wel eens heel goed schoongemaakt worden maar ja, als je partner het niet kan en jij er door de verzorging van hem geen tijd voor heb, wat moet je dan.

Bij het bestuur gevraagd of zij jongelui wisten die wel een extra zakcentje zouden willen verdienen door onze boot te poetsen.

Wat wil onze verbazing ... zij hebben zelf de handen in elkaar geslagen. In twee ploegen zijn ze aan de gang gegaan. Eerst de buitenkant weer stralend wit gemaakt en twee dagen later is de binnenkant onder handen genomen. Tjonge, wat is er goed werk verricht.

Onze dank gaat dan ook uit naar deze groep mensen, zij verdienen een grote pluim.

Toen wij lid werden van de Westerly Club voelde het als een warme deken.

Dit is het Westerly gevoel. Wij blijven lid van deze club en hopen nog vele evenementen mee te kunnen maken.

Willem en Annelies van Leeuwen.

Westerly Club Nederland Lustrum lezing “Ritme van de Oceaan”

Ik heb dat ook wel eens. gaan we, of gaan we niet? Mijn keus is gelukkig beperkt, mijn actieradius ook, en zelfs mijn tijd. En toch heb ik moeite met de beslissing.

Olav Cox en zijn vrouw Erna en dochter Vera aarzelden niet. Ze gingen gewoon. Alleen wel met als doel de wereld rond.

In het kader van 40 jaar WCN was hij uitgenodigd verslag te doen van deze drie jaar durende reis. Op aangename wijze vertelde hij over de voorbereiding, en ging in vogelvlucht langs de gevaren route.

Natuurlijk hebben we over slecht weer gehoord; ik zit daar in ieder geval niet op te wachten. Zijn stelling, dat wind zelden het probleem is, maar altijd de golven, onderschrijf ik. Nu ken ik alleen maar de Noordzee, en is een zoektocht naar echt diep water – dus méér dan 300m- voor mij even onbekend als onherkenbaar.

Er zaten meer fragmenten in, die logisch klonken, maar die ik nooit eerder zó verwoord heb horen worden. Dat je zo'n hele tijd op zee eigenlijk alleen maar bijna overrijp fruit eet. Want het goede fruit laat je liggen, je eet eerst de mindere kwaliteit.

Of bijvoorbeeld het advies om de ingeblikte spullen, die je koopt om onderweg te eten, éérst eens een keer te proberen, voordat je er 30 stuks van koopt!

Dat het weer de reis bepaalt, is ons ook duidelijk. Als je al vertrokken bent, dan komt het gewoon over je heen, het overkomt je. En niet altijd verwacht. Maar het idee dat de dreiging van een orkaanseizoen je noopt om 3 tot 6 maanden ergens te (ver)blijven, daar moet ik toch even aan wennen. Heet dat dan ook “verwaaid liggen”?

Maar niet alleen het weer. Wat te denken van de beslissing om vanuit een paar schitterende hemelachtige eilanden in de Stille Oceaan te kiezen voor een omweg van 7000 mijl(!): in plaats van door de Rode Zee en Suez-kanaal óm Zuid Afrika heen naar de Atlantic te zeilen, omdat er ergens twee vliegtuigen in de Twin Towers (New York, USA) gevlogen zijn, en je je twijfels hebt over de gevolgen van de mogelijke represailles in het Midden Oosten, mogelijk precies op het moment dat je daar in de buurt vaart.

Een fraai component tijdens de lezing was het benadrukken van emotionele momenten. Het doorzetten tijdens slecht weer op zee (maar je kan niet anders), het omgaan met tegenslagen (maar hulp zit niet om de hoek van de straat), het zien van de ontwikkelingen van dochter Eva in heel bijzondere en vreemde omstandigheden, de druk die je voelt als je met 50 gelijkgestemden in een baai ligt te wachten tot je kunt gaan. Zoals het verteld werd, kon ik me er wel wat bij voorstellen; de vergelijking met verwaaidagen tijdens onze Zomertochten loopt behoorlijk mank.

Ik hoor Olav regelmatig zeggen: “... en dat is nou Oceaanzeilen!”. Het mooie van varen is de autonomie binnen je zeereling. Maar daar ligt dan ook meteen een bikkelharde grens.



Het was een schitterende weergave van de uitvoering van een wens. Uitnodigend.

En het ligt aan mij als ik zeg: ik ga niet.

Ik dank de Lustrumcommissie voor het organiseren van deze lustrum-activiteit. Een waardige afsluiting van het lustrumjaar, en van het Verenigings-zeilseizoen.

Bedankt.

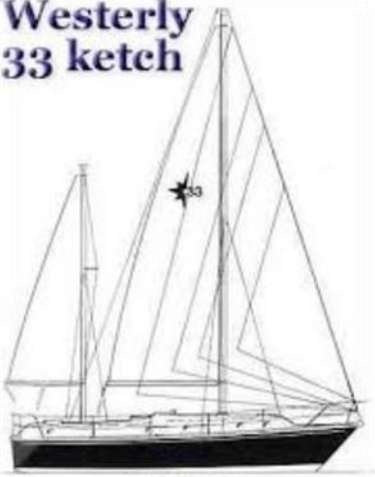
Tjerk Tjeerde

Een Nieuwe Mast op een Oude Westerly 33

Al jaren was ik van mening dat de zeileigenschappen van onze "Galapagos" verbeterd konden worden. De Westerly 33 romp is ontwikkeld met behulp van proeven in een sleeptank en heeft een theoretische rompsnelheid van 7.1 knopen. Deze snelheid werd alleen gehaald, met grootzeil en rolgenua, vanaf 6Bf en dat moest toch ook met windkracht 5 kunnen. Eind zeventiger jaren, het ontwerp is van 1977, was de Kits-uitvoering populairder dan de Sloep-versie. Daar kwam snel verandering in door de massaal in zwang gekomen rolreefinstallatie. Een sloeptuigage is vooral aan de wind efficiënter en dat is ook wat ik zocht, meer hoogte.

De bezaan had ik een aantal jaren geleden al verwijderd wat resulteerde in meer gebruiksgemak maar had als nadeel dat met weinig wind de boot niet liep en wat leigierig was. Met de bezaan er nog op was er geen leigierigheid maar hoog aan de wind zeilde hij niet. Met veel wind was er over de snelheid niet te klagen. Kortom, zonder bezaan en met de rolgenua was de 7 ton wegende boot ondertuigd en zeilde niet hoog. De wens voor meer hoogte en meer snelheid bij weinig wind deed mij uitkijken naar een langere mast. Omdat bij een Kits de hoofdmast wat verder naar voren staat dan bij sloep-tuigages uit de jaren zeventig is het mogelijk een groter grootzeil in combinatie met een kleine fok te voeren. Tegenwoordig is dit bij moderne jachten gemeengoed. De trend in de 70-er jaren was kleine grootzeilen en grote overlappende genua's. Offertes van masten-makers voor een nieuwe mast bleken toch wel erg duur uit te pakken dus dan maar eens zoeken op marktplaats.

**Westerly
33 ketch**



En ja hoor, op een gegeven moment werd er een Z-Spar mast van 15 a 16 meter aangeboden. Veel te lang dacht ik, want de originele mastlengte bedroeg slechts 11,8 meter. Ik ben toch maar gaan kijken. Het bleek dat de in prima staat verkerende mast 14,4 meter was en dat leek mij een goede basis om mee verder te gaan. Het leuke project was hiermee gestart. De mast bleek erg kaal wat wil zeggen: er waren geen zalingen, verstaging noch vallen. Na heel veel zeilplannen te hebben getekend, kwam ik tot een ontwerp van een mast-toptuig met dubbele zalingen en dubbele onderwanten in plaats van een gabystag, met een grootzeil van 30M2 en een fok ook van 30M2. Het was wél vereist dat er extra genua-rails verder naar voren op het dek gemonteerd zouden worden, maar dat zou wel lukken, dacht ik.

Westerly Club Nederland

De Kits nog onder de oude naam.

Nu moest ik op zoek naar een langere giek en een langer rolfokstelsel. Beide vond ik bij Marco Bijl in Brouwershaven. Een fraaie Selden-giek van een Bavaria

36 met precies de goede lengte en een mooie Facnor-fokroller. Het Selden-lummelbeslag van de giek is aangepast want dit paste niet op de Z-Spar mast. In het magazijn van Z-Spars in Muiden zijn nog veel onderdelen op voorraad en daar vond ik een lengte zalingprofiel, zaling-eindstukken, lierfundaties,

valdoorvoeren en een nieuwe mastvoet. De uitdaging was dat de zaling-eindstukken voor aan de

mast alleen met een hoek van 18 graden te krijgen waren. Ik had gerekend op 0 graden want dat was zo op de oude mast. Het naar achteren verplaatsen van de wantputtings om gepijlde zalingen te kunnen gebruiken, was me toch een stap te ver. Met veel passen en meten, zagen en slijpen, heb ik de zaling-einden zó kunnen aanpassen dat nu de zalingen onder een hoek van 4 graden staan. Het hield wel in dat de nieuwe mastvoet 4 cm naar voren moest en dat is gelukt. Gedurende het winterseizoen heb ik de verjongde zalingen gemaakt en alle beslagen en lieren op de mast gemonteerd en de vallen ingeschoren.



Mast geplaatst in Brouwershaven

Afgelopen voorjaar zijn mijn broer en ik met de mast op dek gesjord vanuit Hellevoetsluis naar tuigerij Bijl in Brouwershaven gevaren. Daar zijn rolfokinstallatie en verstaging op maat gemaakt én geplaatst. Nieuwe zeilen zijn ingemeten en vervaardigd door Kees van Vliet in Middelharnis. In overleg met deze zeilmaker kwamen het doorgelatte grootzeil met losse broek en de reefbare High Aspect-fok respectievelijk uit op 31M2 en op 27M2. Met het hogere zeilplan komt het zeilpunt zo'n 1,5 meter hoger te liggen maar met 2745 kg ballast in de kiel zou dat onder zeil maar iets meer helling opleveren. Het project leek



er op papier goed uit te zien.

Na enkele weken met smart gewacht te hebben, zijn de zeilen één dag voor de openingstocht van WSV Helius naar Middelburg op 14 en 15 mei 2015, afgeleverd. In dat weekend en de dagen erna hebben wij het nieuwe tuig kunnen uitproberen. De diverse trim-mogelijkheden zoals een gemakkelijk te spannen achterstag, de fijne vertraging van 1 op 4 in de giek voor de onderlijkstrekker én de grootschootvoering met fijn-afstelling bleken goed te werken. Zoals verwacht, zijn met ruime wind barberhauers op de fokkeschoot van de HA fok nodig om de twist te verminderen. Eindelijk ! na al die jaren zeilt de boot zoals ik het me voorgesteld had. Het maximale zeiloppervlak van grootzeil en HA fok is nu bijna net zo groot als de oude situatie van grootzeil, genua 1 en bezaan maar is veel efficiënter verdeeld.



Kruisen in een smal vaarwater is nu een genoeg en tegenstelling tot hoe het was met de grote genua 1 met dat babystag. De leigierigheid is verdwenen.

De “Galapagos” is nu een tikkeltje loefgierig en ligt prettig op het roer. De beoogde doelen van meer hoogte en hogere snelheid bij minder wind zijn gehaald.

Nieuw tuig op de Galapagos

In de eerstvolgende Zware Bakken Race die jaarlijks op het Haringvliet gevaren wordt hoop ik met de goede oude ‘nieuwe’ GALAPAGOS te verrassen.

Hans van Putten

Mei 2015

Te koop aangeboden

Westerly Griffon

kimkieler, bouwjaar 1987.

In uitstekende staat van onderhoud.

Nieuwe genua, nieuw zeil, nieuwe huiken

Nieuwe sprayhood en kuiptent.

Volledige inventaris. Marifoon, gps/plotter.

Zeewaardig.

Ligplaats: Lelystad. Op afspraak te bezichtigen.

Vraagprijs € 17.000,=

Contact: B. Spaans

0031 639467467

0031 320844385



Westerly Centaur 26"

Kimkieler, bouwjaar 1978

Volvo Penta (2003)

Grootzeil met bindrijf (2010),

Rolreefgenua (2010)

Zelfstrijkinstallatie mast met schaar

Buiskap

Kompas (2009)

Dieptemeter (2014)

Stuurautomaat,

Geonav plotter (2010)

Icom M411 marifoon

Anker

Vaste zwemtrap

Pioneer radio

Vraagprijs € 8.000,=

Te bezichtigen in Zeewolde

Schepenkring Yachtbrokers 036-5222262



Westerly Club Nederland Colofon

Bestuur

Tjerk Tjeerde	voorzitter	015-2614075
Willem van Leeuwen	secretaris	06-36054328
Theo Scholman	penningmeester	030-6300610
Cees Tanis		0113-211148
Auke Bos		06-21822995
Petra Smit		06-47042830

Adres secretariaat:

Willem van Leeuwen
Scheprad 1
6852 BT Huissen

06-36054328
wvl6852@xs4all.nl

Evenementencommissie:

Wini Goedegebure	0113-211148	Corrie Scholman	030-6300610
Willem Doelman	06-57571954	Ben Prins	030-2202575
Hendrik Wingelaar	06-24216030	Sander Kaat	06-22274293

Technische commissie:

vacature vacature

Websites:

Westerly Club Nederland (en bibliotheek) www.westerlyclub.nl
Westerly Owners Association www.westerly-owners.co.uk

Redactiecommissie: Gerard Versluis
Eindredactie: Tjerk Tjeerde
redactie-adres: Togostraat 46
2622 EW Delft

015-2614075
tjeerde@hetnet.nl

Contributie:

Voor leden die betalen per automatische incasso: € 35,-.
Betaalt men op andere wijze: €37,-. Inschrijfgeld € 15,-.

Donateurs betalen minimaal € 15,- p.j. De contributie wordt geïnd in april.

ABN AMRO rekeningnummer: NL66 ABNA 049 39 39 377 t.n.v. Westerly Club Nederland, Nieuwegein

Clubvaantjes: De prijs van de WCN-clubvaantjes is € 10,-, te verkrijgen via het secretariaat. De Westerly Club Nederland aanvaardt geen enkele aansprakelijkheid verband houdende met de inhoud van dit Magazine. Voor de volledige tekst van de disclaimer kunt u terecht bij secretariaat en/of website.