

Westerly
Club
Nederland

*Oktober 2000
25 jaar WCN*





Lustrumfeest
24 september
Ottenhome
Loosdrecht

Klaarmaken voor
De puzzeltocht

Voorwoord

Door: Frans Walraven.

U bent rond deze tijd van het jaar vast bezig met het aftuigen van uw schip. Wat laat ik aan boord, wat neem ik mee naar huis, zetten we het schip op de kant of laten we het in het water liggen deze winter, dat zijn zo de gebruikelijke vragen die ook elke Westerly zeiler zich stelt. En dat onze leden zich steeds verder weg begeven op het water, blijkt wel uit het feit dat één van onze clubleden zijn schip ergens in Frankrijk op de kant laat overwinteren, zodat hij volgend voorjaar meteen weer verder kan zeilen richting Middellandse zee. Iets om jaloers op te worden!

Wat het weer betreft hebben de meesten van ons, denk ik, een matig seizoen achter de rug. Uw voorzitter is tenminste na een week heel matig weer voor het eerst in jaren overgeschakeld op een landvakantie. Dat beviel goed voor een keer, maar het is niet zo dat het schip nu te koop staat.

Onze evenementen zijn weer goed bezocht dit seizoen. De Lowestoft-week brak weer een record wat het aantal deelnemende schepen betreft. Bij de tocht om de Noord heeft men dit jaar de Duitse wadden verkend en dat werd door de deelnemers zeer geslaagd gevonden. Deze tocht om de Noord gaat dus tot onze vaste evenementen behoren, waarbij de Commodore volgend seizoen hopelijk weer in een echte Westerly vaart.

Ik heb begrepen dat het Hemelvaartsweekend Zuid, het Hemelvaarts weekend Noord naar de kroon steekt wat het aantal deelnemers betreft. De propagandamachine voor Hemelvaart Noord kan dit natuurlijk niet onopgemerkt laten passeren!

De viering van ons 25 jarig lustrum bij Ottenhome was een groot succes, waarbij het fantastische zeilweer een grote rol speelde. Maar verderop in dit blad leest u nog een impressie van dit feest.

We zijn een nog alsmaar groeiende en springlevende vereniging, ik ga er van uit dat we samen nog vele lustrums zullen vieren.

Clubblad WCN

Inhoudsopgave oktober 2000

Club		Reisverhalen	
Voorwoord	1	Stekker er uit	25
Inhoudsopgave	2	Nostalgie	29
Ons Lustrumfeest	3	Anders actief	30
Lustrumvaan	4	Wereldreis Adios Labor	34
Evenementenkalender 2001	5		
Leden	6	Gelezen	
Najaarsbijeenkomst	7	Kleine Computer voor aan boord	33
Advertentierubriek	7 & 47	Weerberichten op GSM	33
Bestuur en Commissies	48	Radiodokter op zee	34
		Westerly	
Clubevenementen		Westerly failliet	35
Lowestoft tocht	9	Trafalgar Yacht Services	36
Hemelvaart Noord	16	De Conway story	37
Hemelvaart Zuid	17		
Barbecue Noord	18	Techniek	
Barbecue Zuid	19	Westerly Conway, een ervaring	42
Tocht om de Noord	20	Een super lierhendel	46

Medewerkenden: Gerda van Dillen,
Steve James,
Piet Sap,
Jan Sluiter,
Bob Stapleton,
Ria Stokdijk,
Tjerk Tjeerde,
Gerard Versluis,
Frans Walraven,
Roeli Walraven

Eindredacteur: Hans Veldhuyzen,
Frank Santmanstraat 23,
7552 GM, Hengelo Ov
tel 074-242 42 44

Ons Jubileumfeest

Door: Roeli Walraven

Gezegd door gedroomd zeilweer: 4 Bf en stralende zon, heeft de Westerly Club op 24 september haar 25-jarig jubileum gevierd. Er was gekozen voor "een dag Ottenhome" en die keuze is een hele goede gebleken.

Al meteen om 10 uur 's ochtends kwam de jolige stemming er in, voor velen was het een herkenning van locaties uit hun eerste zeiljaren en de bravoure die daarbij hoort, maakte zich meester van iedereen.

Na de koffie en een inleidend woordje van de voorzitter, werd koers gezet naar de steigers en met een pittige wind was het inschepen geblazen. De eerste spelers vlogen ons al om de oren en er werd hier en daar nog even snel een zeilpak aangetrokken. De eerste manche was een puzzeltocht met niet te moeilijke vragen en met voornamelijk tot doel kennis te maken met de boot, de bemanning en de plas. Er moest ook nog een slagzin worden afgemaakt; het moeilijkste was nog het formulier droog te houden.

Er werd meteen al fanatiek gevaren, en met een fikse wind en zeer primitief uitgeruste BM's (b.v. geen curieklemmen) was het meteen al het betere "natte zeilwerk". Omdat het behoorlijk druk was op zo'n stralende dag vereiste het nogal wat stuur- en stuntwerk. Hier en daar zal wel een van de dames een schietgebedje hebben gedaan, maar alles ging goed. Eén van de zeilinstructeurs zei na afloop dat hij wel kon zien dat hier routinee's aan de gang waren en dat streefde natuurlijk het ego van de stuurmannen.

De lunch gebruikten we op een zonnig, uit-de-winds terras en om twee uur was het aantreden voor het echte wedstrijdwerk. Bij de "briefing" werd gezegd dat de wedstrijd wel tot 5 uur zou duren maar om vier uur was iedereen binnen. Of het ook hard ging! Zoals Bob Stapleton binnen kwam stuiven b.v. was echt een stunt. Winnaar werd één van onze ex-voorzitters; we wisten wel dat hij heel veel wedstrijden gevaren had maar hij kent werkelijk alle trucs en haalde ze ook allemaal uit de kast. Hulde !!

Ons terras was nog steeds zonnig en de drankjes die er geserveerd werden vonden vlot aftrek, waardoor de stemming nog verder steeg. De prijsuitreiking, met praktische spullen die bij iedereen in de smaak vielen, werd een dolle boel. De winnaars waren:

Puzzeltocht: 1. Rinus Kanaar, 2. Henk Walraven, 3. Tjerk Tjeerde.
Zeilwedstrijd: 1. Jan Sluiters, 2. Frans Walraven, 3. John Smit.

Ondertussen was Sabine Dorsman, één van de oprichters van de vereniging (die we door omstandigheden al lang uit het oog waren verloren) gearriveerd. Ze toonde zich blij verrast dat de club nog bestond (!) en in zo'n blakende toestand was.

Toen de zeer gevarieerde en smakelijke maaltijd was klaar gezet werd er al snel aangevallen, we waren er toch wel heel hongerig van geworden. Na het ijs en de koffie werden we nog een keer buiten verzameld rond de gitaar van Imko Albrechts en werd door Jan Sluiter de Westerly Blues ingezet begeleid door een meidenkoortje. Deze ijzersterke uitsmijter werd na het 8^e couplet tenslotte door iedereen meegezongen:

"Oh Westerly Club
Jij gaat nooit meer stuk",

waaraan ik zou willen toevoegen:

"Al 25 jaar en feit
En niemand één seconde spijt
Van al die jaren varen
Met de Westerly Club !!"

Het mag duidelijk zijn dat de thuisblijvers weer eens ongelijk hadden en dat het een echt zeilersfeest was, zoals een van de aanwezigen tegen de voorzitter zei: "Het was de dag van mijn leven!" De Westerly Club is na 25 jaar haar doelstelling, vriendschap en gezelligheid voor de leden, trouw gebleven.

(Voor de fotoreportage, zie binnen- en achterzijde van de omslag).

Lustrumvaan

Misschien tot Uw verbazing hebt U in de envelop behalve het Clubblad ook een onbekend soort Westerly Clubvaan aangetroffen. Alle leden van de Club krijgen deze vaan in het kader van ons 25-jarig bestaan. Volgend seizoen kunt hem aan de zaling voeren als teken dat U lid bent van een Club die al 25 jaar de woelingen in de zeilwereld heeft doorstaan (en van plan is dat nog vele jaren te blijven doen). Zorg dat U deze vaan niet kwijt raakt. Er is maar een beperkt aantal van gemaakt. Het wordt dus een "Collectorsitem"!

Evenementenkalender 2001

Ook in het nieuwe seizoen worden weer de nodige evenementen georganiseerd. De (voorlopige)agenda voor 2001 ziet er als volgt uit:

Voorjaarsbijeenkomst

Vrijdag 31 maart

HemelvaartswEEKEND N&Z

24 - 27 mei

Lowestoft

Vertrek 9 juni

BBQ-weekends N&Z

1 - 2 sept.

Tocht om de Noord

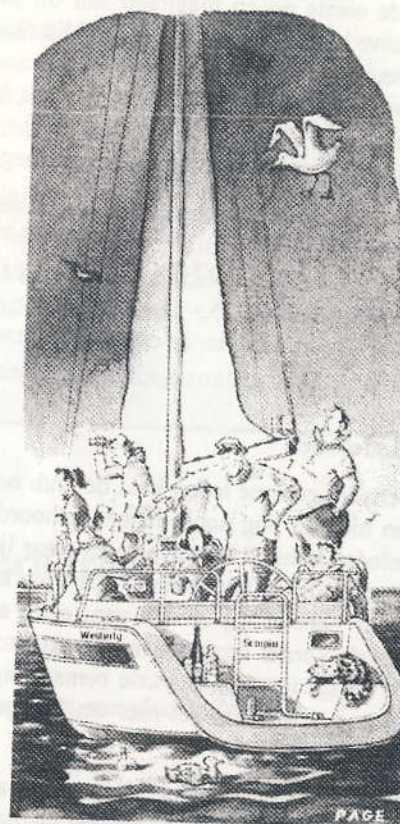
(zie onder aan de blz.)

Garnalentocht

(zie hieronder)

Najaarsbijeenkomst

? nov.



Nieuw is de **Garnalentocht**. Dit wordt een vierdaagse tocht naar Blankenberge in België. Het idee is om op donderdagavond te verzamelen aan de Roompotsluis, vrijdag naar Blankenberge (Garnalen eten met Belgisch Bier), zaterdag terug naar de Roompot en zondag weer thuis. Dit wordt het 3^e of 4^e weekend in september

Enne het is echt waar, hoe meer zielen hoe meer vreugd.....

De **tocht om de Noord** werd de laatste jaren gehouden in het naseizoen, nl. in de eerste week van september. In 2001 zou dat worden: 1 - 8 sept. Voor enkele leden is dit een bezwaar in verband met de gebruikelijke vakantieperiode. Als er belangstelling voor bestaat de tocht één of twee weken eerder te houden, laat dat dan zo spoedig mogelijk weten aan de commodore: Hans Veldhuyzen. Tel. 074-242 42 44

Leden

Nieuwe leden

In de eerste negen maanden van dit jubileumjaar hebben zich meer liefst 19 nieuwe leden laten inschrijven. Allen hartelijk welkom. Voorzover dat nog niet gebeurd is, hopen wij U spoedig bij één van onze bijeenkomsten te mogen ontmoeten. De meesten van U zullen de Lustrum editie van ons clubblad hebben ontvangen. Ook deze aflevering heeft nog een feestelijk tintje, al was het maar dat we kunnen terugzien op een geslaagd lustrumfeest.

Van de nieuwe leden die na 1 augustus zijn ingeschreven heeft de penningmeester nog geen automatisch incasso betaling ingevorderd. Dat zal voor het eind van het jaar geschieden. Voor deze nieuwe leden betreft dat alleen het inschrijfgeld van f 25,-. Contributie is niet eerder verschuldigd dan over het jaar 2001. De inning van de contributie geschiedt in de maand maart.

Medeleden

Behalve gewone leden kent de club ook mede-leden. De meeste clubleden zullen hiervan nog nooit hebben gehoord. Dit jaar hebben wij voor het eerst medeleden kunnen inschrijven en maar liefst twee in getal.

Onze statuten vermelden: 'De club kent: gewone leden, mede-leden, ereleden (daar hebben wij er één van, onze oud-voorzitter Roeli Walraven) en donateurs'. Verder lezen we in de statuten: 'Mede-leden zijn zij die, die behoren tot de huisgenoten of de vaste bemanning van één der gewone leden of ereleden'. In ons geval gaat het niet om huisgenoten, maar om leden van de 'vaste bemanning'.

Medeleden hebben dezelfde rechten als andere leden, zij mogen bijeenkomsten van de club bijwonen, hebben stemrecht in de vergaderingen, ontvangen het clubblad en kunnen met 'hun' schip deelnemen aan de 'natte' evenementen. Het mede-lidmaatschap is bij uitstek geschikt als twee (echt)paren gezamenlijk een schip bezitten, iets dat we in de eerste jaren van club nog niet kenden, maar dat de laatste tijd steeds meer voorkomt.

De jaarlijkse financiële bijdrage is dezelfde als van donateurs: f 25,-. Aanmeldingsformulieren zijn verkrijgbaar bij het secretariaat.

Najaarsbijeenkomst

Onze gebruikelijke najaarsbijeenkomst wordt weer gehouden in het

van der Valk Hotel Breukelen,

vrijdag 10 november

Aanvangstijd 20.00 uur

De zaal is open vanaf 19.30 uur.

Programma.

Het programma wordt verzorgd door de ANWB, met als onderwerp:

"VEILIGHEID AAN BOORD"

Spreker: de heer van Kuppenveld

Zie ook de convocatie die U eerder werd toegezonden.

Advertentierubriek

Te koop aangeboden

Westerly 26 **Centaur**. Zeer goed onderhouden en compleet schip.
Prijs: f. 41.000 Tel. 06-17532981

Te koop aangeboden

Westerly **Centaur**, bouwjaar 1976 (de snelste van Nederland)

Afm: 8,00 x 2,65 x 0,90 m. Motor 25 PK Volvo Penta.

Doorgelat grootzeil, rolfoek en halfwinder, spinakerboom, maststrijk-installatie, rolreefsysteem, marifoon, Autohelm, log, radio (stereo), 2 accu's (Start en Verbruik), elektrische waterpomp, pompelpomp, raampjes in achterslaapkooien, verwarming (elektrisch) en mooie stoffering.

Vraagprijs f. 37.500,- Fax/Tel. 010 - 438 85 73

Adres: B. Withoos, Nw. Wetering 216, 3194 TB, Hoogvliet Rt.

Te koop aangeboden

(Na 13 jaar willen we graag een grotere Westerly)
Westerly 23 **Pageant**, bouwjaar 1979 nr. 533, afm. 700 x 240 x 85 cm, 1950 kg, kimkielen, Volvo MD 7a, 13 PK, grootzeil, fok, genua 2 (alle van zware kwaliteit en enkele jaren oud), spinaker, kompas, autohelm tridata St50, windmeter, marifoon met atis, radio met ssb, 2 accu's.

Alle bekleding en kussens enkele jaren oud, nieuwe buiskap, trailer voor winterberging, kuintent, spatzeilen, 5 slaappleatsen, onderwatertoilet, gascomfort, alle polyester in staat van nieuw, heeft iedere winter binnen gestaan. Het schip verkeert in perfecte staat, 2^e eigenaar

Prijs: f 32.500,- J. Blouw, tel 0227-544343 e-mail:

j.blouw@worldonline.nl

Te koop aangeboden

Bijboot lengte 265 cm. Inwendige maat: 170 x 75 cm.

Materiaal: Hypalon/Neopreen. Compleet met 3 houten vlonders.

Vraagprijs: f 1.400,- Reactie: F. van Dillen tel: 0172-43 20 97

Te koop aangeboden

Mooie **Westerly Storm 33 OD** (Hoge mast) Bouwjaar 1987, te water 1988, afmetingen: 10,11 x 3,52 x 1,68 meter. Zeer compleet met Whitelock stuurstand, winterkleed, regentent, en alle toebehoren.

Vraagprijs f 162.000,-
Tel. 0223-63 12 59
of 06 53 31 26 19

S.Y. NEW LIMIT



Nederland - Engeland v.v. deel II

Tocht naar Lowestoft 2000

Door Tjerk Tjeerde

In ons clubblad van maart 1998 deed de schrijver enthousiast verslag van zijn eerste oversteek (als opstapper) naar Lowestoft met de Westerly Club, onder de titel 'Nederland-Engeland v.v.' Hij besloot zijn verhaal toen met: "En dit alles had niet kunnen gebeuren zonder (...) de Westerly Club Nederland, die organiseert en informeert en uiteindelijk de schuld zal zijn voor mijn oversteek naar Engeland". Met dit verslag stelt hij vast: "de Westerly Club Nederland is inderdaad de schuld gebleken van mijn oversteek op eigen kiel".

De voorbereiding:

De voorbereiding voor de tocht naar Lowestoft 2000 begon in de winter van '97-98. Omdat ik, soms bescheiden, maar vaker bang uitgevallen, niet echt met een Centaur naar zee wilde (u begrijpt, de mening van mijn echtgenote laat ik hier onverwoord), werd eerst een ander schip gezocht. Op de dag van terugkomst van de tocht in 1998 konden wij dus de sleutels in ontvangst nemen van onze trotse 36-voets Conway, de MEMBERS ONLY.

1998 stond in het teken van de kleine manoeuvres middels een zomervakantie binnendoor naar IJsselmeer (jawel, één zandbank, en daar zaten wij op).

1999 stond in het teken van volproppen met apparatuur en coast-hopping tussen Nieuwpoort en Texel (zo kreeg ik mijn vrouw dus naar zee; zij het dat haar interesse, kennis en vaardigheden een goede ontwikkeling doormaakten door deelname aan zeezeilcursussen bij derden, meer nog dan door mijn didactisch vermogen).

Tegen het einde van die zomer ben ik reeds begonnen met het ronselen van bemanning. Eerstens werd de "Wander West" beroofd van haar bemanning, en tweedens heb ik enkele Zuiderburen weten te misleiden. Dertens heb ik mijn broodheer gemeld, dat overwerk mij niet deerde, zolang Lowestoft gegarandeerd was.

Op 1 januari 2000 stond mijn reis naar Lowestoft tot in details gepland !

De deelnemers:

Sedert 1997 is het aantal deelnemende schepen verdubbeld. Voeren we toen met 7 rompen, in 2000 was Bob Stapleton Commodore over bijna 15 eenheden. Om alle scheepsnamen hier te vermelden, gaat hier te ver; in de loop van dit stuk hoop ik ze nog te noemen.

Onder deelnemers versta ik dus gemakshalve maar even mijn bemanning: Dick Groen, de laatste drie jaar met mij opstapper op de WANDER WEST, moest een week voor vertrek verstek laten gaan wegens ziekte. Rik en Anja, in onze jachthaven onze meest nabije Zuiderburen, suggereerden schipper Mark van even verderop uit te nodigen.

Zat ik dus uiteindelijk opgescheept met 3 Belgen als bemanning. En, onervaren schipper als ik ben, had ik slechts één eis gesteld: praat Nederlands als ik er bij ben. Foutje.

De reis (zaterdag):

Ter voorbereiding op de reis werd Stellendam vanuit zee benaderd. ZEE-OTTER, MORIAN en VAUX VARRIN, van de mysterious mr. Dalrymple, zou Walraven later zeggen- lagen reeds afgemeerd. CHRISTINA en WANDER WEST arriveerden de volgende ochtend.

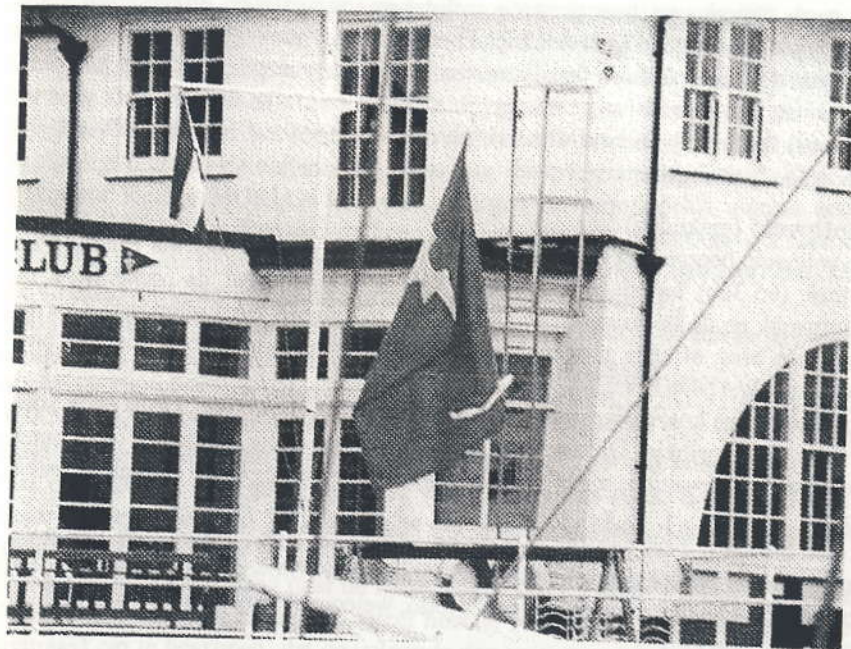
Op 09 1400 LT June vertrok een contingent van 6 schepen. ADAMAS zou later volgen.

Tja, de reis. Door mijn onervarenheid als schipper (hoewel ik mijn kennis toe-reikend vond) liet ik mij verleiden tot, schrik niet, het zetten van zeil. Toen we ongeveer weer ter hoogte van de Roompot dreven (en de overige schepen de Eurogeul al overgestoken waren; de ZEEOTTER had duidelijk profijt van zijn gietijzeren genua), vond ik moteren een beter alternatief. De eerste paar uur van de monstertocht waren al verloren.

De Eurogeul ging goed; ik heb geen schip gezien. Hopelijk zagen ze mij wel. Mijn volgende beslissing was even discutabel: gesteund door enthousiast de- volk liet ik de grootte van ons zeiloppervlak parallel meelopen met de - toenemende- wind. Dat zeilt verschrikkelijk goed, tot je er tijdens donker achter komt dat je geen rolfok hebt, en naar het voordek moet om zeil te wisselen. Daar onder de genua de werkfok al aangeleuverd op de voorstag zat (een beetje voorbereiding hadden we wel gedaan), moesten dus alle genua-leuvers eerst los. Hoe veel leuvers zitten er aan onze genua? (inzendingen onder nummer naar het secretariaat)

Kortom, een prachtige tocht gemaakt, waarbij de kwaliteit van de Westerly een geweldige ervaring opleverde: wat een schip, zo vast als een huis, wat een ver- trouwen boezemt zij in. Zelfs mijn Belgen (allen schippers/-sters van eigen schepen) waren er stil van. Nee, wij hebben geen last van zeezieken gehad.

Oké, we hebben op de heenweg 107 mijl afgelegd. En we kwamen, verhou- dingsgewijs, als laatste aan. Desondanks begon, na het ronden van de South- Holm Cardinal, mijn persoonlijke triomftocht. Tussen de pieren van Lowestoft Harbour was mijn "Hiiiiieecheaaaaaaa" boven wind, stroming en motorge- luid uit te horen: **IK** had Lowestoft bereikt.



*De Nederlandse driekleur en de Westerly vlag
gehesen voor het clubgebouw in Lowestoft*

Lowestoft (zondag):

De adrenaline kon zakken in een box, die voor ons geschapen leek. Douche etc. (weer was er een duidelijke verbetering in het sanitair te constateren). Inmid- dels, dat zal duidelijk zijn, had ook het IJmuidens contingent schepen Lowest- oft aangelopen.

Daarna herkenbaar in scheeps-eigen T-shirts naar de borrel. De truc mislukte, want ook de crews van zowel de MORIAN als de ZEEOTTER hadden, elk op hun eigen wijze, strakke herkenbaarheid hoog in het vaandel.

En vanwege de herkenbaarheid waren we ook al snel ontdekt als diegenen, die als de sode.... moesten verhalen, omdat de eigenaar van de box zijn schip ook graag daar wilde stallen.

Zo lagen we als laatste gereed voor de nacht.

Omdat ik in die eerste 24 uur WCN-reis al een aantal malen was geweest op tekortschietende bedoelingen, bracht ik mijn laatste wapen in stelling. Ik heb,

om ze te fêteren met hun prestatie, mijn bemanningsleden uitgenodigd voor een typical old English Fish & Chips Dinner.

Dit keer deden ze feilloos wat ik verwacht had: ze constateerden dat het eten tijdens de rest van de reis onmogelijk slechter kon zijn dan dit. Als gevolg waarvan ik dus bijvoorbeeld alle kritiek over de door mij ingeslagen voedselvoorraden had uitgebannen.

Southwold (maandag)

De volgende beproeving maakte mij niet helemaal gerust. Niet het tijdstip van vertrek (05.30u) baarde mij zorgen. Nee, een ieder kent de vaste brug in Southwold, en de stroming op de rivier (3 kn inkomend, 6 kn uitgaand). Ook ik had deze brug al eens mogen aanschouwen tijdens mijn eerder verblijf aan boord van WANDER WEST.

Rondgaan, dus koers wijzigen, kan alleen met druk op je roer. Druk op je roer krijg je door snelheid. Die snelheid hadden we ook nodig omdat we weer bijna als laatste aankwamen, maar wel als ongeveer eerste tegen de steiger moesten liggen.

Ik heb later nog heel gezellig met de havenmeester staan praten over een paar aardige oud-Engelse gebruiken. Zo zei hij dat zijn "Slow down, Slow down!!" een typisch Engelse manier was om "Hello, welcome" te zeggen. Wist u dat?

Schippers: sorry.

Afijn, ik herinner me niet dat er een schip is geweest dat problemen had met rondgaan en aanmeren. Zelfs het feit dat de trap, om de steiger ook bij laag water te kunnen bereiken, precies tussen de MORIAN en de MEMBERS ONLY zat, heeft geen slecht woord veroorzaakt.

En ook dit jaar was het meer-werk door de havenmeester fascinerend. Het blijft knap om drie rijen schepen van 5 dik naast elkaar af te meren, zonder dat het met uitgaand tij een zootje wordt.

Ieder kon boodschappen doen, zonnebaden, strandje pikken, visje kopen. Ik en mijn Belgen hebben gebarbecued: vis met *ajuin* (Belgisch). Koud wijntje uit de *frigo* (Belgisch). Alles verliep perfect. Of liever, bijna: Bob, hoe was die formule ook weer die uitlegt dat je geen waterkoker van 2kW op een stopcontact kan aansluiten waar al 3 Hollanders (voor 1 prijs) ingeprikt zitten, en bovendien niet zwaarder is dan 1250 W? (Brief onder nr. naar het secretariaat).

Suffolk (dinsdag):

Southwold heeft wel iets. Welhaast in the middle of nowhere. Je verwacht niet dat je er iets kan krijgen. En toch kreeg ADAMAS een techneut aan dek in verband met accu-problemen(?) Het ware beter geweest als deze Engelsman de spanning aan boord van de CHRISTINA had mogen meten.

Niet alleen had de zeereis naar Lowestoft nogal (in)spanning geko(t)st; toen de spanning weer steeg voor het vertrek uit Southwold (kentering, laagwater, diepgang, het is altijd spannend om 14 schepen in 10 minuten tijd op stromend water te zien vertrekken), bleek er te weinig spanning om haar motor gestart te krijgen. Dit blokkeerde tijdelijk het uitvaren van bijna de halve vloot (kleiner schip, ligt dus aan de buitenkant), waardoor de spanning weer steeg. Zelfs de generator van de MORIAN kon niet op tegen de vermoedelijk slechte accu. MORIAN leverde echter wel de kennis en vaardigheid, waardoor oorzaak en oplossing uiteindelijk werden gevonden. Toen die spanning was gebroken, kon de CHRISTINA haar reis naar Suffolk ontspannen aanvangen.

Veiligheidshalve verlieten MORIAN en MEMBERS ONLY de haven pas tegen zessen. Het stijgend water gaf eerst toen voldoende diepgang.

Richting Harwich nog even leuk gezeild. "MEMBERS ONLY, dit is MORIAN. U ligt schitterend onder zeil, we willen graag een foto nemen. Maar haal even uw stootwillen binnen". Zo, die slordigheid zat ook weer in de ether. Tot de wind wel heel gek ging doen. 90° draaien was niets. En de MORIAN maar proberen de wind in de zeilen te houden. Later bleek dat wij net zo raar gevaren hebben.

Te laat voor de wandeling naar de famous Ship Inn kwamen wij aan in Suffolk. We waren weer de laatsten. De borrel hebben we evenwel net voldoende mee-gemaakt om te begrijpen, dat de volgende dag weer onmenselijk vroeg vertrokken zou moeten worden. Zeker in combinatie met die borrel.

Brightlingsea (woensdag):

Wederom een aardige zeiltocht, zij het dat de hele trip als kruisrak diende te worden uitgevoerd. Hoewel ook dit keer het fameuze wedstrijdveren niet was afgesproken, deed iedereen zijn best. Wij lagen als eerste onder zeil en op koers, en vooraan. Heel lang hebben we onze positie vastgehouden. Pas 10 minuten na vertrek hebben we, wegens de toenemende wind, een voorzeil gewisseld. Met als gevolg dat we, toen we weer op koers en snelheid lagen, alle anderen vóór ons zagen. In Brightlingsea kwamen we dan ook als laatste aan. Jammer dat de ZEEOTTER op zoek moest naar een smid om de scheur in de gietijzeren genua opnieuw te klinknagelen. Jammer dat de WANDER WEST onderweg ineens besloot om zijn voorzeil met een losse broek te gaan varen. En jammer dat de MORIAN een vermogens-probleem had: schroef, koppeling, motor?

Na jaren kon ik eindelijk onze advertentie "Diver on board" waarmaken. Over het nut van aan boord hebben van een duikbril en snorkel schrijf ik mogelijk later nog wel eens. Overigens ga ik er van uit dat mijn natte activiteiten de oorzaak niet verholpen heeft, maar een mogelijke oorzaak wel geëlimineerd heeft. En het was lekker water.

De Engelse KNRM heeft nog wat mensen van WCN geholpen terug te komen, nadat zij met een van de havenmeester geleend taxi-bootje, waarvan de motor duidelijk alleen loopt als je de benzinetank belucht, ong. 16 mijl stroom mee land inwaarts waren gedreven.

Die avond aan de drijvende steiger is de enige geweest, dat wij onze basjke (phonetisch Belgisch voor? Brieven onder nummer naar het secretariaat) gebruikt hebben. En WANDER WEST was 3x zolang bezig.

Het palaver (lijkt een ander woord voor tweedracht zaaien) mondde uit in het voornemen de volgende dag terug te varen naar Suffolk. Het leek de meesten een beter uitgangspunt met betrekking tot het aanvangen van de terugreis. MAUI en CUNERA verkozen vanwege familiale verplichtingen toch de Backwaters; MORIAN verkoos een vervroegde terugreis in verband met de windrichting en de nog niet opgelost/bewezen motor-problemen.

Suffolk (donderdag):

Eindelijk dan de wedstrijd. Het rondenvan de boei Knoll gold als het startsein. Nog voor het laatste schip gestart was, hadden de eersten hun motor al weer bij en was de wedstrijd alweer afgelopen. Om te zeilen heb je uiteindelijk wel wind nodig. Een paar hardnekkigen verwachtten echter een opstekende wind (dat deed-ie al de hele week later op de dag) en bleven zeilen -en terecht-. Alle schepen haalden zonder moeite de finishboei, behalve de SPEEL GOED. Om toch voor donker in de haven te kunnen liggen, is voor hem de sleepboot DEBEN uitgevaren. We kwamen dit keer niet als laatste aan.

Dan de roemruchte wandeling door de swamps. Voor een aantal te kort, voor anderen een ware marathon ("Hildebrand" Versluis schreef eens: "Hoe warm het was en hoe ver". Was ook hier geweest). Nog een mobiele Ericson in het moeras gevonden ook.

En dan is daar de Ship Inn met haar grote koude kletsen bier (of hoe dat daar mag heten). Uitstekend weer dreef ons naar het terras, waar een zéér gezellige periode volgde. Voor een aantal te kort, voor anderen te "nat". En John D. had zijn Ericson weer terug; wist niet eens dat hij hem kwijt was.

Afscheid werd genomen tijdens de terugwandeling; de voorgenomen vertrektijden varieerden nogal, de bestemmingen ook, en de werkelijkheid bleek later anders.

De terugreis (vrijdag):

Vol goede moed (voor zover dat, wéér zo vroeg, mogelijk was), en met fors wat treurnis omdat het -bijna- al weer voorbij was, hebben we Suffolk verlaten, op weg naar de Roompot. Met eenzelfde wind als heen (namelijk ook tegen), die, naarmate de dag vorderde, ook weer wat toenam.

Vermoeid door discussies over de verschillen tussen bearing, desired track en course-over-ground viel ik in slaap. Toen ik wakker werd, was Zeebrugge nog 2 uur varen. En de Roompot nog 6. Ik geef het toe: 117 mijl is iets langer dan gepland. Maar we hebben mooi gevaren! Een pleister op de wonde was dat ook andere schepen nog tot diep in de nacht marifonisch zijn waargenomen.

Om 05.30u meerden we af naast iemand die om 09.00u wilde varen.

Waren we nu de laatste?

Nederland - Engeland v.v.

ofwel: de tocht naar Lowestoft!

Natuurlijk is er eindeloos veel méér gebeurd dan bovenstaande. Zowel in de havens als daarbuiten. En over zeilen hoeft ik de lezer weinig meer te melden.

We hebben het mooiste weer van de wereld gehad: wind en zon.

We hebben op allerlei gebied weer méér ervaring opgedaan.

En dit alles had niet kunnen gebeuren zonder:

BOB STAPLETON, de **commodore** (onvermoeibaar in organisatiedrang, voorbereiding, voorbeeld, inzet, inbreng en sturing), en niet te vergeten de niet te voorkomen bijdrage van vieze-commodore Gerard Versluis als verbindingsman;

DE SCHIPPERS, zonder wie geen tros zou zijn losgegooid;

DE SCHEPEN, SCORPIO, MORIAN, ADAMAS, VAUX FARRIN, SPEEL GOED, GLORY, BOXER, CHRISTINA, MAUI 3, CUNERA, WANDER WEST, ZEEOTTER en DE WIJTE KREEFT, zonder welke geen tros los te gooien zou zijn geweest;

DE OPSTAPPERS, waarvan het te ver gaat ze hier allemaal te noemen (gesteld dat ik de namen zou kunnen reproduceren), zonder wie, tja, wie had dan die tros eigenlijk los moeten gooien?

DE ACHTERBLIJVERS, die onbestorven achterbleven (sterk hè, die Fisherman's friend, nietwaar, Aafje?);

De WESTERLY CLUB NEDERLAND, die organiseert en informeert en uiteindelijk de schuld is van *mijn* oversteek naar Engeland.

ALLEN, BEDANKT! U weet niet hoeveel steun u voor mij heeft betekend.

Een speciaal woord van dank voor mijn eigen opstappers:

Rik, voor je hardnekkige wens onder zeil te varen, ook al gingen we de verkeerde kant op;

Anja, voor je hardnekkige zorgen voor de inwendige mens en je waardevolle aanwezigheid aan dek;

Mark, voor je geëtaalde rust en kalmte, en voor je hardnekkig snurken.

Hemelvaartstocht Noord

Door: Bob Stapleton

Donderdag

Elf stoere Westerlies zetten koers naar Andijk met een verwachting van ZW 5. Maar in de loop van de middag dwong een zuidwester van 7 Bft de PHOCA, komende uit Harlingen een oppertje te zoeken in Stavoren. De BOXER kwam pas in het donker binnen door lange wachttijden in de sluis bij Enkhuizen.

Vrijdag

Tien stoere Westerlies vertrokken om 08.30 richting Den Oever. (alleen de GLORY, met Willem Kuhlman als solozeiler, tobbede met een kapotte stuurautomaat, keerde terug naar huis om het apparaat tijdig te kunnen vervangen vóór de Lowestoftreis een week later).

Het was fraai zeilweer. Door de sluis, op het wad, met 1,5 knoop stroom mee, schoot het lekker op richting Oudeschild. Helaas staat er dan op het laatste stuk 2 knopen stroom tegen. De haven was flink bezet. Het gevolg was dat we niet alle tien aan dezelfde steiger konden afmeren. Het werd zonnige en warme wandeling door het dorp. Daarna palaver (en drankjes) aan boord van de SPEEL GOED. De PATIENCE verliet de groep voor de voorbereidingen van hun reis naar Frankrijk (en verder?) die spoedig daarna zou plaatsvinden.

Zaterdag

Negen stoere Westerly jachten vertrokken om 08.30 richting Den Oever, maar JONI, één van de kleinste schepen, besloot koers te zetten naar de thuishaven. Acht stoere Westerly's gingen door de sluis. Helaas NONAME had geen oliedruk meer op de motor en moest de sluis uitgesleept worden naar open water. Daar werd zeil gezet om de thuishaven Lelystad te bereiken.

Zeven stoere Westerlies bereikten Enkhuizen. SCORPIO als eerste, maar op handicap bleek PHOCA winnaar te zijn, gevolgd door de WITTE OLIFANT. EL PETREL merde af in haar eigen box in de Compagnieshaven omdat haar bemanning nog die avond thuis moest zijn.

Zes stoere Westerlies merden niet af in de Buyshaven zoals afgesproken, maar werden doorgestuurd naar de "ANWB-noodsteiger", een halfgezonken bak. Dus niet helemaal zoals we verwachtten! Als protest hebben we geweigerd hangeld te betalen toen de havenmeester van de Buyshaven langskwam.

Zondag

De BOXER vertrok bij het eerste daglicht om wachttijd bij de sluis te vermijden, dus:

Vijf stoere Westerlies hielden een gezamenlijk ontbijt en vier stoere Westerlies wuifden de SCORPIO vaarwel toen ze wegzeilde. De overgebleven vier stoere Westerlies (HOOKER, PHOCA, SPEEL GOED, en DE WITTE OLIFANT) zetten koers naar hun thuishaven.

Het einde van weer een plezierig en succesvol Hemelvaartsweekend.

Hemelvaartstocht Zuid

Door Gerard Versluis

Mooi weer, een dozijn Westerlies en 4 vrije dagen. Wat wil een mens nog meer? Als uitgangspunt werd de haven van Herkingen gekozen. Die ligt mooi centraal in Zeeland en is binnen één dag bereikbaar voor een ieder die in Zeeland ligt. Een voor één druppelden de Westerlies binnen. Conway's, Centaurs, een Pentland en wat nog niet meer.



's Avonds ging de hele bups naar de theetuin in Herkingen. Een cottageachtige omgeving waar het lijkt of de tijd stil gestaan heeft. Het enige nadeel is dat de uitbaatster de omgangsmethoden heeft van Kra-kras, de heks (u weet wel uit de Fabeltjeskrant). Maar dat mocht de pret niet drukken.

Thee en koffie voor de groten en ijs voor de vele kleine Westerly bemanningsleden. De dag erop naar, zoals de inboorlingen daar zeggen, Scharedieke. De rest van Nederland zegt Scharendijk. Voor dat de barbecue begon voeren drie niet geheel toerekeningsvatbare clubleden in een zeilbootje van amper 2½ meter de Grevelingen op. Op de vraag van een visser of het knus was, werd een antwoord gegeven dat van de eindredacteur niet geplaatst mag worden.



Hemelvaartstochten Noord en Zuid zijn echte familie evenementen.

's Avonds een paar geweldige onweersbuien over gekregen. Dat blijft toch een prachtig gezicht... Die periode van vier dagen, die woensdagavond zolang leek, was eigenlijk toch wel heel erg snel voorbij toen iedereen de dag erop naar huis voer...

Barbecue Noord

Door Bob Stapleton

De BBQ noord werd gehouden op 28 en 29 augustus. Voor de zaterdag was de weersverwachting goed en dat bleek ook zo te zijn. Er meldden zich deze keer slechts zes Westerlies in de Trintelhaven. Als eerste kwam op vrijdagavond de WESTERLY OF WIGHT binnen. Op zaterdag volgden de SCORPIO (met vers stokbrood), ZWERVER, 2^e SYMPHONY, PANRAGRUEL en, zoals gebruikelijk als laatste SPEEL GOED. Maar dit schip was dan ook geladen met vloeibare versnaperingen en grote hoeveelheden ijs. Versterking van de groep arri-

Zaterdagochtend vertrok de vloot richting Krammersluis. Een heftige wedstrijd werd gestreden waarbij snelheden van 0,8 knoop geen uitzondering waren. Uiteindelijk werd de wedstrijd afgeblazen omdat er geen aasje wind meer stond.

Bij de Krammersluizen aangekomen had de evenementencommissie gezorgd voor erwtensoep met worst. Heerlijk bij 23 °C!!

veerde per auto in de vorm van de bemanningen van DE WITTE OLIFANT en COER VOLANT.

Een Duitse zeilclub had overeenkomstige plannen ontwikkeld en installeerde zich op enige afstand van ons met hun BBQ. Zij hadden een "brandstof-schip" in hun vloot, geladen met hout voor een volwassen kampvuur. Toen de temperatuur daalde na het invallen van de duisternis, verzamelden wij ons allen rond het vuur.

De volgende morgen, bij regen en grijze luchten was Jan Verschure al vroeg in de weer om lege flessen en ander ongerief te verzamelen. Na op ons gemak ontbeten te hebben en de regen opgehouden was, vertrok een ieder weer richting huis of elders

BBQ Zuid

Door Gerard Versluis

De barbecue Zuid vond plaats op de mosselbank op de Grevelingen. In de uitnodiging stond mosselplaat. Die ligt echter op het Veerse meer. Gelukkig wist iedereen het te vinden. Overdag druppelde de vloot binnen. Er hadden zich tien schepen aangemeld. Ik ben niet zo goed in het onthouden wie met welk schip geweest is maar eentje is mij in het bijzonder bij gebleven: De BASILISK uit Tholen. Dat is een W-22 uit 1966!! Prachtig om zo'n oude Westerly te zien. Het eiland was een beetje een gok want je weet nooit zeker of er voldoende plaats is. Daarnaast hoor je een week- of jaarkaart te hebben. Gelukkig is het allemaal goed gegaan.

Een barbecue wordt gekenmerkt door het weer. Bij deze bbq hadden we werkelijk heel bijzonder weer. Eerst wind, toen windstil, vervolgens pikdonkere lucht en uiteindelijke stromende regen! Alleen niet op ons eiland. Wij zaten kurkdroog en keken naar de buien die op zo'n mijl afstand tekeer gingen. Na de buien werd het een heerlijk zwoele avond. Na de bbq werd een kampvuur ontstoken. Een combinatie die aan te bevelen is: met een glaasje rode wijn aan een kampvuur zitten.

Het was weer een geslaagd weekend!

Tocht "Om de Noord" 2000

Door: Ria Stokdijk
a/b 2^e SYMPHONY

De tocht Om de Noord werd dit jaar gevaren van zaterdag 2 t/m vrijdag 8 september, van Lauwersoog naar het Duitse wad v.v. Het reisdoel was Spiekeroog. Uiteindelijk waren er vijf deelnemende schepen. Van de negen aanmeldingen hadden er, om verschillende redenen, helaas vier weer moeten afhaken. De deelnemende schepen waren: PHOCA, FREYA, NAVIRE, LABBERDAAN en 2^e SYMPHONY. De 2^e SYMPHONY van Ria en Joop Stokdijk maakte de tocht Om de Noord dit jaar voor het eerst mee. (red.)

Woensdag 30 augustus: van Medemblik naar de Fluessen

Vandaag om 14.00 uur vertrokken we vanuit Medemblik om deel te nemen aan de "Tocht om de noord". De wind draait met ons mee zodat we heerlijk zeilen naar Stavoren en daar aangekomen kunnen we direct mee de sluis in en varen we door naar de Fluessen om daar bij een eilandje af te meren en te overnachten.

Donderdag 31 augustus: van de Fluessen naar het Bergumermeer

Deze dag begint heel mooi met weinig wind maar wel de stilte van de vroege morgen met zon over de Friese meren. Wij varen vandaag naar het Bergumermeer, waar wij ook een mooie overnachting hebben in de natuur na een mooie tocht door Friesland.

Vrijdag 1 september: van het Bergumermeer naar Lauwersoog

We beginnen met de mast te strijken vanwege de vele vaste bruggen die we op onze vaartocht naar het Lauwersmeer tegen komen. Na een half uurtje is de klus geklaard en varen onder een bewolkte hemel en dreigende weersvoorspelling weg. En inderdaad na een uur gevaren te hebben: stortregen. Maar goed je kunt niet elke dag mooi weer hebben en zo worden de regenpakken tenminste weer eens gebruikt. Om half drie komen we in Lauwersoog aan en na enig zoeken zien we de NAVIRE liggen maar nog geen Hans Veldhuizen met de LABBERDAAN. Logisch, want we zochten naar een Westerly vlaggetje en daar was de LABBERDAAN (nog) niet mee uitgerust.

Aangezien we toch tijd over hadden, hebben we van de gelegenheid gebruik gemaakt om diesel en water te tanken, gedoucht (heerlijk! na 2 dagen natuur) en boodschappen gedaan. De opvarenden van de LABBERDAAN zijn intussen ook gearriveerd en na het eerste overleg gingen wij om half zes door de sluis met deze drie boten, de LABBERDAAN de NAVIRE en wij met de 2^e

SYMPHONY. De FREYA, thuishaven Oostmahorn, was net te laat om met deze schutting mee te varen. Buiten lag de PHOCA al te wachten.. De havenmeester had voor de Club plaats gereserveerd aan de steiger voor zijn kantoor, maar bij het afmeren liepen de NAVIRE en wij aan de grond. Dat ging dus niet zoals het hoorde, daarom werden verwezen naar de aanlegsteiger van Rijkswaterstaat, naast de veersteiger, een perfecte plaats. De stemming was goed en gezellig en na geborrel te hebben bij de LABBERDAAN zijn we met z'n allen uit eten gegaan in een plaatselijk visrestaurant.. Intussen was ook onze zoon aan boord gestapt en tijdens het eten kwamen er nog 2 opstappers binnen, waarmee het totaal op zeventien mensen kwam.

Zaterdag 2 september: van Lauwersoog naar Norderney

Na een korte en rumoerige nacht, veroorzaakt door vissers, die de gehele nacht bij de afslag bezig waren en naar goed vissersgebruik zeer rumoerig, vertrokken wij 's morgens om 6.00 uur richting Norderney. Wind was er niet veel, maar de voorspellingen waren dat hij toe zou nemen tot 6 Noordwest, dus niet zo gunstig. Het gevolg was dat er praktisch geen wind was en zonnig. Dus motoren maar en genieten van de zon. Bij Schiermonnikoog ontvingen we een oproep van de Scorpio, die daar in de haven lag en die prompt door Hans uitgenodigd werd om alsnog met ons mee te varen, maar tevergeefs. Wij hadden met z'n vijven een heerlijke dag op het water en arriveerde om 16.00 uur in Norderney. Als je Norderney vanaf de Noordzee nadert, heb je niet echt het gevoel, dat je een Waddeneiland in zicht krijgt. Het lijkt meer op de skyline van New York. Zonde van het eiland.

De wind kwam inderdaad in de namiddag, toen wij al gearriveerd waren, dus goed gepland. Iedereen was wel moe na zo'n korte en rumoerige nacht en lange vaartocht dus het werd niet laat die avond.

Zondag 3 september: (ongewilde) rustdag

De zondag werd een verplichte rustdag vanwege de harde Noordwesten wind, windkracht 7. Maar de zon scheen en iedereen genoot van het eiland. Zo gauw je buiten het toeristische gedeelte komt is het toch wel een heel mooi eiland.

Bij de kust werden reddingsdemonstraties gehouden, leuk om te zien. Een grote en een kleine reddingsboot waren vlak bij het strand bezig met een demonstratie. Die kleine kon op het achterdek van de grote varen en daar vastgezet worden. De kleine boot (lengte ± 6 meter?) had wel een vermogen van 1000 PK. Hij trok ook b.v. de grote los van het zand, dus vermaakt werden we wel. We waren wel blij dat we ze niet nodig hadden.

Zo vermaakte iedereen zich die dag prima. In de vroege middag een glaasje wijn bij elkaar gedronken op de nadere kennismaking. De volgende morgen voor het wegzeilen nog even boodschappen gedaan zodat we er weer tegenaan

konden. De douchegelegenheid wil ik nog even vermelden. Wat een luxe, een batterij douches naast elkaar, knoppen om de warmte te regelen en toch wel uniek op de Duitse eilanden: gratis. Drie jaar geleden moesten we tot drie Mark per douchebeurt betalen, afhankelijk van het eiland.

Maandag 4 september: van Norderney naar Spiekeroog

Een nieuwe dag en nieuwe kansen, windstil maar mooi weer, niet om te zeilen. Zoals we zeiden "Het wordt weer een barre tocht". Er werd besloten om over drie wantijen naar Spiekeroog te varen, omdat de golfhoogte op de Noordzee nog 2,5 tot 3 meter was.



*Waarover spraken zij, die vijf daar in de kuip.
Op die mooie dag in september?*

Een uurtje of vijf varen en het laatste stukje toch nog leuk kunnen zeilen. Onderweg vele zeehonden gezien. Er kwam ons ook een binnenvaartschip tegemoet, precies midden op een wantij, wat natuurlijk als gevolg had, dat iedereen door de uitwijkmanoeuvre vastliep, maar gelukkig ook weer loskwam. Dit hoort er zo bij als je over het Wad vaart.

Op Spiekeroog kregen we het Terschelling gevoel. Het is een "iets" andere benadering dan Norderney met zijn New York look. Het heeft een pittoreske ha-

ven en een leuk stadje met, zoals alle eilanden, mooie natuur. 's-Avonds een Palaver gehouden op de LABBERDAAN, het enige niet-Westerley schip, maar een Bavaria 34. De sfeer is heel goed met elkaar, de plannen worden gemaakt voor de volgende dag maar zoals zou blijken kwam daar niets van terecht want de natuur is de baas.

Dinsdag 5 september: van Spiekeroog naar Langeoog

Het haventje is niet veel, maar je loopt zo de duinen in en het eiland lijkt op Schiermonnikoog, alleen is er geen militair gebied. Alles is daar bestraat tot het kleinste pad aan toe, schelpenpaden zoals je ze op de Nederlandse eilanden ziet, kennen ze hier niet. Maar mooie wandelingen maken dat lukt wel. Bij het strand zwom ook nog een zeehond die heel nieuwsgierig naar ons keek. De nacht daar doorgebracht en wakker geworden aan lager wal met windkracht 6 pal achterop. We zouden in principe s'morgens weg gaan maar hebben dat uitgesteld tot de middag na elkaar geholpen te hebben met het verleggen van de boten. Luxe, hoor, al die bemanning aan wal, wat op zich best nodig was, want het waaide behoorlijk. In de morgen nog met z'n allen met het treintje naar het dorp geweest en daar de toerist uitgehangen door met een huifkar een rondrit te maken. Dat wel in de stromende regen. Jammer. Wat een verhaal had die voerman, goed dat we het niet allemaal verstonden, leuk was het wel.

Woensdag 6 september: van Langeoog naar Norderney

Het eerste zeilplan was om op 6 september naar Greetsiel te gaan maar dan hadden we nu op Norderney moeten zijn. Vandaag gaat de tocht pas naar Norderney en kunnen we Greetsiel vergeten. Jammer, want we hebben ons laten vertellen, dat het een heel leuk plaatsje is. Vanuit Norderney kun je kiezen: òf in 1 dag naar Delfzijl en verder binnendoor òf via Borkum naar Lauwersoog. De tocht liep toch vaak anders dan gepland want we hadden of wind tegen of geen wind of teveel, maar goed we hadden allemaal genoeg diesel aan boord en op de motor kun je gelukkig ook varen. We hadden nu te maken met een stevige Noordwesten wind. Weer gingen we over het wad en weer zagen we daar natuurlijk heel veel zeehonden.

En wat komen we hier tegen, ook weer midden op het wantij? Nee geen binnenvaartschip, maar nu een vissersboot, met aan weerszijden breed hangend, zijn netten. Dit had tot gevolg dat de meeste boten weer vastliepen.. Onze eigen boot stuiterde met het roer op een zandplaat wat tot gevolg had dat het aanliep tegen de romp. We hebben dit later opgelost door in Friesland op het meertje De Leijen bij een ondiepte voorzichtig achteruit te varen zodat het roer terug gebogen werd. Dit lukte wonderwel.

Maar goed het kwam allemaal weer terecht en hoe verder we gingen hoe slechter het weer, goed dat we niet buitenom waren gegaan. Het laatste stukje

nog lekker gezeild en bij het afmeren ging het hard zijwaarts dus allemaal gratis fitness training. Er werd zo hier en dan een borrel gedronken op de goede afloop terwijl het ging onweren. De lampen brandden die avond niet lang.

Donderdag 7 september: van Norderney naar Delfzijl

Om 10 uur Palaver op de LABBERDAAN.

Daar werd besloten, gezien de golfhogte op de Noordzee van 2 tot 3 meter, "onderdoor" te gaan. Aldus voeren wij weg om 14.00 uur met bestemming Delfzijl. De verwachting was, daar om ongeveer 20.30 uur aan te komen, maar dat werd 20.00 uur. Dit was gunstig gezien de stroom op de Eems, die wij nu niet tegen kregen. Een gemiddelde snelheid van bijna 6 knopen werd gehaald. De Labberdaan "iets" sneller maar dat werd hem gegund. Al met al hadden wij een mooie zeildag als laatste dag en 's avonds gingen wij als afsluiting van de gezellige en mooie week naar de Chinees. Nu de stemming zat erin en iedereen lustte best wel wat, want het liep al tegen 21.00 uur voor we gingen eten.

Vrijdag 8 september: van Delfzijl naar Groningen

De volgende morgen om 7.00 uur op en 8.00 uur vertrekken om in konvooi via Groningen naar Lauwersoog te varen. Hoewel, de meeste boten haakten op deze reis af en gingen hun eigen weg om nog in het weekend thuis te komen, want ja niet iedereen van het gezelschap was met de VUT of met pensioen en om deze leuke dingen te blijven doen, moet je ook zo nu en dan weer aan het werk en de tijd begon te dringen. Het is niet anders.

Terugkijkend vonden wij het een heel plezierige week met goede contacten en gezelligheid op z'n tijd, maar waar je toch op zijn tijd ook je eigen plan kon trekken. Met dank aan Hans Veldhuyzen voor het organiseren en de andere leden van de Westerley club voor de gezelligheid.

Een aanbeveling om dit eens te doen. Juist ook voor beginners is dit leuk, je hebt dan ervaren mensen om je heen, waarop je kunt terugvallen. En ervaren mensen waren erbij! Na enig gereken bleek dat alleen al de vierkoppige bemanning van de LABBERDAAN een gezamenlijke zeilervaring had van 173 jaar.

En over clubs gesproken: er bleek ook een W.O.C. aan boord van de schepen te zijn. Dat is de afkorting van: Westerley Opstappers (of was het nu de Opschepers?) Club. Volgens mij is het meer de WMC. (Muiters)

Zo zie je maar wat er zoal kan ontstaan.

Ria Stokdijk.

2^e SYMPHONY

STEKKER ER UIT

Door Piet Sap

Piet Sap zond ons een bijdrage voor het clubblad met een tweeluik van zeer persoonlijke ervaringen, die hij verwoordt in een toonzetting die velen van ons zo goed van hem kennen. De redactie is Piet zeer erkentelijk voor zijn verhaal en wenst hem namens de club dat hij spoedig weer in alle opzichten 'de oude' mag zijn.

Lowestoft.

Het was een prachtige zaterdag, temperatuur goed, wind goed, alles uitstekend om de oversteek naar Lowestoft te kunnen maken. De opstapper zou zorgen voor het eten en dat het ook op tijd aan boord kwam en ik had de zorg dat het schip in orde was. Zo hadden we beiden de taken verdeeld wat betreft de voorbereiding. Tot 's middags omstreeks 15.00 uur de telefoon op mijn werk gaat. De vrouw van de opstapper deelt mee dat haar man plotseling ziek is geworden en dus niet mee kan.

Op zo'n moment moet je snel nadenken en je mogelijkheden overzien. Ik kon twee dingen doen op dat moment. Alleen gaan en zorgen als een speer om nog aan het benodigde voedsel te komen (ik moet werken tot 17.00 uur), of ik blaas alles af. Ik had echter alles geregeld op mijn werk dat ik een week weg zou blijven, tot grote vreugde van mijn collega's. Ik heb gekozen voor de eerste optie, dan maar alleen naar de overkant. Alles was toch al voorbereid en de wind kwam uit een goede hoek. Snel langs de super, in een karretje wat eetbaars gegooid en daarna op weg naar de boot na eerst mijn collega's verzekerd te hebben dat ik toch echt weg ging.

Eerst alles gestouwd, en om 20.00 uur gingen de landvasten los richting Stelendam. Daar aangekomen eerst door de sluis en buiten vastgemaakt om vervolgens 's ochtends om 4.30 uur weer los te maken en het grote avontuur kon beginnen. Ik had de hele dag voor me, ik was al zo vaak naar de overkant geweest, dus ik wist wat mij te wachten stond. Het zeilen ging heerlijk, aan de wind, 5 en 6 knopen varen en af en toe wat te eten maken. In Lowestoft om 23.00 uur vast gemaakt aan de MEMBERS ONLY. Zeer spontaan kwam ook het kopje van Tjeerd naar boven en zei: hoi Piet, goede reis gehad? Dat had ik ook. Want tussen het kotsen door heb ik toch nog erg genoten.

De volgende dag om 6.00 uur werd ik wakker geklopt door Tjeerd, voor het volgende traject. Dus landvasten los en weer gaan. Ik de volgende haven waar

we aanlegden, werd ik door diverse bemanning en schippers vreemd aan gekeken en hoorde ik de opmerking: zou die ze onderdeks houden en straks met een verrassing komen, zou z'n vrouw dit weten, afijn de wildste geruchten tot ze er achter kwamen dat ik alleen was.

Een aangename verrassing

Normaal ben je altijd behulpzaam bij het vast maken bij andermans boot door een landvast aan te pakken en deze even om een bolder te doen. Een goede tip: Laat eerst weten dat je alleen bent en je wordt overal uitgenodigd om iets te drinken of te eten. Ik had dus eigenlijk veel minder hoeven in te kopen. Wat een fijne collega's !!

De rest van de week ging alles voorspoedig, ik kan het n.l. heel goed alleen af en op de terugreis samen met de CUNARD eerst Blankenberge aangelopen, daar overnacht en de volgende morgen weer terug naar Middelharnis met nog steeds mooi weer. De reis is zonder enig mankement of wanklank verlopen. Prima week gehad. Ik kan het iedereen aanbevelen.

2 maanden later

Op een prachtige zondagmorgen worden mijn vrouw en ik 's ochtends gebeld door familieleden met de mededeling dat ze vandaag op visite zouden komen en rond 13.00 uur spreken we af dat we een stukje gaan zeilen. Nu is mijn vrouw er altijd op gebrand dat het huis met zulke gelegenheden aan kant moet zijn, dus er werd goed gedelegeerd richting mijn persoon. Aangezien ik de enige was in de directe omgeving werd mij opgedragen om de spinnen, die bij ongeveer duizend stuks aanwezig waren, inclusief spinrag buiten te verwijderen.

De tuinslang gepakt en het hele zaakje schoon gespoten, waarna ik ook alles moest zemen. De klus was geklaard, ik loop naar binnen en voelde mij plotseling onwel worden. Ben op een stoel gaan zitten, mijn vrouw geroepen die direct zei doe je hoofd tussen je knieën, dan zal ik een appeltje voor je schillen, daar knap je misschien wat van op. Een stukje lukte nog wel, maar toen ging de stekker er uit. Op dat moment kon ik niets meer. Mijn armen en benen weigerden dienst. Het spreken ging zeeeeer langzaam zoals iemand met 50 glazen bier op. Het enige besef dat ik had: ik heb een hardinfarct. Mijn rechter arm ging sterk tintelen en ik kon niets meer bewegen. Mijn vrouw herkende snel mijn probleem en dit heeft er o.a. toe geleid dat ik er nog ben.

Na eerst de ambulance, daarna de burens en kinderen gebeld te hebben werd ik met gillende sirenes naar het ziekenhuis gebracht. Deze kostbare rit heb ik he-

laas niet bewust meegemaakt. Het enige dat ik nog weet is dat ze aan het racen waren in het ziekenhuis.

Het volgende moment dat ik enigszins bij kennis was constateerde ik dat ik vol met stickers zat met allerlei elektronica er aan, mijn arm omwikkeld met een zwarte band als of ik een judoka was en de nodige slangen die in mijn armen gingen. Het geheel werd gecompleteerd met een enorme stellage aan beide zijden van mijn bed waar geluiden vandaan kwamen als of het een disco was. Later heb ik vernomen dat de dokter aan mijn vrouw en kinderen, die er intussen ook bij waren, meedeelde dat haar man een beroerte had gehad, geheel verlamd was en dat de eerste 24 uur kritiek waren, afwachten dus..

's Middags om 4 uur en 's nachts om 12 uur heb ik nog een overheen gekregen.

De behandeling in het ziekenhuis

De eerste dag toen ik van de i.c. naar een kamer mocht werd mij gevraagd of ik bezwaar had om op een gemengde kamer te liggen daar ik anders alleen op een kamer zou komen. Gemengd, dat leek mij wel wat. Ik kwam dus op een kamer te liggen met twee aller aardigste dames en nog een heer. Permanent twee zusters er bij. Ik had het weer helemaal naar m'n zin. Alleen die elektronica met stickers en al die slangen moesten er nog af vond ik.

De eerste ochtend op zaal moest ik natuurlijk gewassen worden. Ze verstaan hun vak hoor. Eerst naar links rollen, wassen, rechts rollen. Wassen achter en voor. Wat een alleraardigste zusters. Van slapen kwam zowel overdag als 's nachts niets terecht. Moet je voorstellen: je licht met een bos elektronica aan je lijf, diverse slangen, gepiep naast je hoofd van alle apparatuur. Mijn buurvrouw links, aller aardigst 82 jaar en licht dement, midden in de nacht joujoujoujoujoujou. Links aan de overkant een vrouw van tegen de tachtig en zo dement als een deur. "Hé, meneer weet u waarom ik hier ben. Ze vertellen mij ook niets. Wat doe ik hier?" Recht tegenover mij een heer van ongeveer tachtig jaar licht te piepen van de astma.

Om het geheel compleet te maken gaat om het half uur een motor naast mijn hoofd lopen en wordt mijn arm telkens afgeklemd om mijn bloeddruk op te meten. Dan eindelijk denk ik, hè, hè, even een tukje doen, komt er weer zo'n aller aardigste zuster je luiken oplichten, met een grote zaklantaarn in je ogen schijnen om je vervolgens weer alleen te laten. Deze procedure ging zo ongeveer 24 uur per dag door.

Het is wel lachen in een ziekenhuis. Je bent er weliswaar niet voor je lol, maar overall is humor. Elke ochtend is het showtime. Rond een uur of elf komt er en zuster kijken of alles in orde is, waarna eerst de kamer wordt betreden door een generaal in een witte jas, gevolgd door enkele luitenants ook in een witte jas, die op hun beurt ook weer iemand bij zich hebben. Allemaal met belangrijk uitzijnde papieren. Vraagt de generaal elke ochtend hoe het met je gaat. Open deur!!!. Anders lag ik hier niet. Na wat knijp en trekwerk aan armen en benen, wat moeilijke woorden aan zijn gevolg, wordt de kamer weer verlaten. Eerst natuurlijk de generaal en vervolgens in het kielzog zijn gevolg.

Komt er een alleraardigste logopediste, die probeert een gesprek met je te beginnen, als of ze op de versiertoe is. Ik moest wat oefeningen doen om mijn spraak weer goed terug te krijgen. Daar had ze het volgende voor bedacht. Heel veel je tong uitsteken om de slik spieren weer te trainen zodat je eten niet in het verkeerde gaatje gaat. Nou je begrijpt natuurlijk dat bij elke zuster die langs kwam ik even moest oefenen. Aan het eind van het gesprek met deze dame vroeg ze of ik ergens nog een zwakke plek had. Nou dat moet je dus niet aan mij vragen. Ik werd dan ook direct weer beter verklaard. Ik heb haar nooit meer gezien.

In een gesprek met de specialist wat de oorzaak is geweest, kon hij dat niet aangeven. Mijn conditie was uitstekend, mijn hart goed, bloeddruk goed, cholesterol goed, suiker goed, nooit gerookt, geen sterke drank, helemaal geen enkele aanwijsbare reden die dit veroorzaakt zou kunnen hebben. Gewoon domme pech. Zoals je ineens een lekke band hebt. Het kan iedereen overkomen.

Waarom ik dit alles vertel?

Hoe was het afgelopen als ik op het Haringvliet met gasten was geweest?

Hoe zou het afgelopen zijn halverwege de Noordzee?

Ik was totaal verlamd. Dan was mijn vrouw nu weduwe geweest en mijn kinderen hadden geen vader.

Door deze ervaring is mijn advies: Ga nooit alleen de zee op.

Instrueer je bemanning hoe zij zonder jou weer terug kunnen keren,

Plak de nood-procedure naast je marifoon.

Ik dank iedereen die mij in de afgelopen periode zo hartverwarmend er doorheen heeft geholpen met de vele brieven, kaarten en bloemen. Ik moet gaan staan om nog over de post heen te kijken. Zoveel!!!!!! Maar alles gaat weer bergopwaarts, ik kan weer praten, schrijven, alles bewegen en over een jaar hoop ik weer auto te kunnen rijden. Ik heb erg veel geluk gehad.

Middelharnis, 3 oktober 2000

Nostalgie

Door Marie-Antoinette

Is het U ooit overkomen?

Dat U een schip waarmee U heel lang gevaren hebt, leeg moet halen omdat het moet worden ingeruild voor een groter exemplaar?

Allereerst slaat de wanhoop toe omdat er zoveel tevoorschijn komt dat het onmogelijk in de auto kan, soms zelfs kost het drie ritten om de hele bende thuis te krijgen waarna ik minstens één kamer moet leegruimen om alles te bergen. Maar voordat het zover is heb ik al een heel scala van emoties doorlopen; verbazing over de kledingstukken die ik tegenkwam waarvan ik het bestaan niet eens meer wist, schaamte over de levensmiddelen met een datum die ik maar zo snel mogelijk verdonkeremaan en nog zoveel meer.

Wat te denken van de kaartentafel met herinneringen aan zoveel havens die we in de loop der tijden hebben bezocht? Lyrische beschrijvingen, plattegronden, menu's van de leukste restaurantjes en vooral: logboeken van al die reizen die ons met heimwee vervullen.

Ook is er dat luik onder een van de banken in de kajuit, dat al die spullen herbergde die we nooit nodig hoopten te hebben: vuurpijlen, rookpotten, een sleepanker en een loodzware ketting (waar was die ook alweer voor?) Dan is er nog een set seinvlaggen waarvan we er ooit eentje hebben gehesen waar niemand op reageerde en de beleefdheidsvlaggetjes van de landen die we bezochten.

Maar de luiken in de voorkajuit bergen de grootste verrassing. Naast een hoeveelheid stukken hout en veel reserve touwwerk vindt de schipper in één van de verste uithoeken een pakket van ondefinieerbare herkomst, stevig in grauw papier verpakt. Als hij het met een verbaasd gezicht omhoog steekt, weet ik het onmiddellijk: dat is een zij spek dat ik twaalf jaar geleden aan boord smokkelde voor onze eerste echte zeereis. Ik had ergens gelezen dat vroegere zeelieden daarmee gaten dicht stopten als ze "lek gevaren" waren en dat leek me een degelijke oplossing. Het heeft al die jaren voor een (misschien wel vals) gevoel van veiligheid gezorgd en er was wonderlijk genoeg, niets mee gebeurd.

Een beetje ranzig, dat wel.

Vorbereiding op 'Anders actief leven' aan boord.

Door Gerda van Dillen

Gerda en Frits van Dillen hadden zich voorgenomen een grote tocht naar het Zuiden te gaan maken met hun schip, de PATIENCE, zodra Frits zijn 'werkzame' levensfase zou hebben afgesloten. Dit jaar was het dan zo ver. In het volgend nummer van ons clubblad krijgt U een verslag van de eerste etappe gedurende de afgelopen zomer. In deze aflevering kunt U lezen hoe de van Dillens zich hebben voorbereid.

De overgang naar het nieuwe millennium staat voor ons in het teken van voorbereiding op een ander leven. Per 1 oktober 2000 zal Frits gebruik maken van de mogelijkheid om van de Pré-VUT (een bijzonder vervelende term) te gaan genieten. Aangezien hij nogal wat vakantiedagen tegoed heeft, is het mogelijk om vanaf 1 juni dit genot te laten ingaan. Ik noem dit: we gaan in de A.A.L of te wel we gaan Anders Actief Leven. We besluiten onze Westerly Corsair, de PATIENCE, in de zomer naar Zuid Frankrijk te varen. Naar de Middellandse Zee. Binnendoor of buitenom? In ieder geval willen we maandenlang op de boot zijn. In de herfst de boot ergens achter laten, terug naar huis; en in het voorjaar weer op de boot. De verwezenlijking van dit plan vergt enige voorbereiding; geestelijk, lichamelijk, sociaal en financieel.

Inventaris

In het najaar werd een lijstje van nodige aanvullingen en aanpassingen gemaakt. Als eerste hebben we reddingsvlot aangeschaft. Dit is verhuurd geweest, nooit gebruikt, dus nagenoeg nieuw, maar behoorlijk voordelig. We vonden hiervoor een mooi plekje op het achterdek tegen de reling; uit de weg en toch goed bereikbaar. In de winterstalling zagen we bij het roer en bij de afsluiter van het voorttoilet enige blaren. De afsluiter is vervangen en de plekken zijn behandeld.

Onze PATIENCE is niet echt jong meer, 16 jaar oud, dus zijn een aantal dingen aan vervanging toe. We schaffen een nieuw fornuis, grootzeil, bezaan en matrassen voor de achterkajuit aan.

Het fornuis wordt een Force 10 - 3 pits. Dit past precies in plaats van de standaard Flavel Vanessa. Wel moest er een kleine aanpassing gedaan worden aan de steunlatten van de afdekplaat, in verband met de cardanische ophanging. Er is nu meer ruimte onder het fornuis; hier kan ik nu 2 ketels en een grillplaat

kwijt achter een slingerlat. De grillplaat past precies over de helft van het fornuis, zodat ik de ovengrill alleen gebruik voor het bruinen van een gerecht. Zoals reeds eerder besproken in "Droger slapen" (Clubblad maart 2000, pag. 37, red.) werden de kussens in de achterkajuit vervangen door 2 schuim/latex matrassen van 14 cm dik. Hieronder het *lattenrooster*. Inclusief twee stel, zelfgemaakte hoelakens, was dit een investering van ongeveer f 2000,-. Veel geld, maar alleszins de moeite waard. We hebben er bijna 4 maanden aaneengesloten heerlijk op geslapen. Uitgerust werd ik 's morgens wakker zonder de matrassen te hoeven keren of luchten.

Zeilen en techniek

Het grootzeil en bezaan zijn zo oud als het schip. We hebben ze vervangen voor een Facnor rolreef grootzeil en een gewone bezaan. Het grootzeilreefsysteem is op de mast gemonteerd. Onze zeilmaker had nogal wat problemen met de installatie, omdat het voor hem de eerste keer was. Het is allemaal goed gekomen, ondanks alle stress. Het zeil werkt erg plezierig. Alleen toen we aan het gebruik gewend waren, bekeken het zeil eens goed en wat zagen we? Onze CS 9 was veranderd in SC 9 in spiegelschrift! Met ons grootzeil zijn we nu een heel bijzondere Westerly.

We hebben gelezen dat het drinkwater in Frankrijk niet overal van goede kwaliteit is. Dus hebben we een waterfilter geïnstalleerd. De aansluiting op de engelse waterleiding aan boord was wat problematisch. Het filter lekte iets. Dus hebben we het weer verwijderd. We zouden dit onderweg goed aansluiten. Daar is het nooit van gekomen, omdat we overal prima water konden tanken.

Frits heeft de dynamo laten reviseren, iets *opgepept* en een tweetal "overspanningsrelais" gemonteerd, zodat de 3 accu's regelmatig en gereguleerd tijdens het varen op de motor geladen worden. Verder waren er nog diverse klussen, zoals het repareren van de kuiproosters en het vervangen van de kuipkussens. Al met al een tijdrovend en geldverslindend najaar. Vooral de investeringen hakken er natuurlijk in, maar zijn afhankelijk van noodzaak en wensen van de bemanning. Maar bedenk wel, je schip wordt lange tijd je huis, dus je wilt comfort en natuurlijk veiligheid.

We hadden ons gelukkig op wat financiële aderlatingen voorbereid en er bleek bij de aanvang van het reisseizoen nog geld over voor een kuiptafel (vonden we). De tafel met de draaipoot, merk Lagune, is in een handomdraai te verwijderen en te installeren. Van deze aanschaf hebben we dan ook iedere dag genoten.

Binnendoor of buitenom?

Om ons geestelijk voor te bereiden en een besluit te kunnen nemen hebben we zo veel mogelijk gelezen en geïnformeerd over het varen naar en door Frank-

rijk. Binnendoor is goed te doen. Maar de masten moet eraf en deze kunnen het best over de weg vervoerd worden. Want tussen Nederland en de Middellandse zee liggen enige honderden sluisen. Masten aan boord belemmeren de bewegingsvrijheid nogal. Extra stootwillen worden van harte aanbevolen; evenals een lange plank, die een onregelmatige sluiswand opvangt. In het voorjaar hebben we besloten om de route buitenom te nemen. Ook langs de Franse kust; Bretagne en Noord Biskaje, zijn afstanden tussen de havens in dagtochten te doen. We lazten, vooral in Yachting Monthly, veel boeiende en enthousiaste verhalen over deze kusten. Bovendien merkten we dat we niet persé de Middellandse Zee als einddoel voor dit komende seizoen hoefden te hebben. Onze lichamelijke conditie is, met behulp van de fysiotherapeut, op een redelijk peil te houden. We hopen dus nog op vele jaren Anders Actief Leven.

Sociale contacten

We waren ons bewust dat ons plan ook van invloed zou zijn op onze sociale contacten. We zouden 3 tot 4 maanden de kinderen, ons kleinkind, burens en vrienden niet zien. Om de gewone maatschappelijke verplichtingen, zoals rekeningen betalen en het huis leefbaar houden, te kunnen nakomen hebben we met de kinderen en burens goede afspraken gemaakt.

De kinderen houden de bankrekeningen (en de binnenkomende rekeningen) in de gaten en de burens kijken een beetje naar het huis (brievenbus legen, plantjes etc).

We hebben een oude laptop aan boord. Hiermee hoopten we te kunnen internetten. Ondanks veel geïnformeerd te hebben is dit toch niet gelukt. Jammer, maar gelukkig hebben we ook nog een GSM. Hiervan hebben regelmatig gebruik gemaakt. Vooral toen we de SMS-functie ontdekten, hebben we regelmatig 'smoes-berichten' ontvangen en verstuurd. Met een mobiele telefoon is de hele wereld dichtbij; zelfs midden op zee! Een goed contact met thuis bleek mogelijk voor totaal zo'n 300 piek.

Al deze voorbereidingen hebben geresulteerd in een heel prettig verblijf aan boord. We hebben de 3 maanden van alle comfort genoten en toen een vriend ons bij thuiskomst vroeg: "hebben jullie iets gemist?" bleek dat dat eigenlijk niet het geval was. Alleen denken we voor verdere tochten nog een goede mogelijkheid nodig te hebben om achter te ankeren, moeten we iets doen aan de ophanging van de bijboot, bleek de drinkwaterpomp de laatste week wat te stotteren enz. Kortom we kijken dus al weer uit naar het voorjaar.

Gelezen

*De volgende korte berichten namen wij over uit het tijdschrift "Zeilen"
(met toestemming van de redactie)*

KLEINE COMPUTER VOOR AAN BOORD

Aan boord van veel jachten staat al een laptop. Een maatje kleiner zijn de zogeheten palmtop computers. Een van de bekendste is de Psion. Nu is elke computer niet meer dan een rekentuig, het hangt van de programmatuur af of het ding aan boord bruikbaar is. De Psion Series 5 mx wordt geleverd met standaard software zoals de agenda, database, tekstverwerker, spreadsheet, voice memo recorder, wereldinformatie, e-mail, fax en internet browser.

Met behulp van Dolphin Maritime Software is de Psion aan boord extra bruikbaar, ook voor nautische toepassingen. Er is een getijdenprogramma, meerdere navigatiemodules en digitale haveninformatie. De leverancier spreekt over de ideale reisgenoot, temeer omdat met behulp van een mobiele telefoon nuttige informatie van internet op te halen is. En wie zonodig zijn aandelenkoersen aan boord wil bijhouden, staat niets meer in de weg.

De Psion Series 5 mx kost f. 1399.00.

WEERBERICHTEN OP GSM

Er bestaat een mogelijkheid om met behulp van SMS berichten zicht op de weersverwachting te verkrijgen. U stuurt eerst een bericht naar de berichten-centrale van uw GSM provider. (KPN: 969, Libertel: 125, Telfort: 221, Ben: 555 Dutchtone: 126).

Voor een actuele windverwachting typt u 'wind' plus een plaatsnaam of vaarwater, dus: wind waddenzee of wind Zierikzee. U krijgt dan binnen 15 seconden de actuele waarneming op uw scherm, plus de verwachting per drie uur, 48 uur vooruit. Inclusief als dat erin zit, de stormwaarschuwingen. Als U alleen wind intoetst, dus zonder plaatsnaam, ontvangt u meteen de waarschuwing.

Het is ook mogelijk dagelijks automatisch een weerbericht te ontvangen. Door middel van het instellen van het SMSC nummer worden de berichten voor u tot 72 uur vastgehouden door de berichtencentrale.

Er is voor deze manier van weerberichten ontvangen niet zoiets als een abonnement; een bericht kost ca. f 1,25.

RADIODOKTER OP ZEE.

De KNRM heeft, na het einde van Scheveningen Radio het werk van de Radio Medische Dienst overgenomen. De reddingmaatschappij maakte een instructieve folder waaruit hier de belangrijkste punten zijn overgenomen. Wie waar ook ter wereld, aan boord van een schip hulp moet bieden aan een zieke of gezonde kan zich laten assisteren door de RMD. Ook zeilers kunnen hulp vragen .

- Maak contact met het kustwachtcentrum via DSC of kanaal 70.
- Meld duidelijk uw scheepsnaam en roepletters, de positie en het verzoek om Radio Medisch Advies.
- Het kustwachtcentrum wijst u een werkkanaal toe, voor de marifoon zal dat kan 23 of 83 zijn.
- Schakel over naar dat kanaal. De kustwacht verbindt u door met de dienstdoende arts.
- De arts heeft duidelijke informatie nodig. Bereid een gesprek goed voor.
- Volg de aanwijzingen van de arts op.

De RMD ontvangt graag de niet urgente adviesaanvragen tussen 06.00 en 20.00 uur .

De folder kunt u bestellen :

KNRM secretariaat RMD
Postbus 434
1970 AK IJmuiden
Of: E-mail: knrm@knrm.nl

Wereldreis Adios Labor

In de vorige editie van ons blad kondigden wij een verslag aan van de reis van de ADOIS LABOR van Tahita naar Nieuw Zeeland. Dit traject was een onderdeel van een reis rond de wereld. John Smit maakte het mee als opstapper en schreef er een verslag over. Omdat John hoopt ons binnenkort daarover een verhaal te kunnen vertellen op een clubbijeenkomst, hebben wij in overleg met hem besloten de publicatie van zijn verslag nog even uit te stellen.

Westerly failliet

Door: Gerard Versluis

Zoals u misschien weet is Westerly in mei van dit jaar failliet gegaan. Eind juli is de merknaam, het wereldberoemde halve kompas logo en een aantal mallen opgekocht door twee engelse zakenmensen, Gordon Mowat en Jeremy Hood. Beide wonen in Amerika. Gordon Mowat is als topmanager werkzaam in de internationale olie en gas industrie. Hij vaart een Westerly Ocean 43. Jeremy Hood is de directeur van een succesvolle jachtmakelaardij in Texas en gespecialiseerd in de verkoop van nieuwe en gebruikte Westerly's in Amerika. Zelf vaart Jeremy in een Oceanlord 41. De nieuwe eigenaren zeggen van plan te zijn de Westerly traditie voort te zetten en willen zodra dit mogelijk is nieuwe Westerly's gaan bouwen. Het is echter nog niet bekend waar dit zal gaan gebeuren daar de Westerly productie faciliteiten in Waterlooville verkocht zijn aan de Amerikaanse Hunter werf.



Deze ontwikkeling heeft geen invloed op WCN daar we geen juridische of financiële banden hebben met het failliete Westerly concern.

Met het failliet gaan is ook de mogelijkheid tot het bestellen van nieuwe onderdelen komen te vervallen. Mocht u e.e.a. nodig hebben en kan Skipshandel Stavoren u niet helpen kunt u voorlopig het beste terecht bij Trafalgar Yacht Services in Engeland. Op de volgende pagina treft u een artikel over dit bedrijf aan.

Trafalgar Yacht Services

Door: Gerard Versluis

Trafalgar Yacht Services is een Engels bedrijf (watersportwinkel + makelaardij) dat gespecialiseerd is in Westerly. Het bedrijf wordt geleid door David en Caroline Hardy. David heeft lange tijd als verkoper bij Westerly gewerkt alvorens Trafalgar Yacht Services te beginnen. Hetzelfde geldt voor Caroline die bij Westerly heeft gewerkt als contractmanager. De watersportwinkel van Trafalgar is voor leden van WCN iets om te onthouden. Veel onderdelen van oude Westerlies zijn daar te verkrijgen tegen een (althans voor Engelse begrippen) redelijke prijs. Een aantal voorbeelden van de artikelen die daar te verkrijgen zijn:

- Nylon roerkoninglagers voor de meeste typen (f. 150 per set)
- Helmstok voor Centaur. (f. 300)
- Brandstof/water doppen Gibb. (f. 50)
- Oud model scepterpotten Gibb. (f. 50)
- Reefhendel voor rolgieken. (f. 70)
- preek- en hekstoelen.
- Brandstoftanken.
- Westerly stripes en names.
- Toilet onderdelen.

Tevens leveren zij voor nagenoeg alle modellen nieuwe plafond en wandbedekkingsets. Een paar voorbeelden:

Type	Voorkajuit	Hoofdkajuit	Achterkajuit
Centaur	£200	£200	
Merlin	£177	£126	
Pentland etc.	£245	£145	£146
Fulmar	£230	£134	£100
Conway	£210		

Uit ervaring weet ik dat bestellen daar zonder enig probleem verloopt. Een briefje met de bestelling en betalen met Euro-cheques. Ook als u vragen en/of problemen heeft met u schip kan een gesprek met David Hardy verhelderend zijn. Hij staat u graag te woord.

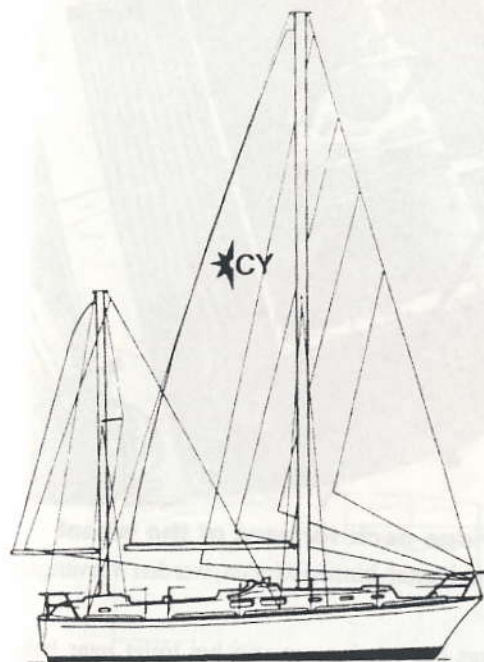
Trafalgar Yacht Services is te bereiken op telefoonnummer 0044-1329 822445. Het adres is: Lower Quay, Fareham, Hampshire, PO 16 0RA

De Conway, Solway, Medway, Galway en W35

Uit "De volledige Westerly gids" door David Brook-Smith

Na de introductie van de Westerly 31-serie (Pentland, Berwick, Longbow en Renown) in 1972/73 werd de Conway in 1974 voor het eerst aan het publiek getoond. De Conway zou tot 1984 het vlaggenschip van Westerly blijven.

In 1973 bouwde Westerly meer dan 500 schepen. Hierdoor waren er meer dan voldoende middelen aanwezig om een nieuw model op de markt te brengen. De Conway werd gebouwd volgens het ijzersterke Westerly concept waaraan de Centaur ten grondslag heeft gelegen. En natuurlijk werd Laurent Gilles gevraagd om dit schip te tekenen.



De eerste Conways zijn gebouwd in 1974 maar werden waarschijnlijk in 1975 voor het eerst afgeleverd.

De Conway is een vinkiel met middenkuip die meestal geleverd werd met een ketchtuigage (tweemaster). Men kon kiezen uit vier verschillende indelingen. Omdat de kopers destijds veel van hun eigen ideeën konden inbrengen zijn geen twee Conways hetzelfde.

In 1975 werden twee varianten van de Conway op de markt gebracht. Het waren de Solway en Galway. De Solway is een Conway met kimkielen. De Galway heeft een achterkuip en kimkielen. De Solway was destijds de groot-

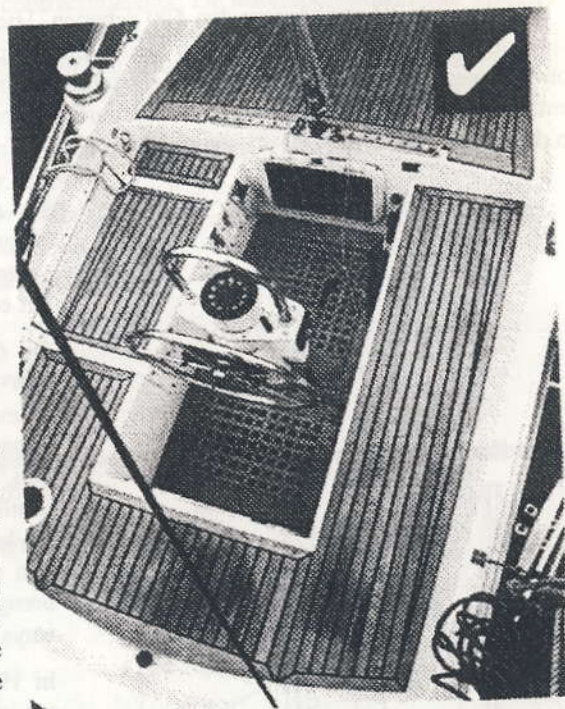
ste seriegebouwde kimkieler die er te koop was en dat is tot vandaag de dag zo gebleven.

In totaal zijn er ongeveer 350 van deze schepen gebouwd. Na de Conway was de Solway met een geleverd aantal van zo'n 35 de populairste. De laatste variant, de Medway, werd voor het eerst in 1976 geproduceerd. De Medway is de achterkuip/vinkiel variant van het hele stel. Saillant detail is dat de meeste Medway's en Galway's zijn afgeleverd in Nederland en Duitsland. Waarschijnlijk zijn er 12 Galway's en 23 Medway's gebouwd.

Vanaf het begin tot aan 1978 werden alle schepen geproduceerd met polyester binnenschalen. In 1978 werd de "Mark 2" geïntroduceerd. Deze Conway's hadden een volledig houten interieur. Geheel conform de Westerly traditie om de boel in verwarring te brengen kregen deze schepen andere namen.

De Conway en Solway werden als Conway aangeboden met de toevoeging vin- of kimkieler. Omdat het hier gaat om een eeiige tweeling (kiel uitgezonderd) kregen ze beide hetzelfde verbeterde interieur. Op de structurele dwarsschotten na werd ongeveer alles veranderd. De polyester binnenschalen werden vervangen door een houten betimmering.

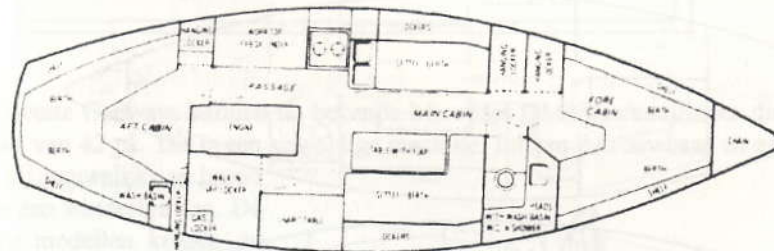
Een andere belangrijke wijziging was het verplaatsen van het toilet naar bakboord en een extra toilet in de achterkajuit. Daarnaast werd de L-vormige bank aan stuurboord vervangen door een normale rechte bank en kwam aan bakboord een bank die "om te bouwen" was naar een dubbel bed. De kaartentafel werd een kwartslag gedraaid en kwam daarmee in de langsscheepse richting te staan.



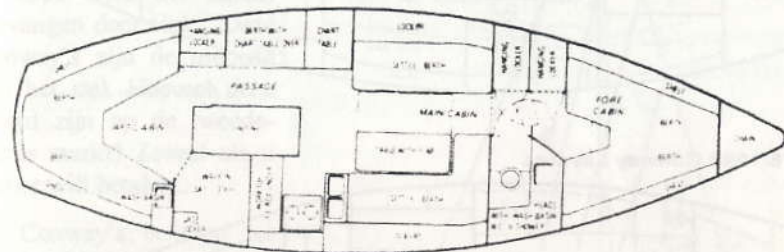
The bridge deck forward of the wheel

De Galway en Medway kregen dezelfde behandeling en gingen als Westerly 35 door het leven. Door deze wijzigingen veranderde de Conway van een goed schip in een uitstekend schip. Samengevat; deze nieuwe versie combineerde de ontwerp-eigen uitstekende zeewaardigheid met de onverwoestbare kwaliteit van Westerly en had daarbij een schitterend interieur.

Early Conway & Solway Layouts

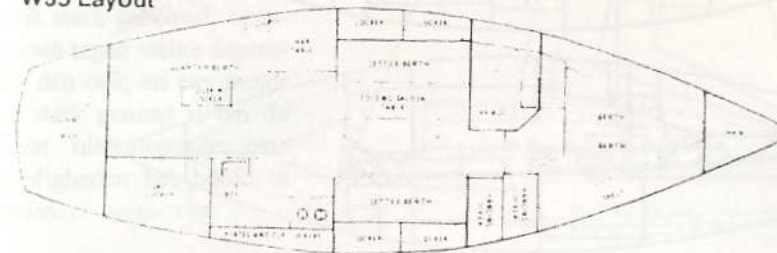


Layout B with the larger galley and chart table but no navigators berth



Layout C with the navigators berth. Note both layouts have doors into the sail locker.

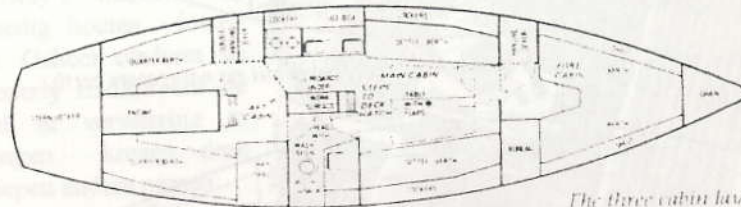
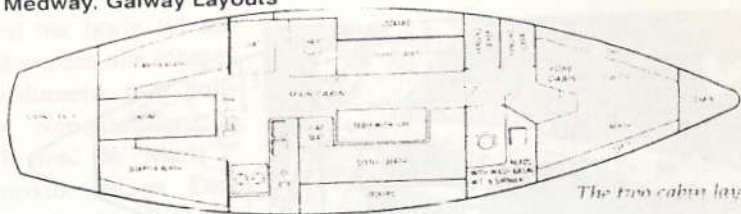
W35 Layout



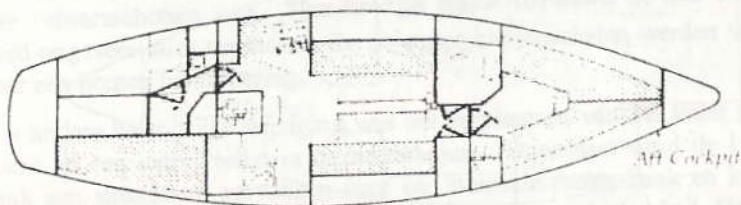
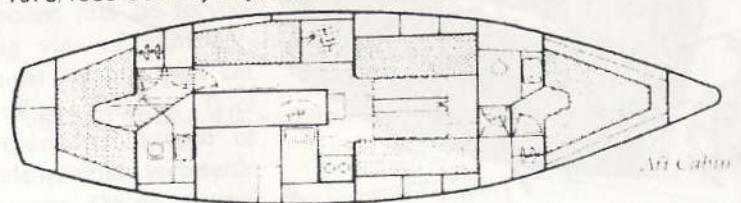
This layout replaced the Medway/Galway layout. Only 3 or so W35s were built.

Het nadeel van deze verbeteringen was dat de schepen aanzienlijk duurder werden. De oudere modellen doen nu tussen de f 100.000 en f 125.000, afhankelijk van hun uitrusting en staat van onderhoud. De latere modellen beginnen ongeveer bij f 135.000 en eindigen bij f 160.000

Medway, Galway Layouts



1978/1983 Conway Layouts



Note: The aft cabin layout is virtually identical to the Corsairs introduced in 1983. Aft cockpit layout is similar to the bridgedeck W33 Discus

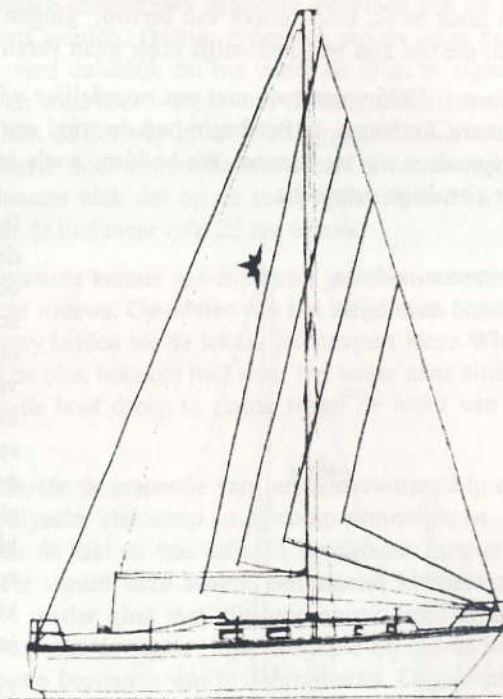
Bouwoverzicht

	Naam	Kiel	Kuip	Aantal
1974/78	Conway	Vin	Midden	zie bij *
1976/78	Solway	Kim	Midden	totaal 55
1975/78	Galway	Kim	Achter	12
1976/78	Medway	Vin	Achter	23
1978	W-35	Vin/Kim	Achter	3 (voor zover bekend)
1978/83	Conway	Vin/Kim	Mid/Acht	*258 (incl. 1974/78)

De meeste Conways hadden de bekende Mercedes OM636 viercilinder dieselmotor van 42 pk. Dit is een geweldige machine. Enorm betrouwbaar en zo stil dat hij nauwelijks te horen is op een winderige dag. De latere modellen kregen de Volvo 36pk.

In 1981 werd het sapelli vervangen door teak. Deze Conway's zijn de mooiste van het stel. Hoeveel deze waard zijn op de tweedehands markt? Zoveel als u ervoor wilt betalen...

De Conway's behoren tot het beste wat Westerly te bieden heeft. Ontworpen voor echte zeilers, ongelooflijk sterk gebouwd, opgewassen tegen welke depressie dan ook, en een motor die sterk genoeg is om de meest uiteenlopende omstandigheden het hoofd te bieden.



Westerly Conway

Een verhaal met een waarschuwing

door Steve James

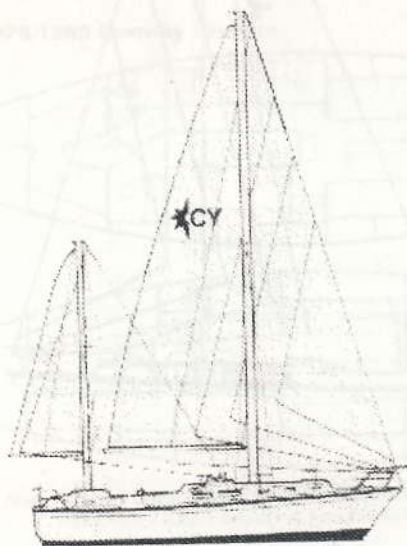
De redactie had al enige tijd dit verhaal over een probleem met een Conway in huis, dat thuishoort in de 'Technische Rubriek' De waarschuwing waarvan hier sprake is geldt misschien ook voor andere Westerlies van oudere types. Controleer de bilge van uw schip voor het de wal op gaat.

Onze Westerly SKYTRAIN is een vinkiel Conway ketch en is volgens horen zeggen in 1979 speciaal gebouwd voor de Southampton Boat Show. Op deze show is ze verkocht aan haar eerste eigenaar. In april 1980 is ze te water gelaten in de jachthaven van Hamble Point en heeft daar sinds die tijd gelegen. Mijn maat en ik, beide piloot van beroep, gingen in oktober 1995 met de vut. Vanaf die tijd zijn we aanzienlijk meer gaan varen met de boot.

Begin mei 1996 voeren we met een noordelijke wind via de Needles van Hamble naar Cherbourg. In het begin had de wind een kracht drie tot vier maar later nam deze toe tot zeven. We hadden, zoals je kon verwachten, een snelle maar onrustige overtocht.

Ik weet niet meer waarom wij de bilgepomp de volgende ochtend probeerden. Misschien had het iets te maken met het feit dat we in het voorjaar de schroefaspakking hadden laten afstellen. We waren verbijsterd toen bleek dat we ongeveer honderd pompslagen nodig hadden om de bilge droog te krijgen. We spraken af de schroefaspakking zo spoedig mogelijk na te laten kijken.

De volgende dag vertrokken we rond lunchtijd naar Alderney. Dit was een heel andere tocht dan de dag ervoor, omdat we nu te maken hadden



met een oostelijke wind, windkracht drie of minder. Aangekomen in Alderney lieten we de boot achter aan een meerboei en sliepen die nacht in een bungalow van een vriend. Het plan was om de volgende dag door te gaan naar St. Peter Port, Guernsey.

Toen we de volgende middag terug kwamen op de boot moesten we weer zo'n honderd pompslagen geven voordat de bilge leeg was. Omdat we tijdens de controle van de schroefaspakking en andere huiddoorvoeren geen lekkage vonden gingen we met een windkracht vier op weg naar St. Peter Port.

De dag daarna in Guernsey was de wind aangetrokken tot ongeveer windkracht zeven. Daarom besloten we om nog maar een dag te blijven ondanks het feit dat onze volgende bestemming, Tregiuer, gunstig te bezeilen was.

Weer hadden we zo'n honderd slagen nodig om de bilge droog te krijgen. We besloten daarom dat verder onderzoek noodzakelijk was. Eén van de "speeltjes" aan boord was een oplaadbare schroef/boor machine. Hiermee kon de kajuitvloer gemakkelijk verwijderd worden. Daarna droogden we de bilge helemaal uit met een spons. Toen werd duidelijk dat het water de bilge in sijpelde vanaf een punt aan de voor- en stuurboord-zijde van de mastondersteuning. Voor hen die niet bekend zijn met de Conway moet ik uitleggen dat de mast op het dek staat en ondersteund wordt door een ronde maststeun. Deze brengt de mastdruk over op een groot houten blok dat op de romp gelamineerd is. De maststeun staat niet recht boven de kiel maar zo'n 25 cm ervoor.

Geen van ons beide heeft diepgaande kennis van moderne jachtbouwconstructies maar dit was duidelijk slecht nieuws. Op advies van het altijd even behulpzame havenkantoor van Guernsey belden we de lokale jachtexpert Buzz White op. Hij kwam snel en nadat hij de plek bekeken had waar het water naar binnen sijpelde adviseerde hij ons om de boot droog te zetten tegen de muur van de noordelijke jachthaven.

Nadat de boot droog stond onthulde de inspectie van het onderwaterschip een scheur in het gebied waar de polyester kielstomp en de romp samenkomen. De scheur zat in het verlengde van de kiel en was zo'n 25 centimeter lang en 3 millimeter breed. Ook liepen er vanuit deze scheur een aantal kleinere zij-scheurtjes. Toen de jachtexpert verder ging met zijn onderzoek werd al snel duidelijk dat hij erg bezorgd was over de scheur. Ook ontdekte hij dat de houten kern van de polyster kielstomp begonnen was te delamineren. Ongebruikelijk was dat de glasvezelmat nog vast zat aan de houten kern maar los was van de romp. Na dit onderzoek werd de scheur provisorisch dicht gemaakt met sikaflex.

Buzz White raadde een verdere tocht naar Bretagne af en was het niet eens met ons idee om de boot naar Hamble terug te varen. Uiteindelijk ging hij schoorvoetend akkoord. En onder ons gezegd en gezwezen, hij gaf aan dat alles goed zou gaan zolang het niet hard zou waaien en we rustig aan zouden doen met de boot. Om deze reden hebben we toen op windstil weer gewacht en zijn via Cherbourg en Weymouth terug gevaren naar Hamble.



Eenmaal aangekomen in de jachthaven van Hamble Point Marina hebben we de boot, na wat gehakketak met het management van deze jachthaven, uit het water laten hijsen. Toen de boot in de hijsbanden hing en de kiel vrij was van de grond duwde de kraanmachinist de kiel opzij. De kiel bewoog alarmerend van links naar rechts. Het was duidelijk dat de polyester kielstomp veerde en geen dwarsverband meer had en dat dit de oorzaak was van de scheur.

Ik moet zo eerlijk zijn om te zeggen dat we beiden verbijsterd waren. Als we dit geweten hadden zouden we de boot nooit terug gevaren hebben vanaf Guernsey. De onmiddellijke reactie van de lokale experts was dat we onder het varen iets geraakt moeten hebben. Wij waren er echter zeker van dat dit niet het geval was. Helaas zou ik haast zeggen, want dan zou de verzekeringsmaatschappij de schade betaald hebben. Omdat er geen aanwijzing was van een aanvaring o.i.d. besloten we een andere expert uit Hamble, Richard English, in te schakelen. Dit bleek een gelukkige keus te zijn want Richard is doortastend en nauwgezet.

Hij adviseerde dat, om een goed beeld te krijgen van de kwaliteit van de rompconstructie, het nodig was om de gelcoat onder de waterlijn te verwijderen. Hierdoor zou dan het onderliggende laminaat grondig onderzocht kunnen worden. Dit leek veel op een osmose behandeling omdat het laminaat daarna in de epoxy gezet zou moeten worden. Dit hebben we laten doen door D. A. Smy & Son welke op dit gebied een goede reputatie hebben.

Richard's inspectie leverde op dat alle dwarsverbanden in de kielstomp gdelamineerd waren. Gelukkig zaten het hoofddwarsschot en het dwarsschot achter de motor nog stevig vast. Iets anders dat hij opmerkte was, en dit kan van toepassing zijn op alle andere Westerly's, dat de gaten van de kielbouten geboord waren nadat er gelamineerd was. Hierdoor zou er, althans in theorie, water bij de houten kern kunnen komen.

Het was nu duidelijk dat de boot moest drogen en dit duurde uiteindelijk verschillende maanden. Terwijl dit aan de gang was werd de binnenbetimmering grotendeels verwijderd. Hierna werden twee lagen laminaat verwijderd en vervangen door drie nieuwe lagen. Toen de polyesterverwerkers bezig waren op de plaatst van de oorspronkelijke scheur moesten zij de mastondersteuning verwijderen. Toen zij hiermee bezig waren werden zij onaangenaam verrast door de lucht van onverhard polyester hars. Na 17 jaar was het nog steeds niet uitgehard! Uiteraard hebben we Westerly hierover aangesproken. Meer dan hun sympathie konden zij niet aanbieden, omdat de boot gebouwd was door één van Westerly's rechtsvoorgangers.



Iets anders waar ik het nog over wil hebben is het mooie glimmende plaatje op het dwarsschot dat zegt dat de boot onder Lloyds toezicht gebouwd is. Helaas blijkt het dus zo te zijn dat dit geen bescherming biedt aan de eigenaar t.a.v. foutief gebruik van materialen en technieken door de jachtbouwer. Het lijkt er dus op dat het plaatje alleen maar zegt dat er in het verleden ooit eens iemand van Lloyds langs geweest is en heeft gezegd dat de productiestraat van de bouwer geschikt is om polyester boten te bouwen.

Dus als u een Westerly eigenaar bent, houd dan een oogje op de ruimte onder de kajuitvloer. De Conway is altijd naar voren gebracht als een sterk gebouwd schip maar dit is duidelijk haar achilleshiel.

Hoeveel heeft het uiteindelijk gekost? Zo als zo vaak gebeurd hebben we besloten om wat extra werk te laten verrichten zoals het laten verwijderen van krasjes, het laten stralen van de kiel en het opnieuw laten profileren van de schuurlijst. Al met al lijkt het nu een nieuwe boot. In totaal heeft het £17.548 gekost (dat is circa f 61.000). Hierin zit de complete osmose behandeling en alle expert- en kraan- kosten. Dit is een enorme som geld maar er was geen alternatief omdat de boot onverkoopbaar was. Gelukkig is de boot van twee eigenaars zodat we per persoon slechts de helft moeten betalen. Als u ooit een Conway genaamd SKYTRAIN tegenkomt, ontzie haar dan een beetje. In ieder geval de eerste jaren.

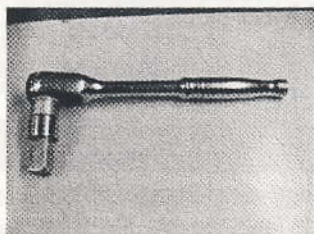
Een super lierhendel!

Door Gerard Versluis

Bij een Fulmar staan de schootlieren niet op de kuiprand maar op het kajuitdak. Zoals de meeste schepen heeft ook onze Fulmar een sprayhood. De buis die de sprayhood overeind houdt staat dermate dicht bij de schoot lier dat de lierhendel hiertegen vastloopt tijdens het ronddraaien. Het was dan ook niet goed mogelijk om de lier door te zetten. Een irritante situatie....



De enige goede oplossing is een lierhendel die kan "ratelen". Vergelijkbaar met de ratelsleutel van een doppendoos waarmee u bouten en moeren vastzet. Een dergelijke lierhendel is voor zover ik heb kunnen nagaan niet in de handel.



Met behulp van een vriend heb ik afgelopen winter de gewenste lierhendels zelf in elkaar gezet. Hiervoor heb je nodig: een oude goede ratelsleutel uit een doppendoos; een twaalfkantige dop van 21 mm*) en een vierkant stuk rvs van 5 cm. Dit stuk rvs (18 mm) moet precies in de

21mm dop passen. Dit stuk rvs in de dop persen met behulp van een bankschroef en daarna van het stuk dat uitsteekt de scherpe kanten even afronden met een vijl. En klaar is u ratelende lierhendel.

Op de ratelsleutel zit een knopje dat je normaal gebruikt om in te stellen of je een bout wil in of uit draaien. Door dit knopje te gebruiken kun je kiezen voor snelheid 1 of 2 van de lier (uiteraard bij een lier met twee snelheden). We hebben nu een zomer lang gezeild met deze lierhendels. Het is de beste zeiltechnische aanpassing die we ooit aan onze boot gedaan hebben. Tijdens de tocht naar Lowestoft hebben wij een niet nader te noemen WCN-Fulmar eigenaar met een engels accent begerig zien kijken naar onze lierhendels. Hij wordt in de gaten gehouden.....

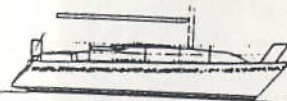
*) De meeste doppen in de handel zijn 6 kantig, heb ik door schade en schande ondervonden. En een vierkant stuk rvs past niet in een 6 kantige dop.

regatta A complete New range from Westerly

regatta 260



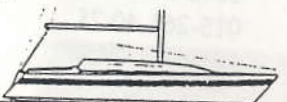
regatta 290



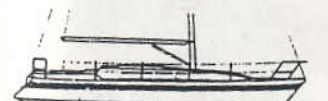
regatta 310



regatta 330

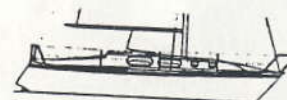


regatta 370

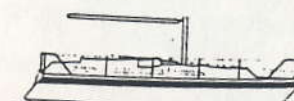


Ocean Cruising at it's best.

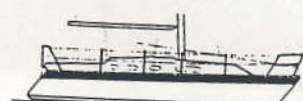
Fulmar 33 - ocean edition



Oceanquest 35



Oceanquest 35 Aft Cockpit



Oceanranger 38



Oceanlord 41



Ocean 49



INRUIL VEELAL MOGELIJK

Correspondentieadres:
Postbus 10 - 8715 ZH Stavoren

Middelweg 15 Stavoren
Tel: 0514-682085
Fax: 0514-681975

Skipshandel Stavoren

Bestuur en Commissies

Bestuur.

F. Walraven, voorzitter.
Th.W.M. van Lammeren, vice voorzitter
Mw. E. Rutgers, secretaris.
J.P. Veldhuyzen, penningmeester.
G. Versluis, Evenementen commissie.

Adres Secretariaat.

Mw. E. Rutgers
Koningin Julianalaan 53 3738 VB Maartensdijk

Evenementen commissie.

G. Versluis, voorzitter
P.S.I. Dreef
M. Kanaar
R.K. Stapleton
T.K. Tjeerde
J.A. Verschure

Technische Commissie

H.F. Walraven
A. Kuhlman
J.P. Veldhuyzen
G. Versluis

Website adres van de club:

WWW.WESTERLY.MYWEB.NL

Telefoon

015-261 43 33
0497-38 16 59
0346-21 16 76
074-242 42 44
0180-43 01 02

0346-21 16 76

0180-43 01 02
0172-53 97 27
010-434 87 63
0346-24 19 84
015-261 40 75
0416-37 77 24

0294-28 18 21
0299-43 71 86
074-242 42 44
0180-43 01 02



Lustrumfeest

Lunchen op het terras





Lustrumfeest
Het Zeilersbuffet



Afsluiting van het feest
met de Westerly Blues