

**Westerly  
Club  
Nederland**

*Clubblad  
Oktober 2001*





Lowestoft op zondagochtend: Kapel van de Salvation Army



Bemanning ZEE OTTER

Diner in de Club



Woodbridge, met rechts de getijdenmolen.

## Voorwoord

Door John Smit

Als ik aan dit stukje proza begin klettert de zomerregen tegen mijn venster. Het is midden in het vaarseizoen 2001, maar ja U weet, onze onvolprezen redacteur van het Clubblad wil toch wel graag de kopij voor de najaarskrant op tijd in huis hebben. Als U dit leest hoop ik dat U een prima vaarseizoen achter de rug hebt, met veel zon, een strakke bries en weinig regen, want dat zijn toch de ingrediënten om een zeilseizoen te doen slagen!

Misschien mogen wij van uw belevenissen nog eens wat vernemen, aangevuld met foto's in komende clubbladen, of b.v. een goed verhaal met dia's op één van de bijeenkomsten? Ik weet niet hoe het U vergaat, maar bij mij vliegt de tijd om en het lijkt wel of het steeds sneller gaat. Men zegt wel eens dat wij veel te veel te doen hebben, we moeten onszelf ook de tijd gunnen om ergens van te genieten. En dat doen wij dan ook op onze najaarsbijeenkomsten. Gelijk met dit clubblad ontvangt U bericht van onze Evenementen-commissie. Graag staan het bestuur en de Evenementen-commissie ook open voor allerlei suggesties om ons verenigingsleven nog meer inhoud te geven. Met elkaar *samen* kunnen we, denk ik, er nog veel meer van maken, maar dat kan alleen met uw medewerking en vooral ook met uw aanwezigheid op de 'buiten' en 'binnen' evenementen!

Onze website staat in grote belangstelling, met dank aan Gerard Versluis en dat geldt ook voor ons Clubblad. Hiervoor veel dank aan Hans Veldhuizen en de andere medewerkers.

Het najaar staat voor de deur, is eigenlijk al ingetreden. En dan volgt de winter. Ieder zal zeker weer wat te klussen hebben aan zijn boot. Ik wens U daarbij veel succes, sterkte en wijsheid toe.

Het bestuur hoopt U spoedig weer te ontmoeten bij één van onze evenementen.

Met vriendelijke en sportieve zeilgroet.

# Inhoud Clubblad WCN

Oktober 2001

| Club                      |    | Reisverhalen           |    |
|---------------------------|----|------------------------|----|
| Voorwoord                 | 1  | Wereldreis ADIOS LABOR |    |
| Inhoud clubblad WCN       | 2  | Haiti - Nieuw Zeeland  | 18 |
| Clubnieuwtjes             | 3  |                        |    |
| Najaarsbijeenkomst        | 4  |                        |    |
| Advertentierubriek        | 4  |                        |    |
| Scheepsnamen en schippers | 4  |                        |    |
| HAWAR                     | 5  |                        |    |
| GLORY                     | 7  |                        |    |
| Bestuur en commissies     | 51 |                        |    |
| Advertentie Skipshandel   | 52 |                        |    |
| Evenementen               |    | Allerhande             |    |
| Impressie Lowestoft tocht | 9  | Roughs Tower           | 33 |
| Tocht om de Noord         | 13 | Gelezen                | 34 |
| Volvo Workshop            | 15 |                        |    |
| Garnalentocht             | 16 |                        |    |

## Redactiecommissie:

|                 |              |
|-----------------|--------------|
| Gerard Versluis | Techniek     |
| Jan Sluiter     | Varia        |
| John Smit       | Leden        |
| Hans Veldhuyzen | Eindredactie |

## Redactieadres:

Frank Santmanstraat 23  
7552 GM Hengelo  
Tel: 074 - 242 42 44  
e-mail: [veldhuyz@introweb.nl](mailto:veldhuyz@introweb.nl)

# Clubnieuwtjes

Door de redactie

## WOA Onderscheiding

Evenals ons Clubblad verschijnt het blad van onze Engelse zusterclub, de 'WOA Newsletter', twee maal per jaar. In elke aflevering vinden wij weer een gedetailleerd bericht van hun Nederlandse Correspondent. Voor wie het nog niet wist, dat is Bob Stapleton, onze actieve Commodore van de jaarlijkse Lowestoft-week. Hij schrijft bovendien wel eens een bijdrage in de vorm van een artikel. Uit de voorjaarsberichten van het Engelse blad vernemen wij dat Bob de 'Newsletter award for articles' heeft ontvangen voor zijn bijdrage getiteld: 'Summer cruises to the Netherlands' Proficiat Bob!

## Nieuwe leden

Weer mogen we een aantal nieuwe leden welkom heten in onze club. Tot begin oktober traden dit jaar 13 leden toe. Dat is weer een verheugend aantal, waar wij blij mee zijn. Wij raden hen aan zo spoedig mogelijk deel te nemen aan onze bijeenkomsten, om kennis te maken met de sfeer in de Westerly Club. Elk jaar moeten wij ook weer afscheid nemen van leden die om uiteenlopende redenen hun lidmaatschap hebben opgezegd. Tot nu toe waren dat er dit jaar vier. Voor hen is deze aflevering van het Clubblad het laatste levensteken dat zij krijgen van hun club. Het ga u goed!

## Website

Sinds enkele jaren heeft onze club een eigen 'website' die bijgehouden wordt door onze 'webmaster' Gerard Versluis. Voor ieder die over een PC met Internet beschikt een aanrader. U vindt onze website onder de domeinnaam:

[WWW.WESTERLYCLUB.NL](http://WWW.WESTERLYCLUB.NL)

## Contributie.

Wij brengen U nog even in herinnering dat de algemene ledenvergadering dit voorjaar heeft besloten de contributie met ingang van het jaar 2002 te verhogen van 60,- Gulden tot 30,- EURO. De donateurs en de medeleden gaan van 30,- Gulden naar 15,- EURO De contributie wordt doorgaans geïnd in de maand maart. Het overgrote deel van de leden en donateurs betaalt per automatische incasso. Deze leden en donateurs kunnen dus in de loop van maart een afschrijving van 30,- resp. 15,- EURO verwachten.

## Najaarsbijeenkomst

Onze najaarsbijeenkomst vindt plaats op zondag 27 november in een ongebruikelijke vorm. In plaats van de vertrouwde 'avondbijeenkomst met spreker' in Breukelen, gaan wij nu naar het Maritiem Museum Prins Hendrik te Rotterdam. Deze excursie moet u zien in het kader van het jaar van Rotterdam als 'Culturele hoofdstad' van Europa. In de bijgaande uitnodiging van de Evenementencommissie en de 'flyer' van het museum kunt u daar alles over lezen.

Als u wilt deelnemen, vergeet dan vooral niet u tijdig aan te melden bij het secretariaat, met opgave van het aantal personen waarmee u denkt te komen, zodat we zicht hebben op de grootte van het gezelschap. Ook de kinderen zijn van harte welkom.

## Advertentierubriek

### Te koop aangeboden.

**Westerly Centaur.** Zeer goed onderhouden en mooi schip.

Onder andere: Nieuwe rolgenua 21 m2. Zeer compleet, vaarklaar.

Prijs f 42.000,- Telef. Na 18 uur: 06-17 53 29 81

## Over Scheepsnamen en Schippers

Door John Smit

### What's in the name ?

*Onder dit motto is John deze zomer op zoek gegaan naar de achtergronden van de scheepsnamen van een tweetal van onze leden. Zoals we in ons vorig clubblad al schreven: de naam van het schip verradt vaak iets over de identiteit van de eigenaar. Daarom is het nuttig om eerst nader kennis te maken met die eigenaars. Hier volgen twee 'interviews'*

## HAWAR

Fokko en Akke Fokma bezitten de Centaur nr. 2186 met de intrigerende naam HAWAR. Hebt U enig idee wat die naam mag betekenen? Ik had er geen flauw idee van, maar dacht in de richting van Trollenland .... Noorwegen, of iets dergelijks. U zult opkijken als U het onderstaande hebt gelezen. Eerst

maken we kennis met de Fokma's

De familie Fokma met hun drie kinderen wonen in Grou, Friesland, het waterland bij uitstek. Als kind had Fokko wel wat last van watervrees, maar op zijn 16<sup>e</sup> heeft hij dat



overwonnen. Vóór die tijd zeilde hij wel eens met zijn oudere broer mee in een echte BM (Bergumer Meer), maar dat was het dan. Op zijn 16<sup>e</sup> had hij een vriend met een Schakel met de naam – U zult het niet geloven – 'WHAT'S IN THE NAME' Het is wel sterk dat dit bijna dertig jaar later weer aan de orde komt! De ouders van de vriend voeren met een klein skútsje van 11 meter. Daar werden tochten mee gemaakt op het IJsselmeer en de Wadenzee. De spannende momenten van die tijd staan nog steeds in Fokko's geheugen gegrift, zoals droogvallen op de Dellewal en de Koffiebonenplaat in de buurt van Terschelling.

In zijn diensttijd komt zijn eerste eigen boot in zicht, ook een Schakel met zeilnummer 2336 Een ligplaats werd gevonden bij een boerderij aan het water te Irnsum. Ja, hoe kan het lopen, dochter Akke van de boerderij ging al van jongs af met bootjes om en had inmiddels ook een Schakel. U kunt raden hoe dat verder schakelde. Zij varen nu samen al 23 jaar.

Dan komt de tijd van trouwen en jawel, er komt ook een ander schip. Van een bouw pakket wordt in een oude schuur eigenhandig (!) een heus kajuitjachtje gebouwd. Een fraaie 'Kolibri' (5,60 m.) wordt tewater gelaten, met meer comfort dan de Schakel bood. Van 1982 tot 1991 werd veel gezeild met de Kolibri

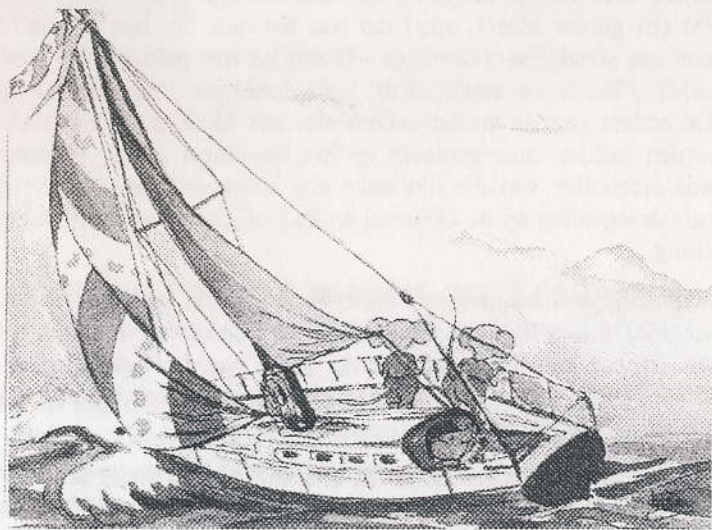
Geen vakantie werd overgeslagen. Inmiddels werden de kinderen geboren. Zij dus ook mee, tot in de jaren 1991 tot 1998 het varen wat op de achtergrond raakte en het kamperen favoriet werd.

In 1998 komt dan de Westerly Centaur op de proppen, bouwjaar 1978 en zeilnummer 2186. Fokko werd tevens lid van de Westerly Club. Aanvankelijk nog even de kat uit de boom kijkende werd dit jaar de stap gewaagd om deel te nemen aan het Hemelvaartweekend. Tot hun grote verbazing gingen ze met de derde prijs van de wedstrijd naar huis. Ze zijn er berentrots op.

Toekomstplannen? Horizon verleggen, meedoen met Westerly tochten, misschien ooit nog eens een grotere Westerly aanschaffen.

En nu de scheepsnaam. Alle bootjes die er in de familie Fokma zijn geweest hebben de naam HAWAR bezeten. En, na het voorgaande zal het U niet verbazen dat het een Fries woord is. Het betekent in het Nederlands zoiets als Enfin, (of: Afijn). In de betekenis: "Afijn, we gaan morgen zeilen" (Fries: "Hawar, moarn gean wy te silen") Ik vind het een prima naam voor een schip, kort en duidelijk uitspreekbaar en goed te spellen voor de Marifoon.

Ik dank de familie Fokma voor hun openhartig gesprek en ik wens hun nog veel plezier met de HAWAR en met hun lidmaatschap van de Westerlyclub.



Artist impression van de HAWAR onder vol tuig

## GLORY

*De GLORY was de Centaur van één van onze clubleden van het eerste uur: Tom Kuhlman. Tegenwoordig wordt het schip gevaren door zijn zoon Willem, een trouwe deelnemer aan vele clubactiviteiten.*

*Hier volgt het verhaal van Tom:*

Het is begin jaren dertig. Om in vaders bakkerij te werken is niks voor Tom. Zijn liefhebberij is techniek en vooral: Varen! Dat laatste deed hij al op zeer jeugdige leeftijd met de stalen melkscheepjes waarmee de boeren in ZW Friesland hun melkbussen naar de fabriek brachten. Bij gunstige wind kon er met het sprietzeil worden gezeild en zo niet, dan werd er gejaagd.

Varen zou het dus worden! Geld voor machinisten- of zeevaartschool was er echter niet, maar bij de SMN (Stoomvaart Maatschappij Nederland) in Amsterdam was het mogelijk te monstern als koksmaat-bakker op het vrachtschip TARAKAN. Er werden zes reizen gemaakt naar de Noorse fjorden. Bij gebrek aan lading in die (crisis-)tijd waren dit vakantiereizen met 600 jongens, die daarvoor f 25 per week moesten neertellen. Daarna volgden reizen naar diverse havens in de wereld, waar maar vracht te halen was. Op één van die reizen liet de kapitein in de Indische Oceaan het schip drijven om sloepenrol te houden: Zeilen en roeien bij matige wind, maar met metershoge deining. Bij wacht te kooi was hij dikwijls in de machinekamer of op de brug voor een roertorn. In die tijd werd er nog met de hand gestuurd.

In Soerabaja kwam Tom in de gelegenheid motordrijver te worden op een sleepboot van een parelmoervisserijbedrijf. Dit viste onder de kust van Nieuw Guinea met 12 Majong prauwen. In het oude Indië was je dan ook meteen gezagvoerder, vanwege je witte huid; de joerimoedi (kapitein) beschouwde je automatisch als de baas. Soerabaja heeft voor Tom nog een dierbare herinnering. Daar trouwde hij met zijn Femia.

De oorlog maakte een eind aan het avontuur met de parelmoervisserij met de arrestatie op zee door de Kon. Marine. Het schip bevond zich boven een mijnenveld! Vervolgens werd Tom opgenomen in het Kon. Nederlands Indisch leger (KNIL) en ingedeeld bij de militaire motordienst. Dit bleef zo tot 1950, het jaar waarin het leger ophield te bestaan. In de oorlogstijd verbleef hij 3,5 jaar in krijgsgevangenschap in Japan. Japan capituleerde op 15 augustus 1945. Een maand later werden de gevangenen door de Amerikaanse Marine naar Manilla op de Filipijnen overgebracht, waar ze een opknapbeurt kregen. Die konden ze wel gebruiken na al die jaren in kampen te hebben geleefd.

Lang kon Tom daar echter niet blijven. De Nederlandse regering stond te trapelen om de voormalige krijgsgevangenen in te zetten in het toenmalige Nederlands-Indië, waar Soekarno en consorten de onafhankelijkheid hadden uitgeroepen. Britse schepen brachten hen daarheen. Nu de tweede wereldoorlog was afgelopen, moesten die schepen toch naar huis en 'Indonesië' lag op hun route. Zo kwam Tom aan boord van het vliegdekschip HMS GLORY, waar de groep buitengewoon hartelijk werd onthaald. De GLORY was een omgebouwde tanker, voorzien van een vliegdek. Op Borneo werden de mannen afgezet, waar zij afscheid namen van hun Britse gastheren.

In 1974 schafte Tom zich een nieuwe Centaur (CR 1070) aan. In herinnering aan deze episode doopte hij zijn nieuwe Britse Westerly met de naam 'GLORY'



*GLORY, met haar markante bruine zeilen en vaste Buiskap, een bekende verschijning in de club.  
(Zie ook de achterzijde van de omslag)*

## Impressie van de Lowestofttocht 2001

Door: Atze de Haan (FAIRY TALE)

*Traditiegetrouw krijgt U een verslag van de Lowestoft-week. De redactie veronderstelt dat U na alle voorgaande artikeltjes daarover wel op de hoogte bent van de technische en andere details van dit gebeuren. Daarom vroegen wij de bemanning van de FAIRY TALE een impressie te schrijven van deze tocht, die zij voor het eerst meemaakten. Voor een impressie in de vorm van foto's, gemaakt door Theo Fortgens, verwijzen we naar de binnenzijde van de omslag, voor en achter.*

Dit jaar moest het verhaal van de Lowestoft tocht van de Westerlyclub geen chronologisch verhaal worden. Dus niet van zo laat zijn we toen en toen vertrokken en zo laat zijn we aangekomen en we hebben dit en dat gezien. Het moet een impressie zijn van het hele gebeuren. Deze keer fungeert de FAIRY TALE als aangewezen vrijwilliger om een impressie te schrijven omdat wij deze tocht voor de eerste keer meemaakten en daarom een maagdelijke beleving zouden hebben. Vandaar dat wij van de FAIRY TALE nu deze poging ondernemen.

Hoe schrijf je een impressie, dacht ik en helemaal: wat is de impressie van deze Lowestoft tocht 2001? Als ik er op terug kijk is het vooral een gemis aan wind wat de tocht dit jaar heeft gekenmerkt. Omdat die wind er later wel zou komen zijn we eerder teruggekeerd na een voorspelling van harde wind op vrijdag en zaterdag. Het is ook altijd te weinig of teveel. Op woensdag werd het terechte besluit al genomen om diezelfde dag terug te keren zodat we vrijdags in elk geval weer in Nederland zouden zijn. We lagen toen in de Wolverstone Marina aan de River Orwell en hadden de avond ervoor fish and chips gegeten in de Butt & Oyster Pub in Pinn Mill; slechte bediening overigens! We hadden nog een programma voor de boeg naar Brightlingsea en naar de Suffolk jachthaven.

Het is jammer dat we dat gemist hebben, aan de andere kant hebben we nu wel een overtocht van Engeland naar Nederland gehad die onvergetelijk was. Er was geen wind en het was bijna volmaakt helder. Los van het lawaai van de motor was dit een onvergetelijke ervaring. Varend op de Noordzee in het donker met een heldere hemel vol sterren, met toevallig één planeet (volgens Bob Stapleton was dat Mars) zeer helder aanwezig, een spiegelende zee en een totale eenzaamheid, wij met ons bootje en een maan die uit het water omhoog komt.

De heenreis van IJmuiden naar Lowestoft was er iets meer wind, maar ook toen hebben we hoofdzakelijk moeten moteren om nog in een acceptabele tijd in Lowestoft aan te komen. Zo'n eerste keer is dat toch een spannende bezigheid waarbij alles is geconcentreerd op het goed lopen van de motor en o, als er maar niks in de schroef komt en: waar gaan die lichtjes naar toe. Dat met die schroef ging nog maar net goed en werd later in Woodbridge op spectaculaire wijze opgelost (foto's). Je weet echter dat, als er iets misgaat er altijd nog negen Westerly bemanningen in de buurt zijn die direct klaar staan om je te helpen. Lowestoft aanlopen in de nacht viel ons mee, de moeilijk te vinden South Holms boei hadden we tegen de kustachtergrond snel in de peiling en dan gaat het bijna vanzelf.



*Tien man 'dompen' op het voordek*

Lowestoft heeft een mooie strandboulevard met op zondag, 'so British': de Salvation Army Brassband in het park en horden mensen aan het bowls spelen. Tijdens het save arrival dinner en de voorafgaande borrel kwam pas goed het besef met wat voor club je op pad bent. De gezelligheid staat voorop in de mooie entourage van de Royal Yacht club met wat toespraken van de commodore, de penningmeester en de web-master. Bijzonder was de uitdossing van de bemanning van de ZEE OTTER die toch wel van een grote clubliefde getuigt, misschien een idee voor de hele club. Het eten was hoofdzakelijk ham en dat hebben we maar op de koop toe genomen. De eerste kennismaking met de Engelse 'keuken' is niet direct enthousiast ontvangen maar het toetje maakte weer veel goed.

Dan het zeilen langs de kust op maandag, al was het dan maar even, omdat we op tijd voor de ingang van de river Deben moesten zijn, maar toch. Het zeilen langs de Engelse kust heeft wel wat van onderlangs Terschelling varen maar toch anders. De River Deben is moeilijker ergens mee te vergelijken, zeker als je normale vaargebied hoofdzakelijk in het noorden van Nederland is.

De River Deben is een getijdenrivier vol bootjes aan ankerboeien aan weerszijden van de betonde geul. Als je een boei mist vaar je maar midden tussen de voor anker liggende boten door dan gaat het wel goed. Knap van Bob Stapleton om bijna de hele rivier op te kruisen (als enige) daar moet je toch British voor zijn denk ik. Aan het einde van de rivier ligt Woodbridge Haven, het jachthaventje met drempel. Bij laag water lig je in een tobbe met alles eromheen droog. In Woodbridge hebben we het dorpje bekeken, je waant je daar een aantal jaren terug in de tijd, kleine huisjes, uit de mode kleding, geen toeristen (nou ja, wij dan).

Omdat we het vermoeden hadden dat we rotzooi in de schroef hadden, - vooruit ging goed alleen achteruit gebeurde er niks - stond in een ommezien de hele club op het voordek van de FAIRY TALE en hing de schroef boven water. Gelukkig zat het spul niet vast gedraaid, waardoor het er makkelijk uit te pulken was, hier zie je het voordeel dat je met een groep weg bent, you never walk alone.



*Rommel uit de schroef*

De tocht naar Wolverstone Marina op dinsdag was grotendeels te zeilen, alleen door de haven van Harwich hebben we even gemoterd want daar schoot het voor geen meter op. Wolverstone Marina met vlakbij Pinn Mill is dus het eindpunt in Engeland geworden door het voortijdige vertrek. De dinsdagavond en nacht waren uitzonderlijk, een spiegelende rivier met op de achtergrond de brug over de River Orwell en de lichten van Ipswich. Ook de whisky aan boord van de SPEEL-GOED was uitzonderlijk. Zulke momenten is het leven goed, je moet daar van genieten. Het werd dan ook laat.

Woensdag ochtend werd eenstemmig besloten het advies van de commodore te volgen om eerder terug te gaan. De "zuidploeg" is wel doorgegaan naar Brightlingsea. Voor hen was het gunstiger om donderdags over te steken naar Zeeland. De ADAMAS is nog naar Suffolk jachthaven gegaan. De GLORY is later overgestoken want die wilde nog naar Londen en is daarom eerst meegegaan naar Brightlingsea. De hele groep is dus woensdags uit elkaar gevallen.

De wandeling met het resterende deel van de groep in de omgeving van Wolverstone en Pinn Mill was prachtig. Als je wandelt is geen wind best wel lekker. Opvallend is dat we geen koe gezien hebben, zouden ze allemaal afgeemaakt zijn??? Bij Pinn Mill moest bij laag water natuurlijk een scheepswrak beklommen worden, er is daar nog wel wat te halen, accu's, complete motoren etc. voor wie het kan gebruiken gratis af te halen. Het blijft verbazend dat op de meeste van die wrakken ook nog mensen wonen. Daar zo lopend waan je je bijna in een of ander achterbuurtje van Bangkok. (Nog nooit geweest maar zo zou het eruit kunnen zien).

Daarmee zijn we weer terug bij de terugtocht, waar dit verhaal mee begon. Al met al was het voor ons een onvergetelijke Lowestoftweek die zeker voor herhaling vatbaar is. Voor volgend jaar staat de jubileum tocht zeker op het programma van de FAIRY TALE, het moet toch ook met meer wind een keer ervaren worden. Met dank aan vooral Bob Stapleton als groot organisator en de rest van de groep voor de gezelligheid en de hulpvaardigheid en speciaal voor het toezingen over de marifoon door de bemanning van de Scorpio en de Boxer ter gelegenheid van de verjaardag van de schipper van de FAIRY TALE (volgend jaar moet daarop gedronken worden).

Groeten van de FAIRY TALE

## Tocht "Om de Noord" 2001

Door Peter Dreef

Dit jaar werd de "Tocht om de Noord" met slechts vier schepen gevaren. De lage opkomst stond echter in schril contrast met het warme zomerweer en de uitstekende stemming gedurende tocht.

Op vrijdag, 24 augustus werd er verzameld in jachthaven het Noordergat te Lauwersoog. De deelnemende schepen waren:

CHAWEROET, Pentland met schipper Auke Bos, Anneke, Carla en Dingeman  
CALENDULA, een Tiger met schipper Kees Goudsbloem en Jan;  
MAH JONG, een Oceanquest met schipper Imko Albrecht, Coby en Thijs;  
FREYJA, een Berwick met schipper Peter Dreef en Alexander.

### Zaterdag

Op zaterdag was het vroeg op, om met de eerste schutting van de Robbengat-sluis naar buiten te kunnen gaan. Met een aangenaam windje werd over de Zoutkamperlaag naar het Westgat gezeild. Vervolgens werd koers gezet in de richting van Borkum. De westenwind werd steeds minder en dat was ook zo met onze snelheid. Auke en Dingeman gaven aan te gaan vissen terwijl de Chaweroet in de richting van Borkum dreef. Aan ieder werd veel vis beloofd maar later bleek, dat vissen toch een kunst is. Gelukkig is de stroming ter plaatse nogal heftig zodat we de zeer warme jachthaven van Borkum konden bereiken met behulp van de stroom en de witte motor aan de mast.

### Zondag

Op zondag opnieuw prachtig weer met een nog zwakkere (bijna niet mogelijk) wind. Via zee in de richting van Norderney. Er kwam nu een wedstrijd-element tijdens het zeilen. Vanwege de afwezigheid van de wind waren de (gevaarlijke) gronden bij Borkum zo vlak als het water in de badkuip. Er werd dan ook zeer ernstig van de route afgeweken om toch maar vooraan te komen. In de Calendula werd fanatiek gezeild. Bleek, dat Kees een zeer ervaren opstapper had die enige tijd had gezeild in een supersnelle Westerly J24. Zij waren dan ook voortdurend bezig met het trekken aan diverse touwtjes. Op de Chaweroet stond Dingeman geruime tijd met een pikhaak de fok uit te bomen. Net voor Norderney kwam toch het lang verwachte windje en het laatste stuk zeilen voor het eiland was een verademing.

### Maandag

Die wind bleef in kracht toenemen en de volgende dag (maandag) was er ook sprake van een zomerstorm, noordwest 7 tot 8 Bft. Het water rond Norderney



kolkte en was één en al branding. Geen vaardag dus. Maar Nordeney is best een gezellig eiland dus dat was geen probleem. Intussen nam ook de gezelligheid onderling enorm toe en bovendien was Anneke Jarig.

### Dinsdag

Dinsdag nam de wind in kracht af tot 5 Bft. Gezien het tij konden wij niet voor 15.00 uur vertrekken. Daarna ging het in de richting van Greetsiel. Kees kon met de CALENDULA net over het wantij schuiven (had 10 cm speling). De wind was zo krachtig dat uitsluitend met de genua nog fantastische snelheden konden worden bereikt (met de stroom mee).

Na de sluis in het kanaal naar Greetsiel kon ook nog worden gezeild en dus werd er weer fanatiek gestreden.

### Woensdag

Op woensdag stond Delfzijl op het programma. Wederom geen of nagenoeg geen wind. Een zuchtje uit het oosten. Vanwege een ongunstige stroomrichting op de Eems (vertrek na 16.00 uur of anders heel vroeg) werd besloten om naar Borkum te varen. Dan konden Auke en Anneke met de CHAWEROET op tijd terug zijn om nog de barbecue van WCN te bezoeken. Tevens werd er nog één dag oostenwind voorspeld.

Nu is het wad tussen Greetsiel en de Eems een behoorlijk diep wad. Je kunt er vrijwel met laag water overeen. Met een zuidoosten wind is het wat minder diep en buiten de betonning nog minder. Met de lichte wind in de rug en stroom tegen liepen we over dit wantij maar 1,9 knoop. Vrijwel alle bemanningsleden zaten te slapen.

Op een gegeven moment, de laatste tonnen voor de Eems waren binnen handbereik, zag ik de dieptemeter op 1,6 meter staan. Via de marifoon adviseerde ik om de motor maar te starten gezien de lage snelheid en het vallende water. Kees, die met de CALENDULA een honderd meter voor ons dreef gaf aan dat hij reeds 4 meter water had. Even later dus iedereen (net naast de vaargeul) aan de grond. De 2 minst diepstekende schepen, CHAWEROET en FREYJA konden zich uit de voeten maken naar dieper water, op slechts 30 meter van de CALENDULA. Imko kon met de MAH JONG (twin kiel) loskomen, maar Kees kon zijn 1,40 meter diep stekende CALENDULA niet meer los krijgen. Omdat de Tiger een vinkiel heeft was dit vervelend. De FREYJA werd aan de CALENDULA vastgemaakt, tussen de schepen werden veel fenders geplaatst, en verder was het maar wachten. We liepen 2 uur voor laagwater vast, zodat in totaal vier en een half uur op het wad moest worden doorgebracht.

Ach, met die flauwe wind, de warme zon en een paar (lauwe) pilsjes was dit geen straf. De bodems van de schepen werden geboend en er werd pootje ge-

baad. Met voldoende water en een aantrekkende oostenwind werd later naar Borkum gezeild.

Het diner in het jachthavenrestaurant vergoedde veel. Na afloop werd nog een afzakkertje gehaald op de Mah Jong. Imko pakte zijn gitaar en Dingeman bleek over een gouden stem te beschikken. Gelukkig was het niet erg druk in de jachthaven (vermoedelijk staan we nu op de zwarte lijst) maar om kwart voor vier was het zingen klaar.

### Donderdag

Dus de volgende dag om 09.00 uur vertrek naar Lauwersoog. Nu met een windkracht 4 uit het oosten, dus wederom wedstrijd. Kees en Jan aan de touwen en Dingeman met pikhaak op het dek. Vanuit de FREYJA werd nog even geprobeerd om Dingeman uit positie te brengen door hem aan de marifoon te vragen. Volgens Auke was Dingeman niet beschikbaar. Honend werd gevraagd hoeveel Auke aan de uitzetter (Dingeman) moest betalen om hem de gehele dag op het voordek te houden.

Er kon vrijwel tot Lauwersoog worden gezeild. Imko besloot nog even van de oostenwind gebruik te maken en naar Ameland door te zeilen. Dingeman en Carla werden in Lauwersoog afgezet. De CHAWEROET en de FREYJA gingen een paar mijl voor Dokkum aan de wal in de Dokkumer EE. Kees en Jan wilden nog een koud pilsje kopen in Dokkum en de wind ging naar het westen. Daarmede kwam de "Tocht om de Noord" ten einde. Weinig deelnemers, maar prachtig weer, mooie stukken over zee en wad, heen westenwind, terug oostenwind en bovenal een perfecte stemming in de groep.

## Volvo workshop

Zaterdag 6 oktober werd in Stavoren de Volvo workshop gehouden, georganiseerd door onze Evenementen commissie in samenwerking met de Marina Stavoren. De ontvangst was hartelijk en voortreffelijk geregeld. De belangstelling was buitengewoon groot, mede dank zij het goede weer. Zeven leden kwamen per schip. In totaal waren ongeveer 60 mensen aanwezig, waarvan ca 40 speciaal waren gekomen voor het technisch gedeelte. Voor de overigen waren er diverse andere activiteiten. 's Middags was er een gezamenlijke lunch in het restaurant, waar ruim 70 mensen aan deelnamen, inclusief de medewerkers van de Marina. De dag werd besloten met een buffet.

In de volgende aflevering van het Clubblad hopen wij uitgebreider verslag te kunnen doen van dit zeer geslaagde evenement, geïllustreerd met enkele foto's, die zo vlak voor het verschijnen van deze editie nog niet beschikbaar waren.

## Garnalentocht

Door Remco Allard

*Verslag van de garnalentocht naar 'Blankenberge' onder het motto:  
Een zoute bek en een eetlepel Hollandse garnalen.*

Aan alles was gedacht voor een succesvolle garnalentocht: radarbegeleiding door Theo van Lammeren gedurende de eerste donkere uren voor het ochtendgloren, een vol tijdstroom mee, havenmeester Fons zorgt voor een leuke plek bij elkaar aan de nieuwe steigers, in een gezellig restaurant zijn een tafel en garnalen gereserveerd. Nu nog goed weer, en dan...

Dinsdagavond 11 september komt het verlossende telefoontje van Gerard Versluis. De tocht gaat door! Alleen niet naar Blankenberge zoals gepland, maar naar het alternatieve reisdoel Goes. Zes schepen nemen deel.

### **Donderdag 13 september.**

We verzamelen in Sint Annaland, vanuit Noordschans een uurtje of vijf. Voordeel, zo laat in het seizoen met matig weer, is de rust bij de sluisen. Volkeraksluis: rood-groen bij aankomst, opstomen, deurtje open, bootje naar binnen, deurtje dicht, schutten maar. Enig nadeel is dat je niet langszij kunt en dus zelf je draadje op de muur moet opvieren. Het Volkerak is zoals gebruikelijk niet bezeild richting Krammersluis. We laten de gietijzeren genua het werk doen en hebben zo de gelegenheid de andere Westerly's met veel wind onder vol tuig op de foto te zetten.

Het weer is ons goed gezind, tot we de Krammersluis hebben verlaten en een bui over ons heen krijgen waar je bepaald niet vrolijk van wordt. De wind en de stroom spannen samen om diepe kuilen in het water van de Keeten te trekken, we komen tot de kielen uit het water.

's Avonds in het clubhuis van WSV St. Annaland wordt het glas geheven op het goede begin en een plezierige voortzetting van deze tocht.

### **Vrijdag 14 september.**

Brabants vaarwater. Om twaalf uur hebben we drie minuten stilte in acht genomen. Dan wordt het tijd om zeil weg te nemen. De Zeelandbrug, die zo even nog in de zon lag te schitteren, is door de bui die aan komt rollen bijna niet meer te zien. Nog flink wat happen zout en we liggen met z'n vieren in de Sas van Goes. De brug in Wilhelminadorp wordt bij de aanblik van de Westerly-armada direct geopend. De brugwachter van de Ringbrug is wat minder bang uitgevallen. De tijd wordt gedood met warme rookworst en als de bedieningskast wordt geopend vraagt de man beleefd of het de lieden al schikt om de brug

te passeren. Na opgave van de benodigde breedte wordt ons een ligplaats toegewezen in, wat ik gerust durf te stellen, de meest idyllische jachthaven van de Zeeuwse delta. Omgeven door groen zitten we net buiten het oude centrum van Goes op het terras van WSV De Werf aan de koffie. Als de zeilen droog zijn opgedoekt wordt het tijd voor een stadswandeling.

'De Zeekoe' is de naam van het restaurant dat is uitgezocht voor het gezamenlijke diner die avond. We worden hartelijk welkom geheten door onze tafelkenners en genieten van een hors-d'oeuvre van het huis geserveerd op een eetlepel uit de Uri Geller collectie (de steel is gebogen tot een oortje). Na het voorgerecht komt als verrassing een tussengerecht: opnieuw de 'Uri Geller' eetlepels. Dit keer gevuld met Hollandse garnalen. Zo wordt het toch nog een garnalentocht.

### **Zaterdag 15 september.**

Het streepje dat in de almanak voor 15 september staat leidt tot discussie: gaat de winterdienstregeling van de sluis nu op of na 15 september in. De gedachte misschien tot 's middags vier uur in Goese Sas te moeten wachten nodigt niet tot uitslapen, dus vertrekken we maar om tien uur. De 'MEMBERS ONLY' neemt voor de sluis afscheid en zoekt haar ligplaats in de thuishaven op. Voor Tjerk en Aaf zit het er op, de rest heeft nog een mooie tocht voor de boeg. Vanwege het slechte weer dat voor de zondag voorspeld wordt, gaan we maar in één keer door naar de thuishaven. Ruime wind en een stralend zonnetje maken het een aangename tocht. We genieten totdat op het Hollandsch Diep in het zicht van de haven de bui ons toch nog weet in te halen. Zo draagt ook deze dag bij aan een mooi gemiddelde: één bui per dag, een lekkere bries en een stralend zonnetje; wat wil je nog meer.

Wat ons betreft zijn we er volgend jaar weer bij, met gunstig weer komen we dan vast en zeker in Blankenberge.

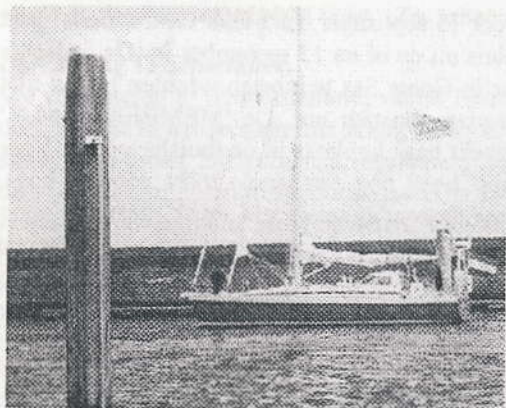
Remco Allard & Cootje Bogers  
a/b 'NJORD'

## Wereldreis ADIOS LABOR

Haiti - Nieuw Zeeland

Door John Smit

*In de voorjaarsbijeenkomst van de club op 31 maart 2001 vertelde John Smit ons het reisverhaal van het tweede traject dat hij als opstapper meezeilde op de wereldreis van de ADIOS LABOR. Het gaat vooral over de indrukken die hij heeft gekregen bij de kennismaking met Polynesië. Over het eerste traject dat hij als opstapper meemaakte, de reis IJmuiden - Lissabon, verscheen reeds een verslag in het clubblad van oktober 1998. Van dat deel van de reis geeft John eerst nog een samenvatting. Wij publiceren hier de volledige tekst van zijn causerie. (red.)*



### Wat ging vooraf?

Eerst iets over schip en schipper. Het schip is een Madeira 44, ontwerp van Van der Stadt. De schipper, de heer Engelaar, is gepensioneerd scheepsbouwer uit Beneden Leeuwen. Die heb ik ontmoet in 1997 bij de Noordzeedriehoek. Het klikte meteen. We kregen een heel goede band met elkaar, die uitgegroeid is tot een vriendschap, tot van-

daag aan toe. Op een gegeven ogenblik in september 1997 vroeg hij: "John, heb jij niet zin om met mij mee te varen in de 'beruchte' tocht: IJmuiden - Lissabon?" Mijn antwoord: "Daar heb ik weinig tijd voor nodig om over na te denken, dat wil ik wel. Maar, hoe moet dat, je ging toch je Moody verkopen?" "Ja, dat is ook zo, die staat te koop." "Maar waar gaan we dan mee varen?". "Met het nieuwe schip dat ik zelf ga bouwen."

De start van IJmuiden - Lissabon zou 11 juli 1998 zijn. Moet je je voorstellen: in september een 44-voeter alleen op tekening en juli het jaar daarop moet het schip varen! En gelijktijdig de voorbereiding maken voor een wereldreis van drie jaar van de schipper en zijn vrouw. Ze zouden na Lissabon direct doorgaan. Ik heb het schip zien bouwen. Elke 3 à 4 weken ging ik naar Beneden Leeuwen om de vorderingen te bekijken. Half juni was het schip afgebouwd, alleen de mast moest er nog op. In de resterende maand heeft het schip twee

proefvaarten gemaakt op het Haringvliet. Het eerste zoute water proefde het de woensdag voor we zouden vertrekken, op de tocht van Hellevoetsluis naar IJmuiden. Dat was een barre tocht, recht tegen NW 6 in. Toch was ik direct vertrouwd met het schip. De halve bemanning was ziek. De zeilmaker en ik waren de enigen die aan het varen waren. Dat beviel me wel.

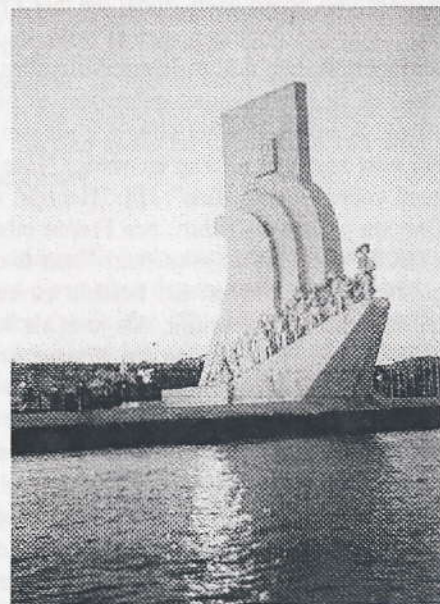
### IJmuiden - Lissabon

11 juli zijn we dus vertrokken met ca. 100 schepen. U herinnert zich de verhalen nog wel uit tijdschriften zoals 'Zeilen' en 'Waterkampioen' over hoe het gegaan is. Het weer was niet best. Binnen 72 uur waren er al 50 uitvallers. In totaal zijn er 30 schepen aangekomen in Lissabon. De rest lag verspreid in Engelse en Franse havens. Ook wij zijn tijdig in Lissabon gekomen. We waren met z'n vijven aan boord, twee dames en drie heren, samen 300 jaar oud. Dus in Lissabon hebben we het schip omgedoopt van 'ADIOS LABOR' in 'HUIZE AVONDROOD' Als er 100 schepen vertrekken en er komen er maar dertig aan, is het best wel een prestatie daar bij te horen. Wij kwamen als 15e binnen.

Waarom is het zo goed gegaan? Niemand kende het schip. De schipper en zijn vrouw ook niet. Het was nieuw. Er zijn mensen die mij wel eens gevraagd hebben: "Vond je het niet onverantwoordelijk om met zo'n heel nieuw schip met van alles er op, waar niet mee proefgevaren is, te gaan varen?" Mijn antwoord: "Nou, je hebt eigenlijk wel gelijk, maar ik heb heel veel vertrouwen in de schipper en zijn vrouw, en het bleek terecht, want het is gelukt!"

Het is een aluminium schip, 44 voet, sloepgetuigd met een prachtige indeling: een eigenaarshut voorin (wat ik persoonlijk nooit zou doen) met douche en toilet, een mooie ruime kuip, kaartentafel, aan stuurboordzijde nog een toilet met een douche en wat kastruimte en aan bakboordzijde een hut voor twee personen voor de opstappers, dus ieder had zijn eigen afdeling. Werkelijk een prachtig schip, moet ik zeggen.

In Lissabon ben ik eraf gegaan en het schip is verder gevaren. Ze waren toen nog met z'n vieren, twee echtparen. De schipper met zijn vrouw en een echt-



paar als opstappers. Zij zouden drie jaar mee gaan en hadden hun hebben en houwen van de hand gedaan. Maar ze zijn niet verder gekomen dan Sint Lucia. De man van het echtpaar had het zo benauwd gekregen bij de overtocht over de Atlantische Oceaan dat hij heeft gezegd: "Ik ga niet verder mee". Hij had zich blijkbaar totaal verkeken op wat hen te wachten stond. Dat leidde tot onplezierige toestanden aan boord. Daarom zijn ze tussentijds van boord gegaan. Het schip is verder gevaren met alleen schipper en zijn vrouw als bemanning.

### **Tahiti**

Ik had tevoren al eens te kennen gegeven: "Als het zo uitkomt wil ik nog wel eens een stukje mee" Dat was niet aan dovemansoren gezegd, bovendien konden we heel goed met elkaar overweg, dus kwam de schipper er op terug. Toen heb ik het plan opgevat om op te stappen op Tahiti. Daar zou een andere opstapper van boord gaan, zodat we met z'n drieën verder zouden kunnen. Ik ben daar naar toe gevlogen met al mijn spullen en ik zie nog het gezicht van de schipper. Ik ben n.l. zo iemand die alles meeneemt wat hij maar mee kan nemen, of ik het nu moet gebruiken of niet, want ik wil nergens om verlegen zitten. Ik kwam dus het vliegtuig uit met dikke tassen en van alles en nog wat. Hij wist niet wat hij zag en vroeg: "Hoe lang ga je mee?". Ik zei: "Ik had gezegd voor drie maanden". Hij: "Het lijkt wel voor zes jaar!"

Dan sta je daar in Tahiti, een Franse eilandengroep. Tahiti zelf is een prachtig eiland. Papeete is de hoofdstad. Daar is ook het Gauguin schilderijen museum gevestigd. We hebben dat bezocht en een rondtoer gemaakt. De havenautoriteiten zijn er erg moeilijk. Als je er als buitenlandse schipper binnenkomt moet je iets als f 2000 betalen die je terug krijgt als je het gebied weer verlaat. Er was geen een jachtschipper die zin had om f 2000 te betalen. Dus heel veel lagen daar illegaal, althans probeerden het te ontduiken. En kwamen ze aan boord, dan was je aan de beurt en moest je toch echt die f 2000 betalen. Dat was om te voorkomen dat je daar zou blijven. Je kreeg je geld terug als je het land op tijd weer verliet, anders was je het kwijt. Mijn schipper heeft de f 2000 niet betaald. Daar was hij principieel op tegen! Voor het invullen van alle papieren moet je minstens een halve dag uittrekken. Je wordt van het kastje naar de muur gestuurd. En dan uiteindelijk heb je permissie om in dat gebied te mogen varen, het valt allemaal niet mee.

Je zit midden in een eilandenrijk. Sommige eilanden liggen enkele uren varen van elkaar, soms doe je er enkele dagen over om van een eiland naar het volgende te komen. Het is een mooi gebied om te bezeilen. Het is niet zo dat je voortdurend op de oceaan zit. Het langste stuk dat we gevaren hebben is van de Fiji eilanden naar Nieuw Zeeland, dat was tien dagen. De hele tocht van Tahiti naar Nieuw Zeeland was 3.700 zeemijlen. Onderweg hebben wij allerlei eilanden aangedaan. Alles bijeen heel plezierig om te varen.

### **Haaien?**

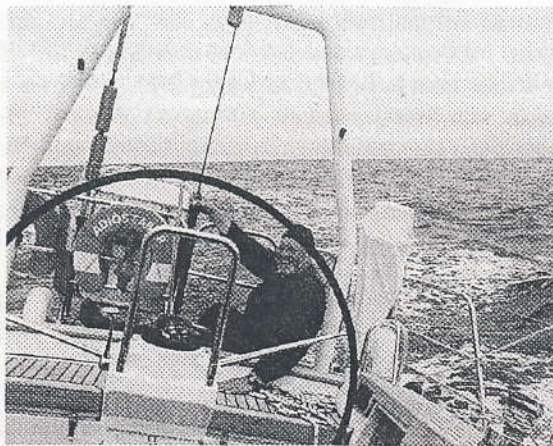
Bij het allereerste eiland dat we aandeden, ik was amper in dat gebied, komen we in een baai te liggen, de 'Cooks bay' op Morea. De gewoonte van de schipper en zijn vrouw was om 's morgens vroeg op te staan en te zwemmen. Je denkt dan "Hier zwemmen?" Je denkt aan haaien en allerlei enge beesten om je heen. Maar zij stapten rustig overboord en gingen zwemmen. Dus ik dacht: "Wat zij kunnen kan ik ook". Dus ik stapte ook over boord en ik ga ook zwemmen. Heerlijk water. En op een gegeven ogenblik, zij zijn al weer terug, hoor ik ineens een geschreeuw: "John, John, John!" Ik denk: "Shit, toch een haai!" Sjonge, ik vlieg naar die zwemtrap toe. "John, John!" Nog een keer roepen. En in eens, ik schrik me wild, komt er zo'n grijze ..... - wat het dan ook is - achter het schip vandaan. Zo'n groot beest achter het schip vandaan. En wat bleek het te zijn, de vrouw van de schipper had de overtrekken van de bedden gewassen. Daarvan was er een overboord gewaaid, daar was de wind in gekomen. En bij "John, John" vergat ze er bij te roepen: "pak dat overtrek even!" Het ding ging als een ballon er vandoor. Ik schrok echt, werkelijk waar. Maar ik heb hem wel gepakt. Dat zijn van die dingen die je dan meemaakt. Ja, u krijgt geen stoere verhalen van golven van tien meter en windkracht van weet ik veel, maar dit was ook een angstige belevenis.

### **De vierde man**

Op dat moment waren we dus met z'n drieën. Ik had gehoord dat er nog een vierde man aan boord zou komen. Toen we een paar dagen in zo'n baai bleven liggen en op een middag een dutje deden (zoals dat bij oude mensen hoort) hoorden we op een gegeven ogenblik getoeter van een auto. Dat was zo irritant dat we toch maar even gingen kijken. De wal was op zo'n 50, 60 meter afstand. En ... daar staat de vierde man, met een taxi, met z'n hele hebben en houwen aan een wallenkantje bij een mooi klein kerkje, . En, of we hem maar kwamen halen. Het was een Fransman die een jaar in Nederland had gewoond. Een prima kerel, groot en sterk. Ik was erg blij met hem, want het zware werk deed hij en ik zeilde lekker mee. Hij was met de ferry van Tahiti gekomen en kwam daar aan boord. De reis hebben we vervolgd met z'n vieren.

Opstapper zijn is best een moeilijke klus. U moet zich voorstellen: Je zit met z'n vieren aan boord, mensen die elkaar toch weinig kennen en je moet met een 'vreemde' een hut delen. En je weet dat het voor drie maanden is, zolang als het goed gaat, natuurlijk. In dit geval ging dat bijzonder goed. Wij maakten deel uit van een groep van zeven schepen die rond de wereld zeilden. Op de meeste schepen waren toch wel wat problemen met opstappers. Ik heb verhalen gehoord van mensen die er afstapten, zelfs die er af gestuurd werden, alle ellende die je maar mee kunt maken, vaak alleen omdat ze in de haven niet met elkaar om konden gaan. Als je aan het varen bent op een lange tocht, loop je je

wachten, de een gaat slapen, de andere gaat varen en andersom, dus je zit elkaar niet zo in de weg. Maar du moment dat je na een vermoeiende tocht met z'n vieren in de kajuit zit, of in gesprekken, of wat dan ook, het hoeft maar een kleinigheid te zijn, kan het meteen ontvlammen. Als je dat nooit meegemaakt hebt, weet je niet wat je overkomt.



*Op wacht ?*

### **Huisregels aan boord**

Bij ons ging het heel goed, want de schipper had o.a. als stelregel dat er niet over politiek of godsdienst gesproken mocht worden. Daarmee sluit je al een heel groot terrein van eventuele moeilijkheden uit. Verder mocht aan boord alles gezegd worden. Dus, niets voor je houden Elk kleinigheidje dat je dwars zou kunnen zitten moest er uit kunnen, moest je kunnen melden, zowel jij naar de schipper toe als van de schipper naar jou toe Een heel groot voordeel was dat deze schipper elke avond om vijf uur een 'happy hour' hield, waar we met z'n vieren bij zaten. Er werd dan één borreltje of één pilsje geschonken. Dan kon iedereen zijn verhaal doen. Dat hebben we drie maanden volgehouden en het was een heel goede stimulans voor een goede stemming aan boord. Daar werden de goede en nare dingen besproken, dat kon allemaal. En dat was fijn om mee te maken. Zoals bij voorbeeld het volgende:

Je bent allemaal zeiler en je hebt zo je eigen ideeën. Dat was de schipper uiteraard ook en hij had nogal eens de neiging om met te veel zeil te blijven varen met als motto: "We gaan tot aan het gaatje" Ik zei: "Ja, dat is lekker, maar als ik 's nachts op wacht sta en in de nacht trekt de wind aan, (gebeurt veel in die streken) dan moet ik jullie er uit halen". Alleen het schip reven mag nooit en het begon vaak behoorlijk te blazen. Windje 5,6 was niks, dus vaak moest er wat zeil af. Dat had ik 's nachts twee keer meegemaakt, toen ik tegen de schipper zei: "Henri, luister eens, dat doen we niet meer zo, hoor". Hij zegt: "Wat bedoel je?" Ik zeg: "Nou, we gaan reven voordat we gaan eten, als het nog licht is. Dan gaan we met minder zeil de nacht in en dan kan jij door blijven slapen". "Ja, boh, boh" Je weet wel hoe schippers zijn. "Je kunt me altijd roepen als er wat is". Ik weer: "Nee, daar gaat het niet om, we moeten nog zo

lang en ik heb geen zin om elke nacht m'n bed uit te moeten komen". En zoiets kon ook gezegd worden. En zijn reactie was "Nou, dan doen we het zoals jij het zegt". Ik zeg: "Nou, dat is prima". Het is ook prima gegaan, moet ik eerlijk zeggen. We hebben elke keer als we 's nachts door moesten varen, 's avonds het grootzeil gereefd. Verder hadden we een rolfok en een rolkluiver. Die kon je makkelijk alleen behappen. Als dat grootzeil maar een stukje weg was kon je het met de rest alleen doen, dus men kon door blijven slapen. Dat zijn van die dingen die je dan samen bespreekt en tot een oplossing brengt. Het moet wel tot een oplossing komen, anders blijft de schipper star, zegt: "We blijven doorgaan en ik maak het uit en boh, boh", iets dat op de andere schepen toch heel vaak gebeurde en dan krijg je gegarandeerd problemen.

### **Verraderlijke wind**

Op een gegeven ogenblik had ik wacht en ik wilde wel eens sturen. Je moet je voorstellen, op zo'n tocht gaat alles op de stuurautomaat. Dat is eigenlijk het beste. Maar, je wil ook wel eens sturen. We hadden een achterlijke wind en ik ging sturen op de hand. Nou, ik vond het schitterend. De golven achterop en we gingen als een speer, maar je houdt er dan geen rekening mee dat er in dat gebied enorme windschiften van 30 tot 40 graden kunnen zijn en een golfslag die het achterschip om kon gooien. We voeren voor de wind. Het grootzeil was vastgezet met de bullentalie tegen een eventuele gijp. En wat gebeurde? We kregen èn een windstoot èn een windschifting, plus een golf die het schip omgooide en het was één knal boem, de bullentalie hield het niet, de giek vloog tegen de strakgespannen bakstag aan en bleef daar gelukkig hangen. Het schip ging behoorlijk op zijn kant, want met sturen was er op dat moment helemaal niets meer aan te doen. Gelukkig kwam de schipper meteen naar boven, ik moest het roer vast blijven houden en de schipper startte de motor. Met motorcracht hebben we het schip weer terug moeten brengen, want we kregen de bakstag ook niet meer los. De schipper zei er niets van. Hij wist van die windschiften, wat hij mij overigens niet verteld had, dus hij wist dat zoiets gebeuren kon. Maar toch, zoiets gebeurt je een keer. Ik was helemaal teneergeslagen en ik dacht: "Dat mij dat nou gebeuren moet" Ik ben daar een dag stuk van geweest. Het is een heel naar gevoel dat je de verantwoording hebt over de boot en zoiets gebeurt je dan.

Twee en een halve week later: Ik lig lekker te slapen en ik word me toch wakker door een knal zeg, stond de schipper aan het roer, gebeurde hem precies hetzelfde! Toen was ik het gelukkig kwijt. Mijn trauma was over. De les is dat je eigenlijk nooit pal voor de wind moet varen en zeker niet als je kunt rekenen op windschiften. Dan moet je voor de wind kruisen, dat is het safestest dat er is en ook het prettigste zeilen.

## Riffen

Al de vulkanische eilanden zijn omringd door een rif. Een rif is heel iets bijzonders. Je komt op zo'n eiland afvaren en je vraagt je af: "waar moet ik in" Er bestaan hele goede kaarten van, en ondanks dat het een gebied is waar weinig scheepvaart is, en waar niet zo veel jachten komen, zijn al die ingangen van die riffen goed beboeid. Als je dus, middels je GPS, precies weet wat je positie is, dan kun je zonder problemen zo'n rif binnenvaren. Maar ja, dan ben je er nog niet, want binnen zo'n rif kunnen er weer ondieptes en rotsen zijn. Ik moet U zeggen, bij al die eilanden, waarvan je verwacht dat het er allemaal wel primitief zal zijn, waren die vaarroute prima aangegeven. Daar hebben we niet één moment een probleem mee gehad. Op andere schepen hadden ze b.v. digitale kaarten. Die gingen tot aan de ingang van het rif, maar daarbinnen niet meer. Dus kwam men bij ons kaarten overtrekken en tekeningetjes maken hoe ze binnen het rif moesten varen. Onze schipper had 'alleen maar' de normale, gewone, ouderwetse zeekaarten. Wel had hij voor tussen f 15.000 en f 20.000 aan kaarten voor zijn wereldreis moeten aanschaffen.

## Zondag op Rarotonga

Gedurende een weekend zijn wij op Rarotonga. De schipper en zijn vrouw zijn Godsdienstige mensen, Katholiek. Als ze de kans kregen om zondags ergens binnen te lopen dan willen ze naar de kerk. Hoewel ik zelf niet Godsdienstig ben zei ik: "Ik wil wel eens mee met jullie, want dat wil ik ook meemaken". "Ja", zegt de schipper, "je moet zeker meegaan, want ook dat is een aparte ervaring. In die kerken staan b.v. geen orgels, daar wordt a capella gezongen en wel zó mooi, dat je het niet voor mogelijk houdt". De mensen op het eiland zien er door de weeks redelijk netjes uit, maar toch niet dat je zegt 'rijk', maar op z'n zondags zijn ze keurig gekleed. De heren in driedelig grijs, de dames met grote hoeden en mooie pakjes aan. En deze mensen kunnen fantastisch zingen.

Als vanzelf maakte ik de vergelijking met een eerdere ervaring. Ik had drie maanden daarvoor de driehoek van de Noordzee gezeild met onze evangelist Ben Hoekendijk, die U misschien wel kent. Wij kwamen in Noorwegen waar hij een vriend had wonen, een dominee. Met die vriend had hij afgesproken dat hij daar een preek zou houden in een kerkje 60 km buiten Haukesund. Je zou zeggen, "wat heeft dat nu met dit te maken?" Nou, ook toen ben ik meegegaan en ik kwam daar in een werkelijk prachtig mooi houten kerkje. Dat maakte toch wel indruk op mij. In die kerk werd de muziek verzorgd door een familie. Een zoon aan de piano en twee zusjes zongen. Zoals het water in een Noorse fjord kan zijn, zo glashelder konden deze meisjes zingen. En drie maanden later zit ik in de Zuidzee en hoor precies hetzelfde in een zelfde soort kerk. Ook psalmen. Uiteraard niet in het Noors maar in hun taal wat ook weer dezelfde

indruk maakt. Ik ga op dit moment nog steeds niet naar de kerk, maar deze indrukken vergeet ik niet.

## Ritme aan boord

Dit zijn dingen die je meemaakt en onthoudt. Je denkt bij zeilen op vreemde wateren gauw aan wilde avonturen en zo, maar dat hoeft toch helemaal niet. Het varen op zich is een soort ritme. Als je vier dagen nodig hebt om van het ene eiland naar het andere te komen dan kom je met elkaar in een bepaald leefpatroon en de dagen vliegen eigenlijk voorbij in een ritme van drie uur op, zes uur af. De mannen zeilden en de vrouw deed altijd het 'kajuitwerk', zorgde voor de hap en de snap, of het nu slecht weer was of niet. Het was een fantastisch mens wat dat betreft. En wij deden het zeilwerk. Drie uur op en zes uur af is een heel prettige wacht. Je komt tot rust, behalve natuurlijk als je er uit moet met zwaar weer. Maar dat gebeurde toch erg weinig. Een prettig ritme, maar verder weinig over te vertellen. Als je eenmaal in dat ritme zit dan loopt het zo wel door.

## Een groene wereld

Het gaat er bij deze tocht hoofdzakelijk om dat je die prachtige eilanden bezoekt. Die eilanden zijn echt mooi, wild van natuur. Je vraagt je af, waarom zijn ze zo groen, die palmen en die mooie bloemen en zo meer. Dat komt omdat er ontegenwoordig veel regen valt. We hebben in Nederland wel eens last van regen, maar daar .... ongelofelijk. Het regent er bij een temperatuur van 30 tot 35 graden! Dus, als het regent blijven mensen gewoon doorlopen. Bankbediendes lopen daar in hun goeie pak gewoon door de regen heen. Slechts een enkeling heeft wel eens een paraplu. Want als de regen ophoudt is een kwartier later alles weer droog, onvoorstelbaar.

## Een wereld van deze tijd

Je zou denken dat je in een beetje achtergebleven gebied bent, vergeet het maar, je kunt overal boodschappen doen en met je pinpas betalen, de gewoonste zaak van de wereld. Ik kan U een voorbeeld geven hoe het leven daar gaat.

Op een avond zijn we met z'n allen uit eten. Daar speelde een orkestje en er werd wat gedanst. Aan een tafeltje naast ons komen inlandse mensen te zitten, keurig nette mensen. Een



echtpaar met nog een dame alleen er bij. Het hele spul ging dansen. En Smit zat daar in z'n eentje en die andere dame zat daar ook in haar eentje. Ik moet zeggen: ze mocht er wel wezen en ik dacht: "Ik wil ook wel dansen, dus ...." en ze zei nog ja ook toen ik haar vroeg. Ik denk: "Nu val ik helemaal in de prijzen" We komen op de dansvloer, er was nogal wilde muziek, dus hop, hop, hop. Staat ineens de schipper naast me en zegt: "Ik dacht dat jij last van je knie had!" Nou, daar merkte ik niks van. De volgende morgen om half tien zouden we boodschappen gaan doen, dus ik ga met de vrouw van de schipper de supermarkt in en wij lopen tussen de rekken door, ik duw het karretje en zij pakt de spullen van de schappen, het gaat daar net zo als bij ons. Ik kom een hoek om met de kar en aan de andere kant komt iemand anders de hoek om met een karretje en een kindje er op. Daar komt me zo'n schone op me afrennen, vliegt me om mijn nek, "Oh Johnny ... " en zo meer. Was het die dame waar ik mee gedanst had. Ik dacht: "Goh, wat zijn die mensen toch spontaan hier" En de vrouw van de schipper staat te kijken: "Wat gebeurt hier?" Ik zeg tegen mijn schone: "Is dat je dochttertje?" "Ja", zegt ze, "en achterin de zaak staat mijn man" Je zult het niet geloven daar staat een enorme Mauori. De moed zonk me in de schoenen, ik ging gauw naar hem toe en hij zij: "You had a pleasant evening with my wife?" Ik zei: "Yes sir, yes sir" Hij weer: "She told me"

De mentaliteit van die mensen is geweldig positief, overal op de eilanden waar ik geweest ben. De spontaniteit, hoe die mensen leven, dat kennen wij niet. Heel vriendelijk, voor iedereen. Ze maken geen onderscheid, behalve misschien op de Fiji's waar een beetje narigheid geweest is.

### Palmerston

Van Rarotonga gaan we in Noordelijke richting naar het eilandje Palmerston, twee mijl lang en een mijl breed. Daar anker je buiten het rif, want je kunt er niet binnen komen. Je wordt ontvangen door de burgemeester die je wijst waar je moet ankeren. Op dat eiland woonden toen 59 mensen. Op het eiland liggen drie piepkleine dorpjes, gesticht door meneer Palmerston, een excentrieke Engelsman die uit Rarotonga was vertrokken, drie vrouwen had meegenomen, zich op dat eiland had gevestigd en voor elke vrouw een dorp gesticht. En zo is het nog. Waar leven die mensen van? In hoofdzaak visvangst. Eén maal in de twee maanden komt er een vrachtschip, spullen brengen en ophalen. Er staat één generator die de elektriciteit verzorgt voor het hele eilandje. Ze verkopen er T-shirts met het eiland Palmerston er op. Wij naar binnen om te passen in het huis van de verkoper en daar stond zowaar een computer die nog werkte ook. Het is heel verbazingwekkend als je midden in de Grote Oceaan in zo'n gemeenschap terecht komt. Per seizoenen komen op dat eiland ongeveer 90 jachten. Voor de rest komt er niemand, behalve dan dat vrachtschip. De mensen leven

daar in een vrijheid die je je niet kunt voorstellen. Eén van de dingen waar ze zich mee vermaken is het spelen van volleybal. Wij lagen daar met vijf, zes Nederlandse jachten, dus de volgende avond was er een volleybalwedstrijd van Hollanders tegen Palmerstoners. Dat hebben we glansrijk verloren. We speelden op zand met lijnen van linten. Onder het dunne laagje zand zit lava. Als je uitglijdt kom je hard terecht. Dat heb ik ervaren.

Het mooiste stempel in mijn paspoort is dat van Palmerston, het beslaat een hele bladzijde. Het eiland heeft een eigen dokter, een heel aparte man. Op het eiland heeft men de gewoonte, als er een stel schepen binnenkomt dan komen de bemanningen op het eiland bij één gezin, dat daarvoor wordt aangewezen, een kosteloze lunch genieten. De mensen zetten een lunch voor je klaar met vruchten en alles wat ze kunnen maken van kokosnoot en dergelijke, hartig en zoet (geen vlees), heel bijzonder.

### Samoa

Het volgende eiland dat wij aandeden was Samoa. West Samoa is een aparte staat. Een deel van Samoa is Amerikaans.

Een kleine anekdote: Voor de gezondheid van de schipper moesten wij op zoek naar een ziekenhuis, trouwens ook voor mijzelf om een maandelijkse injectie te halen. Wij vinden een ziekenhuis en we melden ons bij een mooie juffrouw achter de balie Die moet naam en adres weten voor het ponsplaatje. Ik heb nu dus een ponsplaatje uit het ziekenhuis van West Samoa. Tijdens het gesprek vraagt ze ook naar je Godsdienst. Ik: "Geen", "Bent U getrouwd?" Ik: "Nee, weduwnaar" De schipper: "Wel getrouwd". Daarna keek ze direct weer naar mij. We hadden een heel leuk gesprek. Het eind van het liedje is dat ze een stuk papier pakt waar ze haar naam en telefoonnummer op schrijft. Maar ze moest ons ook naar de dokter brengen, dus ze staat op, ik was al doorgelopen, zij moet achter dat loket vandaan komen, komt de schipper achter mij aan en zegt: "Denk er om hoor, ze is zwanger" Hij maakte zich blijkbaar zorgen dat ik daar op een of andere manier achter zou blijven!

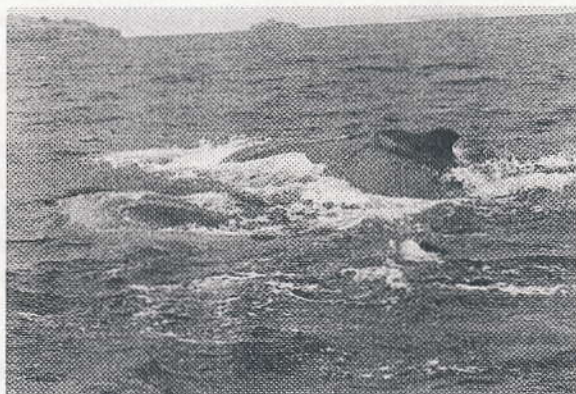
Ook is aardig dat op al die eilanden indrukwekkende shows zijn van theatergroepen die dansen opvoeren. Hier was een indrukwekkende vuurshow met krijgers en pijlen en dansen etc. Schitterend!

Een bijzonder stukje folklore is het volgende: Op West Samoa zitten we op een gegeven moment te eten in een restaurant, met een show. Op het eind van de avond wordt er gevraagd of we allemaal willen gaan staan en de nationale hymne zingen ter ondersteuning van het rugbyteam van West Samoa dat toen deelnam aan de wedstrijden voor de wereldcup in Engeland. De komende zondag moeten ze tegen Engeland spelen. Ik ben zelf een fervent rugbyter geweest tot mijn 48<sup>e</sup> jaar en ik ben nog steeds lid van een vereniging. Het sprak me dus

wel aan dat daar zo'n hele zaal opstaat en een nationale hymne gaat zingen voor ondersteuning van het rugbyteam. Helaas heeft het niet geholpen, want Samoa is kansloos ten onder gegaan.

### Dierenleven op zee

Wat me wel opviel is dat, als je naar noordelijke wateren vaart, daar veel meer levende wezens zijn, veel meer vogels, veel meer vissen. De wereld meer naar het noorden leeft veel meer. Je vraagt je af, hoe kan dat nou? Ik weet het niet. Ik heb een paar



keer de driehoek van de Noordzee gevaren en daar in die 14 dagen twintig keer meer dieren en vogels gezien dan in die zuidelijke wateren. Het enige dat je daar tegen komt zijn walvissen. Het is wel heel uniek om die van dichtbij te zien. Je wordt er stil van als je naast je boot van 44 voet een walvis hebt zwemmen die net zo groot is of nog groter en rustig met je mee zwemt. Dat is echt héél indrukwekkend. Het grootste zoogdier ter wereld, dat die boot zó zou kunnen omzwiepen, dat helemaal op z'n gemak naast je zwemt. De meesten van ons kennen het beeld van dolfinen voor de boeg. Ook een heel mooi gezicht, maar een walvis is indrukwekkender. Wij zagen een walvis met een kleintje er bij. Deze walvissen worden 15 tot 20 meter lang. De dracht is 11 maanden en daarna drinkt het jong 400 liter moedermelk per dag. Stel je dat eens voor!

### Tonga

Dan kom je in het eilandenrijk Tonga. Het koninkrijk Tonga. Dat klinkt heel romantisch. Je ligt daar dan in een baai. En als je gaat vragen waar je water kunt laden verwijzen ze je naar de duikschool. Als je daar komt en zegt: "Good morning sir, can we have some water" krijg je ten antwoord: "Natuurlijk, jongens!" Dan blijkt de directeur van de duikschool een Hollander te zijn, getrouwd met een Tonganese. In dezelfde baai ligt dan een Amerikaan, ook met een heel groot jacht. Wij hadden wat averij aan het grootzeil. Waar moet je dat laten maken? Dan word je verwezen naar die Amerikaan. Deze man had van zijn kajuit en zijn voorpunt een zeilmakerswerkplaats gemaakt en daar ging toch een zeil in van zo'n zeventig vierkante meters dat gerepareerd moest wor-

den. "O, zegt hij, dat doe ik wel" Het hele zeil verdween onder in zijn boot en twee dagen later konden we het ophalen, perfect gerepareerd.

### Ontmoetingen

Ik heb ook een barbecue meegemaakt op een Bounty eiland. Fantastisch mooi, met al die schepen op de rede. En dan ontmoet je daar mensen die al twaalf jaar met z'n tweeën onderweg zijn.



De man had vroeger gewerkt bij het gemeentelijk vervoerbedrijf in Amsterdam Iemand anders, een Fries, was al vier jaar alleen onderweg. Wij kwamen elkaar later in nieuw Zeeland opnieuw tegen. Ik zeg: "Henk, wat kijk je vrolijk joh, wat is er met je?" Hij zegt: "Ik heb net een stuk land gekocht". Ik zeg: Een stuk land, je vaart toch?" "Ja", zegt hij, "maar het was de bedoeling dat ik hier heen ging". Hij had 17 ha grond gekocht, heel simpel. Hij kwam net bij de notaris vandaan en had goedkeuring gekregen voor de koop. Daar moet je in Nieuw Zeeland heel goed voor oppassen, want als achteraf blijkt dat het land toebehoort aan Maori groepen dan ben je het kwijt. Ik zeg: "Wat ga je daar nu mee doen?" Hij zegt: "Ik ga bomen kweken". Hout groeit daar goed en snel. Hij zegt: "Dan ben ik binnen tien jaar rijk". Ik zeg: "Nou, gefeliciteerd en tot ziens, ik ga weer naar huis".

Je komt er ook grote tegenstellingen tegen Wij zijn geweest op een eiland met 150 inwoners met een naam zoets als Havaveva, met vijf kerken. Dat was echt èrg armoedig. We ontmoetten een leraar van het schooltje die Engels sprak, een jonge man, die aan ons vroeg: "Speelt er iemand van jullie muziek?" Dat was niet het geval, allemaal a-muziekaal. Zijn probleem was dat al zijn gitarsnaren kapot waren en op dat eiland waren die niet te krijgen. En hij had ook



tennisballen nodig om met de kinderen te spelen. En rugbyballen en potloden en een wiskundeboek had hij nodig. Wij hebben al zijn wensen opgeschreven en toen we later in Nieuw Zeeland kwamen hebben we geld opgehaald, een pakket samengesteld en naar dat eiland toegestuurd compleet met tennisballen en wiskundeboek. Helaas hebben we er nooit meer iets van gehoord. Waar het gebeven is weet ik niet. Maar de pure armoede op dat eiland was wel een heel grote tegenstelling met de "welvaart" op andere eilanden waar we geweest zijn.

### Vissen

Onderweg probeer je ook wat te vissen. Een snoertje achter je schip en je denkt binnen vijf minuten wel wat te vangen. Nu, dagen heeft dat snoertje er achter gehangen, af en toe gekeken of het haakje er nog aan zat en uiteindelijk was het dan zo ver, ja hoor we hadden een Bonita of hoe zo'n beest heten mag.. De schipper kon heel goed vis schoonmaken en ergens op een eiland hebben we capacio van zelf gevangen Bonita gegeten, iets heel aparts. Capacio is rauw en dun gesneden. Op een gegeven moment kwam hij de kajuit uit met een schaal-tje, maar wel met een pleistertje om zijn vinger heen. Ik dacht: "Er ligt vast een plakje schipper tussen de Bonita". Het was wel zo, want hij had het stukje niet meer kunnen vinden. Wie het opgegeten heeft, weet ik niet.

### Fiji

Je komt dan in de Fiji-eilanden en je krijgt te maken met de 'autoriteiten'. Dat is een ramp. Ze lopen er keurig bij, maar ze vragen je het hemd van je lijf. Ik denk dat het vroeger in Rusland niet zo erg was als nu daar. Voor inklaren moet je zeker een halve dag uittrekken. Bij Gods-gratie mochten we naar een ander eiland, twee uur varen verderop, maar dat moet je wel melden. Stel je voor, je ligt in Texel en je wilt naar Vlieland en je moet het melden en aangeven enzovoort. Zo gaat dat daar. Toch zijn de mensen bijzonder aardig. Op de Fiji's hebben we nog een mooie tocht gemaakt. Zoiets als wildwater varen met gigantische kano's met grote motoren er achter. Dat ging de rivier op, zo'n 60 km lang, met een oude baas die de leiding had van een groep van vier kano's. Het ging er blijkbaar om wie het eerst boven was op die rivier. Ik heb wel een paar keer gedacht: "Als ik niet op zee verdrink, dan verdrink ik wel hier", want het ging me met een ontiegelijke vaart. Aan het eind van de tocht kwamen we bij een dorp waar we weer heel spontaan en leuk ontvangen werden. Het leek wel een beetje op de markt van Volendam. We kregen te eten met z'n allen in een half uur tijd. Allemaal op de grond zitten. Klaar, en alle koopwaar kwam te voorschijn. Dat was hun handel. Op de terugweg, de rivier af, konden we kiezen: met de kano mee terug of met een bamboevlot. Dat is ook een belevenis. Ik was de laatste die aan boord stapte en toen zaten ze opeens allemaal in het water. Dat losten ze heel gemakkelijk op. Ze pakken eenvoudig een aantal

dikke bamboestammen en schuiven die onder het vlot en waarachtig, we zaten weer droog. Een vent voorop en een vent achterop en daar gingen we de rivier af. Het had nogal geregend en op een gegeven ogenblik vond de leider van het spul het toch wel een beetje te gevaarlijk worden. Hij stuurt het vlot uit de stroom ergens in de luwte naar de wal toe, steekt zijn hand in zijn zak, haalt een mobiel telefoontje te voorschijnen en binnen vijf minuten liggen de kano's naast ons. Niet te geloven.



### Nachtvaart op het rif

Suva is de hoofdstad van de Fiji-eilanden. Een groot eiland. Om een groot eiland ligt niet alleen een rif, maar vaak ook een binnenrif. Dus als je binnenvaart moet je twee doorgangen passeren. Wij varen daar 's nachts binnen op leading-lights, erg moeilijk te zien, maar als je eenmaal de twee rode lichtjes boven elkaar hebt, dan ga je ook haarscherp het rif in. Wij denken verder aan ons lot overgelaten te worden. De schipper zit beneden met zijn GPS te knoeien, ik sta aan het roer. Hij zegt: "Je moet naar stuurboord". Ik zeg: "Nou, dan gaan we een beetje naar stuurboord". Hij kwam boven kijken. "Ja, nee, naar bakboord, want we moeten dáárheen, want daar staat een rood licht." Ik zeg: "Ik heb altijd geleerd, als ik een haven binnenvaar dat ik het rood licht aan bakboord moet houden". "Nee, recht door varen" Maar het is aardedonker en ik krijg een 'unheimisch' gevoel, dus ik zet de motor steeds wat zachter en ja

hoor op een gegeven ogenblik: Boenk, we zitten op een rif. Meteen de motor achteruit. Gelukkig ging dat goed. De schipper kwam onmiddellijk naar buiten. "Wat doe je nou?" Ik zeg: "We moeten naar dat rode licht toe. Hier kunnen we niet door, want hier ligt een rif". Het was absoluut niet te zien. Dus we draaiden het schip. Ik zeg: "We varen nu naar dat rode licht toe". We varen er heen, we staan met z'n tweeën in de kuip en de schipper zegt: "Hoorde jij ook iemand roepen?" Ik had me ook verbeeld iemand te horen roepen. Ik heb de tegenwoordigheid van geest om buiten het schip te kijken, zit er een kano voor ons met vier oude kerels er in die zonder licht aan het vissen zijn. Ik kan de boot nog net een gier geven en missen de kano op een haar na. Het is echt zo'n uitgeholde boomstam. Ze zitten ons wat schaapachtig aan te kijken. Ik ben wel geschrokken. We varen om het rode licht heen en houden dieper water. De volgende dag kunnen we duidelijk zien dat daar de ingang was. Het rif is wel bebakend, maar ze hebben niet op alle bakens licht gezet. De palen zijn zwart en die zie je niet in het donker.

### Afscheidsfeestje

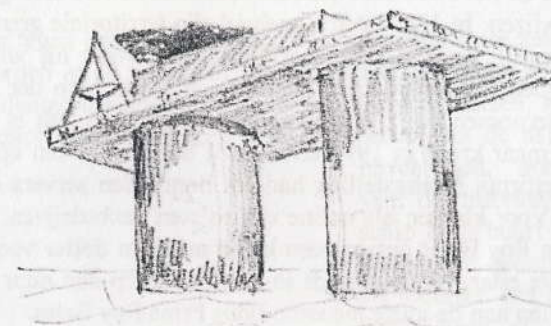
Op de Fiji-eilanden hebben we afscheid genomen met een diner, allemaal gekleed in polynesische klederdracht, ieder moest daar wat voor verzinnen. De mooiste creaties zag je. De bemanningen van alle zeven schepen die rond de wereld voeren waren daarbij. Ik heb een mooi bloemetjeshemd gekocht en een damesshort. Dat stond wel aardig, maar het was ook de grootste maat die te koop was. Je moet je voorstellen, de heren zijn daar allemaal vrij slank, maar de dames hebben vaak een brede bibs, dus een damesmaat daar kon ik wel in. Als je het stuk Fizi - Nieuw Zeeland hebt afgelegd kom je in Upua in het noordelijke puntje van Nieuw Zeeland. Nieuw Zeeland is een zeilersland. Dan is het toch verbazingwekkend dat je op een gegeven moment tien kilometer water onder de kiel hebt en dan een of twee uur verder is het opeens 300 meter diep. Dan vaar je nog een stukje verder en dan komt er een eiland boven water. Maar eerst nog een rif. Je hoort al in de verte de golven er op breken. Het staat allemaal wel op de kaart, maar menig zeiler is daar op te pletter gevaren omdat ze niet verwachten dat er nog iets tussen zit en zich er lelijk op de situatie verkijken.

Over Nieuw Zeeland zal ik kort zijn. We zijn de kust langs gevaren naar Wanganui. Daar is het schip opgelegd voor de winter. De familie is naar huis gegaan. In begin 2000 zijn ze daarvandaan verder gevaren naar Australië en verder. Daar ben ik niet bij geweest. Ik heb dus de trajecten IJmuiden-Lissabon, en Tahiti-Nieuw Zeeland meegezeild en in de zomer van 2001 stap ik weer boord voor het laatste stuk van de Azoren naar Rotterdam.

## Roughs Tower bij Harwich

Door Jan Sluiter

Een groot aantal WCN leden kent het uiterst goed zichtbare Roughs Tower van de aanloop bij Harwich na een oversteek vanaf Nederland over de Noordzee. Met zijn twee betonnen palen met daarop een platform is het vooral door zijn hoogte reeds van zeer ver zichtbaar. De deelnemers aan de Lowestoftocht weten dit maar al te goed. Wat bijna niemand weet is, dat dit platform een officiële staat is met de naam Sealand.



Het is een buitengewoon leuk verhaal dat ik onlangs tegen kwam in de VPRO gids en u niet wil onthouden. Het platform is in de tweede wereldoorlog daar neergezet om vandaar af zoveel mogelijk Duitse vliegtuigen neer te schieten die Engeland wilden benaderen.

In 1966 voer ene Paddy Roy Bates langs dat platform en ging er een kijkje nemen. Roughs Tower stond buiten de territoriale driemijlszone van Engeland en het leek Bates een geschikte plaats voor een illegale radiozender. Thuisgekomen vroeg zijn vrouw Joan zich af of er geen zelfstandige staat van te maken was. Bates schakelde zijn advocaat in en als die ook maar één enkele reden kon vinden waarom het onmogelijk zou zijn om de onafhankelijkheid uit te roepen zou Bates zijn honorering verdubbelen. Na twee weken kwam de jurist vertellen dat hij zijn uiterste best had gedaan, maar geen enkel beletsel zag. Bates betaalde alsnog dubbel uit en verklaarde de 'Principality of Sealand' onafhan-

kelijk. Bates' zoon, Prins Michael was veertien jaar toen hij een aanval van de Britse marine afsloeg. Het bevel voor deze invasie kwam van het hoogste niveau in Londen, want het mag duidelijk zijn dat Downing Street niet blij was met de eenzijdige afsplitsing van het Britse Koninkrijk. Premier Harold Wilson gaf persoonlijk opdracht voor een geheime militaire actie onder de codenaam Operatie Galg. Kortom in augustus 1966 kwam het marineschip HMS Ganges naar Sealand met de mededeling dat Bates sr. het eiland verkocht had aan de regering. Dit geloofde de jonge Bates allerminst. Zijn moeder stond klaar met een geweer om de bezetter buiten het platform te houden. De legerleiding besloot daarop om de bezetting af te blazen en keerde onverrichter zake huiswaarts.

Een handvol landen heeft Sealand inmiddels erkend waaronder Cyprus, Paraguay, Sri Lanka en het Arabische emiraat Abu Dhabi. Het land geeft paspoorten uit en rijbewijzen. In 1987 heeft Engeland zijn territoriale grenzen opgerekt naar twaalf zeemijl, waarop Bates hetzelfde deed, want hij wilde een vrije toegang naar open zee waarborgen. Bates heeft in de loop der jaren allerlei activiteiten ondernomen om zijn staat rendabel te maken. Hij is inmiddels de 80 gepasseerd, maar kreeg in 1999 een e-mail bericht dat een op Antigua gevestigde internetfirma belangstelling had om honderden servers op het eiland neer te zetten. Voor klanten als online casino's en sexbedrijven. De deal was snel gemaakt en Roy Bates ontving een kwart miljoen dollar voor het gebruik van Sealand. Het eiland is nog steeds in zijn bezit. Op den duur verkopen we Sealand misschien aan de juiste mensen, aldus Prins Roy Bates.

## Gelezen

Door Jan Sluiter

### **RADARALARM TERUG OP DE MARKT**

Solozeilers bleven er om vragen. Niet alleen bij de fabrikanten, maar ook bij de redactie van 'Zeilen' kwamen vragen binnen over het radaralarm. Een apparaat dat de dommelende solozeiler in actie brengt zodra er een radarsignaal ontvangen wordt. Door middel van LED's en een hoorbaar signaal kan de zeiler vaststellen uit welke richting het gevaar te duchten valt. Het radaralarm kan permanent aanstaan omdat het stroomverbruik slechts 30 mA is. Technisch Bureau Renaud heeft het apparaat na jarenlange afwezigheid, weer in productie genomen. tel: 0172-416734 of [www.renaudmarine.nl](http://www.renaudmarine.nl)

### **DIKKE ECHO MET ACTIEVE RADARREFLECTOR**

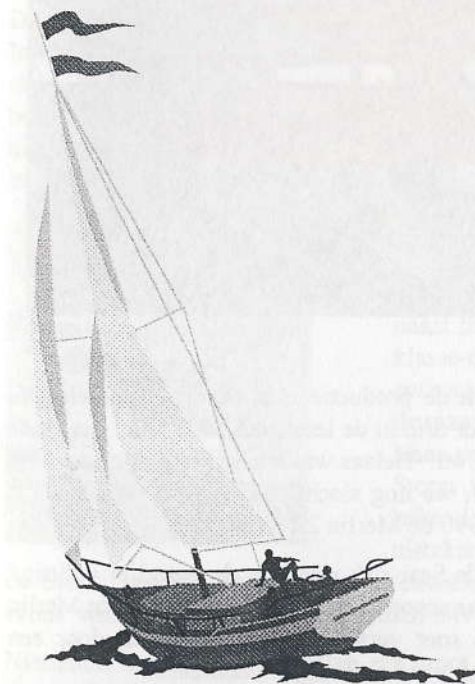
Veel zeilers twijfelen over de zichtbaarheid van hun radarreflector. Met de komst van elektronische radarreflectors is het in ieder geval zeker dat er een forse echo op het radarscherm van omringende schepen verschijnt.

De nieuwe 'KANNAD ACTIV' pikt het radarsignaal van een schip op en zendt dit versterkt terug. Met de antenne geïnstalleerd op twee meter hoogte op het jacht en uitgaande van een hoogte van de opgepikte radar van 15 meter is het bereik enkele mijlen. Het stroomverbruik is in de standby status slechts 34 mA. Uitzendend loopt dit op tot 450 mA. De prijs bedraagt NLG.1.970. Importeur: Holland Nautic, tel: 055-5412122.

### **Pro's en contra's van bovenstaande producten.**

Er is niets op tegen om bij slecht zicht alle middelen in te zetten om waargenomen te worden of de nabijheid van een draaiende radar op te sporen. Ondanks de evidente voordelen zijn er drie mogelijke nadelen. Als er heel veel werkende radars in de omgeving zijn, bijvoorbeeld in de nabijheid van een

havenmond, wordt de waarde van de informatie dat er een schip in de buurt is nogal betrekkelijk. Het tweede nadeel is, dat als iedereen een actieve radarreflector heeft, al die dikke echo's het radarbeeld wel erg zullen vervuilen. Een derde probleem berust op de denkfout van de veronderstelling uit te gaan dat op de brug van grote schepen een radarwacht naar het scherm zit te kijken. Op de open oceaan komt het vaak voor dat de schepen alleen hun langeafstandsradar bij hebben staan waarop een jacht slechts laat zal verschijnen. En over de kwaliteit van de radarwacht, vooral op schepen onder goedkope vlag, doen niet ten onrechte allerlei griezilverhalen de ronde. (Uit 'Zeilen')



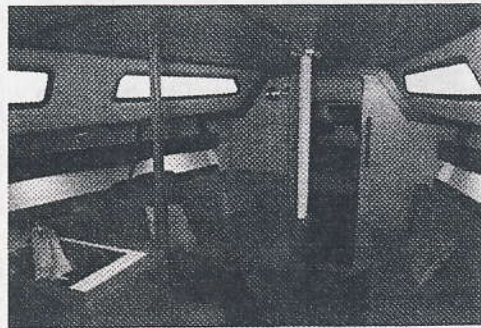
## De Merlin en de Storm

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

De eerste Merlin werd in 1984 in Hamble Point afgeleverd voor een aantal proefvaarten. Tijdens deze proefvaarten speelden we allemaal de niet door enige kennis gehinderde mooi-weer zeilers. De arme boot werd door ons flink afgeragd om eventuele zwakke punten boven water te krijgen. Naar wat ik mij nog herinner had het testteam opmerkelijk weinig kritiek op de Merlin.

Toen ze gepresenteerd werd op de Southampton Boat Show was zij een onmiddellijk succes. Dit uiteraard tot grote vreugde van onze commerciële staf. Een en ander was waarschijnlijk grotendeels te danken aan de nieuwe interieurlijn die we de voorafgaande winter geïntroduceerd hadden.

Deze nieuwe interieurlijn was noodzakelijk omdat Westerly mee wilde gaan in de vraag naar layouts met twee aparte slaapcabines. De lengte van de Merlin, te weten 27 voet over alles, staat zo'n layout net toe. De Merlin heeft een goede achterhut en een groot toilet. Dit toilet is in feite groter dan het toilet van de meeste 32 voeters. De plaatsing van de kaartentafel staat een goede natte ruimte voor de regenpakken toe. Het zijn deze vier eigenschappen (achterkajuit, grote kaartentafel, een flink toilet en de natte ruimte) die haar in mijn ogen zo populair maakte.



We verkochten er meteen zoveel dat de productie onmiddellijk opgeschroefd werd naar twee per week en zelfs naar drie in de lente van 1985. Aan het einde van dat jaar hadden we er 102 gebouwd. Helaas was een prijsstijging van 15% teveel voor de kopers en verkochten we nog slechts 16 Merlins in 1986. De verkoop verbeterde iets toen we in 1990 de Merlin 29 uitbrachten.

De 29-er volgde het voorbeeld van de Seahawk waarvan de waterlijn verlengd was door de aanzetten van een "sugar scoop" (zwemplatform). Voor de Merlin betekende dit dat het aangehangen roer vervangen moest worden door een doorgestoken balansroer. Het interieur werd nauwelijks veranderd.

Tot december 1985 had ik niet door hoe hoog de kimkiel-uitvoering van de Merlin aan de wind zeilde. Die zomer had de werf een kimkieler naar Hamble gestuurd ter vervanging van de gebruikelijk vinkiel demonstratieboot. Omdat deze vervanging plaats vond tijdens mijn zomervakantie was ik daarvan niet op de hoogte. De drie maanden die daar op volgde legde ik aan de klanten uit dat zij niet zo hoog aan de wind zouden kunnen zeilen als zij een kimkieler zouden kopen. Op een gegeven ogenblik draaide ik weer dit verhaal af toen mijn oog op een rvs plaatje aan bakboord viel. Dit plaatje geeft toegang tot een moer van de bakboord kiel. Een moment lang was ik met stomheid geslagen. De krachttaal die ik daarna bezigde bezorgde de vrouwelijk helft van het kopersechtpaar rode wangen. Voor mij was hiermee een nieuw tijdperk aangebroken voor kimkielers, dank zij begenadigde ontwerpers als Ed Dubois.

In de Merlin heeft men over de jaren heen drie verschillende motoren ingebouwd. Allemaal zo rond de twintig pk. Hiermee kon de boot een snelheid van 6,5 knoop bereiken. Tot Bukh in 1986 even kopje onder ging werd de Bukh 20 toegepast. Vanaf dat moment werd de Volvo 2002 van 18 pk ingebouwd. Met de introductie van de 'regattalijn' werd gekozen voor een saildrive.

### De Storm

In 1986 werd de Storm op de Southampton Boat Show aan het publiek voorgesteld. Vanaf de eerste dag stond er een rij van 20 meter of meer om haar te bezichtigen. We hadden wel vaker meegemaakt dat men in de rij stond voor nieuwe modellen maar dit sloeg alles. Op die beurs verkochten we 40 Storms. In totaal verkochten we die beurs 100 Westerly's. Dat waren nog eens tijden!



De Storm werd in de markt gezet als cruiser/racer. Daarom besteedden we veel aandacht aan de "One Design" status. Daarnaast hielpen we bij het oprichten van een klasse-organisatie. Aanvankelijk was men enthousiast maar het wedstrijd element wilde maar niet echt uit de verf komen.

Naar verluidt lag het probleem erin dat de Storm bij weinig wind moeite had om de bekende lichtgewichten bij te houden. De uitstekende zwaar weer eigenschappen van

de Storm konden hieraan geen evenwicht bieden, omdat de lichtgewichten vanaf windkracht zes niet meer willen uitvaren.

Niettemin waren ze als toerboden een groot succes omdat hun lengte ze bijzonder geschikt maakt voor de 2 slaapcabines layout. Er is genoeg ruimte voor een

ruime voorpunt, een kajuit waar je elkaar niet in de weg zit, een fatsoenlijke kaartentafel en "last but not least" een flinke achterkajuit.

Buiten valt onmiddellijk de goede layout van de kuip op. Dit is het gevolg van de wedstrijdboot gedachte. Wedstrijdboten hebben het voordeel dat ze helemaal ontworpen worden op efficiency, ongeacht de kosten. Bij toerboden wordt op de kleintjes gelet wat resulteert in een mindere uitrusting en kleinere lieren. Dom eigenlijk want het is juist de toerzeiler die meestal onderbeemand zeilt.

De enige verbetering aan de Storm die ik mij kan herinneren was in 1987. Toen hebben we de mal zodanig aangepast dat de stahoogte in de achterkajuit verbeterde. Aan het einde van 1989 hadden we 133 Storms gebouwd.

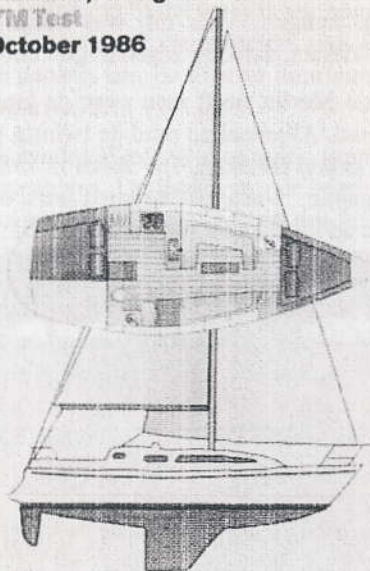
In januari 1989 kwamen we op de markt met de Storm Cruiser. Deze gebruikte dezelfde mallen maar kon nu ook als kimkieler besteld worden. De mast van de Cruiser was bijna 1.30 meter korter en kreeg minder dekbeslag. Er kwam een grotere motor in, een koelkast en stromend warm en koud water. Tot onze grote verrassing werden er 9 besteld met een vinkiel en 21 met kimkielen. Deze laatste zijn momenteel veel gezocht op de tweedehands markt.

De laatste Cruiser werd in 1992 gebouwd en de laatste OD in 1993. Alle OD's hadden de Volvo 2002 van 18 PK terwijl de Cruiser de Volvo 2030 van 28 PK ingebouwd kregen. De kleinere motoren hebben wat moeite om de boot op gang te brengen maar lopen uiteindelijk wel zo'n 7 knopen. Hun grotere broers komen makkelijker op gang maar lopen niet harder.

Met het verschijnen van de Regatta's kwamen de 30 PK sterke saildrives om de hoek kijken.

#### SPECIFICATIONS

**LOA 10.11m (33ft 2in)**  
**LWL 8.21m (27ft 0in)**  
**Beam 3.52m (11ft 6in)**  
**Draught 1.68m (5ft 5in)**  
**Displacement 5,130kg**  
**Ballast 1,910kg**  
**YM Test**  
**October 1986**



Zoals u misschien nog weet ging Westerly in 1991 in surseance van betaling. Dit leidde in 1992 tot een management buy-out. De nieuwe directie wilde toen een nieuwe weg inslaan en verdeelde het modellen-gamma in twee groepen de Regatta's en Ocean's.



Het label Ocean duidde aan dat het hier ging om boten met een middenkuip. De Regatta's waren achterkuijpers. De Regatta's werden onderhanden genomen door Ken Freivokh. Hij ontwierp een geheel nieuw interieur. Alles kreeg prachtige krommingen, de kaartentafel werd groter en in de kajuit wordt beter gebruik gemaakt van de bestaande ruimte.

Alle Regatta's kregen een fractionele tuigage. Voor de Storm betekende het dat de dekmal aangepast moest worden. Helaas wilde het conservatieve

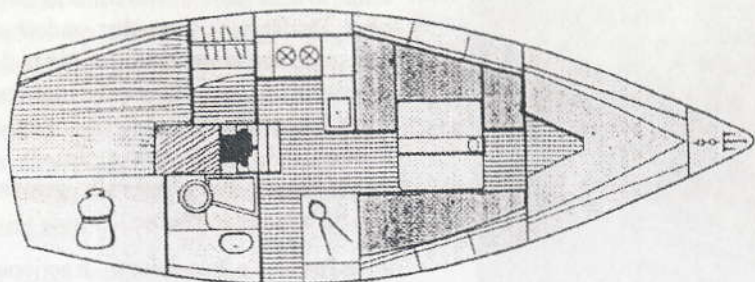
Westerly publiek niets weten van al dit modieuze gedoe. Uiteindelijk zijn er maar heel weinig Regatta's verkocht.

Aan het einde van 1994 waren er slechts zes 290-ers (=ex. Merlin) en zeven 330-ers (=ex. Storm) gebouwd. Toch zou het mij niet verbazen als deze Regatta's veel gezocht zullen worden op de tweedehands markt.

**regatta**  
BY WESTERLY

*Ocean*

# MERLIN 28



Merlin by Ed Dubois offers new performance, privacy and comfort in a 28-footer. 3-cabin accommodation for up to 7 people. Computer researched hull gives impressive performance under sail. Close-winded, easily handled by crew of two.

#### SAR AREAS

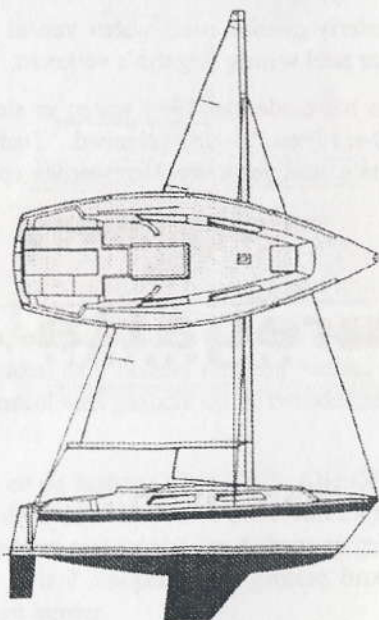
|             |                |            |
|-------------|----------------|------------|
| Mainmast    | 207.74 sq. ft. | 19.3sq. m. |
| No. 1 Genoa | 235.72 sq. ft. | 21.9sq. m. |
| No. 2 Genoa | 151.59 sq. ft. | 17.8sq. m. |
| No. 1 Jib   | 129.16 sq. ft. | 12.0sq. m. |
| Spinnaker   | 46.28 sq. ft.  | 4.3sq. m.  |
| Spmaker     | 410.10 sq. ft. | 38.1sq. m. |

#### SPECIFICATION

|                                   |           |          |
|-----------------------------------|-----------|----------|
| Length overall (excluding rudder) | 27.08 ft. | 8.25 m.  |
| (including rudder)                | 28.70 ft. | 8.75 m.  |
| Length waterline                  | 23.62 ft. | 7.20 m.  |
| Beam                              | 9.84 ft.  | 3.02 m.  |
| Depth - Full Keel                 | 5.01 ft.  | 1.53 m.  |
| - Twin Keel                       | 3.56 ft.  | 1.075 m. |

#### Number of Berths

|                         |             |           |
|-------------------------|-------------|-----------|
| Number of Berths        | 5           |           |
| <b>DESIGNED WEIGHTS</b> |             |           |
| Displacement            | 7694.13 lb. | 3490 kg.  |
| Balloon - Full Keel     | 2387.26 lb. | 1085 kg.  |
| - Twin Keel             | 3328.97 lb. | 1510 kg.  |
| Max. height             | 36.70 ft.   | 11.187 m. |



## Als de motor zijn laatste uitlaatgas uitblaast..

Door: Gerard Versluis

*In onze vereniging zit een grote groep schepen van zo'n 20 jaar of ouder. Als u zo'n schip bezit zult u waarschijnlijk vroeger of later over vervanging of revisie van de motor moeten nadenken. In dit artikel wil ik ingaan op de problematiek rondom dat onderwerp. Dat dit leeft binnen WCN is wel duidelijk. Via e-mail heb ik aan de leden wier e-mail adres in ons bestand zit gevraagd wat hun ervaring of gedachte over dit onderwerp is. Daar heb ik veel reacties op gekregen. Ik heb geprobeerd om al deze reacties te verwerken in dit artikel.*

### Meneer Fictief...

Ik wil uitgaan van meneer Fictief. Deze meneer zeilt naar tevredenheid rond in een Centaur. Zijn Centaur heeft hij zo'n 5 jaar geleden gekocht en is nu 22 jaar oud. In zijn achterhoofd denkt hij wel eens aan een grotere Westerly maar er bestaan geen concrete plannen.

Het is meneer Fictief opgevallen dat de motor, de beroemde Volvo MD2B van 25 pk, steeds slechter start, minder vermogen heeft dan vroeger en opvallend zwart uitlaatwater heeft. Meneer Fictief vraagt aan de lokale Volvo dealer of deze er even naar wil kijken als hij in de buurt is. Die komt en voert voor de somma van f 125,- excl. voorrijkosten een kleine beurt en compressietest uit. De diagnose is duidelijk. Waarschijnlijk komt de motor dit seizoen nog wel door maar daarna is het eigenlijk wel over.

Wat nu te doen? Daarover gaat meneer Fictief zittend in de kuip eens de zaken op een rijtje zetten ..... En als hij dat doet komt hij tot de volgende opties.

### Optie 1: Een buitenboordmotor

Een vrij ongebruikelijke optie is die van een buitenboordmotor. Maar als de buidel niet diep is, is dit toch een optie die het overwegen waard is. De voordelen zijn:

- Het is een goedkope oplossing, zeker als gekozen wordt voor een aardige tweedehands;
- Als de motor verwijderd wordt krijg je een hoop extra ruimte. Bij onze Amerikaanse zuster vereni-



ging vaart een Centaur rond waarin op deze wijze een tweepersonsbed onder de kuip werd gecreëerd.

- Makkelijk onderhoud omdat motor 's winters naar de dealer gebracht kan worden.
- Geen remmende schroef onder het zeilen en daarnaast kun je lekker gemakkelijk eventuele plastic zakken verwijderen

Met een variatie op Johan Cruyff kunnen we zeggen dat tegenover ieder voordeel een nadeel staat. Nadelen zijn:

- Het hoort niet en het staat niet, en dat is een minpunt als meneer Fictief zijn Centaur zou willen verkopen;
- Varend op de motor is een buitenboordmotor de mindere van een diesel, vooral op ruw water.
- Door de benzine vaart het duur en is het minder veilig;
- Waarschijnlijk is een Centaur net te groot voor deze oplossing.

## Optie 2: Revisie

Wat is nu eigenlijk een revisie? In het meest perfecte geval wordt een motor door de fabriek geheel gedemonteerd. Vervolgens wordt van ieder onderdeel gecontroleerd of het nog de specificaties heeft die destijds voor de nieuwe motor golden. Alles wat buiten deze specificaties valt wordt zondermeer vervangen door nieuwe onderdelen.

Dit gebeurt in de praktijk dus nooit. Als men in de praktijk spreekt over een revisie wordt meestal een zgn. 'boven-revisie' bedoeld. Dat houdt in dat men die onderdelen vervangt die het hart van de motor vormen. Voor de technici onder ons gaat het om zuigers, zuigerveren, cilinderbussen en meer van dat soort elementen. Een koelkanaal dat in de loop van de jaren dun geworden is wordt dus niet gerepareerd evenmin als bijvoorbeeld de keerkoppeling of de dynamo. Dat hoeft overigens niet een echt probleem te zijn daar veel onderdelen in de praktijk weinig of geen slijtage vertonen.

Het reviseren van een motor heeft als groot voordeel dat er geen aanpassing plaats hoeft te vinden van de motorfundatie, schroefas, bediening etc. Het nadeel is dat het grootste deel van de motor oud blijft. Alle onderdelen die niet

Mobiele service!

TEVENS INBOUW

MERCEDES DAF MITSUBISHI

• NIEUWE, GEREVISEERDE EN GEBRUIKTE DIESELMOTOREN  
• OMBOUWSETS OM AUTO-DIESELS TE MARINISEREN  
• ALLE ONDERDELEN  
• KEERKOPPELINGEN  
• WARMTEWISSELAARS ETC.  
• EIGEN FABRICAGE SCHROEVEN EN ASSEN

WE RUILEN ALLES IN!!

Kraan met een hefvermogen van 15 ton aan het water

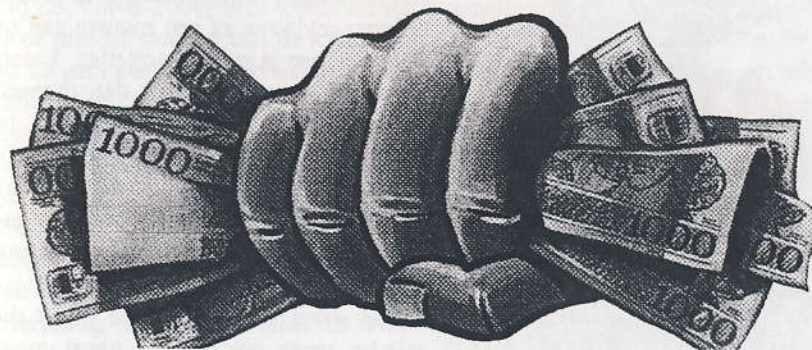
BELGIE: steunpunt aan het Kanaal 4, 3970 Leopoldsburg

**DRINKWAARD MOTOREN**

Postbus 265 - 3360 AG Sliedrecht Tel. 0184 41 23 32  
Parallelweg 20 - 3364 AL Sliedrecht Fax 0184 41 09 77

vervangen zijn, zijn in potentie een bron van problemen. Een dynamo die twintig jaar oud is zal op een zeker moment de geest geven. Daarnaast is reviseren een vak apart. Je bent heel erg afhankelijk van de kwaliteit van de dealer. Uit de e-mail die ik ontvangen heb blijkt dat er veel kaf onder het (officiële) dealer koren is. Een ander belangrijk punt voor WCN-eigenaren met een oude Volvo is dat Volvo reserveonderdelen garandeert tot 20 jaar na levering van de motor. Zo is bv. bekend dat voor bepaalde types Volvo geen pakkingsets meer te leveren zijn. Dit tekort aan onderdelen zal alleen maar groter worden.

Wat de revisie natuurlijk aantrekkelijk maakt is de financiële kant van het verhaal. Als voorbeeld wil ik niet meneer Fictief aanhalen maar een reactie van een van onze leden. Op een gegeven moment was zijn Volvo MD2B aan vervanging toe. In eerste instantie werd een prijs opgegeven van f. 7800 voor een boven revisie. Bij inspectie bleek echter dat de motor al verder heen was en er meer vervangen moest worden. Hierdoor was een uitgebreidere revisie noodzakelijk. Deze revisie werd aangeboden voor f. 11.000. Andere leden die dit aan de hand gehad hebben spreken over offertes tussen de f 7500 en f 10.000 incl. BTW.



Dit zijn bedragen die (aanzienlijk) lager liggen dan inbouw van een nieuwe motor. Uit navraag bij de grotere jachtmakelaars blijkt dat een gereviseerde motor geen waarde toevoegt bij verkoop. Gereviseerd of niet, voor het kopende publiek is blijft het een twintig jaar oude motor. En de koper vindt het niet meer dan normaal dat er een goed werkende motor in staat.

Een variant op revisie is de ruilmotor. Hierbij ruil je je oude motor in voor een ongeveer even oude gereviseerde motor. Het voordeel is dat je veel sneller weer kunt varen. Bukh heeft een variant op de optie ruilmotor. Bij Bukh is het mogelijk om een 'short block' te kopen. In principe komt het erop neer dat je van

je oude Bukh zelf de keerkoppeling, startmotor etc. afhaalt. Wat overblijft is de 'kern' van de motor. Die breng je naar Clouds International en daar krijg je dan een volledige gereviseerde 'kern' (het short block) mee terug. Een shortblock voor de DV20 kost zo'n f 5500. Allerlei varianten met het shortblock kunnen met Clouds International besproken worden.

### Optie 3: Een nieuwe tuf...

Een nieuwe motor kent slechts één nadeel. En dat zijn de kosten. Behalve de kosten voor de aanschaf moeten er nog kosten gemaakt worden om de nieuwe motor in te bouwen. Past in het geval van revisie de oude motor weer gewoon op de fundatie, bij een nieuwe motor moet de fundatie doorgaans helemaal aangepast worden.

Er bestaan zgn. Adaptors. Dit zijn beugels waarmee de nieuwe motor geplaatst kan worden op de fundatie van de oorspronkelijke motor. Een adaptor waarmee een Volvo 2030 past op de fundatie van de oude MD2B kost circa f. 1500.




| VERMOGEN:<br>PK - KW |  |
|----------------------|--|
| 11 - 8.1             |  |
| 14 - 10.3            |  |
| 16 - 11.8            |  |
| 22 - 16.2            |  |
| 25 - 18.4            |  |
| 31 - 22.8            |  |
| 45 - 33.1            |  |
| 63 - 46.4            |  |
| 72 - 53.0            |  |
| 88 - 64.8            |  |
| 100 - 73.6           |  |
| 115 - 84.6           |  |
| 155 - 114.1          |  |
| 210 - 154.6          |  |
| 270 - 199.0          |  |

**SOLE LEVERT SINDS 1914 HET BESTE VOOR UW SCHIP**

- origineel fabrikaat
- stil en betrouwbaar
- lage emissie
- saildrive 1/3m 25 pk
- dealer in elke regio

Bele: Mitsubishi, Mazda, Hino en Ford New Holland  
Voldoet aan de condities benodigd voor CE.

\* Importeur Benelux:  
**verschaar**  
**diesel b.v.**

Meer en duin 36 - 2163 HC Lisse  
Tel.: 0252-421111 - fax: 0252-411208  
U bent welkom in onze showroom.

### Nog meer .....

Als het besluit is genomen om de motor te laten reviseren of een nieuwe aan te schaffen ben je er vaak nog niet. Laten we even veronderstellen dat meneer Fictief besluit een nieuwe motor te kopen voor f 16.000 incl. inbouw. Is het dan verstandig om (als het al kan) de 22 jaar oude schroefas, motorsteunen, schroef, tank, schakelmechanisme bekabeling, etc. niet te vervangen?

In het geval van een revisie speelt dit minder maar ook in dat geval moet hierover nagedacht worden.

Vervelend maar waar is dat dit probleem groter is naarmate de boot minder waard is. Voor f 16.000 een motor laten inbouwen in een Centaur die een verkoopwaarde heeft van f 30.000 is financieel gezien zeer waarschijnlijk

onrendabel. Maar als het gaat om bv. een Falcon van f. 135.000 die een nieuwe motor moet hebben van f. 22.000 krijg je een heel ander verhaal.

Als u over twee rechterhanden beschikt, waardoor u zelf de motor kunt inbouwen zou ik u adviseren om één en ander eens door te rekenen op basis van de goedkoopste dieselmotor die u kunt vinden. Zo zit in de Centaur meestal de 25 pk Volvo. Voor een Centaur is zo'n 15 pk meer dan genoeg. Houd er wel rekening mee dat die goedkope motoren vaak alleen in Nederland kunnen worden geserviced en niet bv. in Frankrijk.

Wat heeft meneer Fictief nu besloten?

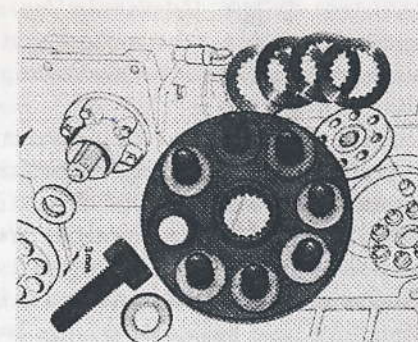
Ik weet het niet. Het hangt geheel af van zijn budget, hoe lang hij nog met deze boot wil blijven varen en zijn eigen technische vaardigheden.

## Volvo 2000-serie problemen

Belangrijke informatie voor Volvo 2000 eigenaren

### Probleem met de keerkoppeling

Bij de Volvo 2000-serie wordt de keerkoppeling door de motor aangedreven door middel van een aan de krukas bevestigde flens met rubber tanden. Er zijn in de pers een aantal artikelen verschenen over de kwaliteit van deze rubber tanden. Het schijnt zo te zijn dat de kwaliteit van deze tanden voor alle Volvo diesels van het type 2000 (dus 2001, 2002, 2003, 2010?, 2020?, 2030?) met een serienummer lager dan **2300059159** van ondermaatse kwaliteit is. Hierdoor slijten deze tanden overmatig. Uiteindelijk leidt dit ertoe dat de motor de keerkoppeling niet meer kan aandrijven. Bij onze Engelse zustervereniging zijn verschillende meldingen binnengekomen van Westerly's met daarin een Volvo-2000 die tengevolge van dit probleem niet voor of achteruit konden. Het is dus zeker een serieus in de praktijk voorkomend probleem.



Op onze website ([www.westerlyclub.nl](http://www.westerlyclub.nl)) treft u op de pagina 'waarschuwingen' twee artikelen aan over dit probleem. Eén uit het blad van onze Engelse zusterorganisatie en één uit Practical Boat Owner september 1999 waarin Volvo een reactie geeft op dit probleem.

Als u niet over internet beschikt kunt u een kopie opvragen bij ons secretariaat.



## Roerproblemen

Van de redactie

*Veel bezitters van (vooral oudere) Westerly's hebben wel eens een probleem gehad met het roer van hun schip. Niet alleen bij de twinkeelers is het roer een kwetsbaar onderdeel. Uw redactie ontving een drietal artikelen over roerproblemen. In de eerste twee beschrijven leden hun ervaringen en de oplossingen die zij hebben gevonden. In het derde artikel geeft onze 'technisch redacteur', Gerard Versluis een algemene beschouwing over de problematiek van polyester roeren. Doe uw voordeel met de inhoud van dit technisch drieluik.*

### Een nieuw roer voor FREYJA.

Door Peter Dreef

#### Brokken

Na een nacht voor anker in een fraaie baai in Denemarken, binnen de "rode lijnen" (de 2 meterlijn) gingen wij, Peter en Ria Dreef, ankerop. Met een vaartje van 4 tot 5 knoop voer FREYJA in de richting van de vaargeul. Het was even mikken, maar het is ècht mogelijk om een grote steen precies tussen de kimkielen te krijgen. Helaas volgt dan nog een roer in de hartlijn van de boot. Een harde klap en het roer zakte weg in de kuipvloer. Snel onderzoek wees uit, dat de roeras, net boven het blad ernstig was verbogen. De borgbout van 8 mm gebroken.

Gelukkig was een jachthaven niet ver en ook met het kromme roer bereikbaar. De jachthaven was niet uitgerust met een kraan. Dan is het handig om te weten, dat bij een Westerly Berwick (een 31 voeter) het roer in het water eraf te halen is, en ook weer te bevestigen. Wel voorzorgsmaatregelen nemen dat het niet definitief onder water verdwijnt!

Toen het roer op de kant lag bleek dat in het polyester een gat /scheur zat. Een plaatselijke smid haalde de ernstige bocht uit de roeras, maar helemaal recht kwam de as niet meer. Het gescheurde polyester kon ik tijdelijk repareren door gaatjes te boren en met kabelbindertjes de zaak bijeen te houden. Met dit provisorisch herstelde roer maakten wij een geslaagde terugreis naar Nederland.

#### Eerdere symptomen

Al eerder was me opgevallen, dat het roer niet echt meer in goede doen was. Het polyester was altijd erg nat en aan de bovenzijde was een dikke scheur waarneembaar. Ik heb me laten vertellen dat dit komt door inwateren langs de as (polyester hecht minder goed op RVS). De vorst doet de rest.

#### Huidschade

In oktober 2000, we waren net op weg naar onze winterberging, kwamen wij tot de ontdekking, dat niet iedereen studie heeft gemaakt van het Binnenvaart Politie Reglement (BPR). Een huurboot, met aan de helmstok een Duitse automobilist, torpedeerde FREYJA midscheeps. Het boegbeslag van de huurboot, in de vorm van een blikopener, doorboorde de huid met een gangetje van 5 knoop. Met een winkelhaak vlak boven de waterlijn kwam FREYJA nèt niet tot zinken. De huurboot was gelukkig goed verzekerd. Het polyester reparatiebedrijf heeft het huidje van FREYJA perfect gerepareerd. Echt onzichtbaar en minstens even sterk als voorheen.

#### Het roer

Na deze ervaring vroegen wij ons af: Waarom het roer niet? Dit bleek een lastig verhaal. De prijs was een open eind en kon variëren tussen de f 2000 en f 5000. Inmiddels was het maart geworden en er was niets uitgevoerd. Naar aanleiding van een artikel in "De Waterkampioen" besloten wij om zelf een nieuw roer te maken. Daartoe werd aangeschaft:

- een nieuwe as van 38 mm.
- een plaat multiplex van 18 mm.
- diverse soorten epoxy en glasmat.

38 mm is een standaardmaat voor een as. Er zijn diverse kwaliteiten roestvast staal (RVS) te koop. De nieuwe as is van kwaliteit RVS 316. De oude RVS roerplaat werd erop gelast en aan de bovenzijde werd het vierkant gefreesd. Voor de borgbout werd een gat van 8 mm geboord. Deze werkzaamheden kon ik door mijn zoon Alexander laten uitvoeren. Hij liep toen stage bij een onderdeel van "Jongert jachten".

Voor het multiplex had ik een plaat hechthout van Bruynzeel in gedachten. De gedachte was goed, maar de prijs niet. Info bij de Amsterdamse Fijnhouthandel leerde, dat een dergelijke plaat van 18 mm tussen de 700 en 800 gulden kost. De fraaie mahonietekening is voor een roer natuurlijk onzin. Het werd dus een "garant" multiplexplaat. "Garant" staat voor de 20 jaar garantie die op dergelijke platen worden gegeven.

Bij Polyservice te Nieuwerkerk werd epoxylijm (polypox), impregneerhars, epoxyhars, een coating en keperglasmat aangeschaft.

#### Uitvoering

De werkzaamheden konden beginnen en ik moet zeggen, het veel niet tegen. Veertien dagen later kon FREYJA worden voorzien van het nieuwe roer. Aan de hand van de maten van het oude roerblad konden 4 'bladen' worden gezaagd uit het multiplex. Uit 2 bladen werden as en roerplaat gefreesd en gezaagd. Met epoxylijm werden de bladen op elkaar gelijmd. Voor de zeker-

heid (ach, je weet maar nooit) werden door mij nog 6 RVS bouten van 8 mm en een pak RVS schroeven gebruikt. Vervolgens werden de laatste 2 bladen gelijmd. De goede vorm werd met een schaaf verkregen.

Het lastigste was nog het bekleden met epoxy en mat. Vijf lagen coating en twee lagen antifouling maakten de zaak af.

Inmiddels heb ik bijna 1000 mijl met het roer afgelegd, ben een aantal keren drooggevallen (niet altijd vrijwillig), heb de Engelse Oostkust bezocht en ben mee geweest met de "Tocht om de Noord". Het roer geeft geen krimp en ik heb er een goed gevoel bij.

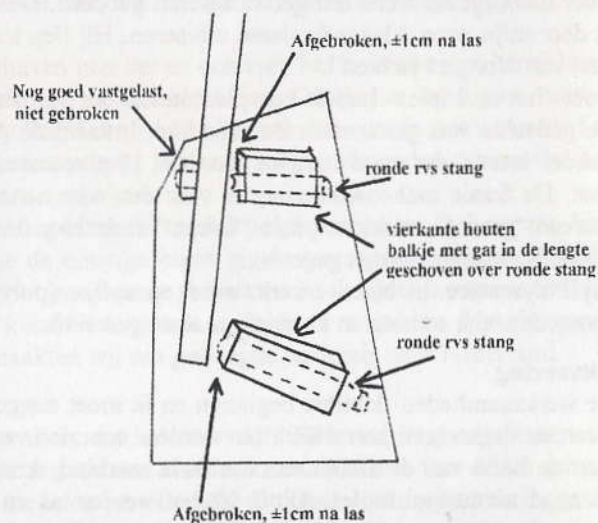
## Roerprobleem met Centaur

Door: A. Visser

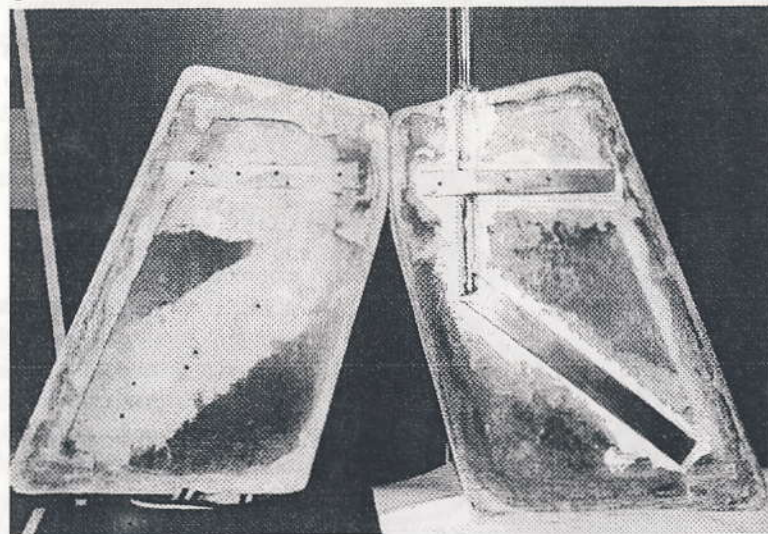
Sinds maart 2000 zijn wij de trotse bezitter geworden van een Centaur (CR127) uit 1970. Bij de aankoop van het schip voelde ik speling in het roer. Deze speling kon niet verklaard worden door ruimte op het helmstokbeslag of de lagering van de roerkoning. Aan het einde van het seizoen was de speling dusdanig groot geworden dat het duidelijk was dat er iets aan gedaan moest worden. Bij het droogzetten van het schip heb ik het roer onder het schip uitgehaald.

Dit ging zonder enig probleem. Bij een vriend van mij hebben we de randen van het roer kaal geslepen, waardoor de naad tussen de twee helften van het roer zichtbaar werd. Bij nadere inspectie van het roer vonden we aan beide zijden schroefkoppen. Deze schroeven hebben we er met veel kracht en moeite uit weten te draaien.

Toen van één helft



de schroeven verwijderd waren konden we deze helft van het roerblad verwijderen. Wat we toen zagen deed ons huiveren .... Aan de roerkoning horen twee lange en een korte roestvrijstalen ronde stangen gelast te zijn. Beide lange veren waren een centimeter achter de lasverbinding afgebroken, waarschijnlijk t.g.v. een vermoeidheidsbreuk (zie tekening). Alleen de korte stang zat nog goed vast en daar kwam nu alle kracht op te staan. U begrijpt wat er had kunnen gebeuren met ons en ons schip tijdens flinke wind en steile zeevang .....



Ik wil nog even terugkomen op de constructie van het roer. Zoals te zien is op de tekening laste Westerly drie ronde stangen aan de roerkoning. Over deze ronde stangen werden vierkante houten balkjes geschoven waarin een rond gat geboord was. Vervolgens schroefde men beide roerhelften vast aan deze houten balkjes. Deze roerhelften zijn merkwaardig licht en dun. De randen werden met een polyester matje afgewerkt en het roer hierdoor dicht gemaakt.

Of dit de originele constructie van Westerly is weet ik niet.

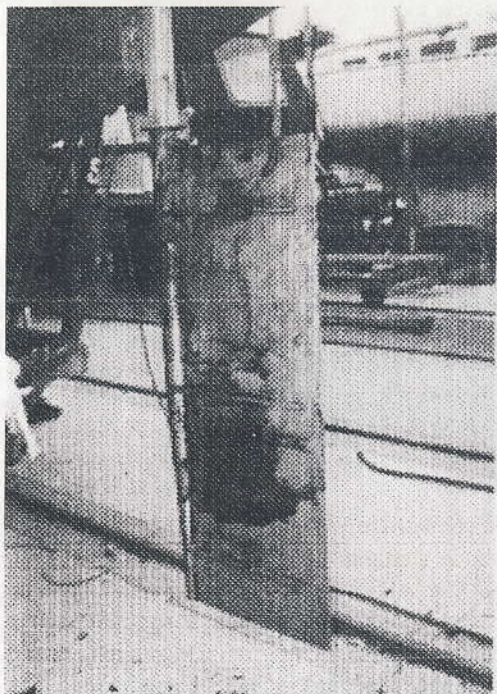
Een werfje heeft twee nieuwe dubbele rvs veren aan de roerkoning gelast; in de veren heeft het werfje gaten geboord en daarachter een moer gelast. In de roerhelften waren overeenkomstige gaten geboord, zodat we zelf het roer weer in elkaar konden zetten. Als laatste hebben we het roer afgepolyesteerd met mat en hars.

Tip: Als u uw boot deze winter op de kant hebt staan laat dan eens een sterke vriend het roerblad stevig vasthouden. Probeer vervolgens de helmstok heen en weer te draaien. Kijk vervolgens daar waar de roerkoning het roer ingaat of er beweging te zien is. Als dat het geval is weet u wat u te doen staat.

## Zwakke plek van polyesterroeren

Door Gerard Versluis

Naar aanleiding van het voorgaande artikel van de heer Visser heb ik opgezocht wat Tony Staton-Bevan (één van Englands meest gerespecteerde surveyors) over polyester roeren schrijft.



### Opengemaakt roer Westerly Sealord

gevallen is dit zelf eenvoudig te repareren door de spleet open te frezen tot aan de roerkoning. Na deze spleet enige weken te laten drogen kan men deze afvullen met een goede kwaliteit epoxy filler. Als laatste nog twee matjes roving er overheen met epoxyhars.

De meeste polyester roeren (ook die van Westerly) worden uit twee helften samengesteld. Tussen deze twee helften wordt de roerkoning geplaatst. Vroeger was deze meestal van brons, tegenwoordig van roestvast staal (rvs).

Haaks op deze roerkoning worden rvs stangen gelast. Vervolgens worden deze stangen aan één roerbladhelte vastgelamineerd. Helaas kunnen deze stangen tgv corrosie of metaalmoetheid loskomen van de roerkoning waardoor het roerblad om de roerkoning heen kan draaien. Als dat het geval is moet het roerblad verwijderd worden, opengemaakt en gerepareerd worden.

Een veel vaker voorkomend probleem is het losraken van beide roerhelften. Dit gebeurt meestal boven aan het roerblad waar de roerkoning het roerblad ingaat. In bijna alle

Vanaf een zeker moment (waarschijnlijk begin '80) heeft Westerley de constructie gewijzigd en een compleet rvs roerblad aan de roerkoning gelast. (Vergelijk de uitvoering van het roer van de FREYJA). Aan dit rvs roerblad werden dan beide polyester roerhelften gelamineerd. Het rvs roerblad kan in geval van nood fungeren als noodroer.

Op de foto ziet u het opengemaakte roer van een Westerly Sealord uit 1986. De eigenaar maakte zich zorgen dat hij problemen zou hebben. Na opening bleek dit echter onterecht te zijn.

## Bestuur en Commissies

### Bestuur.

J. Smit, voorzitter.  
J. Sluiter, vice-voorzitter.  
Mw. E. Rutgers, secretaris.  
J.P. Veldhuyzen, penningmeester.  
G. Versluis, Evenementen Commissie.

### Telefoon

035-621 49 98  
0317-61 36 01  
0346-21 16 76  
074-242 42 44  
0180-43 01 02

### Adres Secretariaat.

Mw. E. Rutgers  
Koningin Julianalaan 53 3738 VB Maartensdijk

0346-21 16 76

### Evenementen commissie.

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

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

### Technische Commissie.

H.F. Walraven  
A. Kuhlman  
G. Versluis

0294-28 18 21  
0299-43 71 86  
0180-43 01 02



Bezoekadres: op Marina Stavoren / Binnenhaven aan de Middellweg bij Stavoren  
 Openingsuren: Dagelijks van 09.00 tot 12.00 & 13.00 tot 17.00 uur (1/1 - 1/3 zondags op afspraak)

**ACTUEEL AANBOD VAN  
 GEBRUIKTE WESTERLY'S**

ALTIJD "SCHOON SCHIP"!

| Type                  | Bouw<br>jaar | Osm.<br>beh.<br>Gar! | Afmetingen |      |       | Motor |         | Prijs      |
|-----------------------|--------------|----------------------|------------|------|-------|-------|---------|------------|
|                       |              |                      | LOA        | Br.  | Diepg | Pk    | Merk    |            |
| <b>WESTERLY:</b>      |              |                      |            |      |       |       |         |            |
| -CENTAUR 26 DINETTE   | '69          |                      | 8.00       | 2.60 | 0.90  | 25    | VOLVO   | f. 28.500  |
| -CENTAUR 26/28        | '74          |                      | 8.50       | 2.60 | 0.90  | 25    | VOLVO   | f. 34.500  |
| -CENTAUR 26           | '75          |                      | 8.00       | 2.60 | 0.90  | 25    | VOLVO   | f. 36.500  |
| -MERLIN 28            | '87          | JA                   | 8.75       | 3.03 | 1.03  | 18    | VOLVO   | f. 87.500  |
| -REOWN 31 CC/KITS     | '76          | JA                   | 9.90       | 3.00 | 1.38  | 23    | VOLVO   | f. 64.500  |
| -STORM 33 OD          | '87          |                      | 10.11      | 3.52 | 1.68  | 18    | VOLVO   | f 152.500  |
| -STORM 33 CR          | '90*         |                      | 10.11      | 3.52 | 1.19  | 28    | VOLVO   | f 173.500  |
| -CONWAY 36/38 CC      | '76          |                      | 11.50      | 3.41 | 1.83  | 42    | MERCEID | f. 147.500 |
| -OCEANRANGER 38 CC    | '93          |                      | 11.58      | 3.86 | 1.55  | 28    | VOLVO   | f. 319.500 |
| -OCEANRANGER 38 CC (e | '91          |                      | 11.58      | 3.86 | 1.55  | 28    | VOLVO   | f. 345.000 |

e=ligt elders k=komt      Bouwjaar met \*, dan jaar ingebruikname!  
 Onder voorbehoud van wijzigingen, afgifte van optie of  
 verkoop. Specificaties op aanvraag. Inruil soms bespreekbaar.      06/10/2001

IJW PARTNER VOOR: \* HANSE \* MAXI \* MOODY \* KRON(UNNA) \* WESTERLY \*

*Sailing Yachts* Import, sales, trade & brokerage

Correspondentie-adres: Postbus 4, NL-8715 ZH Stavoren Telefoon: +31 (0)514 684 694 Fax: +31 (0)514 681 975  
 Internet: www.waterwerf.nl/skipshandel E-mail: skipshandel@planet.nl  
 K.v.K. nr. 01064046 Bankrekening: 33.35.05.522 BTW-nummer: NL 6000.76.646.B 01 Leveringen: Niswa-voorwaarden



Willem Kuhlman in actie



Piet Sap idem, op zijn manier



Butt & Oyster



Pinn Mill



Seniorenberaad

## GLORY



*Het schip van de fam. Kuhlman voor de Engelse kust, zie artikel pag 7*