

SPUIGAT

december 2022

Globe 40
Intocht Sinterklaas
ONK SB20



360|advocaten

ALTIJD DE JUISTE KOERS

Specialisten in
Arbeids- en Ondernemingsrecht

360|advocaten T. +31 8 88 36 00 00
Koninginnegracht 19 F. +31 8 48 77 36 05
2514 AB 's Gravenhage info@360advocaten.nl

360advocaten.nl



HOUSE OF YACHTS

OVERWEEGT U DE BOOT TE VERKOPEN?

Maak dan nu gebruik van onze voorjaarsactie!
Neem contact op en wij doen u een
vrijblijvend scherp voorstel!

Locatie Bruinisse



Locatie Scheveningen



Jachthaven Bruinisse • Jachthavenweg 71E • 4311 NC Bruinisse | Jachthaven Scheveningen • Hellingweg 120 • 2583 DX Den Haag

WWW.HOUSEOFYACHTS.NL

INHOUD

Iedere uitgave

- 4 Van de redactie
- 5 Eb en vloed van het bestuur

Artikelen

- 6 De boot van...
- 8 ALV
- 10 Havenactualiteiten
- 12 Vis Commissie
- 14 Jaap & Wytse
- 18 Ilse Janssen
- 22 Globe 40 - Sec. Hayai
- 26 Solo naar Lowestoft
- 28 Scheepsbieb
- 30 Intocht Sinterklaas
- 32 ONK SB20
- 35 Henk de Velde
- 36 Vrijwilligers diner
- 40 Tour Commissie
- 42 KNRM oefening
- 44 Lustrum, JCS 50!
- 45 De Waker
- 48 Winterwedstrijden
- 48 Roeiers
- 49 Uitnodiging Nieuwjaarsreceptie



Colofon

Jaargang 2022

'Spuigat' is een uitgave van Jachtclub Scheveningen en is gratis verkrijgbaar voor alle leden. Het blad verschijnt vier keer per jaar als clubblad. De uitgave van dit blad is mede mogelijk gemaakt door de adverteerders.

Redactie: Monique Eggink, Alexander Heemskerk,
Hennie Abbenhues, Aly Anink-Van Driel

Fotografie: Aly Anink-van Driel, Dick Teske, Laurens Morel,
Sander van der Borch, Twirre Boogaard en anderen,
waarvoor veel dank!

Voorpagina: Foto: Twirre Boogaard

Advertentieopgave: info@jachtclub.com

Opmaak: Alexander Heemskerk- www.lexgv.nl

Sluitingsdatum kopij volgende nummer:
15 maart 2023

Jachtclub Scheveningen
Hellingweg 98
2583 WH Den Haag / Scheveningen

tel: 070-3520017
fax: 070-3506260

Internet: www.jachtclubscheveningen.com
e-mail: info@jachtclubscheveningen.com (algemeen)



Beste Leden,

Kerstmis, een traditie die eeuwen geleden begonnen zou zijn met een échte os, een échte ezel en een échte kribbe, in de kerstnacht bij elkaar gebracht in een grot in een Toscaans bos, ergens tussen Rome en Assisi. Een feest dat vaak allerlei tegenstrijdige gevoelens wakker maakt. Enerzijds roept het associaties van gezelligheid en intimiteit op, anderzijds gevoelens van onmacht en schijnheiligheid, wanneer je nog steeds wordt geconfronteerd met wereldwijde conflictsituaties en onrechtvaardige toestanden waardoor de vrede op aarde verder weg lijkt te zijn dan ooit.

De behoefte om het grootst te vieren lijkt dit jaar dan ook groter dan ooit, want wie had al proostend gedacht dat 2022 zo'n moeilijk jaar zou worden, niet door corona maar door de oorlog in Oekraïne, torenhoge inflatie en de energiecrisis.

De uitnodigingen van familie en vrienden arriveren deze keer dan ook opvallend vroeg. Waar vieren jullie kerst? Komen jullie bij ons gezellig eten? Zin om langs te komen met oud en nieuw? Na twee corona jaren is de behoefte groot om zonder restricties of andere beperkingen elkaar te zien te omhelzen, te toosten en cadeaus te geven.

De lichtjes in de haven branden, hier geen energiecrisis, de voorpret is in de haven terug en daar doen we in dit dikke kerstnummer aan mee met onder meer reisverhalen, de laatste reis van Henk de Velde, zeezeiler. Een eerste solotocht van Olivier Sprée Wedstrijdverslagen, de Sec Hayai zeilt de GLOBE 40. De IJspegel en ijskegel. SB20 World Cup in Scheveningen.

Een interview met Jaap & Wytse, hoe het leven en het zeilen hen nu vergaat. Een interview met Ilse Janssen over de Ocean Race en het WK World Sailing. De boot van Jos van de Voogd, de roeiers, Scheveningen schittert op het MPM podium. Boekbespreking de Scheveningse Vleetvisserij 1945 – 1970. Een verdwenen haringvisserij. Het sinterklaasfeest en nog veel meer.

We doen een dringende oproep naar alle leden, heeft u ideeën, verhalen voor het volgende nummer en/of het lustrum nummer, laat het ons weten! Zonder de bijdrage van onze leden en vrijwilligers, was dit mooie nummer niet bij u op de mat gevallen. En noteer in u agenda! De Nieuwjaarsborrel, op Zondag 8 januari vanaf 16 uur in het Clubhuis. Dan mogen we elkaar weer omhelzen, zoenen en proosten. En laten we met zijn allen de schouders eronder zetten voor de club en zorgzaam zijn voor mensen die het minder hebben dan wij.

Wij danken iedereen die een bijdrage hebben geleverd aan dit prachtige kerstnummer. En wensen jullie fijne kerstdagen, een goede jaarwisseling, vrede en alle goeds voor het nieuwe jaar.

Namens de redactie Hennie Abbenhues
Hennieabbenhues@gmail.com

Namens de redactie wensen wij u veel leesplezier,

Hennie Abbenhues

Wie doet wat?

Bestuur Jachtclub Scheveningen

Voorzitter: Marcel Schuttelaar
Secretaris: Eveline Heijning-Nederlof
Penningmeester: Henk Baarbé
Bestuursleden: Jaap Barendregt, Bas ten Holter

Havenmeester: Fabian Buijs (06 - 532 93 137)
Havenmanager: Huub de Haer (070 - 352 0017)

Clubgebouw 't Spuigat
Kranenburgweg 160 (070 - 355 7148)

Ereleden: Marie Bovenkamp
Frans Sluyters
Peter Anink
Huub Hoogenraad
Maarten van der Toorn

Commissies:

Ballotagecommissie
Voorzitter: Adriaan van Stolk
Leden: Frank Schouten, Job Kleijn,
Harry van Hemert, Jaap Barendregt

Geschillencommissie
Voorzitter: Ferry Spaans, Nicole Dirksen
Leden: Ad Zuiderent, Wim Dingjan

Financiële commissie
Voorzitter: Peter Anink
Leden: George Jautze, Angélique Hadel,
George Westerkamp

Haven- en Toewijzingscommissie
Voorzitter: Jaap Barendregt
Lid: Miech Pronk, Martin Guittet
Huub de Haer, Leon Rodenburg

Clubhuiscommissie
Wim van der Loo, Paul den Hoed,
Daan Wouwenaar, Jaap Barendrecht

Sponsorcommissie
Voorzitter: Bas de Graaf
Leden: Wim van der Loo, Roderick Schreven,
Wytse Bouma, Hans Nadorp

Viscommissie
Voorzitter: Henk Baarbé
Leden: Wim v.d. Loo, Ferry Spaans

Zeilcommissie
Voorzitter: Tim Lemeer
Leden: Michel Molsberger, Radboud Crul,
Raymond Roessink, Wim van Slooten,
Erik van Houten, Robert Jockin, Tim de Held

Zoute Optimist
Voorzitter: Pieter Modderman
Leden: Hanne Wiegers

Evenementcommissie
Voorzitter: Bas ten Holter
Leden: Joris van Duppen, Koos Maarleveld,
Boris Gorkovoi, Huib Hoogenraad

Commissie Planologie
Voorzitter: Hans Gortworst
Leden: George Jautze, Marcel Schuttelaar,
Miech Pronk, Wim van der Loo

Redactie clubblad het Spuigat
Hoofdredactie: Hennie Abbenhues
Redactieleden: Monique Eggink, Alexander Heemskerck,
Aly Anink-van Driel

Beheerscommissie website
Raymond Roesink, Huub de Haer

Bijna vijftig

Het jaar 2022 loopt ten einde. Een jaar waarin we er ons als samenleving pijnlijk van bewust werden dat de wereld een minder veilige plek is dan gedacht. We waren een beetje in slaap gesust door goedkope gasleveranties uit Rusland, gratis geld van de overheid en de heersende ideologie die vrede als vanzelfsprekend zag. De gruwelijke inval in Oekraïne schudde ons dit voorjaar ruw wakker. Gevolgd door een storm veroorzaakt met hyperinflatie, energie- en personeelstekorten en fundamentele issues in bijna de gehele publieke sector. Aangewakkerd nog door de grote duurzaamheid opgaven om het voortbestaan van de mensheid op aarde veilig te stellen. Deze 'perfect storm' raasde dit jaar over ons land. De covid tijd was best heftig, maar slechts een ouverture op de dynamiek die ons in 2022 trof. En, het is niet prettig te zeggen, de komende jaren zal treffen.

Gezamenlijk

Onze samenleving kan best tegen een stootje. We kennen allerlei verbindende systemen die ervoor zorgen dat het gezamenlijke belang uiteindelijk prevaleert boven het individuele recht van de sterkste. Organisaties als politieke partijen, kerken en verenigingen zorgen daar bijvoorbeeld voor. Helaas staat ook dit verband onder druk. Het blamen, shamen en oppompen van het eigen ego via bv. social media heeft het landschap ook op dit punt grondig veranderd. We zijn zelfs op een punt aangekomen dat de samenleving voor de belangrijkste functies moeilijk capabele kandidaten kan vinden, omdat weinigen de druk van de omgeving kunnen weerstaan. En het individualisme tot heilige graal is verheven.

Verlichte watersporters

Een club als Jachtclub Scheveningen is natuurlijk gewoon onderdeel van die samenleving. Ons bindt de liefde voor de Noordzee, de watersport en de onderlinge gezelligheid. Zo'n 50 jaar terug hebben enkele verlichte watersporters onze vereniging opgericht en de Tweede Haven van Scheveningen ingericht als ligplaats voor vis-, zeil- en motorbootjes. Uiteindelijk is die haven uitgegroeid tot mooiste watersporthaven van de Noordzeekust. We zijn zelfs aardig onderweg het Cowes van de Noordzee te worden, een voornemen wat de vereniging zich 6 jaar geleden stelde.

Afterswim

In het verleden kenden we gezellige clubhuizen aan de dr Leliekade en het onvolprezen Spuigat. Nu hebben we de drijvende Jachtclub. Een prachtig, ruim, klimaatneutraal gebouw wat een gezellige plek biedt voor de ruim 700 leden die de club inmiddels telt. Een groot deel van die leden is overigens nog maar recent toegetreden. Om ook hen te faciliteren hebben we nu enkele schepen gekocht en gekregen die gebruikt kunnen worden door watersporters die zelf geen boot hebben. En daarnaast zijn er tiental-

len kleinere bootjes voor de jeugd. De roeiers zijn collectief tot de JCS toegetreden en de duikers gebruiken het clubhuis voor hun afterswim borrel op maandag. U bent welkom.

Falmouth

Ook op het gebied van zeilactiviteiten is er de nodige progressie te ontdekken. Als we de agenda voor ons jubileumjaar 2023 bekijken, staan er een duizelingwekkende hoeveelheid events gepland. Nieuw is dat de North Sea Regatta voortaan door de JCS georganiseerd wordt. Gelukkig helpt het oude stichting bestuur mee in de organisatie. Zo'n event kan enkel georganiseerd worden met de hulp van meer dan 120 vrijwilligers uit het gehele land. De Scheveningen 500 wordt voor de laatste keer georganiseerd door het oude bestuur van de zogenaamde 'st. Zeilrace en Rallye'. Na de start van de race medio juli 2023 naar het schilderachtige Falmouth komt de organisatie in handen JCS. Op zich zijn dit logische uitbreidingen van onze activiteiten. Maar dat verhult een beetje dat de organiserende stichtingsbesturen blij zijn dat ze de activiteiten kunnen overdragen. Kortom, er komt veel werk terecht bij een relatief kleine groep leden. Het bestuur van JCS bv bestaat nu uit slechts 6 mensen. Tim Lemeer, verantwoordelijk voor een stevige impuls aan de zeilactiviteiten wordt weliswaar opgevolgd door Raymond Roesink. Maar zes bestuursleden voor een club met activiteiten als JCS blijft weinig, we hebben dan ook 2-3 vacatures.

Door en Voor Leden

Na de vrijwilligers bijeenkomst in het voorjaar van 2022 hebben we besloten het beleid veel meer te focussen op 'Door en Voor Leden'. Dit betekent dat we veel energie steken leden te activeren zelf in actie te komen om de vereniging gezellig, vitaal en sportief te maken. Dat begint zijn vruchten af te werpen. U heeft ongetwijfeld de schitterende video's langs zien komen van de intocht van Sinterklaas of het visbakken. Nieuw lid, Anton van Schendel staat hiervoor aan de lat. Hij is nu bezig het 50-jarig lustrum te visualiseren en zich te verdiepen in de historie van de club. Op 3 maart 2023, exact 50 jaar na de oprichting van onze club, zult u daar meer van zien. Een viertal leden zijn enthousiast een toercommissie gestart. Van hen kunnen we in 2023 enkele toertochten voor motor- en zeilboten verwachten. Een welkomst commissie is opgericht om nieuwe leden wegwijs te maken in de JCS en ze te motiveren om ook activiteiten 'Voor en door leden' te initiëren. Kortom, dat is de richting waarin wij bouwen aan de kracht van de vereniging. Minder centraal sturend en uitvoerend, meer enthousiasmerend en motiverend. Natuurlijk binnen de lijnen van ons beleidsplan. Maar in deze wat narrige samenleving zullen we het vooral gezamenlijk moeten doen.

Sfeer

Dat is de reden dat ik op momenten teleurgesteld

Eh en vloed van het bestuur

was in de sfeer op de laatste ALV. Op voorhand hadden we als bestuur aangegeven ons verslikt te hebben in de uitgavenstroom die post-covid weer op gang was gekomen. De kosten van de enthousiaste opstart van tal van (nieuwe) zeilactiviteiten, gekoppeld aan inflatie, stijgende energieprijzen en de wisseling van penningmeester vormde een giftige cocktail. De voorgaande jaren hadden we, mede door stilvallende activiteiten een prachtig overschot op de begroting. Maar net als de rest van de samenleving, komen we dit jaar tekort. De club kan dat dragen, maar wij voelden ons letterlijk tekort schieten, ook omdat we het pas in een laat stadium ontdekten. Dat leidde in mijn ogen in een deel van de vergadering tot een minder prettige sfeer met overigens deels terechte kritiek. Ik ben gevoelig voor sfeer, maar kan een kritische noot waarderen. Daar ben je bestuurder voor en daar is een ALV ook voor. Maar als ik zie dat een aantal nieuwe leden halverwege de vergadering de zaal weer verlaat, dan vrees ik dat we weer even deel zijn van die hedendaagse samenleving...

Samen

'Door en Voor Leden' betekent ook met respect met elkaar omgaan. De gezamenlijkheid en het doel van onze club boven de ego's stellen. Zodat ook nieuwe leden voelen dat JCS een warme plek is waar we samen aan de mooiste haven van de Noordzee bouwen. Met elkaar een geweldige serie watersport events organiseren voor ALLE leden. In verbondenheid met de liefde voor de Noordzee. Dat is mooi te zien in het plezier waarmee leden kinderen uit de buurt uitnodigen de intocht van Sinterklaas te vieren. Of doordat leden opstappers mee laten zeilen in de IJspegel en IJskegel. En doordat enkele leden veel energie hebben gezet om onze allerjongste leden, in samenwerking met 'de Kaag', te leren wedstrijdzeilen in kleine open boten als Opti's, RS Feva's, en andere klassen. Die spirit wens ik de club toe de komende 50 jaar.

Namens de bestuursleden van Jachtclub Scheveningen wens ik eenieder een prachtige kerst en laten we er een fantastisch 2023 van maken. Een jubileumjaar wat de start markeert van weer een geweldig en gezellig watersport decennium voor onze mooie club. 'Door en voor elkaar', zullen we maar zeggen. Rest mij alle vrijwilligers te bedanken die met hun gezamenlijke inzet er een mooi 2022 van gemaakt hebben.

Marcel Schuttelaar,
Voorzitter Jachtclub Scheveningen.



De Boot van... Jos de Voogd

Van 2013 tot 2014 zat ik een jaar op de Enkhuizer Zeevaarschool (EZS) waar je tot stuurman wordt opgeleid voor de zeilende beroepsvaart. Het was echt een superleuk jaar met allemaal zeilenthousiastelingen waarvan de helft als professioneel zeiler aan de slag wilde. Ik zat bij de liefhebbers, volgde de klas naast mijn werk als persvoorlichter (momenteel bij Save the Children) en had het thuis alleen maar over tweemasters, want de zeilvoering per mast was makkelijker, zo leerde ik. Na het examen riepen mijn vrouw en dochter dan ook: 'Nu mag je je eigen bootje kopen'. Mijn vrouw had Floortje op Reis gezien bij een familie die in een stalen zeilboot overwinterde in het pakijs van Groenland. Zo kwamen we uit bij deze kits, die we vernoemden naar Karel, onze favoriete kat. Haha, daar zijn we zonder nadenken en behoorlijk naïef ingestapt, we keken puur naar de vorm en de uitstraling en dat voelde meteen goed. Wat staal betekende, daar hadden we geen idee van.

Onderhoud

De boot lag aan het Lauwersmeer en hebben we na de aankoop in 2014 direct naar een werfje van een klasgenoot van de zeevaarschool in Groningen stad gevaren. Daar werd ze geheel geschilderd, een grote luxe. In 2015 verhuisde de Karel2 naar Uitdam aan het Markermeer en zijn later ook de samengestelde rondhouten masten uit elkaar gehaald en opnieuw verlijmd en gelakt. Dat alles gaf enkele jaren onderhoudsrust, maar inmiddels weet ik dat onderhoud bij een stalen schip een doorlopende inspanning is. Best lastig: in de zomer kun je goed schilderen maar wil je varen en in de winter is het daarvoor te koud en zou je binnen willen liggen. Maar ik haal er ook veel voldoening uit en staal is in

principe heel makkelijk. Sinds november 2020 ligt de Karel2 in Scheveningen. De jachtclub was voor mij overigens niet nieuw, vanaf 2008 was ik vijf jaar bemanning op de Blondie van Hennie Abbenhues voor de IJspiegels en voer ook twee keer de Vuurschepen.

De Karel2 is een 9,2 meter lange S-spant - 10,50m met spriet - met een gewicht van 7,5 ton. Ze heeft dus wel wat wind nodig. Het is een echte langkeeler uit 1963, gebouwd op de inmiddels verdwenen werf Ouwens uit Schiedam. Origineel was de diepte 1,10 meter met een midzwaard van 1,60m, maar het midzwaard is verwijderd en de kiel verlengd tot 1,30m. Het is echt old school zeilen, met een tuigage zoals je dat op de klippers en

tjalken tegenkomt. Ik zeg wel eens het is niet een tall-ship, maar dan in mini-uitvoering: kluiver op uitschuifbare boegspriet, boomfok, gaffelgetuigd grootzeil dat met rakbanden aan de rondhouten mast zit en bezaan. Eenmaal onder zeil wordt alles bediend vanuit de kuip, maar voor het zetten van de zeilen en het reven moet je, behalve voor de bezaan, naar voren. Reven gaat door de gieken op te draaien en bij iedere wending moeten ook de bakstagen verzet, door het gaffeltuig ontbreekt een vaste achterstag.

De Karel2 loopt goed en ligt heerlijk op het roer, maar ik moest uiteraard wennen aan stroom en golven. Scheveningen is toch wat anders dan Markermeer en zoals gezegd,



als er iets is moet je al snel de kuip uit. Ze is zeewaardig en is vooral met alle zeilen op perfect in balans. Het duurt wel even voor de boegspriet en alle zeilen staan en ze is niet de allersnelste. Een echte five-knotter zoals buurman Ruud den Breems van de Chicky pleegt te zeggen. Zo'n beetje wat de Suhali van Robin Knox-Johnston deed tijdens zijn Golden Globe, voeg ik daar dan vaak aan toe:). Maar ik haalde een keer 6,7 knopen op het Markermeer, op vlak water. Heel spannende dingen heb ik met de Karel2 gelukkig nog niet meegemaakt, al bouwde een keer op een zonnige zomerdag op het Markermeer heel snel de bewolking hoog op. Door vlug het grootzeil weg te halen - de snelste manier om een kits te reven - doorstonden we de bak wind die kwam met glans.

Alle apparatuur aan boord is op leeftijd, daar heb ik wel veel lol aan. Er zit een prachtige Sailor RT2048 marifoon in met bakelieten

hoorn en ook de Furuno GPS is antiek. Datzelfde geldt voor de motor, een Noorse tweecilinder Sabb 2H uit 1971 van 18 pk met verstelbare schroef. De schroefas draait dus altijd dezelfde kant op en de schroef blijft rond gaan ook al staat deze in neutrale stand. De bediening kent twee handels, voor gas en wijziging van de stand van de schroefbladen. Onze clubboot Paisano heeft hetzelfde principe met een eencilinder Sabb. Toch valt met dit systeem prima direct te motoren. Tot zeg 1000 toeren hoef je geen gas te minderen als je de schroefbladen naar neutraal of van stand wisselt, dat scheelt in de handeling. Ook kun je spelen met de variabele spoed van de schroef. Achteruit manoeuvreren daarentegen is lastiger. Als echte langkeeler reageert de Karel2 achteruit niet op het roer, de schroefwerking geeft de richting aan. Pas bij snelheid en genoeg ruimte gaat ze in grote slagen het roer achterna. Achteruit de haven uit zoals ik andere boten wel eens zie doen zit

er voor de Karel2 niet in.

Sinds de Enkhuizer Zeevaarschool zijn de nodige vaardagen (als rating deck) in m'n monsterboek bijgeschreven en jaarlijks vaar ik met de Cherokee van Offshore Yacht Charter mee als wachtleider op overtochten. Afgelopen jaar nog van Madeira naar de Azoren. Met de Karel2 beperk ik me echter tot dagtochtjes voor de kust, met wisselende bemanning. Op het vrijwilligersdiner eind oktober jl. hoorde ik dat er een nieuwe toercommissie komt. Ik zou best een keer naar Engeland willen. Of misschien toch meedoen met de woensdagavondwedstrijden komend seizoen en dan de juiste dagen uitkiezen. Want met (veel) golven en stroom en wind tegen is het moeilijk hoogte winnen. Als de Karel2 echter weet te finishen staan we op het podium, want de SW rating is ons geheime wapen:).

Jos de Voogd



ALV 21 november 2022

Namens de redactie worden er een aantal punten belicht van de ALV op 21 november 2022. Voor de verslaglegging van deze vergadering verwijzen wij naar de officiële notulen.

Erg leuk was het dat de vergadering wordt geopend door het JSC TV Journaal. Een activiteit van Anton van Schendel die de nodige PR van de vereniging onder zijn hoede gaat nemen. Om de begroting goed te kunnen behandelen moeten eerst een aantal punten van de agenda besproken worden. Daar worden de volgende besluiten over genomen;

- Het aannemen van een 3e vast personeelslid wordt, gezien de financiële positie van de vereniging, uitgesteld.
- Er wordt akkoord gegaan met het verzoek van het Scandinavisch Koffiehuis/

Bakkerij om het Spuigat te mogen huren. Er moet wel een ontheffing van het bestemmingsplan komen.

- Voor 2023 gaat de contributie niet omhoog
- Voor 2023 wordt voor de ligplaatshouders voorlopig gerekend met een indexatie van 6 %. Voor het gebruik van elektriciteit zullen de werkelijke kosten worden doorberekend.
- Voor passanten wordt de indexatie hoger dan 6%, namelijk inclusief de elektriciteit indexatie.
- Parkeerapp kost veel geld. Er is contact met gemeente voor verbeteringen van deze app. Opheffen wordt nog niet overwogen.

Dan wordt de begroting 2023 en prognose 2022 onder de loep genomen.

De realisatie van 2022 blijkt voorlopig te kampen met een tekort en er zijn vragen over de begroting van 2023. Na discussie wordt besloten de begroting van 2023 nog niet vast te stellen. In januari 2023 zal hij weer behandeld worden. Er wordt voorlopig wel gekoerst op de getallen van deze begroting.

Bestuur

Tim Lemeer is in augustus uit het bestuur getreden. Marcel bedankt hem voor zijn inzet voor de club. Zijn functie als Bestuurslid Watersport is vacant. Daarnaast is er een

vacature voor Bestuurslid Waterrecreatie en Bestuurslid Clubleven.

De vergadering gaat bij acclamatie akkoord met de benoeming van Marcel Schuttelaar als voorzitter van onze club. Marcel gaat daarmee een derde termijn aan als voorzitter en in het clubhuis gaan hiervoor de handjes op elkaar. We hebben een ledengroei van 679 naar 722 leden.

Commissies

Er wordt een projectgroep in het leven geroepen voor de activatie exploitatie clubhuis. Er is een welkomstcomité opgericht om nieuwe leden wegwijs te maken binnen onze club. Een toercommissie wordt actief. Bemanningspool wordt weer leven ingeblazen en er is actief contact met andere verenigingen.

Lustrum

3 maart 2023 bestaat de vereniging 50 jaar. Op

deze dag is de Kick-off van het feestelijk jaar. Gedurende het jaar zullen diverse commissies hun bijdrage aan dit jubileum leveren. Het jaar wordt afgesloten met een eindfeest dat zijn weerga niet heeft. We kijken er naar uit. Bij het Jeugdzeilen is er Team West opgericht. In samenwerking met de Kaag wordt er afwisselend door de jeugd gevaren op de Kagerplassen en op zee bij JCS.

Het komend jaar staan er veel zeilevenementen op het programma.

De toercommissie gaat voorzichtig beginnen met het organiseren van toertochten naar bijvoorbeeld IJmuiden of Hellevoetsluis. En er staat een vakantie meevaartocht op het programma. Het is de bedoeling dat meevarende boten opstappers van JCS meenemen.

Joop Schepers wordt bedankt voor zijn enorme

inzet bij het varend houden van de Paisano. Ook daar gaan de handjes in het clubhuis voor op elkaar.

Verder blijken er 20 ligplaatsen dit jaar te zijn vergeven en staan er nog 40 boten op de wachtlijst.

Bij de rondvraag wordt de taak van Adriaan van Stolk, die afwezig is, waargenomen door Wytse Bouma, die concludeert dat de liquiditeit van de vereniging het nog wel toelaat om op kosten van de vereniging een drankje te nemen. Hij adviseert het bestuur twee drankjes per persoon.

En zo wordt rond 23.30 uur de vergadering door Marcel gesloten.

Namens de redactie

Aly Anink-van Driel



De winter op komst

Op de jachthaven van Jachtclub Scheveningen is altijd wat te doen. Zowel in de zomer, de herfst, de winter en de lente is er altijd wel iemand te vinden op de haven, of wordt er een activiteit georganiseerd. Ondanks dat de temperaturen in de winter soms flink onder nul kunnen liggen, wordt er gewoon doorgezeild en varen zowel de IJspiegel als de IJskegel op de zelfde zondagen hun wedstrijden. Dit zorgt natuurlijk voor nog meer gezelligheid in het clubhuis. Ook ligt er jaarlijks een groep winterliggers bij ons in de haven, waarvan een gedeelte van deze mensen ook de hele week aan boord verblijven, dit zorgt voor veel gezelligheid op de steigers.

In het voorjaar zie je dat booteigenaren alles uit de kast trekken om hun schip weer in perfecte staat voor het zomerseizoen te brengen. De hogedrukspuit wordt tevoorschijn gehaald en anderen zetten de boot op de kant om aan het onderwaterschip te werken. Ieder jaar wordt tijdens Pinksteren de North Sea Regatta georganiseerd, waarna de drukte in de haven langzaam toeneemt en we ons klaar maken voor de zomer.

De zomer staat natuurlijk in het teken van bootvakanties, een dagje vissen met vrienden of de familie en worden er zomeravondwedstrijden georganiseerd. De zomer is natuurlijk ook het seizoen van de passanten. Duizenden schepen doen jaarlijks onze jachthaven aan als tussenstop, maar steeds vaker ook als bestemming.

Het najaar is voor velen het moment om het schip weer klaar te maken voor de winter. Een aantal booteigenaren brengt hun schip naar de winterstalling, terwijl anderen het schip liever in de haven laten liggen en de motor winterklaar maken.

Ondertussen ligt de zomer al even achter ons, en het passantenseizoen lijkt nu toch echt voorbij te zijn. Af en toe komt er nog een gast bij ons langs die zijn of haar schip naar de winterstalling brengt, of toch nog even laat in het jaar een tochtje langs de Nederlandse kust heeft gepland. Ondertussen zijn ook al onze gasten die bij ons overwinteren gearriveerd en zijn de eerste winterwedstrijden gevaren. Het is leuk om te zien dat iedereen nog zo druk met zijn schip bezig is, en dat is dan ook een mooie gelegenheid om nog even met iedereen

een praatje te maken.

Ondanks dat het passantenseizoen voorbij is, is dat voor de havenmeesters geen reden om stil te zitten. Gedurende het jaar ontstaan er werkzaamheden, waarvoor het winterseizoen het uitgelezen moment is om deze klussen aan te pakken. Ook onderhoud aan onze steigers is een belangrijk onderdeel van de winterwerkzaamheden. Er wordt momenteel gewerkt aan een meerjarig onderhoudsplan, waarvoor het gehele havencomplex gedetailleerd in kaart wordt gebracht, met als doel dat de haven beetje voor beetje wordt vernieuwd, zodat de haven er over 10 jaar nog steeds netjes en up-to-date bij ligt.

Storm op Scheveningen.

De winter staat, buiten de mooie beelden

van besneeuwde landschappen, natuurlijk ook bekend om het slechtere weer. De laatste jaren hebben we meegemaakt dat het flink kan spoken in de jachthaven, wanneer er bijvoorbeeld een zuidwester storm over de haven giert. Tijdens deze stormen is het soms best spannend om al die schepen zo tekeer te zien gaan. Wanneer de veiligheid het toelaat worden er met stormen regelmatig door het havenpersoneel controle rondes gemaakt over de steigers. Hierbij proberen wij, ondanks dat het uiteindelijk de verantwoordelijkheid van de booteigenaren zelf is, zoveel mogelijk schade te voorkomen. Het is altijd goed om te zien wanneer mensen zelf langskomen om hun schip voor of tijdens een storm nog even goed komen leggen, en ook tijdens een storm zien we met regelmaat een groep mensen over de steigers lopen om de schepen, voor zover dat mogelijk is, in de gaten te houden en goed te leggen.

Het komt tijdens een storm soms voor dat wij bij een schip aan boord moeten gaan omdat

deze bijvoorbeeld een rolfook heeft die door de wind is uitgerold, of een gebroken landvast heeft doordat deze bijvoorbeeld in slechte staat verkeert. Dit soort werkzaamheden zijn helaas niet zonder gevaar voor ons, of voor andere schepen, en om die reden verzoeken wij met enige regelmaat, voorafgaande aan de winter, of mensen hun schip stormproof willen achterlaten. Dit betekent dat schepen genoeg en deugdelijke landvasten en fenders aan het schip hebben hangen. Ook wordt geadviseerd wanneer er voor langere tijd niet wordt gevaren, om rolzeilen van het schip af te halen. Al deze voorzorgsmaatregelen zorgen ervoor dat een hoop schade aan eigen schip, of dat van anderen, kan worden voorkomen.

Evenementen

Scheveningen staat in 2023 in het teken van (grote) zeilevenementen. Zo wordt er onder anderen de Vuurschepenrace, de North Sea Regatta, The Ocean Race, het WK SB20, de Scheveningen 500, en het WK Olympische klassen in Scheveningen georganiseerd. Rondom deze

evenementen zal er weer een hoop reuring in en rondom de jachthaven zijn. Al deze grote evenementen zal een hoop interesse wekken bij zeilend Nederland en zorgt voor veel belangstelling voor ligplaatsen in de jachthaven. Voor The Ocean Race bestaat ondertussen al een lijst met mensen die graag met hun boot het evenement van dichtbij willen meemaken. De jachtclub zal u, voorafgaande aan alle evenementen, voorzien van de nodige informatie, zodat u zo min mogelijk hinder ondervindt van deze evenementen.

Nu de dagen korter worden, en de temperaturen dalen, zal iedereen zich langzaam klaarmaken voor de feestdagen. Een aantal schepen zal de boot weer versieren en zullen er kerstliederen worden gezongen in het clubhuis. Namens het gehele haventeam, wensen wij u allen hele fijne feestdagen toe, en hopen wij dat u allen een mooi en gezond 2023 tegemoet gaat.

Het haventeam.



Van de Viscommissie

Begin dit jaar werd JCS door de NFB uitgenodigd om het jaarlijkse Nederlands Kampioenschap Kleinbootvissen 2022 te organiseren. Wij hebben daarop ja gezegd, maar wel met de kanttekening dat we dat samen met de Afrit zouden doen. Binnen de vissers van JCS is er immers weinig animo meer om aan de organisatie van een wedstrijd mee te werken. De hoop was dat een aantal leden van de Afrit hierin wel zouden willen voorzien. Dat viel overigens ook nog wat tegen. Het kwam er in de praktijk op neer dat Ab Toet en ondergetekende de voorbereidingen met z'n tweeën moesten doen, met hooguit zicht op wat behulpzame handjes op de dag zelf.

Als data kozen we na afstemming met de NFB 7 mei, met als uitwijkdata 14 mei en 28 mei. Achteraf had het op 7 mei wel gekund qua zeegang. Maar het is de bedoeling op donderdag een besluit te nemen of een wedstrijd op zaterdag door kon gaan, en op die donderdag 5 mei was het twijfelachtig of de zee op zaterdag comfortabel vissen mogelijk zou maken. We hebben die 7e mei dus afgelast. En op 14 en 28 mei was het duidelijker. Geen voldoende kalm zeetje. De foto hieronder is van een wedstrijd in een van de voorgaande jaren. Als de zee zelf glad is gaan we maar golven maken met onze bootjes!

Na de zomervakantie hebben we een nieuwe poging gedaan data te prikken in september. De visserij is dan doorgaans wel wat minder dan in het voorjaar, maar vaak heb je in september wel mooi rustig najaarsweer. Niet in het jaar 2022 dus. 17 september, en de uitwijkdata 24 september en 1 oktober was er

geen twijfel. Voorspelde golfhoogten van 150 cm en meer. En de daaropvolgende zaterdagen hetzelfde recept. Op 20 oktober maakte Ab bekend dat het NK dit jaar niet meer gevestigd gaat worden. Het wrange was dat het één week later, op de 29e oktober, prachtig weer was. En er werd inmiddels weer een aardig visje gevangen. Maar afgelast is afgelast. Volgend jaar een nieuwe kans, als de NFB het ons wil gunnen. Nu vast een oproep aan onze vissers: meld je nu al aan om zo vanaf het begin 2023 te werken aan een NK in het voorjaar. Dan kunnen we met voldoende hulp er een mooi evenement van maken, dat niet onderdoet voor de wedstrijden die de zeilers regelmatig organiseren.

Jullie weten dat ik betrokken ben bij de monitoring van de intrek van glasaal. Die beestjes worden zover bekend geboren in de Sargassozee. Maar het was nog nooit gelukt een volwassen (schier)aal vanuit Europa te volgen op

hun trek naar de andere kant van de oceaan. Ongeveer op de helft, zo in de buurt van de Azoren, was het batterijtje van hun zendertjes leeg. Daar is nu wat op gevonden: Schieralen die in de buurt van de Azoren worden gevangen worden daar gezenderd, en zowaar, ze zwemmen inderdaad naar de Sargassozee. Eindelijk is de aanname dat de voortplanting daar gebeurt nu wetenschappelijk bevestigd. Zie: www.nature.com/scientificreports. Tenslotte moet mij iets van het hart. Uit gesprekken met medevissers maak ik op dat bij sommigen de oprechte overtuiging heerst dat het bestuur van JCS de vissers liever kwijt zou zijn. Ik zit nu ruim een half jaar in het bestuur, en daar is mij nog absoluut niets van gebleken.

Ik wens jullie allemaal mooie kerstdagen en een prettige jaarwisseling.

Henk Baarbé, viscommissie.

WINTER
SERIES

2023



ORC/IRC Full Crew
ORC/IRC Double Handed
SW Spi
SW non Spi

16 en 30 oktober
13 en 27 november
11 december
18 december (spare)
22 januari
5 en 19 februari
5 maart
18/19 maart - Atoom Cup
2 april - Bagger Cup

www.ijspegeltrophy.nl



5 Jaar na “over de kop”

Graag wil ik een interview met Jaap Barendregt en Wytse Bouma die zoals we allemaal weten 5 jaar geleden met de Happy tijdens de Twostar over de kop zijn gegaan. Ik ben heel erg benieuwd hoe het leven en het zeilen hen nu vergaat.

Het maken van een afspraak heeft echter de nodige voeten in de aarde. Van de zomer is Jaap veel onderweg met de Midnight Sun en als hij eindelijk terug is ben ik zelf erg druk vanwege familie bezigheden. Maar een interview voor het Kerstnummer vinden ze bij de redactie ook een prima idee.

Begin november probeer ik wederom contact te leggen. We komen uit op 12 november want dan is Jaap weer terug van een buitenlandse reis. Vol goede moed stap ik de bewuste ochtend van 12 november het clubhuis binnen. Het is een drukte van belang. Er lopen veel verklede kindertjes en er is warme chocolademelk. Inderdaad, Sinterklaas gaat komen.

Aan boord bij Wytse en Jaap verzamelen zich een aantal kindjes. Ze komen uit de klas van Heidi, de vrouw van Wytse. Voor mij is er nog net tijd voor een paar foto's en dan moeten de trossen los om Sint en Piet binnen te gaan halen. Ik stap van boord, thuis wacht er ook een Sinterklaas.

Maar dinsdagmiddag 15 november is het dan zover en kan het interview via Zoom plaats vinden.

Ik val direct met de deur in huis en vraag wat er is veranderd in het leven sinds die bewuste dag in 2017.

Jaap geeft aan wel wat voorzichtiger te zijn geworden bij het lange afstand varen en dat hij als het kan gevaarlijke situaties zeker zal mijden.

Wytse heeft veel geleerd over rustig en geconcentreerd blijven onder moeilijke omstandigheden. Maar hij vindt het vooral heel waardevol dat de vriendschap met Jaap alleen maar sterker is geworden. Tijdens het hele incident met de Happy is er geen onvertogen woord gevallen.

Terugdenkend aan de bewuste dag zien ze een imponerend, gewelddadig natuurgeweld. Echt bang zijn ze niet geweest. Maar zorgen

waren er wel. Wat je vooral leert is het hoofd koel houden en dat kan je thuis goed van pas komen bij het werk van alle dag.

We zijn relatief ongeschonden uit de strijd gekomen zegt Jaap. Dat geeft positieve gevoelens, want het had heel anders af kunnen lopen. Het vervolg is wel dat je je bakens verzet en conservatiever gaat zeilen. Het is altijd achteraf, maar wat zou er zijn gebeurd als we eerder hadden besloten te stoppen in de race en de koers weer terug naar de Azoren hadden verlegd. Maar we vonden toen dat het nog kon en we dachten, hier slaan we ons wel doorheen.

Al met al zijn er van de 21 deelnemers van deze race maar 7 gefinisht. 7 waren er al in de eerste 14 dagen afgevallen. 4 schepen zijn gezonken en 6 mensen zijn gered. Iedereen heeft het gelukkig overleefd.

Het verhaal van de Happy haalt ook het Canadese journaal. Golven van 4 verdiepingen



hoog teisterden de boten aldus dit journaal. Je voorbereiden op een dergelijke situatie is haast ondenkbaar. Je moet rustig blijven. Het motto keep cool, keep collected en keep on going heeft zeker gewerkt.

Wat goed bijgebleven is het moment waarop besloten werd om van de boot te stappen. Op dat moment is de storm alleen maar aan het toenemen. De ontmastte Happy stuitert op de golven. Er wordt gedacht aan de familieleden. En er wordt besloten hulp in te roepen en dat betekent echt van boord gaan. De boot die je komt redden moet ook de storm in. Dat gaan ze niet voor niets doen.

De motor van de Happy start nog en de accu's geven voldoende stroom. Zo kan er contact worden opgenomen met Newport. Vandaaruit wordt er contact gelegd met de dichtstbijzijnde schepen. Het duurt echter wel 24 uur voordat een groot containerschip (de Anzu) midden in de nacht arriveert. Een poging om om 2 uur 's nachts via de loodsladder aan boord te

gaan mislukt. Het is donker, het waait 9 bft en golven zijn 8 meter hoog. Als een touw in de schroef van de Happy komt, wordt deze reddingsactie afgeblazen. De volgende morgen arriveert de sleepboot ALP Forward. De storm is wat gaan liggen en Jaap en Wytse stappen in hun reddingsvlot om dan aan boord van de sleepboot te kunnen gaan. De Happy wordt afgezonken door een afsluiter open te zetten. En zo blijft er altijd de vraag of ze de storm af hadden kunnen wachten om met een stormtuigage terug te zeilen naar de Azoren zo'n 900 mijl verwijderd van de plek des onheils. Met een snelheid van 2-3 mijl per uur zou dat 14 dagen geduurd hebben.

Uit het hele gebeuren blijkt wel hoe belangrijk het is om de communicatie op orde te hebben. De EPIRB van de Happy functioneerde perfect en via Iridium-Go hadden ze al gauw contact met het Joint Rescue Coordination Center in Canada. Geen twee weken na hun incident gaat op 18 mijl van de Belgische kust de Cappella van Frans Maas ondersteboven. Helaas

verliezen drie opvarenden het leven. Een groot probleem voor de opvarenden was het niet kunnen communiceren met de wal.

Ik ben benieuwd hoe groot de plek is die het ongeluk, na 5 jaar, inneemt in het hoofd van beide heren. Jaap en Wytse geven aan dat dat wel meevalt. Mentaal houd je van tevoren al rekening met allerlei scenario's. Het komt ook niet geheel onverwachts. Maar het ongeluk ging wel heel snel. Wytse had al een hoofd-wond en rustte wat uit. Jaap stuurde de Happy van de een na de andere hoge golf. Wytse nam het sturen over om Jaap wat te laten rusten. Toen gingen ze met kruisende zeeën en 4 verdiepingen hoge golven over de kop. Wytse gaat overboord en wordt als een dolle onderwater getrokken en voelt allerlei lijnen om zich heen. Bij het rustig blijven had hij veel aan zijn duikervaring en de survivaltraining die ze in Nederland hadden gedaan. Eenmaal weer boven water kwam Jaap al aangestormd om hem uit zijn hachelijke positie te bevrijden. Na bijgekomen te zijn was het rotzooi ruimen



geblazen en ondertussen ramden er golven tegen het schip en leek het of ze door een vrachtauto werden aangereden. Een fles olijfolie had het niet overleefd waardoor je in de kajuit van de ene naar de andere kant gleeed. Je schoenzolen schoonmaken mocht je dus echt niet vergeten.

Het jongensboek is nog niet uit. Zoals eerder gezegd startte de motor gelijk en werd er gebeld met de wedstrijdleiding. Ook is er contact met het thuisfront wat voor de nodige emoties aan beide zijden van de telefoonlijn zorgt. Op de sleepboot begint de verwerking van het gebeurde. De eerste lezing is daar al een feit. Terug in Nederland' zullen er tot op de dag van vandaag voordrachten volgen. Het verlies van de Happy voelt nog altijd zwaar. Wytse geeft aan haar 10 jaar in zijn bezit te hebben gehad en er fijne zeiltochten mee gemaakt te hebben. Ze gaan op zoek naar een nieuwe boot, een Victoire 1200. Ze noemen haar Happy Forward. Ze is gekozen van wege haar zeewaardigheid, maar in de praktijk is er veel

wind nodig om een beetje snelheid te krijgen. Ze is heel geschikt voor oceaanzeilen maar is er qua snelheid en wendbaarheid nog wel wat op haar aan te merken.

Dan valt het oog op de Midnight Sun, een Sweden Yacht 45. De eerste flinke tochten zijn er al meegemaakt. Wytse en Jaap geven aan dat ze tot op heden gelukkig geen situatie meer hebben meegemaakt zoals met de Happy. Wederom inschrijven voor een Twostar wordt niet serieus overwogen. Wel staan er lange zeiltochten op het programma.

Ze kijken gelukkig met positieve gevoelens terug en de waardevolle vriendschap is goud waard.

Over het voorbereiden op een oceaan oversteek adviseren Jaap en Wytse om vooral te praten met mensen die dit al gedaan hebben. Let ook op de meteo en zorg dat de communicatie goed werkt, maar bovenal zorg dat je genoeg ervaring hebt met zeilen in zwaar weer.

Verder nog wat andere adviezen. Zij hadden de vloerdelen van de Happy met banden vastgezet. Die gingen niet door de kajuit bij het over de kop gaan. Een ongeluk dat een medezeiler fataal werd omdat een raam van binnen naar buiten werd geslagen en het schip vervolgens vol water liep. En hou de lengte van je lifeline kort. Met dit laatste advies komen we aan het einde van het interview.

Jaap en Wytse hebben ook nog een Kerst-wens voor de leden van de club: Zij wensen alle leden een beetje avontuur en lol in het leven, met windkracht 6 en buiswater over het dek. En wensen de leden ook veel voorpret bij de voorbereiding van de Scheveningen500 tocht die komende zomer gaat plaats vinden naar Falmouth.

En zo sluiten we een plezierig interview af. Namens de redactie

Aly Anink-van Driel



WILT U ONS HELPEN?

Landelijk wordt de KNRM ongeveer 2.000 keer per jaar ingezet voor reddingen en hulpverleningen op het water. De KNRM doet dit met ruim 1100 vrijwilligers en 70 reddingboten. De KNRM is een zelfstandig opererende hulpverleningsorganisatie die afhankelijk is van donaties. De KNRM ontvangt geen exploitatiesubsidies van de overheid.

Word Redder aan de Wal. Vanaf € 5,- per maand steunt u ons al.

Ga naar www.knrm.nl

Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij
T 0255 54 84 54 • info@knrm.nl • www.knrm.nl



DE BESTE REDDERS STAAN AAN WAL

Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij



Ocean Race en WK zeilen van World Sailing komen naar Scheveningen. Interview met de projectmanager, Ilse Janssen

Voor het komend jaar staan er twee grote projecten op de agenda van de gemeente Den Haag. Projecten waar ook de Jachtclub Scheveningen direct bij betrokken is. Het zijn de Ocean Race en het WK zeilen van World Sailing.

Ilse Jansen is de projectleider en ik heb een belafpraak met haar. Zij zal om 1700 uur, als ze klaar is met werken, contact met me opnemen. Maar ze is druk, druk, druk. Om half zes stuur ik haar een appje dat ik op haar wacht. Ze belt vrij snel en zo hebben we toch nog even tijd om een en ander uit te wisselen.

Ilse ken ik al heel lang. Ooit zeilde ze net als onze kinderen Cadet en 420 en waren we lid van dezelfde club, Zeilclub Kurenpolder (ZCK). We zagen haar en haar ouders elk weekend bij zeilevenementen. Toen veel kinderen eenmaal een rijbewijs hadden en ze zelf naar de wedstrijden reden, werden de contacten minder intensief. Tot we haar terug zagen bij de NSR als ze door Frans Sluijters betrokken wordt bij de organisatie van dit evenement. Volgens Frans was ze een raspaardje en kwam

ze o.a. uit de stal van Peter Anink, waar hij ZCK mee bedoelde.

Ilse heeft een eigen bedrijf ILSWAY Event en Projectmanagement en werkt freelance. Terug naar ons telefoongesprek. Zij heeft voor de komende zomer bovengenoemde projecten in haar agenda staan en daar is ze behoorlijk druk mee. We beginnen met de Ocean Race. Er wordt gestart in twee groepen, de IMOCA60s en VO65s. Deze boten gaan van start op 15 januari in Alicante in Spanje. Wederom staat ook deze keer een stop gepland in Scheveningen.

Ilse vertelt dat zij de projectmanager is voor deze stop. Het is tijdens het interview nog niet zeker hoeveel deelnemende boten er zullen zijn, wat het plannen van het onderbrengen van de boten spannend maakt. In ieder geval

worden ze gestationeerd aan de kades van de 1e en 2e haven. Voor de feestelijke activiteiten is er deze keer niet gekozen voor het strand. Dit is bewust gedaan om de omwonende ondernemers ook te laten profiteren van dit festijn zodat de baten voor hen hoger zullen uitvallen dan de lasten.

Ook is er bewust gekozen voor een kortere stop. In plaats van 7 dagen duurt deze stop over 5 dagen. Dit om de spanning hoog te houden en zo min mogelijk overlast te bezorgen aan de omringende haven en de Jachtclub. Er is uitgebreid contact met Huub, onze havenmanager. Het tarief in de passantenbak mag door de club zelf worden bepaald en Ilse hoopt dan ook, net als de leden van de club, op een volle passantenbak.

Projectleiders van de gemeente Den Haag hebben dit evenement binnengehaald. Zij hebben het project uitbesteed aan TIG en Ilse is erbij betrokken. Zij heeft een intense samenwerking met Den Haag en met TIG. (TIG Sports is gespecialiseerd in het organiseren van grootschalige internationale sportevenementen). Verder onderhandelt zij o.a. met de havenmeester van Den Haag en heeft zij goed contact met de Horecaondernemers uit de buurt.

Als het allemaal lukt en goed gaat, finishen de boten op zondag 11 juni 2023 voor de kust van Scheveningen. Op maandag is er dan een speciale Haagse dag en worden scholen en andere doelgroepen voor deze dag uitgenodigd.

Dinsdag en woensdag is er een in-portrace gepland. En voor donderdagmiddag en avond is daar alweer de start van IMOCA's en VO65s naar hun volgende stopover. Genoeg spektakel voor boten van JCS om naar buiten te gaan.

Ilse vertelt ook dat er plannen zijn voor een eventuele Europese race, maar die zijn nog niet rond.

Het racemanagement is in handen van Menno Vercouteren, die bezig is een team te vormen.

De JAR is het Start en Finishschip. Uiteraard zal er ook een Course Representative van de Ocean Race aan boord komen van de JAR. Deze Course Representative neemt zijn eigen team mee en zal ondersteuning krijgen van het lokale team. Zo zijn we aardig op de hoogte van wat er gaat gebeuren en de werkzaamheden van Ilse tijdens deze Ocean Race. En dan nu naar World Sailing.

Het WK zeilen in samenwerking met World Sailing wordt georganiseerd in Scheveningen van 10-20 augustus 2023. Dit WK is het grootste en belangrijkste zeilevenement voor open boten na de Olympische spelen en wordt ook gebruikt als kwalificatiewedstrijd voor deze Spelen. Nooit eerder was er een evenement van dit formaat in Scheveningen.

Ilse werkt mee aan de organisatie samen met het Watersportverbond en TIG. Er gaan 900 boten meedoen. Er zijn 10 olympische classes en 3 paraclasses. De laatsten gaan hun wedstrijden varen op de Braasem.

Voor de overige 10 classes worden er 7 wedstrijdbanen neergelegd voor de kust van Scheveningen. Dat is een heel gepuzzel, maar volgens Ilse gaat dit lukken.

Het is ook een hele puzzel om in Scheveningen de bootjes onder te brengen en in en uit

het water te krijgen. Maar zij hebben het volgende bedacht.

- Er komen 4 Boatparks:
1. Strand Zuid, daar komen bijvoorbeeld de 49ers, Ilca's en 470's
 2. Hellingweg, Nacras
 3. Noord-HavenHoofd, IQfoil
 4. Bij het Jumpteam, Kites

Dit alles geeft druk op de stad en de omgeving van de Boatparks, maar er is goede moed dat het allemaal gaat lukken.

Er zijn 9 Racemanagement-teams. De wedstrijdleiders komen uit verschillende watersportverenigingen, zoals o.a. Hollandia, Braasem, Arjen Wildeboer (ook van ZCK) komt met een eigen team en uiteraard zorgt ook onze Jachtclub Scheveningen met Tim de Held en Tim Lemeer voor een comité. Er is ervaring opgedaan tijdens het WK Jeugd van afgelopen zomer. Overleg vindt regelmatig plaats en de Notice of Race gaat eendaags de deur uit. Het hele evenement duurt 10 dagen maar er wordt 6 à 7 dagen gezeild. De ene klasse begint wat eerder dan de andere klasse. Er zijn ook rustdagen ingepland. Alleen de kites gaan voor 5 dagen zonder rust.

Ik vraag Ilse hoe zij betrokken geraakt is bij evenementen van de gemeente Den Haag.



Zij vertelt dat nadat zij ontslag had genomen bij Trefpunt een oud-collega vroeg of ze mee wilde helpen met het organiseren van Festival Klassiek. Ilse heeft dit toen 4 jaar gedaan en zo is haar netwerk voor freelance werk begonnen

Bij het organiseren van zeilevenementen is Ilse terecht gekomen door Frans Sluijters die haar zoals al eerder genoemd, bij de NSR binnenhaalde. Ze heeft een grote waardering voor Frans. Want volgens Ilse is de NSR de basis van al deze grote zeilevenementen.

In de afgelopen jaren heeft zij het zwaarste project de Invictus Games gevonden. Door Corona is dit evenement tot twee keer toe uitgesteld. Ze houdt van korte termijn denken en dit evenement werd lange termijn en dan zakt de spanningsboog wat in. In plaats van 7 maanden duurde het 3 jaar en dat voelde heel zwaar, heel intens.

Het leukste project was toch wel Festival Klas-

siek. Ilse kwam uit de sportwereld en bij Festival Klassiek maakte ze kennis met een heel andere wereld en werkte ze samen met een heel creatief team.

Ze geeft ook aan heel blij te zijn met de Jachtclub Scheveningen. De samenwerking is bijzonder en breder dan alleen een haven. Er heerst een goede sfeer. Het nieuwe clubhuis is fantastisch en gaat ook gebruikt worden bij de evenementen.

Wat Ilse gaat doen als deze projecten erop zitten is nog niet duidelijk. Waarschijnlijk eerst een paar maanden chillen, want het is wel pittig om zo lang "aan te staan". In ieder geval gaat zij verder in dit vak want daarin doet ze leuke dingen en ontmoet leuke mensen!!

Zeilen doet ze helemaal niet meer. De enige watersport die zij bedrijft is wonen op een woonboot met een sloepje langszij waarmee ze over de grachten van Amsterdam toert. Voor dit Kerstnummer heeft zij een speciale Kerstwens voor de leden van de Jachtclub:

"Ze wenst alle leden een goede gezondheid toe, blij vooral vrolijke dingen doen en laat de diversiteit binnen de Jachtclub niet verloren gaan."

Verder wil ze de Jachtclub nogmaals bedanken voor hun actieve en positieve bijdrage aan alle evenementen.

Ook fluistert zij mij in dat ze aan de wethouder, over onze Jachtclub, hele positieve dingen vertelt!!

Met deze heugelijke mededeling hangen we op. Een leuk gesprek met Ilse zit erop. We wensen haar veel energie en denkracht toe bij het organiseren van deze evenementen en wij verheugen ons al op het komend jaar.

Namens de redactie van het Spuigat

Aly Anink-van Driel

Uw maritieme totaal specialist!

- In- en verkoop sloepen/sportboten (gespecialiseerd in rubberboten (ribs))
- In- en verkoop van in- en outboard motoren
- Reparatie en onderhoud boten en motoren
- Lpg ombouw van in- en outboard motoren
- Polyester en tubes (rubber) reparatie
- Totaal schilder- en lakwerk van boven tot onder de waterlijn
- Stalling zomer en winter (4500 m2)
- Rib & tenderverhuur
- Event service

MCR
MARITIEM CENTRUM RIJNZICHT

meer informatie vind u op:

www.MaritiemCentrumRijnzicht.nl



Maritiem Centrum Rijnzicht | Valkenburgseweg 70 | 2223 KE Katwijk a/d Rijn | Tel. 071-40 27 000 | info@maritiemcentrumrijnzicht.nl
www.maritiemcentrumrijnzicht.nl Like ons op Facebook <https://www.facebook.com/MCRijnzicht> volg ons op Twitter @RijnzichtGroep



**Sailservice
Ontzorgt!**

Hulp nodig bij het organiseren van een watersport wedstrijd, clinic of iets soortgelijks? Sailservice biedt uitkomst! Van portofoons tot boeien, ribs met gediplomeerde drivers, zelfs een ervaren team voor race management. Sailservice kan daar allemaal voor zorgen, zodat uw evenement een groot succes wordt en u zelf optimaal kunt genieten. Klein of groot evenement, Sailservice ontzorgt!



Sec Hayai zeilt de GLOBE 40.

1 juni 2022 was het zo ver. Ik (Frans) gooide samen met de delivery Crew de trossen los van Sec Hayai in IJmuiden. Deze keer met bestemming Lorient Frankrijk, want daar start de proloog van de Globe 40. De Globe 40 is een race verdeeld over 8 legs, waarbij de de proloog niet meetelt voor het klassement. Het weer was gunstig voor de delivery, downwind of geen wind, dus we hadden voldoende diesel mee om zondag de gloednieuwe motor maar gelijk in te laten lopen. In Lorient komen alle Class 40's die aan deze mondiale race meedoen samen. Helaas blijkt dat er maar 7 deelnemende boten zijn, want er zijn op het laatste moment nog 2 boten afgevallen. Sec Hayai is met boot nummer 44 (uit 2007) veruit de oudste boot uit de vloot.

In Lorient worden de gebruikelijke keuringen uitgevoerd en bereiden de teams zich voor op de ca. 900 mijl lange proloog naar Tanger, Marokko, waar de Grand Depart van de Globe plaatsvindt. De Proloog vaar ik met Paul Bijveld en alle overige etappes uit de Globe40 vaar ik in principe met Ysbrand Endt. Hij stapt in Tanger op. De proloog gaat lekker. Ondanks dat we weten dat deze niet meetelt, vaart iedereen iets voorzichtiger dan normaal. Je wil immers geen schade voorafgaand aan de echte start, maar je wilt toch je visite kaartje afgeven. De oude dame (Sec Hayai) gaat prima en uiteindelijk finishen we als 2e achter Milai (nr 101).

In Tanger bereiden we ons verder voor op de

officiële start van de Globe 40. In de gloednieuwe jachthaven is het goed toeven en de gastvrijheid is enorm. We hebben er een prima tijd en de boot is tip top in orde als we dan eindelijk na 3 jaar van voorbereiden van start gaan.

Leg 1. Tanger – Kaap Verdië (Mindelo)

Op 26 juni is breekt de grote dag aan. We starten dan Leg 1 vanuit Tanger naar Mindelo. Dit is ongeveer 1800 mijl varen, omdat we om het eiland Madeira heen moeten gaan. Wij hebben een goede start, maar bij twee andere boten gaat het lelijk mis. De Franse boot (nr. 66) let niet goed op en vaart tegen Whiskey Jack (nr 127) aan en is zo beschadigd dat ze niet door kunnen. Whiskey Jack heeft meer ge-

luk en kan haar weg vervolgen! Na 9 dagen varen finishen we op 4 juli weer als 2e boot achter Milai. Een prestatie waar we niet direct op gerekend hadden maar waar we uiteraard wel heel blij mee zijn. In Mindelo hebben we een stop over van 13 dagen waarin we een aantal verbeteringen aanbrengen en wat kleine reparaties uitvoeren. Tevens hebben we even tijd om met overgekomen familie te genieten en ons op te laden voor de volgende leg, Van alle 8 legs is de tweede de langste, ongeveer 7700 mijl!!

Leg 2. Kaap Verdië – Mauritius (Port Louis)

Op 17 juli starten we in Mindelo voor de 2e leg naar Mauritius. We als eerste boot over de

startlijn en na een aantal uren varen we als 2e boot de grote oceaan op achter Milai aan. Helaas haalt ook Amhas (nr 126) ons in en zijn we dus de 3e boord die richting het zuiden vaart. Al snel ontstaat er een 'gat' tussen de boten: de top 3 (Milai, Amhas en Sec Hayai) en dan Whiskey Jack en Gryphon solo2 (nr 106). De Marokkaanse boot, IBN Batouta (nr 133) houdt het na een paar dagen voor gezien en keert weer terug naar Mindelo. In eerste instantie zou het een vertraging worden voor een spoed reparatie, maar later blijkt dat ze niet meer verder gaan, dus zijn we nog maar met 5 boten in de race.

De leg naar Mauritius is lang! We moeten eerst door de Doldrums. Hier hebben we 1 langzame dag gehad, waardoor we wel 100 mijl achter de 2 voorste boten terecht komen. We blijven echter wel ruim voor op de 2 boten achter ons. Na de Doldrums volgen de Trade winds en komen we het hoge drukgebied Helena High tegen. Hier komen we redelijk doorheen, maar we komen niet dicht bij de top 2 wat we ook proberen. Gelukkig blijven we ook hier wel weer voor op de nummers 4 en 5.

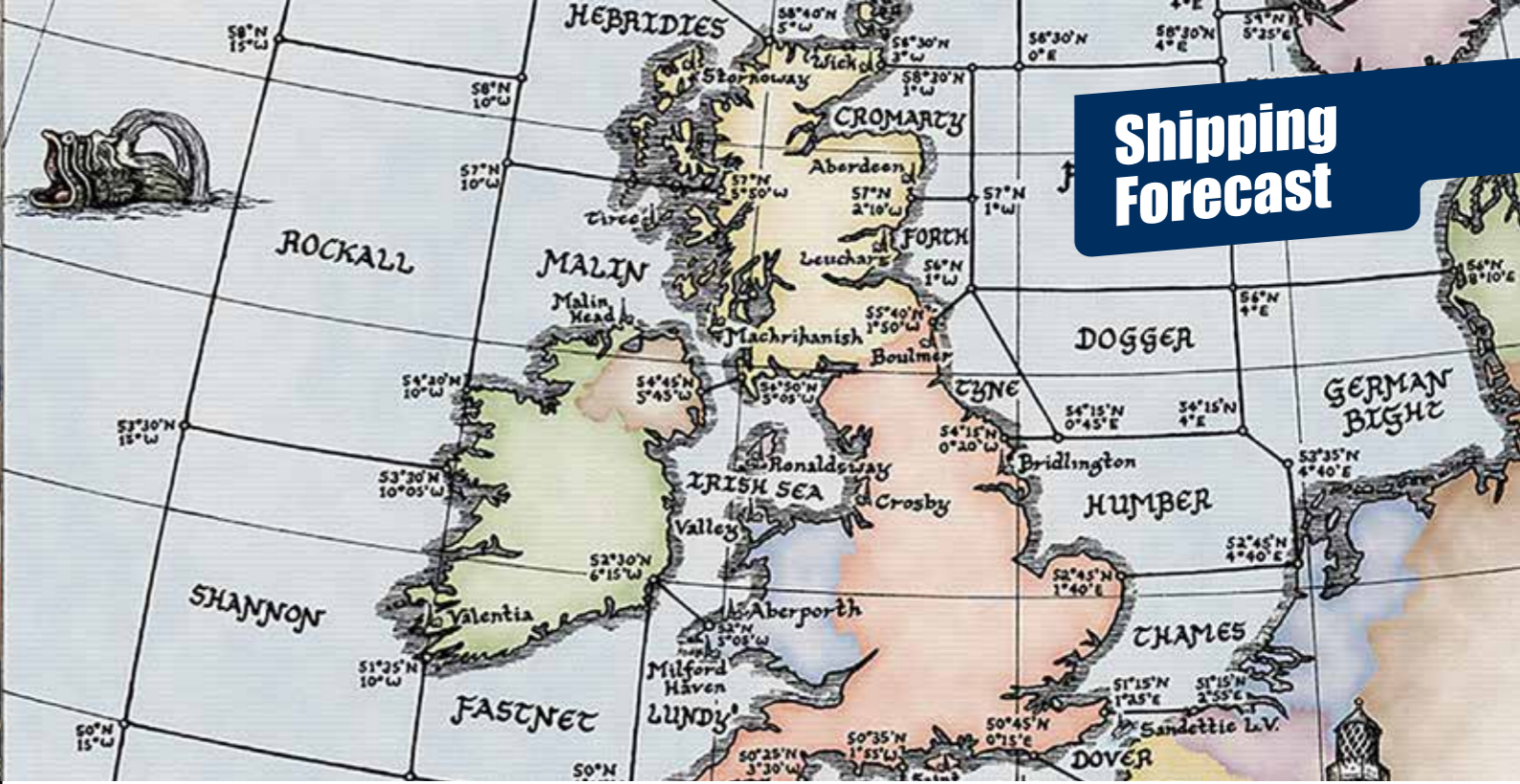
Onderweg naar Kaap de Goede Hoop krijgen we zwaarder weer. Het wordt kouder en de wind neemt toe. Ook de golven worden fors hoger. We krijgen waarschuwingen voor golven van 6 meter en dat is best hoog. Terwijl we langzaam naar Kaap de Goede Hoop zeilen, besluit Milai om Kaapstad in te lopen om de kiel te checken, want er zit een vreemd geluid in haar kielbox. Een aantal dagen later blijkt dat het een niet goed aansluitende kielbout is. Ze besluiten dit in Mauritius te herstellen, maar hierdoor zijn wij mooi een plaatsje opgeschoven en zeilen we als 2e boot door en gaan via de Alghulhas stromingen richting Mauritius. Een mooi hoogtepunt van deze leg was het rondenvan Kaap de Goede Hoop. Alleen jammer dat het daarna nog 2200 mijl varen is naar Mauritius. Het grootste deel is upwind en na 37 dagen finishen we als 2e in Port Louis. Wat een etappe.... en ja het was lang! Maar weer 2e en dat smaakt naar meer!!

De stop over in Port Louis is mooi en bijzonder. Het is een prachtig eiland om te vertoeven. De boot wordt weer volledig schoon gepoetst en

alle zaken die aandacht behoeven worden afgewerkt. We laten de boot ook een aantal dagen op de kant zetten om de beschadigingen aan de kiel die we in de proloog (vast in visnet) hebben opgelopen te repareren. Tevens worden er lijnen gecheckt en controleren we tuigage en mast. Daarna is de boot weer in orde voor de volgende leg. Dit is ook weer een lange, namelijk rond de 7000 mijl!!

Leg 3. Mauritius – Nieuw Zeeland (Auckland)

Leg 3 gaat naar Auckland. Een bijzondere leg, een omdat ik samen met mijn Pa in 2012 ook geprobeerd heb naar Auckland te zeilen. Destijds was dat van Kaapstad naar Auckland, maar helaas ging na 24 uur de mast overboord en is de etappe nooit voltooid. Daarnaast is het ook extra bijzonder, omdat mijn oudste zus daar al ruim 34 jaar woont. Hoe gaaf is het om naar je zus in Nieuw Zeeland te zeilen? Aanvankelijk dachten we dat we ongeveer 25 dagen over deze leg zouden gaan doen, maar het werden een aantal dagen meer.... Op 11 september vertrekken we vanuit Port Louis. Ook hier weer een super start en we



De troost van de Shipping Forecast

Als je het even gehad hebt met de ondragelijke lichtheid van het wedstrijdzeilen en het onverbidelijke regime van Chronos en terwijl het aanlokkelijke vooruitzicht van een boerennacht je naar je klamme slaapzak drijft, tune dan om even voor tweeën in op de Shipping Forecast van de BBC op Radio 4.

varen als eerste boot richting het Zuiden. Dit doen we om zo snel mogelijk in de Westelijke winden terecht te komen. Dit duurde een aantal dagen voordat we downwind richting Australië kunnen. Onderweg naar Australië krijgen we te maken met een aantal depressies, waardoor we ook veel aan de wind moeten varen. Vooral het rond van het virtuele punt Eclipse Island is een ware martelgang. We moesten upwind tot 38 knopen staande blijven. Bepaald geen pretje aan boord. Veel klappen op de golven en veel water over. Maar omdat je hier nog steeds de leider van de vloot bent, maakt het een hoop goed. Na Eclipse Island gaan we weer Zuid om daarna naar Basse Straight richting het Oosten te varen. Hier komen we als eerste aan en varen ook weer als eerste boot van de Indian Ocean de Pacific Ocean op. Milai zit ons dan al op de hielen. Vanaf Basse Straight en de Tasman Zee

is het een aantal keren stuivertje wisselen met Milai. Dit blijft zo totdat we het noordelijkste puntje van Nieuw Zeeland (Cape Reinga) voorbij zijn. Dan weten we een voorsprong van ca. 25 mijl te pakken. Maar het wordt nog heel spannend, want op de finish hadden we nog maar 3,4 mijl voorsprong. Over een leg van 7000 mijl finishen we uiteindelijk 34 minuten eerder dan Milai in Auckland. Yess we did it! Als ik van te voren 1 leg uit had mogen kiezen om te winnen, had ik deze gekozen. Hoe gaaf is het als het dan ook echt lukt!! Bij aankomst in de haven van Auckland zagen we een oranje gloed. Mijn zus en familie uit Auckland en uiteraard ook de vaste kern (mijn vrouw en de rest van de shorecrew) stonden samen met nog vrienden van mijn zus allemaal in het oranje ons binnen te halen. Een dag later kwamen ook mijn kinderen aan en waren we steeds met minimaal 14 in het

oranje aanwezig. We werden vanaf toen The Dutch Invasion genoemd. Door de winst van de leg naar Auckland zijn we ook gelijk de leiders in het algemeen klassement geworden. Best iets waar we trots op zijn! In Auckland hebben we een korte stop van maar 11 dagen. Zeker na 2 monster etapes is dat heel kort. Maar we genieten van alle aandacht, familie en andere mooie dingen.

Terwijl jullie dit lezen is het (bijna) kerst. Wij hebben er dan als het goed is weer 2 etapes op zitten en ik hoop met kerst zelfs even thuis te zijn. Maar hier later meer over als ik de rest van de race in de volgende editie aan jullie vertel.

Hayai!
Frans Budel

Terwijl de regen over het kajuit dak stuiterd vraag je jezelf af wat je morgen gaat doen. Een gedegen weerbericht, dat zou al een stuk helpen. In dit late desperate uur van twijfel en gepeins is hulp onderweg: de Shipping Forecast van de BBC, klokvast als de slag van de Big Ben.

Deze ultieme dagsluiting past naadloos in de lichte schommel van het schip; de stormvaste hypnotiserende stemmen van de weerdomeinees zullen je verder wiegen op een mentale meteo- excursie langs de kusten van West Europa. Om ongeveer kwart voor twee begin je al naar Radio 4 te luisteren, want dan is een aardige mevrouw nog bezig met het voorlezen van een boek. Haar aangename stem bereidt je verder voor op het komende weerpraatje. Maar eerst krijg je Sailing By als muzikaal intermezzo. Dit nationale Engelse slaapwalsje is al sinds 1973 de herkenningmelodie van de Shipping Forecast. Je ziet het scheepje gewoon met een licht windje over de vriendelijke golfjes dansen, terwijl de zon sterretjes op het water legt.

Een late Shipping Forecast zonder Sailing By is ondenkbaar. Als de laatste tonen zijn verstorven en je ogen bijna dichtvallen, komen de Gale warnings van 8 Beaufort toch wel even hard binnen en de General Synopsis stuurt uitdiepende depressies ook nog jouw kant op. In gedachten loop je samen met de weerprofeet de hele weergebiedenlitanie langs. De meester spreekt en jij luistert deemoedig, dat zal Aeolus en Neptunus morgen in toom houden. Viking, North en South Utsire, Cromarty, Forth, Tyne, Dogger, German Bight.

Gespannen hoor je jouw gebied aan de beurt komen: Humber, Thames, wat geeft ie? West or Northwest 5 to 6, moderate or poor, occasional rain, fogpatches.

Niet zo best, zegt je hoofd tegen je slaapzak enigszins teleurgesteld, maar de bezwerende stem van de weerpredikant dendert onverstoorbaar verder in ijzeren cadans: Dover, Wight, Portland, Plymouth, Irish Sea, kom op

zeg, waar zit die hogedruk? Niet In Trafalgar, Sole of Fitzroy? Niks daarvan. Zelfs op het mooie Fair Isle is de precipitation within sight.

Bij Southeast Iceland hangt weliswaar een klein high rond, maar dat is heel poëtisch rapidly losing identity. Bij de gang langs de Coastal Stations gaat het niet beter: alle barometers duiken eensgezind maar je kan je topografische kennis van de Engelse kust nog even checken. Ronaldsway, waar lag dat ook al weer en Malin Head, Tiree....?

Om klokslag 0200 MET meldt de BBC Radio 4 zich af met een knetterend God save the King als waardige uitsmijter. De regen klettert nog steeds op het kajuitdak.

Het avondritueel heeft gewerkt. Je slaapzak is lekker opgewarmd en voordat de algehele loomheid door je heen schiet, weet je nu wat je morgen gaat doen. Lekker uitslapen, heerlijk!

Harry van Hemert

Solo



Missie Fish & Chips

In gedachten had ik het al een paar keer gedaan. Maar nu de datum steeds dichterbij kwam werd het toch wel erg spannend. In april op Koningsdag zou ik vanuit Scheveningen met Apollo, een Victoire 933, vertrekken voor een solotocht naar Lowestoft. Eens moet de eerste keer zijn.

Precies een jaar geleden was in deze periode een Duitse solozeiler met zijn boot 's nachts gestrand tussen de palen van de Pier in Scheveningen. Ik was er heengegaan om het met eigen ogen te zien. Het kan goed misgaan. De media berichtten over een navigatiefout van de schipper, die de Pier zou hebben aangezien voor het Noordelijk Havenhoofd. Maar is het niet waarschijnlijker dat hij in slaap was gevallen?

Een paar weken voor vertrek was ik bij Jaap Barendregt langsgeweest om mijn vaarplan te bespreken. Als opstapper had ik bij hem en Wytse Bouma een paar jaar geleden een deel van de Driehoek Noordzee meegevaren. Hij voorzag me van allerlei handige tips, waaronder het gebruik van een ouderwetse kookwekker. Volgens Jaap maken die zoveel herrie dat

het onmogelijk is om niet uit hazenslaapjes wakker te worden. Mijn angst was enigszins getemperd.

Bewapend met een kookwekker in de vorm van een ei voer ik halverwege de middag de haven uit. Voor de komende dagen was er een zwakke tot matige wind uit het noorden met een lichte deining voorspeld. Fris, maar een bezielde koers en heen met het zeil over bakboord. De eerste hindernissen van de Maas North TSS en Rijnveld werden zonder problemen genomen. Niet lang na het passeren van de zeegrens met Engeland zag ik, aan de boordlichten te zien, een zeilboot aankomen aan stuurboord. Tot nog toe had ik alleen nog vrachtschepen en vissersboten gezien. We bleven alleen wel heel lang op ramkoers. Pas nadat ik hem had opgeroepen via de marifoon

verlegde hij zijn koers. Ik had niet het idee dat hij me in de gaten had. Het hield me de komende uren weer flink scherp. Met de motor erbij, de wind was inmiddels weggezakt naar 5 knopen, stak ik de laatste scheepvaartroutes over. Na het passeren van het eindeloze veld rode lichten van het windmolenpark East Anglia One, 25 mijl voor de Engelse kust, zag ik eindelijk een moment om mijn ogen een paar keer te sluiten. De kookwekker kon ik alleen nergens vinden in mijn tas. Hoe dan?! Gelukkig volstond de wekker van mijn iPhone. Begin van de ochtend liep ik via de vaargeul aan de zuidkant Lowestoft binnen. Na zo'n 20 uur lag ik, moe maar voldaan, afgemeerd in de haven van de Royal Norfolk & Suffolk Yacht Club. Nu was het wel nog even zaak om contact te krijgen met de Border Force Office voor de inklaring. Dat was me sinds het bin-



nenvaren van de 12-mijlszone nog niet gelukt. Uiteindelijk kreeg ik iemand aan de lijn die me vertelde dat er snel een douanier zou langskomen. Toen ik na een uur terugbelde om te zeggen dat er nog niemand was geweest werd het maar telefonisch afgehandeld. Na wat vragen of ik niks geks aan boord had en het doorgeven van mijn paspoortnummer, was alles oké en kon de quarantainevlag gestreken worden. Later die dag sprak ik op de steiger een paar veteranen van de club, die me vroegen wat ik vond van de nieuwe procedure. Nadat ik ze het verhaal van de 'flexibele' inklaring had verteld, was hun reactie: "Brexit is a pity indeed, we all still need to get used to it a bit."

Na wat opgeknapt te zijn van een paar uurtjes slaap werd het tijd om een geschikte tent

voor Fish & Chips te vinden. Een reis moet een doel hebben. Die was op de boulevard al snel gevonden. Een flinke portie met veel azijn, geserveerd in een krant, zoals het hoort. Missie volbracht.

Met nieuwe energie was ik om 04:00 uur in de ochtend klaar voor vertrek, maar realiseerde ik me dat de boot al een poosje anders aanvoelde. Bleek dat ze muurvast zat in de grond. Ik had het kunnen weten, want er werd in de haven nog flink gebaggerd. Bovendien was het bijna springtij. Eerlijk gezegd had ik de waterstanden te vluchtig bekeken en was ik ervan uitgegaan dat er met het inkomende tij wel genoeg water onder de kiel zou zijn rond dit tijdstip. Leermomentje. Er zat niks anders op dan te wachten. Een paar uur later kon ik alsnog vertrekken.

De wind kwam nog steeds uit het noorden, maar was gelukkig een paar knopen meer dan op de heenweg. Met 15 knopen vanaf het middaguur, golven schuin van achteren, geen schip aan de horizon, een uitbundige zon en turquoise zee, was het voor even magisch. Rond de avond viel de wind weg en werd het nog een lang stuk op de motor ploeteren voordat ik uiteindelijk de haven van Scheveningen om 03:00 uur in de ochtend binnenliep.

"En, hoe ging het?", vroeg Jaap me een paar dagen later. "Nog iets van de samenstand van Jupiter en Venus gezien?" Wat stom, helemaal niet op gelet. De volgende keer niet vergeten ook naar boven te kijken.

Olivier Sprée



voor de Scheepsbieb

Titel : Scheveningse Vleetvisserij 1945 – 1970. Een verdwenen haringvisserij
Auteurs Bert van der Toorn en Nico Mos
Uitgave: Stichting SCH 236 terug op Scheveningen ism. Uitgeverij Der Nieuwe Haagse
Aantal blz.: 488 (Blijft bij windkracht 10 gewoon liggen)
ISBN: 978-94-6010-103-8

Het is zinloos met meer te doen wat met minder gedaan kan worden, schreef filosoof-franciscan Willem van Ockham omstreeks 1330. Dit KIS (keep it simple) principe, ook wel Ockhams scheermes genoemd, gaat helemaal op voor de schippers en schepen van de Minitransat.

In het Spuigat van september 2021 stond een artikel over deze Atlantische zeilwedstrijd voor zeilscheepjes tot 6.50 meter, waarbij auteur Roderick van Schreven kort stil stond bij de schipbreuk van deelnemer Steven Callahan in 1981. Gelukkig kon Callahan zijn avontuur navertellen.

Hij schreef er een prachtig boek over dat je tijdens de hondenwacht in één keer uitleest. Om zichzelf en zijn zelfgebouwde zeilscheepje Napoleon Solo uit te testen schrijft de dertigjarige Steven Callahan zich in voor deze Minitransat. Eind september gooit hij los in Penzance, met bestemming Antigua in de Carib.

De weersvooruitzichten zijn ronduit slecht. Na een paar dagen op zee ontstaat er een scheur in de romp van de Solo, waardoor Callahan moet uitwijken naar La Coruña voor reparaties. Met extra bemanning zeilt hij later naar

de Canarische eilanden. Vandaar vertrekt hij op 29 januari alleen naar Antigua. Op 4 februari botst de Napoleon Solo met volle snelheid op een drijvend object. Door de klap barst de romp open en het schip loopt snel vol. Callahan kruipt in zijn Avon reddingsvlot, en ziet zijn schip in de diepte wegzinken. Inderhaast heeft hij nog wat spullen kunnen redden. Dan begint zijn 76 daags verblijf in zijn Rubber Duck III, zoals hij zijn reddingsvlot noemt.

Hij weet zijn destillatievat met kunst en vliegwerk aan de praat te houden. Dat levert hem kleine slokjes zoet water op. Hij heeft een haat/liefde verhouding met de dorades die rond zijn vlot cirkelen omdat ze zich moeilijk laten vangen en voortdurend tegen de vlotbodem stoten. Hij vindt ze mooi, beschouwt ze als zijn vrienden, maar harpoeneert ze omdat hij voedsel nodig heeft. Zijn lijf zit vol met zoutwaterzweren en het vreet zichzelf van binnen uit op.

Callahan heeft zijn ups en downs, maar ook vredige momenten waarop hij de schoonheid van de oceaan ervaart.

Door een ongelukkige actie met een dorade prikt de harpoen de onderste ring van Rubber

Duck lek. Al bijna aan het eind van zijn latijn moet Callahan nu een manier zien te vinden om het lek dicht te maken en de vraag is of hem dat gaat lukken....

Wat gebeurt er met iemand die zo'n lange tijd in een stressvolle situatie moet leven waarin je niet weet of je de volgende dag nog water, voedsel en onderdak zal hebben? Je leeft intensief, omdat de dood je op de hielen zit; je verzint een maatje om mee te praten, je vecht met jezelf.

Callahan weet zichzelf steeds weer te vermanen, verbaasd over zijn eigen onvermoede reserves.

Als hij tenslotte graatmager en uitgedroogd op 21 april op het eiland Marie Galante aan wal wankelt, dankt hij in gedachten zijn Rubber Duck III en zijn vrienden de dorades, die hem in staat stelden te overleven en zichzelf te overwinnen. Zijn reis was voorbij en hij had 't gered.

Callahans kon zijn nieuwe leven weer oppakken, maar wel een beetje sadder and wiser.

(Toch jammer dat de vertaler de lengte- en breedtegraad door elkaar haalt. (blz.202)

Harry van Hemert

Bezoek onze winkel in Scheveningen



- Pilots en Boeken
- Kleding
- Onderhoud
- Dekuitrusting
- Touw
- Veiligheid



- Navigatie
- Elektronica

We zijn geopend van maandag t/m zaterdag



Ruime winkel
 Groot assortiment
 Parkeerplaats voor de deur
 Snel besteld via vrolijk.nl



Visafslagweg 1 (hal 18-20) • 2583 DM Scheveningen • 070 416 82 82 • info@vrolijk.nl



Sinterklaas



Scan de QR-Code voor de aftermovie van de sinterklaas intocht >>



Sinterklaas is in het land!

Het was eindelijk zover, we gaan op zoek naar Sinterklaas! Het was een mooie zonnige dag, geen wolkje aan de lucht en de kinderen stonden te popelen om de echte Sinterklaas te kunnen verwelkomen in de haven van Scheveningen.

De Sinterklaasboot was twee dagen voordat Sinterklaas zou moeten aankomen, nog gezonken volgens de berichten op het Sinterklaasnieuws. Zou de boot wel echt aankomen?

Vol spanning gingen de kinderen de avond ervoor slapen en op zaterdagochtend was het eindelijk zover; op de boot, op zoek naar de boot van Sinterklaas. Vroeg uit de veren en op naar de haven!

Bij aankomst stonden de mannen al klaar met alle reddingsvestjes, heel belangrijk als er zoveel kleine avonturiers het havengebied betreden. Eerst een vestje aan en op naar het clubhuis! In het clubhuis werd iedereen gelijk al overladen met pepernoten, een zakje vol lekkers en werd er een duidelijke instructie gegeven zodat iedereen wist op welke boot er mee mocht worden gevaren.

Nadat iedereen zijn kapitein had gevonden, mocht iedereen al snel aan boord. De kinde-

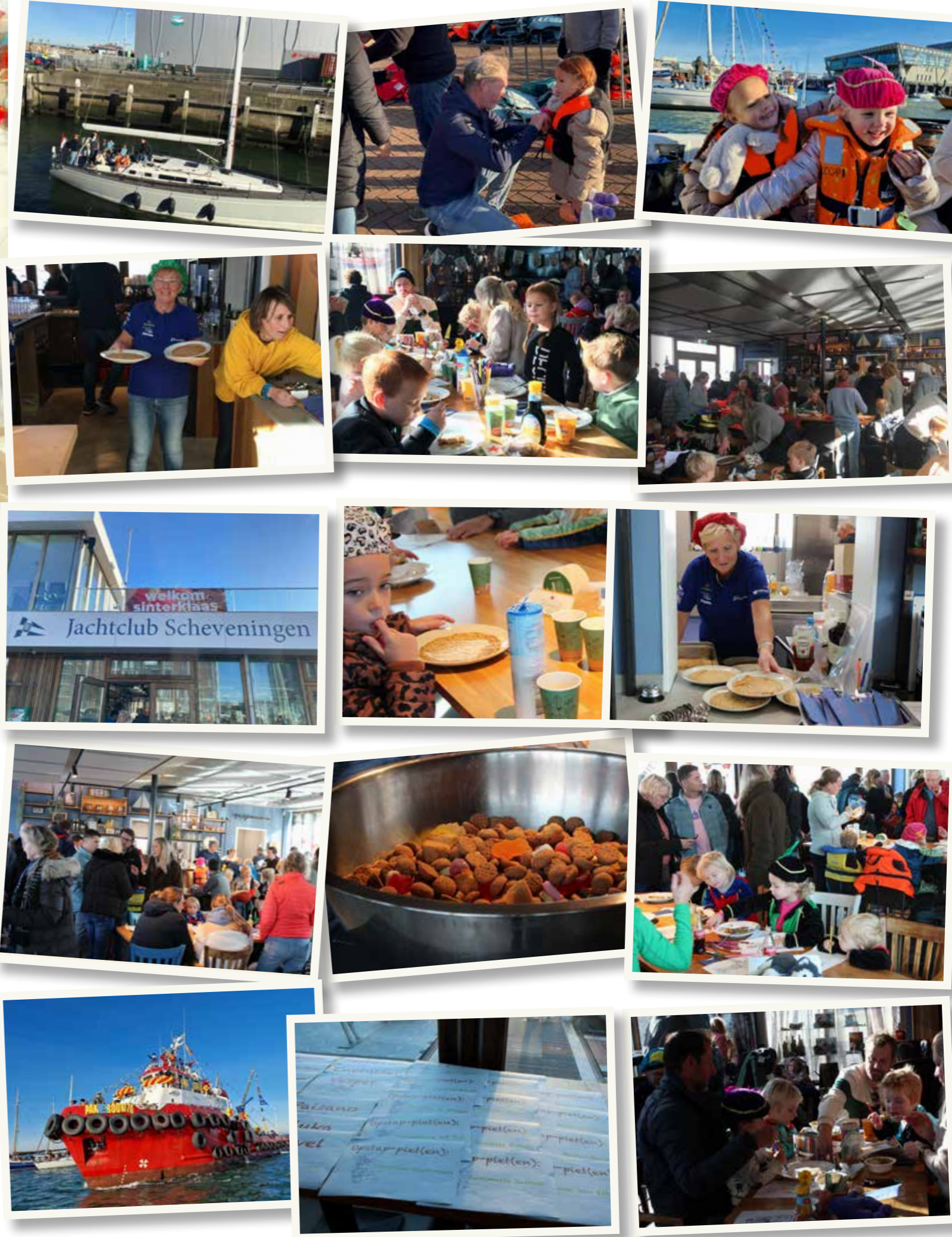
ren stonden (met een volle mond met pepernoten) te springen om aan boord te mogen en te vertrekken. Al snel was het zo ver, de planning verliep erg soepel en de trossen werden losgegooid. Daar gingen we dan! Met grote ogen en gezonde spanning ging iedereen de open zee op. De Sinterklaasboot was alleen nog nergens te bekennen..

Met zoveel boten om ons heen, prachtig weer, sinterklaasmuziek en natuurlijk goed gezelschap, was het sowieso al een groot feest. Maar.. daar zagen we toch de boot van Sinterklaas, er was ook een pakjesboot! Met alle boten vol kleine avonturiers probeerden iedereen zo dichtbij als mogelijk bij de Sinterklaasboot te komen. Je moest wel af en toe dekking zoeken voor de rondvliegende pepernoten die te pietten strooiden, al waren die natuurlijk wel extra lekker! En als je dan naast de Sinterklaasboot kwam, was daar ook de echte Sinterklaas! Lukte het om nog iets dichterbij de boot komen? Ja, het lukte! Wat

een feest! Naast alle pietten, zwaaide zelfs Sinterklaas ook terug!

Met een boot voorop als leiding voor de Sinterklaasboot, volgden we de grote Sinterklaasboot weer terug naar de haven. Want in het clubhuis stonden alle vrijwilligers te wachten op de kleine avonturiers. Er was namelijk hard gewerkt om alle heerlijke pannenkoeken en warme chocolademelk klaar te hebben staan. En voor de grote avonturiers was er heerlijke pompoen- en erwtensoep. Het was fantastisch verzorgd en er waren alleen maar blij gezichten te zien. We hebben allemaal heel erg genoten, het was een mooie dag en een fantastisch begin van de Sinterklaasdagen die nog volgden. We kijken nu al uit naar volgend jaar! Dank aan alle vrijwilligers, boten en natuurlijk de kapiteins!

Leonieke Zwennes





Perfekte generale repetitie voor de 2023 SB20 World Cup in Scheveningen

Dat is de kop van een artikel gepubliceerd door de SB20 World Class Association. Van 14-16 oktober vond in Scheveningen het Open NK SB20 2022 plaats. Georganiseerd door Jachtclub Scheveningen in nauwe samenwerking met de Nederlandse klasse-organisatie SB20.

23 boten zijn afgereisd naar onze mooie haven, waarvan 2 uit België, 1 uit Frankrijk en 1 uit Liechtenstein. Tezamen met de twee boten van de jachtclub brengt dit het deelnemersveld op 25 boten. Een hele mooie verdienste, aangezien we op 15-20 boten gerekend hadden. De klasse is duidelijk aan het groeien en er is veel enthousiasme onder de booteigenaren en deelnemers. Leuk om te zien dat ook verschillende studententeams aanwezig zijn, uit onder andere Delft en Rotterdam. Sommigen worden gesponsord door andere SB20 eigenaren, om het daarmee mogelijk te maken dat er meer jongeren in de klasse kunnen uitkomen.

Ook de boten van Scheveningen werden bemand door twee teams met zeilers met een

gemiddelde leeftijd van iets onder de 23. Naast dat het duidelijk een jong zeilpubliek aantrekt, is het ook mooi om te zien dat we zelfs selecties hebben moeten varen om te bepalen wie er namens de Jachtclub een gooi mochten doen naar het Nederlands Kampioenschap. De boten zijn voor de evenementen voorlopig overtekend, dus dat kunnen we een succes noemen!

Het NK begon op vrijdag met uitdagende condities. Elke ochtend hield oceaan racer en navigator (en waarschijnlijk deelnemer aan de komende Ocean Race) Jolbert van Dijk een weather briefing voordat de boten naar buiten gingen. Hierin ging hij in op specifieke weersverwachtingen, windshifts en drukverschillen. Maar ook een nadere toelichting op de spe-

cifieke stroomomstandigheden werden niet vergeten. Dit werd zeer gewaardeerd door de deelnemers, aangezien weinig van hen ervaring in onze wateren hadden. Het thuisvoordeel voor onze JCS zeilers verdween daarmee een beetje, maar de klasse was happy.

Met 4 wedstrijden hebben we een hele mooie eerste dag beleefd. Eigenlijk stonden er maar 3 op het programma, maar voor de zondag waren we bang dat de harde wind in combinatie met de hoge golven na een stormachtige nacht het racen misschien wel onmogelijk zouden maken. Na de eerste dag ging een van de Belgische teams (Bart Tytgat) aan kop met twee gewonnen wedstrijden, een achtste en een tweede plek. De eerste race was voor velen de meest lastige. De stroom stond

goed door, het comité moest ook nog even inkomen, maar uiteindelijk lag er een perfecte baan en werd er scherp gestart door de deelnemers. Sommigen verkeken zich alsnog op de stroom en kwamen bij de bovenboei in de problemen. Gelukkig kwamen hieruit geen aanvaringen maar er zijn wel enkele straf-rondjes gevaren. Alle deelnemers voeren met trackers rond van Sailmon, en ook de boeien waren daarmee uitgerust. Dus nadien werd er nog heftig geanalyseerd en nagepraat aan de bar. Na een prachtige dag op zee, bleef het nog lang onrustig in het clubhuis...

De zaterdag begon vroeg voor het comité: er waren enkele amendementen op de SI die voor 9:00 gepubliceerd moesten worden. Drie teams hadden bemanningswissels en moesten dus opnieuw gewogen worden en de protesten van de dag ervoor moesten worden verwerkt en gepubliceerd. Voor dag en dauw was het papierwerk geregeld en na wederom een goede weather briefing vertrokken de zeilers al vroeg weer naar buiten. Dit onder begelei-

ding van de ribs van de organisatie omdat er door de Pijp heen natuurlijk niet gezeild mag worden. De verkeerscentrale had aan ons de handen vol, maar er werd heel goed samengewerkt. Alles verliep heel erg soepel en de overlast voor andere scheepvaart is tot een minimum beperkt gebleven, waarvoor we als organisatie na het evenement ook hun complimenten hebben mogen ontvangen. Een dikke pluim dus voor het gehele comité! Ook mogen we hierin Sanne en Fabian niet vergeten, die speciaal hun rooster op het evenement hadden aangepast en er op de in- en uitvaart momenten ook bij waren met de rib om het allemaal in goede banen te leiden. Omdat het zondag enigszins spannend zou zijn met de weersomstandigheden is Fabian ook mee naar buiten geweest, en heeft als extra safety rib de hele dag achter het veld aan gevaren. Onwijs bedankt daarvoor!

Na wederom een prachtige dag op zee, was het na de zaterdag op het uitslagenbord erg spannend: Het Nederlands top-team de 3-J's

van Jeroen van der Velden stond gelijk in punten met het Belgische team van Bart Tytgat. Maar de Nederlanders hadden net een gewonnen wedstrijd meer en stonden dus vooraan.

De zondag begon zoals verwacht met heftige golven en veel wind en dus werd de uitstevlag gehesen. Volgens Jolbert zou er wat verder buiten op zee een band met wolken zorgen voor een separatie met wat rustiger weer en het startschip werd alvast naar buiten gestuurd. Na een half uurtje kwam het bericht dat er gevaren kon worden! Het was ruim 2 mijl naar buiten, maar met de wind mee konden de boten onder gennaker spectaculair surfend naar het startgebied.

De dag werd gecombineerd gevaren met de eerste IJspiegel. Dat was voor het comité enigszins spannend, aangezien het gecombineerde ORC en SB20 veld tijdens de NSR op zijn best gezegd niet heel goed was uitgekapt. Om de velden goed gescheiden te kunnen





De laatste reis van Henk de Velde, zeezeiler

Op 18 augustus 1978 varen Henk de Velde en zijn vriendin Gini met hun Wharram catamaran Orowa de zee op. Henk wil de wereld rond zeilen en Gini, die gereageerd heeft op Henks advertentie in de krant: "Welke vrouw wil...", is nieuwsgierig naar verre oorden en het leven aan boord. Het verloop van de zeereis is goed beschreven in Henks en Gini's boek: "Ganzen trekken in troepen," Tussen de regels doorlezend zie je barstjes ontstaan in hun aanvankelijke eensgezindheid. Dit wordt versterkt door de geboorte van zoon Stefan op Paaseiland.

Een barre drijfpartij door Indonesië, de confrontatie met cycloon Oscar en het maandenlange verblijf op een scheepswerf in Durban druppelen Gini's emmer vol. In Kaapstad stappen Gini en Stefan af en vliegen naar huis. Henk vaart met bezwaard hart alleen terug en hij vreest zijn thuiskomst. Zullen Gini en Stefan op de pier van IJmuiden staan?

het binnenlopen van de haven. Staan er mensen op het havenhoofd, en wie? Hij wordt bewonderd met een zeker ongemak. Getaand door zee, zout en wind is zijn lijf strammer geworden en zijn onrust zoekt verstilling. Met de zeilen definitief gestreken, koopt Henk een motorkotter. Hij maakt nog een paar reizen, waarna hij tenslotte zijn anker laat vallen in de IJssel delta.

In juli is Henk nog vol goede moed, maar op 2 september post hij zijn laatste bericht:

"Ik weet dat velen aan me denken en wachten op een teken van leven. Gisteren uitslag scan en slecht bericht: er is geen verdere behandeling mogelijk...hard, maar waar. The past is history. The future is a mystery. And the present is a gift."

Henk is op 3 November in Lelystad overleden.

"Under the wide and starry sky,
Dig the grave and let me lie:
Glad did I live, and gladly die,
And I laid me down with a will.
This be the verse you 'grave for me:
Here he lies where he long'd to be;
Home is the sailor, home from the sea,
And the hunter home from the hill."*

Harry van Hemert

*Requiem van Robert Louis Stevenson

In zijn symbiotische driehoeksverhouding met boot en zee is de relatie met vrouw en kind een moeizame verbintenis. Zee en schip vullen Henks bestaan. Het gaat om de reis; hij zoekt liefst geen haven; onrust drijft hem voort, citerend uit Slauerhoffs' Verzamelde Gedichten. Henk is de ultieme romanticus, die bereid is af te zien in windkracht 10 om de schoonheid ervan te ervaren terwijl hij zijn in melancholie gedoopte gedachten over zee laat verwaaien. Na vele omzwervingen keert de held als een moderne Odysseus weer huiswaarts. Maar waar is hij eigenlijk thuis? Ook nu vreest hij

In 2020 wordt darmkanker bij hem vastgesteld. Tussen de onderzoeken door ligt Henk met zijn Solitario op zijn geliefde ankerplaats bij het IJsselooi in het Ketelmeer.

Hij geeft interviews en mijmert over zijn leven, zijn reizen, zijn liefdes en datgene wat achter hem ligt.

Eind mei 2022 moet hij een chemokuur ondergaan, maar dat kan niet op de Solitario. Snel heeft de gemeente Kampen een plek voor hem geregeld in een zorgcentrum in Lelystad.

houden, was er een inner/outer-loop baan uitgezet. De SB20 moest na de bovenboei eerst 0.7 mijl reachend naar een tweede boevenboei, waarna ze downwind de gennaker konden trekken. Met name de downwind rakken waren zeer spectaculair met boten die ruim 16 knopen hebben aangetikt.

De 3-J's hoefden de twee races op zondag alleen maar voor het Belgische team te eindigen om de winst te kunnen claimen. Helaas is ze dat niet gelukt. En zeker toen duidelijk werd dat ze in de laatste race ook nog eens te vroeg gestart zijn (en dus gediskwalificeerd), waren

het al snel de Belgen die feest vierden. Bart Tytgat: van harte gefeliciteerd met je titel als 2022 Nederlands Kampioen SB20. De Scheveningse boten eindigden uiteindelijk op een 18e en 20e plaats. Niet onverdienstelijk gezien het hele hoge niveau, en omdat er (nog) met sterk verouderde zeilen gevaren worden in een vloot waarin bij de rest alles verder gloednieuw is.

Als organisatie kijken we terug op een prachtig evenement. Zelden hebben we zo veel complimenten ontvangen van de zeilers. Het was een hele hoop (administratief) werk, maar

het was het waard. Dit was niet mogelijk geweest zonder de inzet van onze gewaardeerde havenmeesters, alle vrijwilligers op de JAR, de Dickson, in de ribs en achter de bar. Dus vanaf deze plaats nogmaals: ontzettend bedankt! Op naar het SB20 WK in 2023 bij Jachtclub Scheveningen!

Namens de organisatie,

Tim Lemeer

Foto's: Laurens Morel - Salty colors



Vrijwilligersdiner 31 oktober 2022

Op 31 oktober zijn alle vrijwilligers van Jachtclub Scheveningen uitgenodigd om deel te nemen aan het vrijwilligersdiner. De redactie van uw clubblad neemt de gelegenheid te baat en komt een uurtje eerder om over deze editie, het Kerstnummer, te vergaderen.

Daarna voegen zij zich in het gezelschap van de andere vrijwilligers en gaan deelnemen aan een genoeglijk avondje. Achter de bar neemt het bestuur de honneurs waar en eenieder wordt in een snel tempo van een drankje voorzien.

De tafels in het clubhuis zijn feestelijk gedekt. En we krijgen een fantastisch Indisch buffet gepresenteerd.

De avond gaat snel en rond de klok van tien gaan alle vrijwilligers, met dank aan de goede bediening, weer boordevol energie huiswaarts.

Aly Anink-van Driel



150 JAAR
MAATWERK



Watersport



Tenten



Terras



Stofferen



Industrie



Reparaties

**VAN DUIMSTOK
 TOT DIGITAAL
 METEN & SNIJDEN**

**Een zeilmakerij die niet
 stil is blijven staan**

Al 150 jaar denkt Zeilmakerij Vrolijk vooruit en oplossingsgericht met onze klanten mee. Dagelijks combineren wij het mooie oude ambacht van zeilmaker met de modernste digitale toepassingen.

Door te blijven innoveren en ons te verdiepen in duurzaamheid, zonder op kwaliteit in te leveren, kunnen we ook in de toekomst de service leveren die u van ons gewend bent.



Scan de QR-code met de camera van uw telefoon

**WATERSPORT
 BEVEILIGING**

Met ons Mi50 vaartuigvolgsysteem en onze peilzender terugvindsystemen bieden wij verschillende innovatieve watersport oplossingen op het gebied van vaartuigbeveiliging, volgsystemen en controle van verschillende apparaten op uw boot of ander watersportobject. Maar ook logboek, vaarroute registratie en automatische (push) meldingen zodra uw vaartuig of ander object een gebied verlaat en/of binnenkomt.



MOVING INTELLIGENCE

movingintelligence.com



Josja Koorneef



Daniel Wiessing



Julien Guittet



Rob Voorhaar

Even voorstellen. De Tour Commissie

Josja Koorneef

Ik ben Josja Koorneef, 39 jaar oud. Ik lig sinds 2020 op Scheveningen met de Wampie. De Wampie is ons Corona project. Het was het oude KNRM oefenschip waar ik toen bij zat. Ze wilde er vanaf en zodoende had ik ineens een oude Dehler Delanta 75 uit 1978. Hij had achterstallig onderhoud maar ondertussen is hij voor en door ons volmaakt gemaakt en ben ik er met het gezin al 2x op zomervakantie mee geweest naast de wekelijkse rondjes vanuit Scheveningen. Mijn gezin bestaat uit mijn vrouw Jantine en onze 2 zonen Olivier en Casper.

Jaap Barendrecht vroeg mij enkele weken geleden of ik oren had om een taak in de Tour Commissie op te pakken. Omdat de gezelligheid van JCS maar ook de spanning van het zeilen op zee mij aanspreekt maar soms ook

weerhoudt, verwacht ik dat ik niet de enige ben en dat we hier een behoefte mee kunnen gaan vervullen van onze leden. Ik heb dus ja gezegd en ben op zoek gegaan naar mede enthousiastelingen. En die heb ik gevonden in

Daniel Wiessing

Mijn naam is Daniël Wiessing, 26 jaar oud en sinds dit jaar lid bij jachtclub Scheveningen. Daarnaast was ik ook gedurende het seizoen te zien als havenmeester. Sinds augustus deze boot in mijn bezit en ermee naar Texel gevaren via de Noordzee en binnendoor terug. Mijn gezinssamenstelling bestaat uit: mezelf. Doordeeweeks werk ik bij Sailmon en studeer ik aan universiteit leiden.

Rob Voorhaar en Julien Guittet

Daarnaast wordt de commissie versterkt door Rob Voorhaar en Julien Guittet.

In totaal zijn we nu met 4 Tour Commissie vrijwilligers maar we zoeken nog een 5e lid, en wel een motorboot eigenaar die een bijdrage wilt leveren en mee wilt denken over de Tour activiteiten.

De Tour Commissie

De activiteiten van de Tour Commissie zijn voor JCS leden die met hun eigen (zeil/motor) boot tour tochten vanuit Scheveningen willen varen en ook voor opstappers.

Met de Tour Commissie willen we JCS leden aanspreken die graag in groepsverband willen zeilen. Dit kan om verschillende redenen zijn, zoals ervaring opdoen en uitwisselen, de veiligheid van in een groep te zeilen of gewoon voor de gezelligheid door met andere te zeilen en aan te meren in een haven. Daarnaast willen van jullie horen welke trainingen/cursus

jullie nog graag willen volgen bij de JCS die niet eerder zijn behandeld en onder het thema Tour zeilen vallen.

Voor de tour tochten zorgen we voor voldoende plek in de bestemmingshaven waar we bij elkaar kunnen liggen, zodat er avonds sterke verhalen kunnen worden uitgewisseld. Het lijkt ons leuk als ook het avondeten en het ontbijt vanuit de commissie georganiseerd wordt voor jullie.

We staan nog open voor ideeën en die willen we via een enquête in de nieuwsbrief inventariseren bij onze leden. Een van de ideeën is dat we in 2023 starten met 2 tot 3 laagdrempelige tochten. Afhankelijk van de windrichting worden dit tochten naar Hellevoetsluis, naar IJmuiden (en Amsterdam als het weer het toelaat). Dit willen we doen door in 1 dag

heen te varen en de volgende dag weer terug zodat het in 1 weekend te varen is.

Bij aanvang van de zomervakantie willen we een stuk meevaren met de vakantiegangers waarbij je zelf bepaald wanneer je omkeert. Texel en Roompot zijn hiervoor leuke bestemmingen. Verder zijn we benieuwd of er behoefte is om langere tochten te maken, zoals naar Engeland of België.

Voor wat betreft de trainingen, zitten wij te denken aan trainingen zoals Meteo, Marifoon, Vaarbewijs en EHBO op zee, maar zoals gezegd staan we overal voor open. Het zullen dus onderwerpen zijn waar jullie behoefte aan hebben en die niet afgedekt worden in andere thema's. De exacte onderwerpen worden op basis van de enquête bepaald en daarna ingepland.

De tourtochten willen we graag wel alvast met potlood in de agenda zetten, te weten:

- 2 en 3 juni - IJmuiden of Hellevoetsluis
- 8 en 9 juli - vakantie meevaar tocht
- 16 en 17 september - IJmuiden of Hellevoetsluis

Begin 2023 verwachten wij jullie feedback te hebben verwerkt uit de enquête en zullen we de details en inschrijf mogelijkheden delen met jullie.

Houdt de nieuwsbrief dus in de gaten als je interesse en ideeën hebt. We horen graag van jullie!

De Tour Commissie,

Josja, Daniel, Rob en Jullien



Gered!



Ik ben al lang, zoals veel watersporters, donateur van de KNRM. Tijdens mijn andere hobby, kitesurfen heb ik ook al eens dankbaar gebruik gemaakt van hun diensten. Kortom, ik ben blij dat ze er zijn. Ik kreeg onlangs een appje van een schipper van de Kitty, de reddingsboot die in Scheveningen ligt. Ik ken hem van het kitesurfen en hij weet dat ik sinds een half jaar een Loper 27 heb die in Scheveningen ligt. Edward (de schipper) vroeg of ik mee wilde werken aan een oefening op zaterdag 29 oktober. Een aantal nieuwe redders moest oefenen in het overzetten van iemand op een jacht, het aanroepen per marifoon en het leggen van een sleepverbinding. .

Ik kreeg het bericht en was meteen enthousiast. Mijn enige twijfel lag bij het risico dat mijn boot beschadigingen op zou kunnen lopen. Ik heb vaak artikelen gelezen van jachten die op sleeptouw werden genomen en die met 10 knopen door het water werden getrokken. Dat was overigens niet in Nederland.

Ik heb mijn zorgen gedeeld met Edward en hij verzekerde me dat het vooral ging om het aanleggen van de verbinding. Ook voor mijn scepters zou hij oppassen. Dus voordat hij een tijd had genoemd heb ik ja gezegd. Dat betekende dus wel om 9.00 uur de haven uit varen en voor mijn doen dus vroeg opstaan.

Daar heb ik geen spijt van gekregen. Wat een prachtige ochtend. Het dek was nat van de condens, maar de zon scheen al toe ik bij de boot kwam. Ik was alleen en heb snel de boot los gegooid, ben de haven uit gevaren en heb de zeilen gehesen. Ik had vooraf nog contact gehad en de instructies waren: je hebt problemen met de motor, spreekt slecht Nederlands, bent wat in de war en zorg dat je een eindje weg bent.

Ik was een eindje voorbij de pier toen ik de boot naar buiten zag komen. Ze riepen me al snel op en met de handmarifoon heb ik in gebrekkig Engels geantwoord. Ik hoefde geen

positie door te geven, want ik werd direct uitgepeild middels het marifooncontact. Binnen een paar minuten waren ze bij me. Het contact liep steeds via de marifoon en ik werd al snel volledig ontzorgd. Ik had natuurlijk ook geen kompas, dus op de vraag of ik koers 10 graden wilde gaan varen antwoordde ik dat niks meer werkte. Ik werd rustig te woord gestaan en er werd een punt gewezen waar ik op af kon koersen. Ik was nog steeds onder zeil toen er een ervaren bemanningslid over werd gezet. Mijn boot kwam niet in aanraking met de reddingsboot en het ging allemaal heel soepel.



Het bemanningslid stelde zich voor als instructeur en hij was er zogenaamd niet. Via de marifoon werd gevraagd of ik de zeilen kon strijken. De Kitty kwam dichtbij, ik moest de zwemtrap omlaag doen en omdat de zee zogenaamd te ruig was, moest de nieuweling zwemmend naar mijn boot. Dat gaat heel lastig met een overlevingspak. Op de rug liggend peddelde het bemanningslid naar de zwemtrap en dat was hard werken. Eenmaal aan boord legde ze me uit dat ze een spruit ging aanleggen. Een lijn vanaf de schootlieren naar de punt waaraan de sleeplijn bevestigd zou worden. Dat bleek nog best een toer. Het bemanningslid deed dit echt voor het eerst en

moest echt nog de knopen onder de knie krijgen en kijken hoe dit allemaal werkt op een klein jacht.

Met een beetje hulp van mij en de instructeur zat het allemaal keurig en ben ik een klein stuk gesleept. Dat ging ongelofelijk soepel. Niet te hard en door de lange lijn waren er geen schokken of rukken aan de lieren.

Daarmee was de oefening afgelopen en geslaagd. De redders weer terug op hun boot en ik ben een mooie ervaring rijker. Ik heb nu weer een nieuw KNRM vlaggetje gekregen. Daarna heb ik nog heerlijk gezeild op mis-

schien wel één van de mooiste zeildagen van het jaar. Dank aan de redders! Als je de vraag krijgt, meld je alsjeblieft aan.

Ze hebben de oefenmomenten hard nodig, zodat ze ons kunnen helpen als we hen nodig hebben.

Roland de Groot



10e Lustrum JCS. 50 jaren jong!



In 2022 hebben we veel activiteiten georganiseerd om onze beleidslijnen voor de komende 5 jaar vast te stellen. Niet in een ivoren toren of in een achterafkamertje maar door veel input te vragen van de leden.

Eveline, onze secretaris in het bestuur, heeft samen met een aantal vrijwilligers twee zaterdagochtenden georganiseerd waarbij is gebrainstormd over deze beleidslijnen, die daarna zijn gepresenteerd tijdens de voorjaars-ALV. Tussendoor is hier uiteraard veel aandacht voor gebleven tijdens clubhuisactiviteiten, wedstrijden, de clubavonden en gesprekjes aan de bar.

Een belangrijk punt dat steeds naar voren kwam is dat de vereniging, en het clubhuis, op haar best functioneert wanneer de commissies en leden, vaak als vrijwilligers, worden betrokken bij de vaststelling van beleid, het maken van (financiële) keuzes en de activiteiten. Zoals we net hebben kunnen zien met de prachtige intocht van Sinterklaas levert dat fantastisch resultaat op.

We hebben verschillende actieve en succesvolle commissies: Clubhuis, dit Spuigat clubblad, Zeilen, Roeien, Vissen, Jeugd, Evenementen, Haven, Toer, binnenkort een Welkomstcommissie etc.

Het idee voor het programma ter opluistering

van het 10e lustrum is dat elke commissie een plan maakt om aandacht aan het lustrum te besteden, in lijn met de beleidsdoelstellingen die door de leden zijn geaccordeerd.

Het precieze format voor alle lustrum activiteiten is dus nog in ontwikkeling en zal tijdens de najaars ALV worden gepresenteerd. Te denken valt aan een Opening van het Lustrumjaar op 03 maart 2023 (zet vast in de agenda) waarbij we de historie van de club multimediaal willen vastleggen. Er wordt al gewerkt aan de voorbereidingen van een soort documentaire, interviews met leden zowel die van het begin als recente, met oog voor het verleden en al kijkend naar de toekomst. Heeft u verhalen, materiaal (beeld en geluid, artikelen, knipsels, foto's) hou ze vast klaar!

Als slot denken we aan een groot feest ergens in de goed-weer periode, analoog aan de 40e verjaardag waar de Evenementen-commissie het draaiboek nog van heeft (maar niet tijdens de zomervakantie, en ook buiten de WKs dus wordt nog even puzzelen. Wellicht eerste wedstrijd winterserie?).

Sommige ideeën die langsgelopen zijn: Speciale aandacht in een Spuigat uitgave, een evenement, een zeilwedstrijd, een bungeeroei dag met prijs, viswedstrijd?, wellicht een wimpel of een nieuw, tijdelijk, logo.

Dus hierbij een oproep aan de leden: deel je idee met de verantwoordelijke commissies, meld je aan als vrijwilliger. Er is zoveel energie en talent! Met de commissies bespreek ik dan in de komende periode wat ze willen organiseren, wanneer en hoeveel budget er nodig is in aanvulling op eventuele sponsorbijdragen. Daarmee geven we dan ook weer concreet invulling aan de beleidslijnen.

Ik kijk ernaar uit om als bestuurslid voor het Lustrum in het komende prachtige jaar, ijs en weder dienende, zonder beperkingen en Door de Leden, Voor de Leden dit vorm te geven binnen de bestaande structuur.

Bas Ten Holter



De ondergang van de Waker

De Emergency Response Towing Vessels (ERTV'S) van de Kustwacht zie je regelmatig de Scheveningse haven binnenlopen. Deze stoere noodsleepboten zijn ingericht om direct op te treden bij maritieme rampen langs de Nederlandse kust. Ze slepen drifters naar veilige plekken, assisteren bij brand en brengen de bemanning uit de gevarezone.

Boven windkracht 5 liggen ze buitengaats, klaar voor actie. Momenteel heeft de Kustwacht drie ERTV'S in dienst: de Guardian, de Multraship Protector (ex Alp Ippon) en de Multraship Commander. De schepen worden gehuurd van de Firma Multraship uit Terneuzen, die zorgt voor het onderhoud en de bemanning.

De Guardian was eerder op de rede van Scheveningen te bewonderen als levoli Amaranth. Het begon allemaal in 1995 met de "Waker", de doorgewinterde, nooit vergeten ex van Smit en Greenpeace.

Waker

In 1993 strandde de tanker Brear bij de Shetlands, waarbij een grote hoeveelheid olie in zee terecht kwam. Geschrokken van het effect van de spill besloot de overheid dat ter bescherming van het mariene milieu, (Waddenzee) een bergings-sleepboot voor de Nederlandse kust gestationeerd moest worden. In het exclusieve sleep – en offshore wereldje viel het zeemansoog al snel op de Solo, die op dat moment bij Greenpeace al druk bezig was het zeemilieu te beschermen. Solo was de reïncarnatie van de voormalige zeesleper Smit Houston, (1977). Greenpeace vond de Solo te duur in het gebruik en wilde er vanaf. Maar eerst moest ze in oude staat worden teruggebracht, waarbij o.a. de winch werd terug-

geplaatst. In juli 1995 ging Solo onder haar nieuwe naam "Waker" klussen voor de Kustwacht doen, met Den Helder als thuishaven. Dat beviel zo goed dat het contract met Waker BV in 1997 werd verlengd. Begin september 2009 verleende de Waker nog assistentie bij de aanvaring tussen de MSC Nikita en de Nirint Pride voor de kust van Hoek van Holland. Het is laat in de middag op 7 september. Terwijl de Waker op een paar mijl boven Vlieland bezig is met de controle van vissersschepen, gaat het helemaal mis in de machinekamer.

Steekvlam in de machinekamer

De in de buurt varende oud- kustwachter Holland, ziet om ongeveer 18.10 dat de Waker dikke zwarte rookwolken uitbraakt. Een oefening misschien? De Brandaris op Terschelling weet van niks. Marifooncontact met de Waker leert dat de machinekamer in brand staat. Daarop alarmeert de Brandaris het Kustwachtcentrum en de overige hulpdiensten. De witte beschermengel zit nu zelf zwaar in de problemen. En ze zijn er snel, de bergers Tempest en de Hurricane, de reddingboot Arie Visser van de KNRM en het torpedowerkschip Mercur van de Marine, dat als "on scene coördinator" wordt aangewezen. (later overgenomen door de Barend Biesheuvel) De brand wordt geblust; de twaalfkoppige bemanning blijft ongedeerd. De Waker drijft dood in het water en wordt de volgende dag naar Den Helder gesleept.

Teflon tape

De oorzaak van de brand was vrij snel gevonden: het bleek dat een hydraulische demper op de brandstofleiding van de bakboordmotor zichzelf losgewerkt had, waardoor dieselbrandstof op de hete uitlaatgassenturbo sproeide, wat een enorme steekvlam tot gevolg had. Die demper, die de drukgolven in de leiding moet opvangen, was door een vorige bemanning onprofessioneel geborgd met teflontape in plaats van koperen ringen of Loctite.

De Raad voor de Scheepvaart was van mening dat de kapitein en de machinisten niets verweten kon worden omdat zij niet aan boord waren toen de demper werd geplaatst. Blijft natuurlijk de vraag of "de vorige bemanning" nog wel op het matje geweest is om te vertellen waarom die demper zo los in de foute tape heeft gezeten. De Waker werd 'constructive total loss' verklaard en ging eind september naar de sloop.

Tja, heb je alle zeeën bevaren en stormen doorstaan. Je hebt gesleept, gewaakt, geblust en gered. En dan ga je de mist in door een onbenullig stukkie tape en een losgetilde demper.

Harry van Hemert



foto's: Twirre Boogaard

Winterseries 2022-2023

Op het moment van schrijven hebben we 3 wedstrijddagen erop zitten. Van een winterserie was niet echt sprake. Onder bijna zomerse condities hebben we onze rondjes rond de tonnen en boeien gevaren. Maar hoe anders kan het zijn. Zo'n 2 weken geleden, voorafgaand aan het 4e weekend begonnen we de weers- en windverwachting in de gaten te houden. Dat doen we altijd zo omdat je wel moet weten hoe fronten zich bewegen en waar we uitkomen op de wedstrijd-zondag.

Geen rocket science, maar meten is weten. In de dagen die volgden leek er niet veel te schuiven in de voorspelde harde wind voor de zondag. Midden op de dag 30 knopen plus. Het enige lichtpuntje was de zuidenwind. Hierdoor hebben we dan minder hoge golven, althans bij de kust. Het meetpunt Den Haag Buoy gaf ook alweer ruim boven de 2 meter swell. Op zaterdag bleek er nog steeds geen beweging in de voorspelling te zitten en daarom werd besloten om de wedstrijd af te blazen. En wat schetste zondag onze verbazing. Het front van harde wind was eerder langs gewaaid en vanaf 07.00 uur al afgezwakt tot 15 knopen. De wind was zuid-oost en de zee was kalm. Het kan verkeren. Uiteindelijk zijn we nog met een stuk of 8 boten de zee opgegaan om te trainen / spelevaren. Ik zag bijvoorbeeld de Seaberryl netjes de Kegelbaan varen, echter een finishtijd heb ik nooit binnen

gekregen. Kortom, weerberichten, we hebben ze hard nodig en vaak kloppen ze ook, maar soms kan je er achteraf helemaal niks mee. Misschien moeten we het daar in het Winning Tactics Café maar eens over hebben. Dat is tenslotte de plek om over dit soort zaken met elkaar van gedachten te wisselen. Voor het 2e seizoen de nabespreking van de wedstrijden in een café setting op de dinsdagavond. We beginnen rond 20.00 uur met het doornemen van de uitslagen en de tussenstanden. Gevolgd door het speciale onderwerp van de avond. Erik van Vuuren neemt ons dan mee in de geheimen van en achter de wetenschap van het hard zeilen. Ook het publiek wordt hierin meegenomen en vaak ontstaat er een levendige discussie over het hoe en waarom, vaak ook over het waarom niet en de gemiste kansen. Tussendoor maken we ook tijd voor een biertje en een praatje onderling. De avond

sluiten we af met Winning Tiktoks waarin we aan de hand van actuele en soms minder recente filmpjes en foto's ingaan op wat er allemaal te zien was op de wedstrijdbanen. Boeienrondingen, spinakerrakken en starts, er kan van alles voorbij komen. Hiervoor zijn we ook afhankelijk van wat er wordt ingeleverd aan video- en fotomateriaal door de deelnemers. Als dit wat minder is, kunnen we altijd nog de schitterende beelden van Twirre Boogaard gebruiken. Zijn website is een aanrader!

De winterseries, sinds vorig jaar een smelteling van IJskegel en IJspegel. Met 4 wedstrijdelden en vaak meer dan 40 boten op het water is dit een geweldig winterzeil-evenement op Scheveningen. Zelfs de grootste zeezeilwedstrijd tijdens de winter in Nederland. Superlatieven schieten te kort, maar wat telt is dat we er met z'n allen heel veel



plezier aan beleven. Mede mogelijk gemaakt door heel veel vrijwilligers met dezelfde liefde voor de sport en de zee. Bedenk eens dat je de hele dag op een startschip zit bij een temperatuur van ergens tussen de 5 en 10 graden (als het meezit). Of in een boeienboot: dezelfde temperatuur, maar dan meer onder dan boven water. Je ook plaatsnemen op het finishschip. Hier zorgen stabilisatieoeren voor een gemoedelijke zeegang en een verwarmde stuurhut draagt bij aan een hoge mate van comfort. Hetzelfde comfort hebben we ook in ons regatta-office waar we alle cijfers op een rij zetten om de uitslag te generen. Waar zo nodig de protesten voor de Pegel worden afgewikkeld. Aan protesten bij de Kegel doen we niet: dit past niet in de gemoedelijke sfeer waarin we deze wedstrijd varen.

Dat brengt ons eigenlijk alweer bij de tussenstanden na 3 wedstrijddagen. Zoals gezegd 4 klassen op het water.

ORC 1/2 – 11 deelnemers en op 1 (na 3 wedstrijden) Extra Djinn van Michel Dorsman
ORC 2H - 7 deelnemers en op 1 Jongheer

van Paul Manuel
SW spi – 15 deelnemers en op 1 Sea's Out van Fedde Andela.
IJskegel – 27 deelnemers en een gedeelde 1e plaats voor Havoc van Frans van der Heijden en

Razzle Dazzle van Wim van der Loo

Op het moment dat jullie dit lezen hebben we waarschijnlijk alweer een dag gevaren en is deze tussenstand alweer achterhaal. Vandaag is nieuws en gisteren historie. Maar laten we zeker kijken naar de toekomst. Waar het vorig jaar leek dat er sterke teruggang in het aantal deelnemers te zien was, hebben we dit jaar aangetoond dat door krachtenbundeling het water op de zondag vol ligt met zeilboten. In de middag worden alle deelnemers en vrijwilligers in het clubhuis door -weer andere- vrijwilligers voorzien van een drankje en bitterballen. Dat is regelmatig ook hard aanpoten. Met zoveel reuring tegelijk moet er wellicht gekeken worden om Kegel en Pegel weer op verschillende zondagen te gaan varen. Op de steiger een veel besproken onderwerp. In het clubhuis regelmatig aanleiding voor ge-

roezemoes. Maar voor dit winterseizoen nog een brug te ver. Soms moeten ingezette paden worden uitgewandeld, maar tijdens het wandelen staan alle zintuigen op scherp. En de organisatie is niet doof. En zoals het een goed democratisch orgaan betaamt zullen we ergens in februari een volksraadpleging doen om eens te kijken wat we er nu echt van vinden. Persoonlijk vind ik het nog steeds geweldig om tijdens de prijsuitreiking voor zo'n grote groep enthousiaste zeilers met een grote grijns op hun gezicht te staan. Iedereen beleeft heel veel lol aan dit spelletje en dat komt heel erg tot uiting op dat moment van de middag. We mogen hopen dat we maar 1 wedstrijd zondag moeten missen en de rest van de agenda mogen varen. De winter valt tussen 11 december en 22 januari dit jaar. En vanaf dan weer op naar het voorjaar. De winterserie afsluiten met de traditionele Baggercup en vooruitzien naar alle mooie evenementen die op de agenda staan. Met natuurlijk als hoogtepunt het Lustrum, 50 jaar Jachtclub Scheveningen, proost.

Erik van Houten

Roeien



Scheveningse roeiers schitteren op het MPM podium

Drie maal de afstand Muiden-Pampus-Muiden roeien in 1 weekend. Dat is al 30 jaar het concept van MPM: De afsluitende race van het roeiseizoen die traditiegetrouw het eerste weekend van november plaatsvindt.

De omstandigheden zijn vaak onstuimig. Mede door de tijd van het jaar zijn bij deze

race alle weertypen te verwachten: storm, regen en mist, maar ook fraai najaarsweer. Daardoor is een rondje Pampus vaak een zware opgave. Dat geldt gelukkig iets minder voor de zeebestendige pilot gigs waarin de Scheveningsche Roeivereniging deelneemt.

Naast hard racen is gezelligheid troef, zeker

tijdens het beroemde feest op zaterdagavond. Dit jaar stond de Scheveningsche Roeivereniging met 3 teams op het podium, Team Dolfijn is heel knap derde geworden in het Nederlands kampioenschap en de Amafizzies en SCH1 hebben MPM gewonnen.

Een fantastisch sportief resultaat!

Uitnodiging Nieuwjaarsborrel

Het bestuur van Jachtclub Scheveningen nodigt alle leden uit om ons lustrumjaar in te luiden en samen te proosten op een sportief en actief 2023



Zondag 8 januari vanaf 16 uur in het Clubhuis



Uw vertrouwde adres aan de jachthaven

- Nieuw- en verbouw interieur en exterieur
- Teakdek restauratie en montage
- Marinedek montage
- Inbouw scheepsapparatuur
- Scheepsbeslag montage
- Onderhoudsplan opstellen en uitvoeren
- Schilder en lak werkzaamheden
- Gelcoat reparatie

Zeilcentrum Scheveningen
Hellingweg 100

2583 DX 's-Gravenhage
tel. 06 - 1214 0000

info@jachtservicescheveningen.nl
www.jachtservicescheveningen.nl



Voor al uw scheepsreparaties en jachtservice

Alle werkzaamheden boven de waterlijn

Levering en inbouw motoren

leidingwerkzaamheden

Laswerkzaamheden aan RVS, aluminium en staal

Het maken van staalconstructies en hekwerken e.d.

Levering en werkzaamheden volgens de VNSI voorwaarden

(voorheen Hellingbedrijf Scheveningen B.V.)

Boeg nautic scheveningen
Hellingweg 180, 2583 DX Scheveningen
Tel.: +31-(0)70 3514321, Fax: +31-(0)70 3512680



VAN AFMEREN TOT ZEILEN

MET HET A TM Z PAKKET VAN MAX BEHREND BENT U ALTIJD GOED VERZEKERD.



Bij Max Behrend bent u zowel op het water als op het land goed verzekerd. Neemt u meerdere verzekeringen af, dan kunt u tot wel 15% korting krijgen op het hele pakket. Meer weten of persoonlijk advies tel: 071 30 50 250

Max Behrend Verzekeringen BV Veerpolder 1-B - 2361 KV WARMOND
www.maximaal.info | info@maximaal.info



BOTENKRAAN ZEILCENTRUM SCHEVENINGEN



- Botenkraan max. 20 ton
- Afspuiten
- Stalling terrein
- Hulp en materialen

HELLINGWEG 120 | SCHEVENINGEN | 070 350 40 34

WWW.MALHERBEGROEP.NL

HIER UW ADVERTENTIE?

Informeer naar de mogelijkheden bij
de havenmanager.



www.jachtclubscheveningen.com



Jewel Laser Solution BV

Lasergravure, een nieuw licht in de toekomst

uniek in Europa, 2,5 D gravure!



Lasergraveren is een flexibele manier om diverse materialen te graveren die met de traditionele manier van graveren niet mogelijk is. Het lasergraveersysteem is gekoppeld aan een computer met digitale scanner.

Voordelen

Snel
Nauwkeurig
Haarscherp

Materialen

Goud
Zilver
Titanium
Staal
Glas
Plastic
etc.

Producten

Ringen
Horloges
Manchetknopen
Hangers
Glazen
etc.

Mogelijkheden

Ieder lettertype
Handgeschreven tekst
Vingerafdruk
Foto's



Jewel Laser Solution BV
Goudenregenplein 1
2565 GH Den Haag
Tel: 070-4278914
Fax: 070-3569545

info@jewellasersolution.com
www.jewellasersolution.com

Openingstijden:
Dinsdag t/m Zaterdag van
10:00 - 18:00 uur

Ruim 10 jaar toonaangevend op lasergebied