

SPUIGAT

december 2024

WK dualhanded mixed
Surfen voor spieren
America's Cup



Officieel cluborgaan van Watersportvereniging Jachtclub Scheveningen

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
- 6 Eb en vloed van het bestuur

Artikelen

- 5 In Memoriam Hennie Abbenhues
- 8 Algemene Leden Vergadering
- 11 Veilig varen op zee
- 12 Van de Viscommissie
- 14 De Scheepsbieb
- 17 Adriaan van Stolk en de Ballotagecommissie
- 18 WK Dual Handed Mixed Offshore Tim & Lisa
- 22 WK Dual Handed Mixed Offshore Erik en Yvonne
- 24 America's Cup
- 27 De Roeiers
- 28 Steigerpraat
- 30 Havenactualiteiten
- 32 Twaalf Scheveningse Vissers
- 35 Vrijwilligersdiner
- 36 De Toertocht
- 38 IJskegels
- 42 De boot van...
- 44 Van de Viscommissie
- 46 Surfen voor Spieren
- 48 Sinterklaasvaren



Colofon

Jaargang 2024

'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, Aly Anink-Van Driel

Fotografie: Aly Anink-van Driel, Laurens Morel, Sander van der Borch, Twirre Boogaard, Wim Haze, Carolien van Leusden en vele andere, waarvoor veel dank!

Voorpagina: Lichtjes in de haven, jaren geleden.
Foto: Frank de Bruin t

Advertentieopgave: info@jachtclub.com

Opmaak: Alexander Heemskerk- www.lexgv.nl

Sluitingsdatum kopij volgende nummer:
10 april 2025

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,

Van de redactie
Ik kan u zeggen dat het me moeilijk valt om deze rubriek te schrijven. Zoals u allen weet is van de zomer onze hoofdredacteur Hennie Abbenhues overleden. Zij schreef al jaren deze rubriek en vroeg alleen in uiterste noodzaak aan de overige leden van de redactie deze taak over te nemen. Ook voor Alex, de partner van Hennie en mede redactielid, is het de eerste keer dat hij zonder zijn Hennie vorm zal geven aan dit blad. Reden om af en toe een traantje weg te pinken. Monique heeft een mooi 'in memoriam' geschreven en de foto van Hennie, geplaatst bij dit artikel, is gemaakt door Alex tijdens een vakantie in Fuerteventura. Na de uitvaart is hij opnieuw naar deze plek geweest en stuurde ons dezelfde foto, maar dan zonder Hennie. Ik kan u zeggen dat het een zeer lege foto was.

Maar voor u ligt een prachtig Kerstnummer van het Spuigat. Velen hebben weer hun steentje bijgedragen aan de inhoud van dit blad, waarvoor veel dank. Er is een artikel van de ALV van 18 november j.l. We nemen daar afscheid van Adriaan van Stolk. 40 jaar was hij voorzitter van de ballotage commissie. Reden voor een interview, waarin u kunt lezen over het wel en wee in de ballotagecommissie. Daarnaast valt tijdens de ALV regelmatig het woord participatieplan. Een plan dat van invloed is op alle leden. Maakt uw borst maar nat, we moeten met zijn allen aan de bak. U kunt het allemaal lezen in het artikel over de ALV.

Erik Nijman en Moira Cameron schrijven een prachtig stuk over de zoektocht naar een boot om mee te toeren en wedstrijdzeilen. Bent u benieuwd welke boot het wordt? Lees dan "de boot van". Ik kan u zeggen, het is jaloersmakend.

En verder verblijft Eva Hermans met DutchSail in Barcelona tijdens de Youth and Women's America's Cup. Zij geeft een kijkje achter de schermen. Ik heb nog nooit geweten dat er tijdens zo'n evenement zoveel werk aan de winkel is.

Op de WK Offshore Dual Handed deden twee teams uit Scheveningen mee. Erik van Vuuren met Yvonne

Beusker, en Lisa Vos met Tim Lemeer. Van de hand van Tim kunt u lezen over de zeer spannende omstandigheden die plaats vonden tijdens de kwalificatierace.

Harry van Hemert schrijft op een fantasierijke wijze in de rubriek Steigerpraat over het superjacht Bayesian. Weet u niet over welk schip het gaat, kijk dan zo snel mogelijk in het blad en lees over haar ondergang. Verder neemt Harry ons in de rubriek Scheepsbieb mee naar de Icebird. Ik kan u zeggen dat je het daar echt koud van krijgt.

Maarten van der Toorn was in Lerwick en vertelt over zijn bezoek aan de begraafplaats waar Nederlandse visser waaronder 12 man uit Scheveningen begraven liggen.

Dan kunt u nog lezen over de JCS Toertocht, staat er informatie over Scheveningen 500 naar Roscoff en schrijft Erik van de Linde over de workshop "veilig varen op zee". Bij Henk Baarbé komen de vissers aan bod en Peter Lindeman vertelt over de roeiers en de KNRM. En dan is er nog het verhaal over Bob van der Burgt die in 18 uur tijd heen en weer surft van Scheveningen naar Lowestoft. Bent u nieuwsgierig wat hij heeft opgehaald voor Spieren voor Spieren kijk dan in dit clubblad bij het artikel geschreven door Taco Spoor. En onze havenmeesters worden nog eventjes in het zonnetje gezet.

Al deze interessante zaken staan te lezen in dit Kerstnummer van het Spuigat.

Namens de redactie wens ik u heel veel leesplezier toe en fijne feestdagen met een goed begin van het Nieuwe Jaar toegewenst.

Tot ziens op de Nieuwjaars borrel van de Jachtclub op 5 januari 2025.

Aly Anink-van Driel

Wie doet wat?

Bestuur Jachtclub Scheveningen

Voorzitter: Marcel Schuttelaar
Secretaris: Vacant
Havencommissaris: Eveline Heijning-Nederlof
Penningmeester: Roderick van Schreven
Bestuursleden: Anton van Schendel, Raymond Roesink, Daniël Wissing

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

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

Commissies:

Ballotagecommissie
Voorzitter: Job Kleijn
Leden: Yvonne Bal, Frans van Capelle, Harry van Hemert

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

Financiële commissie
Voorzitter: Albert Dalmeijer
Leden: George Westerkamp, Wytse Bouma

Haven- en Toewijzingscommissie
Voorzitter: Eveline Heijning-Nederlof
Lid: Miech Pronk, Martin Guittet, Fabian Buijs, Leon Rodenburg

Clubhuiscommissie
Paul den Hoed, Jaap Barendrecht

Sponsorcommissie
Voorzitter: Wytse Bouma
Leden: Anouk Dumans, Steven Maron, Anton van Schendel

Viscommissie
Voorzitter: Henk Baarbé
Leden: Vacant

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

Zoute Optimist
Voorzitter: Vacant
Leden: Vacant

Evenementcommissie
Voorzitter: Anton van Schendel
Leden: Koos Maarleveld, Boris Gorkovoi, Joris van Duppen, Huib Hoogenraad, Wim van der Loo, Daniël Wissing

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

Redactie clubblad het Spuigat
Redactieleden: Monique Eggink, Alexander Heemskerk, Aly Anink-van Driel

Beheerscommissie website
Raymond Roesink, Huub de Haer

Voor het meest recente overzicht van de commissies zie: www.jachtclubscheveningen.com/bestuur-commissies



In Memoriam

Hennie Abbenhues

3 september 1956 - 15 september 2024

Op 15 september is Hennie Abbenhues, onze geliefde hoofdredacteur, overleden. Naast het diepe verdriet dat dit met zich meebrengt, komen er ook talloze herinneringen naar boven.

Voor mij en waarschijnlijk voor velen van ons zal ze altijd "Hennie van de Blondie" blijven. Vanaf het moment dat ze de Blondie in haar bezit had, begon ze meteen actief mee te doen aan wedstrijden. Ze ging zelfs naar Engeland voor de Vuurschepenrace en ook tijdens de in-shores was ze altijd van de partij. Als Hennie ergens bij was, was ze er van 's ochtends vroeg tot het einde van de dag. Zelfs in de winter stopte ze niet en bleef ze met de Blondie en haar bemanning het water opzoeken. De nabesprekingen na elke wedstrijd waren voor haar een kans om nog meer te leren en te verbeteren.

Naast de Vuurschepenrace heeft Hennie met de bemanning ook meegedaan aan de Fastnet,

de Colin Archer Memorial Race, de Zeilrace en de Challenge Cup, en ik ben er zeker van dat ik nog meer evenementen vergeet te noemen.

Aan boord was Hennie vaak de zorgzame moederfiguur die de bemanning aanspoorde om vroeg naar bed te gaan. Maar tegelijkertijd hield ze ook van een goed feestje en was ze vaak zelf ook van de partij om te dansen en te genieten.

Hennie was niet alleen actief met de wedstrijden. Jarenlang stond ze als trouwe vrijwilliger achter de bar in ons eigen Spuigat, waar ze ook voor velen van ons een vertrouwd gezicht was. Of ze nu achter de bar stond of als gast voor een gezellig praatje kwam, ze was altijd in voor een gezellig avond, een goed gesprek, een lekker wijntje en een dansje.

In 2014 nam Hennie de rol van hoofdredac-

teur van ons clubblad op zich. De redactievergaderingen vonden vaak plaats bij Hennie thuis, aan de keukentafel maar soms ook op de haven. Als het haar uitkwam, kookte ze voor ons allemaal, en we bespraken er niet alleen de inhoud van het blad, maar ook het leven in het algemeen. Iedere keer als het clubblad uitkwam, was het een periode van veel contact en samenwerking.

In 2019 nam ze afscheid van de Blondie, maar haar betrokkenheid bij de JCS bleef. Ze was altijd een welkom gezicht, en ook tot het einde bleef ze actief betrokken bij ons clubblad. Wat zullen we haar enorm missen.

Scan de QR code voor een directe link naar de evenementen kalender op de website





Op een mooi watersport jaar.

2025.

Ben even kwijt hoe lang ik nu voorzitter van jachtclub Scheveningen ben. Ik schat dat ik zo halverwege mijn derde termijn zit, een jaar of tien dus. Terugkijkend lijkt het wel of we bij mijn aantreden in een compleet andere wereld leefden. In het midden van het vorige decennium overheerste het sociale en het optimisme. Het klimaat akkoord van Parijs dateert uit die tijd. Onze Europese fabrieken draaiden nog onbezorgd op goedkoop gas uit Rusland. En in de VS vertolkte Obama de hoop op een rechtvaardiger wereld. We genoten hier massa's van goedkope producten uit China, de fabriek van de wereld. En Chinezen kochten op hun beurt onze luxe artikelen, zoals Porsches en BMW's. Kortom, onze welvaart groeide en we dachten in het uitdijende hart van beschaving en democratie te leven. Niet dus, het contrast met nu kon bijna niet groter zijn.

Kwetsbaar

Die Brexit kwam er dus toch en daarna Trump. Twee bizarre covid jaren die tot op de dag van vandaag hun sporen nalaten. Na Oekraïne kwamen Gaza en Libanon. Na Rutte kwam Dick Schoof. Na de toeslagen affaire kwam de WIA en andere dossiers rond het UWV. En na Biden, Trump 2, nu goed voorbereid om alle bestuurlijke organen in de VS zo snel mogelijk naar zijn hand te zetten. Gesterkt door deze ontwikkeling dringt Poetin Zelensky verder in het defensief en ziet het er inktzwart uit voor de kinderen in Gaza. De geopolitieke macht

verschuift in snel tempo naar Xi Jinping, die nu hoogwaardige elektrische auto's naar ons exporteert. Kortom, we leven in het decennium van sterk nationaal geïnspireerde leiders en van megabedrijven met ongekende marktdominantie. Van ernstige arbeidskrapte, inflatie, social media bubbels en fakenieuws. Een haperende economie in Europa met een kwetsbare democratie en een overdaad aan onbeschaaft gedrag ten opzichte van elkaar en de planeet. Guur weer dus.

Nagelstudio

Van groot naar klein. Van een onrustige planeet naar de contreien van de Scheveningen en onze vereniging. Deze week net de vierde vergadering over de toekomst van de Scheveningse haven achter de rug. Die hadden we tien jaar geleden ook al eens vastgesteld. 'De haven moest haven blijven'. Met ruimte langs de kades, ruimte voor visserij en de watersport. Met die watersport, de visserij en offshore service als belangrijke trekkers van de economie. 'Den Haag, stad aan zee' was het credo. In het afgelopen decennium zijn de kades volgebouwd. De plinten van de woningen zijn bestemd voor maritieme bedrijven, maar huisvesten nagelstudio's en yoga salons. Een m2 prijs van boven de euro 200 voor een werk/bedrijfsruimte maakt de vestiging van echte maritieme bedrijvigheid nagenoeg onmogelijk. In het voorbije decennium heeft de gemeente tal van prachtige zeilevenementen gefaciliteerd zoals de Ocean Races en het WK

zeilen. Vooralsnog staat er voor de komende jaren weinig gepland. De gezellig rommelige haven is aangeharkt, vol (tweede) woningen gebouwd en de horecakeuze is fors uitgebreid. Sommigen betreuen het verdwijnen van de oude nautische sfeer, anderen vinden dat de haven geweldig is opgeknapt.

Nieuw Hotel

Een keur van ambtenaren heeft de eerste drie hoofdstukken van een rapport geproduceerd met de historie en de te verwachten invulling van de haven. Over dat laatste zijn we overigens nog in onderhandeling. Zeg maar een nieuw tienjarenplan. Dat geeft een goed beeld van wat ons te wachten staat. Vanaf april volgend jaar wordt het hotel aan de kant van de Minerva gebouwd. Dat is een heel groot project, waarmee het laatste stuk vrije ruimte aan de Tweede Haven verdwijnt. Waar eens het Zuiderstrand theater stond wordt de komende jaren een luxe appartementenblok gebouwd, met prijzen vanaf ca 1 mln. Euro. Het noordelijk havenhoofd wordt een mix van bedrijfsruimtes, horeca, woningen en een experience ruimte voor vis, schelpdieren en mogelijk zeewier. Deze projecten nemen nog een aantal jaren in beslag. Maar de aanblik van de haven zal dan totaal veranderd zijn met hoe we haar in het recente verleden kenden.

Parel

Het is cruciaal voor onze leden dat we onze positie goed bewaken. De haven is mede door

onze jachtjes zó populair geworden, dat elk stukje grond en water waarde vertegenwoordigen. De afgelopen tien jaar hebben we een brug over de Pijp tegen kunnen houden, om zo in elke omstandigheid een vrije doorvaart te kunnen garanderen. Dat moeten we vasthouden. Ik ben blij dat we onze onafhankelijkheid behoorlijk geborgd hebben. Een voldoende ruim clubhuis in eigen beheer en bezit. Een pachtcontract voor het huren van het water met een looptijd van 20 jaar. Een stevige financiële positie. En daarnaast de uitstekende samenwerking met wethouders, havenautoriteiten en vooral de omringende bedrijven. De werf van Jean-Paul Malherbe is daarbij van groot belang voor het onderhoud van onze schepen en biedt ook wat lucht in de dichte bebouwing. Ook de positie van onze zustervereniging de Afrit is steeds beter geborgd. Een pareltje met op de zomeravond het mooiste uitzicht van Scheveningen aan de westkant van de Hellingweg.

Ligplaats

Het lukt steeds beter om de verbondenheid binnen de vereniging te vergroten. Met de zeilers apps, de communicatie van Anton, de gezellige vrijdag-muziek avonden, het visbakken, de Zingende Slager... Onze duikers komen al jarenlang op maandag na het zwemmen een drankje halen in het clubhuis. We hebben ze net een passend aanbod gedaan om hen ook de komende jaren te kunnen begroeten. En u bent natuurlijk

welkom om mee te zwemmen, zoals een aantal leden van de club al doet. Ook de band met de roeiers wordt steeds intenser.

Nieuwe leden weten ons ook steeds beter te vinden. De afgelopen jaren zijn we met een kwart! gegroeid. Er staan 50 verzoeken voor een ligplaats op de actieve wachtlijst. Op een Ijspegel/Kegel zondag varen er 60 boten in verschillende wedstrijdvelden. En bij een Winning Tactics nabeschouwing mogen we 50-70 mensen live begroeten en kijken er een paar honderd online mee. Zeer succesvol zijn ook de geweldige podcasts over de race, de Vendée Globe 2024. Met Anton van Schendel, die de meest onnozele vragen kan stellen en Ysbrand Endt die elk aspect van het professioneel wedstrijdzeilen beheerst. Samen vormen ze een geweldig duo.

North Sea Regatta

We gaan het jaar uit met nog enkele races, het lichtjes in de haven spektakel en de Kerstmatinee op 14 december. Op 5 januari luiden we het nieuwe jaar in.

2025, in een onrustige wereld focussen wij ook op een mooi watersport jaar. Nieuw daarbij is dat we de North Sea Regatta met het Pinksterweekend aangrijpen om de club weer eens stevig te verbinden en gezamenlijk onze hobbies te vieren. Dus samen met vissers, roeiers, toer en wedstrijdzeilers, hun familie en kids gaan we er een geweldig spektakel

van maken. Met clubactiviteiten, een markt en trainingen. Die zullen deels plaatsvinden op de werf van Malherbe. De eerste band is al geboekt. U hoort binnenkort meer van ons.

In 2025 staan behalve de gebruikelijke Ijspegel en Kegelwedstrijden ook de Vuurschepenrace en de North Sea Race gepland. De Scheveningen 500 naar Roscoff in Bretagne met een start op 12 juli en een knetterend feest bij aankomst. De professionele RC 44 klasse die in de laatste week van augustus een spetterende vertoning zal geven, waarbij de Jachtclub als gastheer zal optreden. Tot slot zijn we ook voornemens in 2025 meer samen te werken met de Nederlandse Vereniging van Kustzeilers. Hen uit te nodigen bij onze cursussen en vice versa. We hopen ook hun leden regelmatig in onze haven te begroeten.

Door sportief en gezellig te verbinden, door te genieten en te leren van wat de zee en de natuur ons bieden, vormen we immers een gezamenlijk lichtpunt in deze donkere dagen.

Namens het bestuur van JCS wens ik u allen een vredig, gezond en verbonden 2025.

Marcel Schuttelaar.



Algemene Leden Vergadering JachtClub Scheveningen, 18 november 2024

Maandag 18 november 2024 vindt de gebruikelijke najaars ALV plaats in het clubhuis van onze vereniging. In dit verslag belicht ik de zaken die mij het meeste opvielen. Voor het officiële verslag verwijs ik u naar de notulen van deze vergadering. Er zijn op deze vergadering 58 leden aanwezig, 8 volmachten zijn er verstrekt en 4 leden hebben zich afgemeld.

De notulen wordt deze keer trouwens gemaakt door Erik van de Linde. Erik, namens alle leden alvast bedankt.

Marcel opent de vergadering stipt op tijd. Na de officiële opening volgen er de mededelingen. Daarbij meldt Marcel o.a. dat de band geboekt is voor de NSR!! Dat het ledental van de vereniging stijgt. De zondag voor de vergadering er weer een IJspiegel/IJkegel heeft plaats gevonden en dat bij de prijsuitreiking het clubhuis al bijna te klein leek. Sinterklaas zaterdag zijn intrede heeft gedaan en veel boten van JCS weer hun steentje daar aan hebben bijgedragen. En de pannenkoeken ook weer overheerlijk waren.

Op 14 december is er s' middags op de club een Kerstmatinee en s' avonds worden de

lichtjes ontstoken. En noteer alvast in uw agenda, op 5 januari zal de Nieuwjaarsborrel van de Jachtclub plaats vinden in het Clubhuis. Verder heeft Joop Buijs een motie over de SB20s ingediend, die behandeld wordt bij het beleidsplan.

Joop heeft ook de notulen van de vorige vergadering geschreven. Daarvoor heel hartelijk dank. Het schrijven van een notulen kost de nodige tijd, ik weet er alles van.

De notulen worden goed gekeurd al heeft Joop toch nog wel wat vraagjes 'naar aanleiding van'.

Op zijn vraag aan George Jautze over de ontwikkelingen aangaande de invulling van het personeel antwoordt George dat het onder

handen is maar er nog geen aanleiding is daar iets over te zeggen in de vergadering.

Beleidsplan

Hierbij blijkt dat we van 679 leden in 2021 gegroeid zijn naar 842 leden op dit moment. De ledenadministratie bleek een hele klus te zijn en één van onze leden heeft het op zich genomen deze administratie te gaan voeren. De vele activiteiten van de JachtClub passeren de revue. Om alle activiteiten op de rails te houden kan het niet meer anders, dan dat alle leden aan de bak moeten. Daarvoor heeft het bestuur een participatieplan opgezet. Daarin wordt van alle leden verwacht dat zij 2-4 dagdelen per jaar de activiteiten van de club zullen ondersteunen. In het participatieplan staan alle activiteiten tot in detail uitgewerkt en kan je als lid daarop in schrijven. In januari



2025 komt er een proef en wordt er gekeken welke leden zich vrijwillig zullen aanmelden. Daarna wordt dit geëvalueerd en gaan definitieve plannen gemaakt worden. Beste leden, er zit niets anders op dan met zijn de schouders er onder te zetten.

De voorzitter krijgt weer het woord en neemt ons mee naar de ballotage commissie. We gaan afscheid nemen van Adriaan van Stolk. Wie kent hem niet. Veertig jaar is hij voorzitter geweest van deze commissie en nu neemt hij definitief afscheid. Radboud Crul spreekt hem namens de club toe, waarbij er vooral aandacht is voor de grote zeiler die Adriaan is geweest. (redactie: zie Spuigat 2, 2019). Adriaan vertelt dat er maar een handvol aanmelders is afgewezen in deze 40 jaar en dat hij vele nieuwe leden voor de club heeft mogen verwelkomen. Namens het bestuur wordt Adri-

aan uitbundig bedankt en krijgt hij een grote doos met alcoholische dranken mee naar huis. Adriaan vraagt dan het bestuur, omdat hij weer naar huis wil, een vervroegde pauze in te lassen om met de aanwezige leden toch een drankje te kunnen drinken. Uiteraard wordt dit verzoek ingewilligd.

Clubboten SB20 en de motie van Joop Buijs. Joop heeft een motie ingediend aangaande de SB20 boten. In deze motie geeft Joop aan dat hij de proef met de SB20 als mislukt beschouwd.

Hij wil het volgende besluit: "Dat het bestuur alsnog per direct uitvoering moet geven aan de, in het voorstel van 25 november 2019, opgenomen voorwaarde dat de boten worden verkocht wanneer de proef onsuccesvol is gebleken".

Het bestuur legt uit hoe een en ander tot stand is gekomen. Dat zij voor het komend jaar drie mensen bereid hebben gevonden de plannen verder uit te voeren en zij daar veel vertrouwen in hebben.

Na enige discussie wordt de motie van Joop verworpen met 22 leden voor en 35 tegen. Wel belooft het bestuur in de voorjaars ALV met een gedetailleerd plan te komen. Wim vd Loo merkt nog op dat als de SB20s toch verkocht mochten worden en de ligplaat- sen vrij komen, hij daar graag een terrasje zou willen. Dan hoeven de mensen niet meer op de rand van het clubhuis te zitten.

Financieel

Onze penningmeester, Roderick van Schreven, neemt ons op een bijzonder sympathieke





Veilig varen op zee: ervaring geeft de doorslag

Op woensdag 16 oktober 2024 vond bij JCS een expert workshop plaats georganiseerd door het bureau Nautical Experts in opdracht van Rijkswaterstaat. Er waren 24 deelnemers, waaronder drie onderzoekers van het bureau en twee vertegenwoordigers van RWS. De meeste deelnemers van JCS, en daarnaast onder andere van de Kustzeilers, van het Regioteam Noordzee van het Watersportverbond en van de Zeezeilschool Scheveningen.

manier mee door de financiën van de club. Over het vermogen van de club hoeven we ons geen zorgen te maken. De focus komend jaar zal moeten liggen op de uitgaven. Deze moeten onder controle gehouden worden. De inkomsten zo legt de penningmeester uit, zijn haast niet te verbeteren. De begroting voor 2025 komt uitgebreid aan de orde. Roderick noemt ook de parkeerapp. De volgende acties gaan uitgevoerd worden. Staat je naam goed vermeld op de app dan is er geen probleem. Sta je zonder naam erop wordt je van de app verwijderd. Bij veelvuldig gebruik zal er om een bijdrage gevraagd worden.

Namens de financiële commissie neemt Albert Dalmeijer het woord. Hij complimenteert de penningmeester, maar heeft nog wel wat opmerkingen. De commissie zou o.a. graag een uitgewerkt financieel plan zien aangaande het WK Duohanded dat in de zomer van 2026 in Scheveningen gaat plaats vinden.

Daarna wordt met meerderheid van stemmen aangenomen dat de liggelden ook in 2025 zullen worden geïndexeerd. En dat dit ook voor 2025 gaat gelden voor de contributie.

Functie binnen het bestuur.

In het bestuur zijn nog een aantal plekken bezet. Bovendien wil Marcel graag het stokje overgeven, Daniel gaat volgend jaar een wereldreis maken en Evelien haar termijn zit

erop. Hier is dus werk aan de winkel.

Raymond neemt het woord namens de zeilcommissie. Duohanded WK vindt plaats tijdens de NSR 2026. Hij zoekt nog vrijwilligers. Voor alle evenementen is er nu wel iemand die het voortouw neemt, alleen voor de IJspiegels is dat nog niet ingevuld. Voor de NSR is besloten een uitgebreider wal programma op te zetten.

RC44 komt naar Scheveningen. Dat is een circuit van 12 boten die over de wereld verspreid 6 evenementen varen. Scheveningen is daar in 2025 één van.

Wat betreft de ZOP is de samenwerking met de Kaag opgezegd. Anita Bakker en haar team gaan dit weer met enthousiasme oppakken. Daarvoor gaan in de vergadering de handen op elkaar. En u begrijpt het al, ook zij zoeken nog vrijwilligers.

En dan geeft Evelien nog een update van de haven. Er zijn dit jaar 13 ligplaatsen aan nieuwe leden toegekend. Er is nog steeds een wachtlijst en er ligt nog 1 probleem schip in de haven. Ook de passanten wisten dit jaar de jachthaven weer te vinden en kwamen in grotere getale dan in 2023. Over de havenindeling is weinig nieuws te melden.

Het bestuur wil, vooral voor de eigen leden ,

de NSR upgraden en de band is, zoals al eerder werd gezegd, geboekt.

Dan volgt nog de rondvraag. Hier volgen een paar impressies. Marie Bovenkamp maakt wellicht een terechte opmerking als zij zegt dat er in deze vergadering geen aandacht voor de vissers is geweest. Hopelijk heeft het bestuur het in de oren geknoopt. Peter Lindeman zegt namens de roeiers dat zij graag willen deelnemen aan het participatieplan. De boten van de roeiers zijn tegenwoordig uitgerust met AIS. Deze zichtbaarheid is nodig want ze worden toch wel eens over het hoofd gezien. Een verzoek van Peter om, als je met je boot vaart, niet altijd ver vooruit te kijken maar ook eens naar beneden. Misschien vaart daar wel een roeiboot.

Ysbrand Endt maakt zich zorgen over het bestuur. Jullie houden wel heel veel ballen in de lucht.

Hier sluit de voorzitter de vergadering mee af en zullen we het verder horen in de voorjaarsvergadering van 2025. Dan hebben vele leden natuurlijk al in het participatieplan gekeken en hebben zij hun favoriete activiteit ingevuld. Het bestuur wordt in ieder geval bedankt voor zijn/haar enorme inzet.

Namens de redactie
Aly Anink-van Driel

Doel is om naar aanleiding van eerdere onderzoeksresultaten, waaronder simulatieonderzoek en vergelijking van internationale regulering, over toenemende incidenten op de Noordzee met recreanten (zeilers en motorbootvaarders) en veranderingen op de Noordzee zoals door windmolenparken, van gedachten te wisselen over de vraag of er voor recreanten voldoende nautische informatie beschikbaar is, of ze ervaren genoeg zijn en of certificatie daar een rol in kan spelen. Het onderzoek wordt voor het einde van het jaar afgesloten, waarna RWS in het voorjaar de betrokken bewindslieden zal adviseren.

De workshop levert de volgende perspectieven van de deelnemers op (met dank aan de notities van Nautical Experts):

Op basis van de beschikbare incidentstatistieken lijkt er geen dringende noodzaak om maatregelen te nemen – daarvoor is het aantal en de effecten van ongevallen met recreanten op de Noordzee te klein in vergelijking met die van andere scheepvaart. De cijfers laten wel een stijging zien maar of dit een trend is en hoe dit dan komt is de vraag. Misschien wordt er simpelweg beter geregistreerd. Bovendien zouden de incidenten zelf bestudeerd moeten worden voordat er maatregelen genomen worden. Het belangrijkste deel van de doelgroep,

namelijk de onervaren recreanten, is nu nog onvoldoende in beeld. Onervaren recreanten vertrouwen te veel (en soms uitsluitend) op digitale middelen voor bijvoorbeeld navigatie en diepte en zijn niet of nauwelijks op de hoogte van regels, meteo en stroming en golfslag. Dit leidt tot schijnveiligheid en staat haaks op zelfredzaamheid – wat het simulatieonderzoek immers ook liet zien.

Het Vaarbewijs 2 (wat in Nederland gekoppeld is aan de uitgave van het ICC: International Certificate of Competence) lijkt ook schijnveiligheid te bieden. Er zijn mensen die denken dat ze met het vaarbewijs voldoende bekwaam zijn om de Noordzee te bevaren, maar dat is niet zo.

Er zijn minder routeringsopties op de Noordzee door industrialisatie. Hierdoor is er minder ruimte om een juiste (zeilbare) koers te kiezen en neemt het risico toe dat je ergens in terechtkomt waar je niet mag of kan zijn. Als je dan als KKB of AJKKB voor een containerschip komt zijn de rapen gaar.

Zelfregulering wordt als eerste optie genoemd om het niveau van kennis en vaardigheden op voldoende peil en niveau te brengen en te houden. Bij recreanten die zijn aangesloten bij verenigingen en organisaties (zoals de Kustzeilers

gaat dit namelijk prima. Binnen verenigingen en andere organisaties (Watersportverbond, zeezeilscholen) blijkt de mogelijkheid om te leren in de praktijk groot, via cursussen, evenementen en uitwisseling van informatie, niet in de laatste plaats door samen te varen.

Vooraf voor recreanten die niet bij verenigingen en organisaties zijn aangesloten, zoals wellicht huurders, is er een potentieel risico. Over de vraag wat daaraan gedaan kan worden blijken er uiteenlopende visies te zijn. Niets doen is voor sommigen een voor de hand liggende optie. Maar er zijn er ook die wel iets voorstaan. Zo is er al enige tijd een actie om de modernste categorie radarsystemen voor jachten erkend te krijgen voor gebruik tijdens mist ('Radar B'). Een andere optie is om het huidige Vaarbewijs 2 verplicht te stellen, maar de kans dat het helpt is dus klein en tegelijkertijd zou je een grote groep recreanten, waarbij het probleem niet zit, zinloze maatregelen opleggen. Verstandig is wellicht om de doelgroepen te proberen te bereiken waar het probleem wel zit, zoals misschien bij (ver)huurders. Daarnaast kan een vaaropleiding ICC 'Coastal' worden overwogen, mits met de nadruk op praktische ervaring, want dat geeft de doorslag.

KKB: Klein kutbootje.
AJKKB: Allejzus klein kutbootje.

Scheveningen, de ingang voor de glasaal

Van de Viscommissie

Waar ik in het vorige nummer van het Spuigat nog klaagde dat er deze zomer zo slecht gevangen werd, is dat nu veranderd. In de nazomer en herfst is er goed zeebaars gevangen, zowel vanaf de kant als vanaf bootjes. En de laatste weken was er volop wijting, waaronder ook wat grotere exemplaren. Ook schar liet zich goed vangen, als de wijtingen het aas niet voor de neus van de schar wegkaapten.

Mijn vriend Ton van der Spiegel, voorzitter van de Haagse Hengelsportvereniging schreef onlangs voor hun clubblad een artikel over de geschiedenis van ons Scheveningse verversingskanaal in relatie tot de passeermogelijkheid van trekvis dat ik jullie niet wil onthouden.

Henk Baarbé

Het Verversingskanaal naar Scheveningen van toen naar nu

Belangrijk voor de intrek van glasaal Het Verversingskanaal dat van het centrum van Den Haag naar de havens van Scheveningen loopt, speelt een belangrijke rol bij de intrek van glasaal vanaf zee naar het zoete binnenwater van de Haagse grachten. Daarmee is Scheveningen één van de belangrijkste intrekpunten voor glasaal van Delflands boezem. Maar dat is niet altijd zo geweest! In dit artikel meer over de geschiedenis van dit kanaal.

De voorgeschiedenis

Het Afvoerkanaal, in de volksmond Verversingskanaal geheten, is dé verbinding tussen zee en Delflands boezem voor migrerende vissoorten zoals glasaal, driedoornige stekel-

baars, schieraal en bot. Ooit is dat anders geweest. Scheveningen had helemaal geen verbinding met zee. Scheveningen had zelfs geen eigen zeehaven. De Scheveningse vissersboten, de bomschuiten, werden eeuwenlang na de visserij op het strand getrokken. Het Verversingskanaal is in 1888 aangelegd en diende vooral om een goede doorspoeling van de toen zeer vervuilde Haagse grachten te krijgen. Het kanaal kwam toen direct in zee uit. Een uitwateringssluits met waaierdeuren sloot de monding van het kanaal af van de zee. Op 1600 meter afstand daarvan werd – ter hoogte van de Groot Hertoginnelaan – een stoomgemaal gebouwd met een schutsluis (binnensluis). Vanaf dat moment was vismigratie tussen de Haagse boezem en zee mogelijk. Dus ook voor glasaal van zout naar zoet en schieraal in de omgekeerde richting.

Verbinding met de havens

Een volgende wijziging in de waterstaatkundige situatie van het Haagse water vond plaats in de periode 1923 – 1931 door het graven van een kort kanaal met schutsluizen tussen de nieuwe (tweede) vissershaven en het Verversingskanaal. Daarmee kreeg Scheveningen een scheepvaartverbinding met de provinciale wateren. Hierdoor ontstonden er nog meer

mogelijkheden voor vismigratie. Nog rond 1960 was veel intrek van glasaal vanuit zee mogelijk. Er was soms zoveel glasaal dat in maart en april duizenden glasaaltjes in de branding op het strand aanspoelden.

In 1965 werd echter - bij de bouw van de rioolwaterzuiveringsinstallatie Houtrust en het aanleggen van twee persleidingen voor rioolwater naar zee – het Verversingskanaal bij de monding afgedamd. In 1967 werd het verbindingskanaal tussen de Tweede Binnenhaven en het Verversingskanaal voor de scheepvaart gesloten. Ter vervanging van de spuisluis direct naar zee werd de schutsluis van het verbindingskanaal voorzien van een hefdeur, waarmee gespuid kon worden en die tevens diende als stormvloedkering.

Einde vismigratiemogelijkheden

Hoewel de mogelijkheden voor vismigratie hiermee aanzienlijk minder waren geworden, was er nog steeds intrek van glasaal tijdens het spuien mogelijk. Echter toen in 1977 ter vervanging van het oude stoomgemaal, het nieuwe boezemgemaal Scheveningen (tegenwoordig gemaal Schoute) – even voor de Duindorpdam ter hoogte van de Willem de Zwijgerlaan – werd aangelegd, was het ge-

Scheveningen na 1888 met het nieuw gegraven Verversingskanaal



Ontdekking van de eerste glasaal bij de keersluis in 2007 met Peter Jol (foto Lex Peters)



daan met de vismigratie. Vanaf dat moment kon de glasaal vanuit zee het Haagse boezemwater niet meer bereiken. En zo rond de eeuwwisseling was helaas al duidelijk geworden dat in de laatste 40 jaar in Nederland de hoeveelheid glasaal die vanuit zee de Nederlandse binnenwateren intrekt, met 95% was teruggelopen.

Onderzoek door commissie Haagse wateren

Geconfronteerd met dit probleem en bekend met de grote hoeveelheid glasaal die nog aan het begin van de jaren zestig van de vorige eeuw het Verversingskanaal kon binnentrekken, vroegen de vrijwilligers van de commissie Haagse wateren van onze vereniging zich af of het mogelijk zou zijn de intrek van glasaal via Scheveningen te herstellen.

In de winter en het vroege voorjaar van 2007 is door de commissie Haagse wateren begonnen met de monitoring van de aanwezigheid van glasaal voor de schutsluis in de Scheveningse haven en voor het gemaal Schoute.

Peter Jol van de commissie (tegenwoordig Objectbeheerder Watersysteem, waaronder vispassages, bij het hoogheemraadschap van Delfland) maakte hiervoor een plan van aanpak en in tweetallen werd midden in de nacht rond hoogwater met een kruisnet - vervaardigd door beroepsvisser Wilkin den Boer - bemonsterd bij de schutsluis en bij het gemaal.

De onderzoeksresultaten waren verrassend. Bij elke bemonstering werd steeds veel glasaal aangetroffen. De meeste glasaal werden aangetroffen voor het gemaal en dan juist als er gespuid werd. Geen van deze glasaaltjes kon verder optrekken naar het zoete water van Den Haag. Het gemaal was een te grote barrière.

Na 35 jaar eindelijk weer glasaalmigratie mogelijk

Drie jaar verder, kon uiteindelijk met onderzoek van externe adviesbureaus in opdracht van de commissie Haagse wateren duidelijk worden aangetoond dat elk jaar in de maanden februari, maart, april en mei duizenden glasaaltjes tevergeefs voor gemaal Schoute lagen te wachten om te kunnen migreren naar het zoete Verversingskanaal. In overleg met het Hoogheemraadschap van Delfland is toen naar oplossingen gezocht om de glasaal hun natuurlijke migratie naar het zoete binnenwater te laten volbrengen. Niet alleen voor glasaal maar ook voor andere migrerende vissoorten, zoals de driedoornige stekelbaars en bot. Delfland reageerde enthousiast en al snel werd het vispasseerbaar maken van gemaal Schoute als prioriteit nummer 1 op het lijstje van uit te voeren maatregelen gezet. Mede mogelijk gemaakt door een financiële bijdrage van Rijkswaterstaat Zuid-Holland werd in de loop van 2010 begonnen met het aanpassen van gemaal Schoute. Begin 2011 was de aanpassing een feit met de aanleg van een vispas-

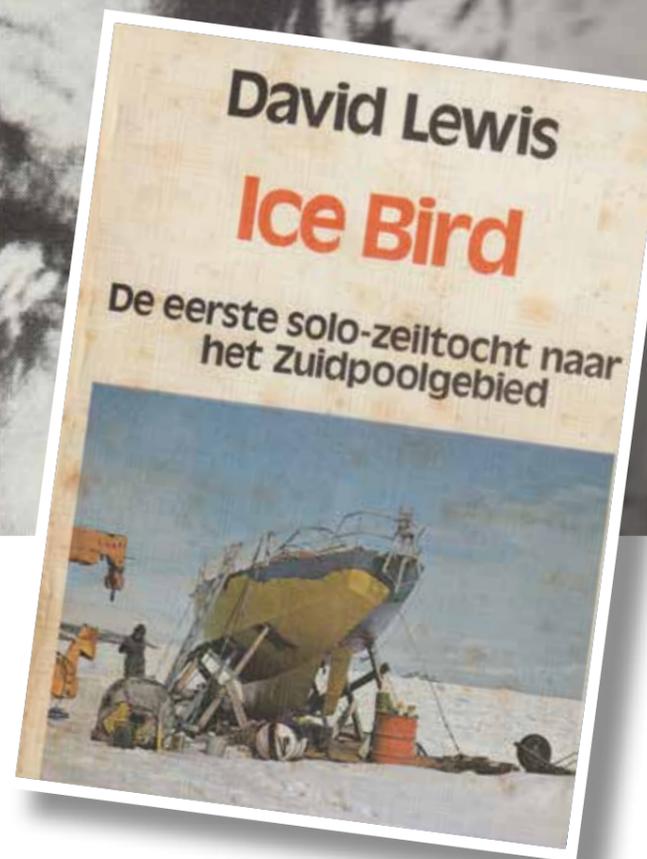
sage (onder het gemaal door!) en de glasaal voor gemaal Schoute kon voor het eerst sinds bijna 35 jaar weer het zoete water van het Verversingskanaal optrekken!

Huidige situatie

Na diverse aanpassingen aan de vispassage (werking als een vissluis), het toevoegen van een zoetwater lokstroom die de glasaal tot in de vissluis onder het gemaal lokt, speciale softwarematige aansturing van het gemaal om regelmatig zoetwater te spuien naar zee ten tijde van de glasaalintrek en het minder vaak sluiten van de keersluis (hefdeur) bij de Tweede Binnenhaven, lijken de intrek mogelijkheden voor glasaal momenteel bijzonder goed.

De aanwezigheid van glasaal wordt nu alweer vanaf 2015 jaarlijks van februari tot en met mei elk maandag- en donderdagavond (half uur na zonsondergang) gemonitord door vrijwilligers van het RAVON-project 'Samen voor de Aal'. Onlangs is men weer begonnen en bij de eerste trek van het keurnet werd direct al glasaal gevangen! Ook vrijwilligers van onze vereniging zijn hier weer actief! Vrijwilligers: GOUD WAARD!

Ton van der Spiegel
Commissie Haagse wateren



Voor de Scheepsbieb

Titel: Ice Bird
Auteur: David Lewis
Aantal blz.: 219
ISBN: 90 60 911857
Uitgever: P.N. van Kampen & zoon Amsterdam
Nog verkrijgbaar in het 2e hands circuit (Amazon), Boekwinkeltjes etc.

Toen de Australische arts David Lewis het idee kreeg om naar Antarctica te zeilen had hij nauwelijks geld om zijn avontuur te financieren. Zijn schip, de Isbjorn, was in de Pacific gezonken met al zijn navigatie spullen aan boord. Hij wist van zijn uitgever een voorschot op zijn boek te regelen en gelukkig waren een aantal vrienden en bedrijven bereid financieel mee te denken. Hij vond een 9.60 meter lange stalen zeilboot die hij Ice Bird noemde en maakte haar zee klaar voor de grote reis naar hoge zuidelijke breedtes.

Op 19 Oktober 1972 liet hij de haven van Sydney achter zich en zeilde via een tussenstop in Nieuw Zeeland de "Furious Fifties" binnen. Daar kreeg de Ice Bird te maken met de massieve zeeën van de zuidelijke oceaan. Eind November ging de Ice Bird binnen een paar weken twee keer over de kop en raakte daarbij de mast kwijt.

Ook het reddingsvlot was overboord geblazen en de radiozender deed het niet meer. Met een puts -de bilgepomp was verstopt - kreeg hij de Ice Bird weer redelijk droog. Lewis moest beide keren weer een noodmast overeind zien te krijgen, terwijl hij steeds meer last kreeg van bevroren vingers.

Met kunst- en vliegwerk wist hij eind januari 1973 Palmer Antarctic Station op Anvers ei-

land te bereiken. Hij legde aan tegen Jacques Cousteau's schip Calypso*, roepend "Is er iemand wakker? Mag ik naast jullie komen liggen?"

De wachtsman op Palmer Station herinnert zich de ontmoeting anders: "Ik zag een klein scheepje Arthur Harbour binnen komen dobberen; het zag er behoorlijk gehavend uit. Binnen troffen we David Lewis bewusteloos aan in een gedeeltelijk volgelopen kajuit." Binnen een paar dagen was Lewis aardig opgeknapt. Samen met de Palmer Station crew ging hij na hoe ze de Ice Bird weer zeewaardig konden krijgen. Na een tussendoor klus voor National Geographic was Lewis eind December '73 opnieuw aan boord van zijn Ice Bird, die dankzij een financiële injectie van NG weer gereed was voor het laatste deel van de reis.

Overleven

Hoeveel ontberingen kan een (zeil)mens verdragen? Koud, nat, stormen en dagenlang aan de helmstok omdat het zelfstuur apparaat overboord is gegaan. Nauwelijks warm eten, weinig slaap, bevroren vingers zonder nagels, ijsbergen, pakijs, gebroken masten. En dan jezelf iedere keer omhoog sleuren om door te gaan. Lewis vecht zich met een fascinerend vertoon van veerkracht en improvisatievermogen terug uit een bijna onontkoombaar zeemansgraf.

De rauwe werkelijkheid was zonder twijfel nog een graadje erger dan Lewis' eigen onderkoelde relaas. Een foto, genomen vlak na zijn aanmeren op Palmer station spreekt boekdelen: een verwilderde, uitgeputte Lewis staart wat onwezenlijk in de camera.

Maar toch waren er ook momenten waarin Lewis genoot van de ontzagwekkende natuur van Antarctica.

David Lewis zeilde de eerste OSTAR van 1960 met zijn 25 ft Cardinal Vertue in 55 dagen en finishte als derde.

Naast "Ice Bird" schreef hij diverse boeken over zijn zeereizen, waaronder een boek over navigatietechnieken van de (oude) Polynesiësche zeevaarders. (We, the Navigators) Na een getaand leven op zee overleed hij in oktober 2002 in Queensland, Australië.

Gaaf boek, lezen dus, onder de kerstboom!

Harry van Hemert

De Franse oceanograaf en Scuba duiker Jacques Cousteau was daar op dat moment bezig een documentaire te maken.

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

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!

kijk voor meer informatie op

www.sailservice.org of mail naar info@sailservice.org

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.



Ballotage- commissie

Ballotage commissie en Adriaan van Stolk

Tijdens de afgelopen ALV hebben we afscheid genomen van Adriaan van Stolk als voorzitter van de ballotage commissie. Reden voor de redactie Adriaan te vragen een en ander te vertellen over zijn tijd als voorzitter van deze commissie.

Vanaf de oprichting zo'n 40 jaar geleden is Adriaan voorzitter geweest. Voorafgaand aan deze tijd zat hij in het bestuur als penningmeester en is nog even doordat er wat discontinuïteit was in het bestuur, interim voorzitter geweest. Hij zat toen samen met Radboud Crul en Ton Leenards voor korte tijd in dat bestuur. Frans van Leeuwen heeft daarna het stokje overgenomen.

Toen een "crimineel" zich aanmeldde als lid van onze vereniging is besloten een ballotage commissie op te richten en heeft Frank Smith dit aan het bestuur voorgesteld en aan Adriaan gevraagd dit op zich te nemen.

Adriaan vertelt dat er tijdens de ballotage heel veel interessante gesprekken zijn gevoerd. Hij herinnert zich wel de nodige bijzonderheden. Het komend verhaal heeft helaas een droevig einde. Samen met Hjalmar van Marle interviewt hij een zeer druk gebarende jongeman. Adriaan constateert ook dat de pupillen van deze jongeman wel erg groot zijn. Waarop Hjalmar na afloop uitlegt dat het door het gebruik van drugs komt. De jongeman wordt afgewezen. Helaas ontnemt hij zich een aantal weken na het interview van het leven. Daar heeft Adriaan wel enige tijd last van gehad.

Gelukkig zijn er heel veel leuke verhalen. Zo verschijnt er op een dag Dinant Woesthoff van de band Kane voor de commissie. Miech Pronk verdwijnt bijna onder de tafel van verbazing

als blijkt dat Adriaan nog nooit van hem had gehoord. Hij krijgt een positief advies. Verder komt er een kale man tevens zeer druk persoon langs. Het bleek Pierre Wind te zijn, in die tijd bekend als TV kok.

Er kwamen ook aanvragen binnen van mensen die van toeten noch blazen wisten. Die nog nooit hadden gezeild, laat staan iets afwisten van de zee. Zij werden geadviseerd eerst ervaring op te doen en dan nog eens terug te komen. Zo was er ook iemand met een kleine speedboot. De eigenaar bezat geen marifoon, geen anker en had een handkompasje om de koers af te lezen. Dit vond Adriaan, zeezeiler in hart en nieren geen goede voorbereiding op de zee en deze kandidaat kreeg een negatief advies.

In de afgelopen 40 jaar zijn er een tiental mensen afgewezen. Maar de meeste aanvragen zijn gehonoreerd. Een interview ging als volgt. Eerst werd er gevraagd naar het beroep dat werd uitgeoefend. Vele nieuwe beroepen passeerden de revue. Adriaan luisterde graag naar de verhalen en leerde o.a. over computer- en klimaattechnologie. Daarna kwam het zeilen of vissen aan bod. Zoals al beschreven werd enige ervaring met de zee wel verwacht. De reden dat Adriaan stopt komt door zijn ogen. In het donker rijden gaat hem niet meer goed af. En een taxiritje van Delft naar het clubhuis kost tegenwoordig ook 60 euro. Verder is het goed dat er nieuw bloed in de

commissie komt. Met Job Klein, Harrie van Hemert en Yvonne Bal is de commissie weer compleet. Job wordt de voorzitter.

Ik vraag wat hij nu met zijn vrije tijd gaat doen. Hij vertelt dat hij maandag op de club was en woensdag in Amsterdam bij de AVOM waar hij secretaris is. Daarnaast vertelde hij nog even dat hij tot 'lid van waardering' is benoemd bij de Europese confederatie van oudstrijders Nederland. En is hij ook nog actief lid van het KOVOM (koude oorlog veteranen en oud militairen).

Hij was ook erg blij met het toespraakje van Radboud die vooral refereerde aan het feit dat hij opkeek tegen Adriaan als grote zeezeiler en de deelname aan de Specerijenrace speciaal noemde. (red. interview met Adriaan in Spuiगत 2, 2019)

In de zomer zullen we Adriaan nog wel tegen komen op de club, maar in de winter moet hij het voor gezien laten. We zullen hem ook missen op alle ALV's, want wie moet nu het bestuur aan het einde van de rondvraag verzoeken een gratis drankje aan de leden aan te bieden.

Adriaan heel veel dank voor alles wat je voor de club hebt gedaan.

Namens de redactie
Aly Anink-van Driel

Tim & Lisa



WK Offshore Dual Handed Mixed Team Vos-Lemeer

Jachtclub Scheveningen had de eer de volledige Nederlandse delegatie van het WK Offshore Dual Handed Mixed (wat een naam...) af te vaardigen. Dit was een eerste WK in deze nieuwe klasse. Naast Erik van Vuuren en Yvonne Beusker, konden ook wij (Lisa Vos en Tim Lemeer) uiteindelijk als tweede team naar het WK.

Er werd gevaren in de Sun Fast 300D, een nieuwe boot waarvan in het begin van het jaar de eerste exemplaren van de band rolden. De organisatie had 12 boten beschikbaar: 11 om mee te varen en 1 als drijvend depot van reserveonderdelen.

De voorbereidingen

Het evenement vond plaats in Lorient, Frankrijk, en er deden 16 verschillende nationaliteiten aan mee in 22 verschillende teams. Nederland was een van de 6 landen die twee teams mocht afvaardigen. Dat was in beginsel niet helemaal duidelijk en al helemaal niet zeker, dus toen wij in juli het belletje kregen van de klasseorganisatie dat ook wij, naast Erik en Yvonne, naar het WK mochten was het natuurlijk feest!

Wel was de tijd erg kort en moesten we in allerijl een campagne opstarten: budget en sponsoring moest worden geregeld, de boten waren nieuw dus er was heel weinig over bekend, logistiek en onderdak... Maar ook hadden we samen nog nooit dual handed gevaren en waren het voor Lisa sowieso de eerste stappen in het dual handed zeilen, dus ook trainen was belangrijk. Wel hadden we al vele mijlen samen op grote(re) boten samen gevaren en wisten we wat we aan elkaar hadden.

Maar er moest dus veel gebeuren - en dat in 2,5 maand!

Prioriteit voor ons was het bij elkaar halen van voldoende sponsoring, want het was niet bepaald een goedkoop evenement om aan mee te doen. En de support vanuit het verbond en de klassenorganisatie was slechts beperkt (daar kampen ze ook met lastige begrotingen). Maar daar kwam wel direct al naar voren dat wij elkaar goed aanvullen als team. Lisa heeft hier veel effort in gestoken, terwijl ik me bezig hield met allerlei zaken rondom inschrijvingen, verzekeringen en certificaten. Zo waren we op tijd ingeschreven en hadden we alles op orde om de eerste facturen te kunnen voldoen. Dankzij de hulp van JAJO (hoofdsponsor), VP Capital, Houtepen Notarissen, B&T Accountants en Adviseurs en heel veel vrienden en familie via de crowdfunding, hebben we voldoende bij elkaar weten te krijgen om ons avontuur te bekostigen.

In Lorient

Vijf dagen voor de start van het evenement kwamen we aan in Lorient. Eenmaal daar en geïnstalleerd in het appartement, zijn we de volgende dag direct het water op gegaan. De dagen voorafgaand hebben we een boot gecharterd, waarmee ook het WK gevaren zou worden. Dat gaf ons goed de kans om deze eens aan de tand te voelen en zoveel mogelijk informatie te verzamelen hoe we deze zo hard mogelijk konden varen. Nadeel was natuurlijk de onbekendheid met de boot, dus dag één leverde weinig relevante data op. Samen met onze coach hebben we de dagen daarna alles uitgeprobeerd. Van zeilvoeringen, zeilcombinaties, trimstanden, tot aan de lijnlengtes en markeringen. Niet alleen gaf dit ons veel inzicht, maar hieruit kwam ook een lange checklist van zaken die we moesten voorbereiden voor de wedstrijden. Ook wisten we steeds beter wat de targets van de boot waren en wanneer welk zeil de beste performance gaf. De practice race die we tegen een 6 andere

boten hebben gevaren was bemoedigend. We zaten er upwind qua speed heel goed bij en kwamen zelfs als eerste rond de bovenboei. Downwind hadden we nog wat moeite met de snelheid en gaven we in het begin wat toe. Maar na wat afkijken hoe anderen getrimd waren, wisten we de voorsprong nog net te behouden bij de volgende boei. In de transitie naar de CO ging het iets minder soepel, maar uiteindelijk zijn we alsnog tweede gefinished. Dat gaf goede hoop voor de echte wedstrijd! Tijdens onze trainingen hebben we wind van 8 tot 20 knopen gehad. Een mooie brede range zou je zeggen om alles goed gezien te hebben, dus ook daar hadden we veel vertrouwen. Alleen bleek tijdens onze kwalificatie de wind (op een windwak met geen wind na) gemiddeld 30 knopen te zijn...

De kwalificatie

Eenmaal aan de start van de kwalificatie waren we simpelweg te laat bij de lijn en moesten we al bijna een minuut goedmaken. Erg zonde... De beslissing om voor de start de motor al te sealen (zodat de jury kan vaststellen dat je die niet stiekem hebt gebruikt), bleek niet heel handig in de harde regen. Hierdoor was alles zo nat dat we met de mobiel veel te lang deden over het maken van een foto om naar de jury als bewijs te sturen (verplicht). Les

voor de volgende keer: een nat mobiel scherm werkt niet, dus seal de motor en maak de foto zo snel mogelijk als alles nog droog is... In de upwind bleken we de goede modus van de trainingen wel gelijk weer te pakken te hebben en bij bovenkomst lagen we alweer midden in het veld en niet heel ver achter de kopgroep. Daarna werd de upwind langzaam steeds meer een reach (op de fok) en daar hadden we wederom wat moeite om de snelheid te vinden. We liepen steeds 1 of 2 tienden langzamer. Tot het hele veld in het (voorspelde) windwak terecht kwam, dat de komst van het volgende overkomende front inleidde. Sommige boten hadden al snel de "hoe kom ik vooruit met 0 wind"-modus te pakken, maar ook daar deden wij wat te lang over. Simpelweg een gebrek aan ervaring. Pas toen we afkeken van het Britse team (die uiteindelijk wereldkampioen zijn geworden) hoe die de CO hadden getrimd, konden we weer meekomen. Dat is wel echt heel leuk aan het eenheidsklasse varen: je zit zo dicht bij elkaar dat je goed kan afkijken en kan zien of je net zo hard (of harder...) gaat als de concurrentie. Maar toch hadden we daar kostbare tijd verloren en lagen we achteraan in het veld. Toen we de nacht ingingen kregen we steeds meer wind en bouwden de golven behoorlijk op. Dat vereiste continue schakelen en elke keer weer

andere settings van de zeilen en de roerstand. Eenmaal bij het keerpunt lagen we gelukkig weer vlak bij de anderen en op de 8e plaats. Leuk was dat het letterlijk een keerpunt was en we de eerste boten alweer tegenkwamen. We werden luidkeels aangemoedigd door degenen die alweer op de terugweg waren en 5 minuten na de eerste boot konden ook wij rond (dus we lagen maar 10 minuten achter). Het was een tricky ronding op deze boten: van een reach naar een reach. En net als twee andere boten die bij de boei op één oor lagen, gingen ook wij in de broach. Gelukkig kwamen we er redelijk uit en zaten we nog voor team India en Japan. Team Nieuw Zeeland hadden we in het vizier en ook team Canada was niet ver weg. Top 5 (om door te kunnen naar de finale) zou moeilijk gaan worden, maar we waren nog vol in de race!

Voor ons zagen we de witte lampjes regelmatig heel schuin gaan en ineens even groen worden. Weer iemand in een broach. Team Nieuw Zeeland voer ineens lange tijd pal noord. Die hadden de gennaker ondertussen verspeeld... De wind was dan ook toegenomen tot 35 knopen met golven van ruim drie meter. Behoorlijk heftige omstandigheden en ook wij hadden moeite de boot in bedwang te houden. Maar we liepen gemiddeld 9 knopen,





met regelmatig snelheden rond de 15 knopen. Af en toe hebben we zelfs uitschieters tot 18 knopen bootsnelheid gezien! Het ging als de brandweer en wij hadden de gennaker nog...

Distress call

En toen kwam de distress call van team India, de laatste boot in het veld. Ze zaten 1.5nm achter ons en ook Team Canada en Team Japan zaten er nog tussen. Team Nieuw Zeeland was zelf druk met overleven, maar helemaal niemand reageerde. De tweede call kwam en de paniek was duidelijk hoorbaar. Het was niet direct duidelijk een distress call, ze verzonden hem op VHF72 gericht aan de wedstrijdleiding: "Please help! We have a broken bone!". En dat met windgeruis door de ether... Dat niet direct andere boten reageerden was daarmee wellicht te begrijpen.

Wij hebben toen een relay gedaan op VHF16 naar de Franse kustwacht en hebben team India opgeroepen ook naar VHF16 te komen. De kustwacht kon geen (goed) contact met ze krijgen. Franstalig-Engels combineert niet echt met Indiaas-Engels... en omdat er te veel paniek was. In overleg met de Kustwacht en

omdat wij wel contact hadden, zijn we toen omgedraaid. Met één rif in het grootzeil op de motor en de jib ondertussen op het dek, kostte het ons nog drie kwartier om bij team India te komen. De omstandigheden waren echt niet best en de golven behoorlijk hoog voor een

30 voets racertje

Eenmaal aangekomen konden we via de VHF wat rust brengen bij het Indiase team en hebben we hen door de zeilacties heen gepraat: ze wilden niet gijpen uit angst de mast te verliezen, de jib niet droppen omdat die juist nog wat stabiliteit zou geven en het grootzeil niet verder reven (of laten zakken) omdat er maar één persoon nog inzetbaar was.. Uiteindelijk hebben we ze toch zover gekregen en toen de motor eenmaal liep en de boot weer onder controle was, keerde de rust ietwat terug. De schipper had zijn arm gebroken en gaf aan heel erg veel pijn te hebben. Lisa zat ondertussen in een nood-whatsapp groepje met de kustwacht en de organisatie, terwijl ik het VHF verkeer tussen team India en de kustwacht regelde. De schipper wilde niet via de kustwacht, maar allen via ons communiceren.

Achteraf bleek hij bang te zijn voor hoge kosten als ze moesten uitrukken...

Terug naar de haven

Naast een gebroken arm, veel pijn, en paniek, hadden ze ook geen navigatie meer. Ze bleken dat met Navionics te doen op de telefoons. Maar hun batterijen waren ondertussen leeg en ze hadden dus geen idee waar ze waren of waar ze naartoe moesten. Wij waren dus ook nodig om hen naar huis te begeleiden. Met mijn hoofdlampje achterstevoren op mijn achterhoofd, zijn ze achter ons aan gevaren naar de haven. Ongeveer 30 minuten voor aankomst in Lorient kwam de kustwacht ons tegemoet, die toch was uitgerukt, met iemand van de organisatie aan boord die zou helpen de boot veilig de haven in te loodsen. Maar ook toen waren de omstandigheden nog zodanig dat er niet veilig een sleepverbinding gemaakt kon worden, of dat er iemand kon overstappen. Wij hebben uiteindelijk team India nog helemaal tot aan de jachthaven van La Base begeleid: door het aanloop kanaal, tussen de rotsen door en langs het fort (super mooi daar trouwens! Ga daar vooral nog heen

na de Scheveningen 500...).

Eenmaal terug, konden ook wij aan de slag en na onze zeilen iets beter te hebben opgeborgen voeren ook wij naar de steiger waar al een heel welkomstcomité ons stond op te wachten. Onder luid applaus legden we vast en liep langzaam de adrenaline weg. Vol van emoties stonden we vervolgens de camera's te woord en werd het ons duidelijk dat we iets bijzonders hadden gedaan. Hoewel het voor ons op dat moment gewoon heel logisch was dat we te hulp waren gekomen. Ook al hadden we de finale niet bereikt, het voelde op een bijzondere manier toch als winnen..

Weer aan wal

Direct daarna hebben we team India opgezocht. De schipper was ondertussen naar het ziekenhuis afgevoerd, maar met de wederhelft van het team hebben we nog even nagepraat onder het genot van een warme koffie. Uiteraard zijn we uitgebreid bedankt en we hebben een vriendin voor het leven gemaakt. Maar toen moesten we nog langs de jurykamer. We wisten dat we gediskwalificeerd

wouden worden voor het doorbreken van het motorzegel. Op zich is de motor gebruiken om iemand te hulp te schieten gewoon toegestaan in de wedstrijdregels, maar op doorbreken van het zegel stond formeel diskwalificatie. Beetje tegenstrijdig, maar dat is ook voor de organisatie een leerpuntje. Na formeel ons verzoek tot redress te hebben ingediend (netjes binnen de tijd), waren we eindelijk om 9:30 compleet gebroken thuis en konden we naar bed. Voor een kort hazenslaapje, want om 16:00 stond onze redress alweer geagendeerd bij de jury.. Uiteindelijk is de redress (natuurlijk) toegelaten en zijn we als 8e gescoord. De plek waar we lagen toen het gebeurde. Enigszins onbevredigend, omdat we natuurlijk naar Lorient waren gekomen om zo goed mogelijk te presteren – en we de finish niet eens hadden gehaald. Anderzijds enorm trots op hoe we hadden gehandeld. Het WK Offshore dual handed mixed is niet alleen een mix van man-vrouw, maar ook een van mixed feelings..

Afsluitend

Het was echt een fantastische ervaring en heel erg bevredigend om zo snel een nieuwe boot

te leren kennen en competitief te kunnen zijn in zo een sterk veld. We hebben ontzettend veel geleerd in een hele korte tijd. We hebben heel veel nieuwe leuke en behulpzame mensen leren kennen, maar hebben ook onszelf weer beter leren kennen. Het presteren onder hoge druk terwijl je met heel veel zaken nog onbekend bent, vraagt veel van je aanpassingsvermogen en leercurve. We kijken heel erg tevreden terug op de fantastische tijd en leermomenten die we daar gehad hebben. Het evenement duurde een week, maar het zijn ervaringen van een maand!

Afsluitend willen wij natuurlijk ook nog alle leden van JCS heel erg bedanken voor alle steun en aanmoediging. We hebben ontelbaar veel berichten gehad. Het was tevens geweldig om Anton en Fabian op de steigers te zien en om eens aan de andere kant live op het scherm in het clubhuis jullie applaus te mogen ontvangen. Echt waanzinnig! HEEL VEEL DANK!

Tot in Scheveningen...!

Tim Lemeer



WK mixed Duo Double Handed offshore

Vanaf het moment dat Erik van Vuuren en Yvonne Beusker het telefoontje kregen in mei 2024, wisten zij dat dit avontuur alles van hen zou vragen. Slechts 4,5 maand om zich voor te bereiden op het WK mixed Duo Double Handed offshore, een discipline waarin precisie, samenwerking en pure wilskracht allesbepalend zijn. Trainingsmijlen met Figaro's in Italië en een ter beschikking gekregen J99 (Elixer) in Scheveningen, datasessies uitwerken, het bedenken van slimigheden en intensieve voorbereidingen in Lorient brachten hen tot het moment suprême. Via een fantastische qualifier behoorden zij in de finale tot de favorieten waarop men binnen de organisatie zelfs een weddenschap had afgesloten.

Nu, tijdens de finale, voelen zij dat alles samenkomt. De Jeanneau Sun Fast C'30 vliegt met ongelooflijke snelheden door en over de golven van de Atlantische Oceaan, en terwijl de elementen Yvonne en Erik testen, houden zij zich vast hun aanvalsplan. Elke golf, elke trim en stuurbeweging, elk tactisch besluit: het is een kans om het verschil te maken. Het is meer dan een race—dit is waar dromen werkelijkheid worden of uiteenspatten.

Onze start van de finale is adembenemend. Vastberaden vliegen we als eerste over de startlijn. World Sailing zendt het live uit, maar Tim Lemeer van 'JCS TV' legt de mooiste beelden vast! Terwijl we met windkracht 6-7 over en door de golven stuiteren, houden we onze concurrenten nauw in de gaten. Het gaat al hard, 14 tot 17 knopen maar het kan mogelijk nog sneller.. We nemen even de tijd om de situatie te overzien; en dat met een kalmte die ons sinds de start van de WK in staat stelt de juiste keuzes te maken.

Hijzen zij de Code Zero en blijven ze daarmee in controle? Dan moeten wij direct anticiperen. Achteraf blijkt dat de Fransen deze bijzondere wind- en golfomstandigheden enkele weken eerder al hadden ervaren, en hun kennis blijkt goud waard. Ze schieten weg als een raket. De Code Zero wordt snel gezet, en terwijl we in het begin nog wat zoeken naar de juiste afstemming van onze zeilen, vliegen we richting het eerste merkteken, 65 mijl verderop. We halen ongekende snelheden van maar liefst 22 tot 23 knopen, terwijl bakken water over ons heen

slaan. Volgens de eigenaren van deze boten zijn dit soort snelheden en deze omstandigheden nog nooit behaald in de nieuwe Jeanneau Sunfast C'30-klasse. Het is verstandig om je goed met de lifelines te zekeren, want de overkomende golven trekken je zomaar over het dek. Adrenaline giert door onze lichamen, we moeten scherp blijven: de boel heel houden en ondertussen de koers behouden. We kijken af en toe elkaar aan en beseffen dan: dit is onze beloning voor al het harde werk, fenomenaal om dit samen mee te maken!



Alles valt op zijn plek. Hier kunnen hele mooie dingen gebeuren. We zijn scherp, in topvorm. We weten precies waar de uitdagingen liggen en op welke momenten we het verschil kunnen maken. Kortom, ons aanvalsplan, dat gisteravond al klaar was, geeft ons, ondanks dat alle vezels in ons lijf gespannen staan, een 'ontspannen' gevoel. Dan komt het moment. Na zo'n 50 mijl hebben we de aansluiting met de kopgroep weer gevonden en kijkt Erik even achterom; hij ziet het stuurboordroer een beetje zwabberen. Vreemd, we varen over bakboord, waarmee juist het bakboordroer het meest wordt belast, en hij twijfelt of hij het wel goed ziet. Yvonne zit dichterbij en constateert direct dat het roer loskomt van de achterspiegel. Via het achterluik kruipt ze in het achterschip waar het nodige water al heen en weer klotst. Een bout is gebroken, waardoor het roer dreigt af te breken. Het is alles of niets: we minderen snelheid door de Code Zero weg te halen en schakelen direct over naar damage control. Met de

hoge golven zijn de krachten enorm en het is duidelijk: we moeten alles op alles zetten om de situatie onder controle te houden. Via de VHF brengen we de andere deelnemers op de hoogte. We willen hun race niet verpesten en laten hun weten zich geen zorgen te maken over onze afwijkende koers. Het roer weten we op zijn plaats te houden door lijnen via de achterspiegel en de onderkant van de boot naar voren op de lieren strak te spannen. We steken een houten plug in het gat om te voorkomen dat er geen water meer binnenstroomt. We overwegen al onze opties: kunnen we de kapotte roerverbinding repareren en de race voortzetten? Het antwoord is helaas nee. We liggen ver buiten GSM-bereik, maar via de kustwacht komen we in contact met de race-organisatie. We besluiten de veiligste koers te varen en overleggen welke haven we aandoen, waarbij we onze ingenieuze noodvoorziening voortdurend blijven monitoren.

Uren later meren we af in Pornichet. De organisatie stond ons al op te wachten. Zij leefden mee en baalden mee – niet in de laatste plaats omdat ze op ons hadden gewed. Overmacht hadden we niet ingepland. We eindigen in ieder geval bij de top 10 van de wereld. Maar toch... het voelt dubbel. Nummer 13 op de boeg, zal de angst voor dat getal dan toch terecht zijn?! Maar ondanks de tegenslag voelden we ook trots. We hadden gestreden, onze grenzen verlegd, elkaar laten wat teamwork echt betekent én we vinden elkaar nog steeds erg leuk. Tijdens de prijsuitreiking ontvangen wij de "Yacht Club de France Trophy" voor 'endurance'. Erik van Vuuren & Yvonne Beusker



Met DutchSail naar Barcelona

Afgelopen mei raakte ik via Simeon Tienpont betrokken bij DutchSail, een stichting die deelname van (jonge) talentvolle zeilers aan foiling-, offshore- en inshore-zeilcampagnes wil stimuleren en faciliteren, met doorgroeimogelijkheden in het professionele circuit.

De voorbereiding voor de deelname aan de Youth and Women's America's Cup in Barcelona was al in volle gang. De zeilers waren al aan het trainen op de simulator, de coaches waren aangesteld, appartementen waren gehuurd in Barcelona, evenals een team base in de Olympische haven. Mij werd gevraagd mee te helpen met de inrichting van de team base en de hospitality ter plekke. An offer you can't refuse; alsof je mee mag werken aan de Nederlandse deelname bij een combinatie van de Olympische Spelen en Formule 1!

Voor degenen die het niet gevolgd hebben; de America's Cup is een prestigieuze race tussen jachtclubs en bestaat al sinds 1851. Daarmee is het de oudste nog steeds bestaande sportwedstrijd! Van een eendaagse wedstrijd van ca 50 NM rond the Isle of White in Engeland is het inmiddels uitgegroeid tot een evenement dat meerdere maanden duurt, waarbij de meest innovatieve technieken en boten worden gebruikt. De winnaar organiseert de

volgende editie en mag daarbij de regels bepalen, zoals het type boten waarin gevaren wordt maar ook de locatie waar de race gehouden wordt en wanneer. Nieuw-Zeeland, de defender tijdens deze 37e editie, had bepaald dat dit keer niet alleen de 'grote' America's Cup plaatsvond, maar ook een Youth en (voor de eerste keer!) een Women's America's Cup. En dat de jeugd- en vrouwenteams zouden varen in de AC40, het 'kleine zusje' van de grote AC75's, maar net zo goed een foiling racemachine.

JAJO Team DutchSail deed namens de Koninklijke Nederlandsche Zeil- & Roei-Vereniging Muiden en de Koninklijke Roei- & Zeilvereniging De Maas mee met zowel een jeugd- als een vrouwenteam. Voor het eerst een Nederlandse deelname in de America's Cup! Dan mag een goede team base natuurlijk niet ontbreken. Als uitvalsbasis voor de zeilers om te trainen in de simulator, om voor- en nabesprekingen te houden, met elkaar te eten of

om gewoon een beetje te hangen. Maar ook om gasten, sponsors en familie van de zeilers te ontvangen, en 'spontane binnenlopers'. Alhoewel we vooraf online hospitality-pakketten probeerden te verkopen, hadden we nog geen idee of en hoe groot de belangstelling uiteindelijk echt zou zijn.

Maar terug naar het begin. De ruimte die we gehuurd hadden, was volledig casco. Met een klein team bestaande uit Michiel Lampe, (bestuurslid), Sander van der Borch (operationeel directeur, maar bij velen beter bekend als watersportfotograaf), Merel Fisher (onmisbare 'regelaar') en ondergetekende, waren we druk in de weer om water en elektra te krijgen, de vloer te laten egaliseren en de inrichting bij elkaar te scharrelen. Deels uit de DutchSail inventaris, deels geleend van het Watersportverbond, deels ter plekke aangeschaft, deels via sponsors, met als toppunt een gesponsorde bar voorzien van 8.400 blikjes bier. En ondertussen vanuit Nederland proberen alvast ge-

schikte cateraars te vinden die zowel gezonde topsportmaaltijden konden verzorgen alsook lunch en tapas voor de betalende gasten. Met als extra moeilijkheidsgraad – contracten in het Catalaans.

En zo werd het langzaam begin september en werd het tijd alle spullen naar Barcelona te brengen. Een volgepakte auto en twee bussen met trailer vanuit Scheveningen, plus een rib en een aantal fietsen die na de Olympische Spelen vanuit Marseille naar Barcelona gebracht waren. En één dag na aankomst een bezoek van de Nederlandse Ambassadeur in Spanje, die voor werk in Barcelona moest zijn en het leuk vond om dan ook meteen een bezoek te brengen aan de team base. Dat was dus behoorlijk doorwerken om de base er enigszins representatief uit te laten zien. Gelukkig hadden we een grote sponsorwand bij ons die heel wat zoi aan het zicht kon onttrekken... En de grote blikvanger was natuurlijk de simulator die ook mee was gekomen

vanuit Scheveningen. Door de zeilers gebruikt om in te trainen, aangezien JAJO Team DutchSail niet de middelen had om over een eigen boot te beschikken. En waar je je gasten helaas niet mee kunt nemen aan boord van een AC40, kan dat in een simulator wel. De ambassadeur nam dan ook glunderend plaats in de sim om samen met de zeilers een virtueel rondje over de baan te varen.

Omdat ik ook nog gewoon een baan in Nederland heb, heb ik de Youth America's Cup deels op afstand meegemaakt. En zat ik op mijn werk met twee laptops; op de ene 'gewoon' mijn eigen werk en ondertussen op de andere met de cateraar in conclaaf over lunch en avondeten voor de zeilers. Des te leuker was het om in Barcelona te zijn! Niet alleen dat eerste weekend om de team base in te richten, maar ook een lang weekend tijdens het event van de jeugd, een dag om mee te helpen bij de ontvangst van 50 m/v van de Nederlandse Business Club in Barcelona en uiteindelijk 10

dagen achter elkaar tijdens de Women's Cup. En dat was fantastisch! Heerlijk om 's ochtends vroeg door Barcelona te fietsen, nog redelijk zonder gekte van alle toeristen langs de Sagrada Familia op weg naar de base. Om daar in alle rust en met een koffietje de boel weer om te turnen van 'studentenhuis' naar representatieve plek om gasten te ontvangen, de catering in ontvangst te nemen, coaches, zeilers en 'collega-crewleden' die ondertussen binnen komen druppelen. En dan met elkaar weer aan de bak om enerzijds de zeilers maximaal te laten presteren en anderzijds onze gasten te ontvangen. Zorgen dat ze koffie en lunch krijgen, op de rib meekunnen om de wedstrijden op het water te volgen of juist in de base, waar het met de duidelijke beelden en alle live commentaar (zowel op TV als van onze eigen zeilers) misschien nog wel spannender was!

Het is bijna onmogelijk om het gevoel van die week over te brengen via het papier. Maar het





Een dag vol avontuur op zee: Oefenen met de KNRM en de Scheveningsche Roeivereniging

Op een zonnige zaterdagochtend in oktober vormde Scheveningen het decor voor een unieke samenwerking tussen de KNRM (Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij) en de roeiers van de SRV. Deze oefendag stond in het teken van leren en samenwerken op zee. Het resultaat? Een dag die de woorden gaaf, nat, en dapper volledig eer aandeed.

De dag begon vroeg bij het KNRM-reddingstation in de Eerste Haven. Roeiboten, waaronder de Pilot Gigs en de Coastal, lagen klaar aan de kade, terwijl de KNRM hun imposante reddingsboot Kitty Roosmale Nepveu (beter bekend als de "Kitty") en de reserveboot Beluga had klaarliggen.

Na een korte briefing gingen de roeiers en de KNRM de zee op. In twee delen werd er geoefend, waarbij alle SRV-leden afwisselend kon roeien of meevaren op de Kitty. De ochtend beloofde leerzaam te worden: verschillende scenario's zoals onwel wording, man overboord en materiaalpech werden nagebootst en gezamenlijk aangepakt.

Zo was er voor de gig-teams een scenario waarin een boot omsloegen en moest iedereen het water in. Riemen werden veiliggesteld, reddingsvesten aangetrokken. Met de reddingsboot in zicht verliep alles rustig, gestructureerd en zeer efficiënt. De KNRM hielp iedereen snel en veilig terug aan boord.

Een ander scenario speelde zich af in de Coastal. Hier werd een roeier "onwel". Het was een uitdaging om met een roeier buiten bewustzijn door te roeien en de boot in balans te houden. De Kitty schoot snel te hulp, en een KNRM'er stapte moeiteloos aan boord om de situatie te stabiliseren.

Ook werd er getest met de sleeplijn en het terug aan boord klimmen na een val in het water. Dankzij de begeleiding van de KNRM verliep alles soepel, maar het maakte ons roeiers bewust van de risico's die dergelijke situaties op open zee met zich meebrengen. Bij beide scenario's ging de KNRM razendsnel te werk. Of het nu om de Coastal of de Gig ging, de KNRM'ers toonden een ongeëvenaarde combinatie van vaardigheid en rust.

Vanaf de Kitty konden overige leden meekijken naar de oefeningen. De KNRM bemanning, gehuld in isolerende drijfpakken en uitgerust met technologie zoals persoonlijke bakens, werkte met indrukwekkende precisie samen. Het professionele optreden van het team gaf

vertrouwen: hier wordt geen detail aan het toeval overgelaten.

Als klap op de vuurpijl werd na afloop een spectaculaire demonstratie gegeven. De Kitty ging vol gas richting de pier, manoeuvreerde sierlijk door de golven en maakte een 360-graden spin – een perfecte afsluiting van een onvergetelijke dag.

De oefendag was meer dan alleen spannend en leuk: het bood een mooi kijkje in het werk van de KNRM. Hun inzet, professionaliteit en gedrevenheid maakten diepe indruk. Niet alleen zorgen zij 24/7 voor veiligheid op zee, maar ze gaven ook ons, de roeiers, essentiële kennis en waardevolle ervaringen mee voor roeien op zee.

Een dag zoals deze is een aanrader voor iedereen die graag het ruime sop kiest!

Namens de roeiers,

Peter Lindeman



was mooi om te zien hoe de jongens (die helaas niet door de poulefase kwamen) hun kennis en ervaring wisten over te dragen aan de dames. Bijvoorbeeld op welke punten de werkelijkheid anders was dan de simulator, waar ze een jaar op hadden getraind om alle manoeuvres zoveel mogelijk 'op de automatische piloot' te kunnen uitvoeren. Maar ook hoe andere teams en de tech crew van de AC40s onder de indruk waren van de prestaties van de 'Dutchies'. Hoe de dames het tot de finale series wisten te schoppen, ondanks de weinige uren die ze op het water - in de 'echte' boot - hadden kunnen trainen. Hoe alle aanwezige familie, vrienden, sponsors en andere fans bij de dock out de longen uit hun lijf schreeuwden om de teams succes te wensen. Hoe de

beide teams elkaar supportten. Maar ook hoe alle aanwezigen er samen een geslaagd evenement van wisten te maken.

Kortom, dit smaakt naar meer! Nieuw-Zeeland, ook dit keer weer de winnaar van de America's Cup, is al plannen aan het maken voor de volgende editie. Waarbij ze laten doorschemeren dat de Youth America's Cup en zéker de Women's America's Cup daar weer onderdeel van uit zullen maken. Dus ook DutchSail zit niet stil. Hoe mooi zou het zijn als we er de volgende keer weer staan, maar dan misschien wél met trainingsuren op een eigen boot!

Eva Hermans

Zeilers: Bart Lambriex, Bjarne Bouwer, Paul Hameeteman, Elliott Savelon, Aleksandr Moliakov; Odile van Aanholt, Annette Duetz, Willemijn Offerman, Arianne van de Loosdrecht, Ismene Usman

Coaches: Pieter-Jan Postma, Cas van Dongen, Annemieke Bes

Team base crew: Michiel Lampe, Sander van der Borch, Merel Fisher, Hans Huis in 't Veld, Hein Dijksterhuis, Peter Burggraaff, Sjouke Burggraaff, Michiel van Dis, Bart Salemans, Bart Kooijman Beuk, Duco Snijder, Eva Hermans



Bayesiaanse Toestanden

Als Mike Lynch de stelling van domineelstatisticus Thomas Bayes (1701-1761) had losgelaten op de kans dat zijn zeilboot Bayesian in de nacht van maandag 19 augustus voor de kust van Sicilië zou omkieperen, zou hij zich dan wel of niet met zijn gezin en een paar vrienden hebben ingescheept? Er moest een feest gevierd worden en de champagne moest vloeien. En dan, zo'n groot zeilschip, dat kon toch nooit in één klap verdwijnen?

Salute

Het superluxe zeiljacht werd in 2008 als Salute te water gelaten. De bouwer, Perini Navi te Viareggio, putte zich uit in superlatieven om dit zeilschip te beschrijven. Een lengte van 56 meter en de hoogste mast van 75 meter! Ontworpen door Ron Holland en verder aangekleed door Remi Tessier zag het schip er eerder uit als een statisch model, mooi om naar te kijken, maar geen zeebenen genoeg. Op de video van Perini Navi zie je lounges met ruime ligbanken, kingsize slaaphutten met lits jumeaux (hoe slaapt zo'n bed onder helling?) en tafels voor captain dinners, gedekt met scheepsservies en vooral veel gevulde wijnglazen.

Er was plek voor 12 gasten en 10 bemanningsleden. Alles ademde comfort voor de gasten, om quote 500 vriendjes en concurrenten in het métier de ogen uit te steken in een wedstrijd nautisch vèr pissen voor jongens van een zekere leeftijd.

Eric

Eric Albada Jelgersma, "wilde Eric", was multimiljonair geworden in de grootgrutterij. Hij wilde Appie Heijn een loer draaien en begon

de kleinere supermarkketens op te kopen.

Ook hield hij van zeilen in de Carib op zijn 26 meter lange zeiljacht Liberty II. In 2005 kreeg hij een ongeluk aan boord waardoor hij in een rolstoel belandde. Het verhaal gaat dat hij voor zijn val al bezig is geweest met de bouw van de imposantere Salute, maar zijn leven zag er met een dwarslaesie ineens anders uit. Toen de Salute in 2008 voor het eerst de Ligurische zee proefde, was ze al verkocht.

John

Vastgoedman en zeiler John Groenewoud had ook wel trek in de Salute. Hij was financieel uitstekend binnengelopen met het handig heen en weer schuiven van vastgoed in een overspannen markt. Hij kon wel een paar miljoen opzij zetten voor zo'n schip. Na een paar jaar varen in de Med was het nieuwtje er af. De hele tijd in de haven van Cannes of Monaco liggen borrelen met je kont naar de wal gaat ook vervelen, dus was Groenewoud blij dat hij de Salute in 2014 weer van de hand kon doen.

Angela (Mike)

"Verander nooit de naam van een schip, want dat brengt woelig water en averij"*

Mike Lynch kocht Salute, noemde haar Bayesian en zette haar op naam van zijn vrouw, Angela Bacares. De nieuwe scheepsnaam Bayesian was een verwijzing naar de statistische methode van Thomas Bayes die Lynch toepaste in de ontwikkeling van software programma's voor Artificiële Intelligentie (AI) en het bijeenharken van ongestructureerde data.

In Oktober 2011 verkocht hij zijn bedrijf Autonomy aan Hewlett Packard voor 11 miljard dollar, maar HP meende al snel dat Lynch de waarde van Autonomy te gunstig had voorgespiegeld en dat ze voor 5,5 miljard het schip in waren gegaan.

HP voelde zich platweg gezegd, "genaaid". Lynch kon zijn borst natmaken, want HP liet niet los. In mei 2023 werd hij uitgeleverd aan de VS, in afwachting van zijn proces in maart 2024.

Lynch en zijn financiële directeur Stephen Chamberlain werden aangeklaagd voor samenwerking en fraude, maar op 6 juni besloot de jury hen toch vrij te spreken. En dat was een feestje waard!

Lynch cancelde de voorgenomen verkoop van de Bayesian. Hij zou zijn vrijspraak vierden op zijn luxe zeilboot met de geroemde hoogste mast, samen met zijn vrouw en dochter en een aantal broeders in de strijd, waaronder zijn advocaat.

Leven op een superjacht

De meeste zeilers zijn, denk ik, mensen die genieten van het bezig zijn met het schip, met de wind, de golven, de stand van de zeilen, het sturen op kompas, de voldoening als je navigatie klopt, de dansende zonnesterretjes op het water, het koude afzien in opspattend buiswater, gevolgd door een warme boerennacht. Maar op een superjacht als de Bayesian heeft de eigenaar het boot- en kombuisgebeuren uitbesteed aan de bemanning, die ergens afgescheiden in het foksel bivakkeert. De gasten en de bemanning zitten ieder in hun eigen bubbel en hebben alleen functioneel contact met elkaar.

De eigenaar zorgt ervoor dat zijn gasten, met wie hij vaak zakelijke belangen heeft, het aan niets ontbreekt. Als er gevaren moet worden roept hij de kapitein: "Cap, vandaag willen we naar Porticello, liever geen zeil op, we willen rustig kunnen brunchen en ik wil geen zeezieke gasten."

Volgens het Engelse Yacht Report wordt op zo'n superjacht bijna nooit een sloepenrol gehouden om de gasten niet nodeloos op stang te jagen. In deze dommelige, ondragelijke licht-

heid wijkt alles voor comfort en gemak. Maar soms klonteren op zich onschuldige gebeurtenissen razendsnel samen tot een fatale perfect storm, die in Bayesiaanse termen als verwaarloosbaar klein zou worden geacht.

Gone in 16 minutes

Er zit iets "titanic-achtigs" in het vergaan van de Bayesian. Beide schepen waren zeer luxueus ingericht. De Titanic werd geroemd om haar afmetingen, haar snelheid en onzinkbaarheid, Bayesian om haar luxe en hoogste mast. Voor anker, met alle zalinglichten "blazing" als een grote kerstboom, lag ze daar een endje van de Siciliaanse noordkust. De lichten van het kustplaatsje Porticello spiegelde in het warme water van de Middellandse zee. Het midzwaard was omhoog om het lawaai te verminderen, zodat de gasten beter konden slapen. Onverwacht denderde het noodweer met waterhozen en hevige 'downbursts' genadeloos over de Bayesian – mogelijk een directe hit - en begon de alom bejubelde mast als een grote hefboom omlaag te duwen. Met een volledig uitgehangen midzwaard zou Bayesian het wel gered hebben, maar nu was er met deze windkracht geen houden meer aan. Eenmaal voorbij de downflooding angle begon de het zeewater door ventilatieroosters van de machinekamer en airco naar binnen te stromen.

Nasleep

Van de 22 opvarenden overleefden 7 personen, waaronder Mike Lynch en zijn dochter,

het niet. En dan was er nog die vreemde, bijna Bayesiaanse gebeurtenis met financiële man en medeverdachte Stephen Chamberlain in Engeland: Tijdens het hardlopen werd hij op 17 augustus aangereden door een auto en overleed een paar dagen later. Omdat Lynch cybersecurity adviseur van de Britse regering was geweest kon hij beschikken over sleutels, wachtwoorden en algoritmes van vitale systemen, die hij in de kluis van de Bayesian meegenomen zou hebben omdat hij de Cloud niet vertrouwde. Om dubieuze geïnteresseerden te vermijden is de plaats van het wrak, op 50 meter diepte, nu verboden gebied tot het schip weer boven water zal worden gehaald.

De baas van Perini Navi, Giovanni Constantino vreesde een smet op de Italiaanse jachtbouw en haastte zich te verklaren dat de Bayesian feitelijk onzinkbaar was. "Menselijke fouten zijn de oorzaak van haar vergaan," zei hij tijdens een interview. Uiteindelijk zal de Bayesian weer boven water komen. Volgens experts kan de klus binnen 6 tot 8 weken geklaard worden; een klus waarvoor eigenaar Angela Bacares zo'n 15 miljoen zal moeten neertellen.

Harry van Hemert

**Door een naamswijziging zou een schip de magische kracht van de behouden vaart wens van de tewaterlating verliezen.*

Haven-actualiteiten



Is de haven al winterklaar?

De havenmeester in het naseizoen, steigers winterklaar, reparaties en drone-piloot op zee. De Jachthaven van Scheveningen kijkt terug op een mooi zomerseizoen, en dat hebben we allemaal te danken aan het hardwerkende team van havenmeesters. Vanaf de rustige, wat regenachtige start tot aan de piekmomenten in de zomer was er altijd iemand die zorgde voor een warme ontvangst en goed georganiseerde haven. Vooral in juli en augustus was het druk, met veel zon en dus ook veel boten. Zo kwamen we dit jaar uit op zo'n 6475 overnachtingen van van ongeveer 4319 boekingen! Dus een gemiddelde van 1,5 dag verblijf per boot. Zelfs de 3e haven is een paar keer gebruikt om boten een plekje te geven. 94% van de passanten waren zeilboten, 5% motorboten en 1% multihulls.

De meeste havenmeesters zwaaiden in september af – tijd voor werk, studie of, in het geval van Rachel, om te genieten van haar prachtige pasgeboren dochter. Daniel en Fabian hebben nog tot eind oktober samengewerkt, al was het wel met een leenboot. Nog steeds geen nieuwe rib dus, maar gelukkig zonder de beruchte kromme neus van de oude. Hoewel... ook deze boot liep regelmatig vol met water!

Vanaf november pakt Fabian het weer alleen op als vaste havenmeester jaarrond, gelukkig ook samen met Paul als vervangend haven-

manager. Paul houdt zich vooral bezig met de minder zichtbare, maar oh zo belangrijke taken die alles soepel laten lopen voor de vereniging. In de herfstmaanden begint Fabian met de voorbereidingen voor de winter. Zo'n 40 winterliggers krijgen een plekje in de haven, waarvan er 15 IJspiegel/kegelaars zijn. Daarnaast komt er altijd een hoop winteronderhoud bij kijken: steigers schoonmaken, reparaties uitvoeren en de kluslijst van de zomer afwerken. En ja, binnenkort moet ook het water afgesloten worden.

Dat lijkt simpel, maar een kraan dichtdraaien in de haven is een hele klus die een dag werk kan kosten!

Naast waterafsluiting houdt Fabian zich ook bezig met de elektra: alle meterkasten worden nagelopen, en de ligplaatsen worden geïnspecteerd voor veiligheid en onderhoud. Hij kijkt of de boten stevig vastliggen en roept eigenaren op hun boten winterklaar te maken. Denk aan een extra lijn naar de buurboot, zeilen van de boot, sterke lijnen en genoeg stootwillen. Ook een extra lijn achter de hand houden is geen overbodige luxe, voor het geval er eentje knapt. De steigers krijgen in de herfst ook extra aandacht. In het seizoen zijn er al diverse noodreparaties gedaan, en deze zomer is door IBM meer dan 75 meter steiger vervangen om kwetsbare plekken aan te pakken. Maar ook nu worden de onder- en bovenkant van de steigers nog goed nagekeken.

Tussen al dat werk door pakt Fabian ook de administratie op die tijdens het hoogseizoen was blijven liggen, helpt hij mee in het clubhuis en vliegt hij als drone-piloot over zee om de winterwedstrijden in Scheveningen vast te leggen.

Binnenkort komt er ook weer licht in de haven! Zoals elk jaar lampjes op de boten maar sinds vorig jaar wordt ook het clubhuis versierd met een grote led-kerstboom op een stevige constructie, zelf gemaakt door Fabian. En die is stevig, want vorig jaar in december heeft de boom een flinke storm doorstaan. Hij danste alle kanten op, maar de constructie bleef fier overeind! We nodigen iedereen uit om dit jaar weer te komen kijken naar de prachtige verlichting.

En dan op naar het nieuwe seizoen. Terwijl er winterwedstrijden worden gevaren, bereiden de meesten zich weer voor op een nieuw zomerseizoen. We starten in het voorjaar met een grote klusdag voor de leden en met een nieuwe rib voor onze havenmeesters. Tot die tijd zorgt Fabian ervoor dat alles winterklaar is en dat de haven er weer piekfijn bij ligt – klaar voor alles wat het volgende seizoen ons zal brengen!

Van de havencommissaris, Eveline Heijning-Nederlof

Bezoek onze winkel in Scheveningen

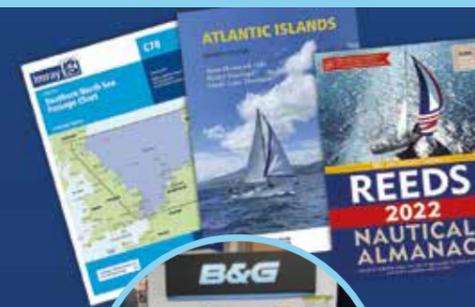
- Pilots en Boeken
- Kleding
- Onderhoud
- Dekuitrusting
- Touw
- Veiligheid

VROLIJK
Watersport

- 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

SALTYCOLOURS.COM
sailing photography by Laurens Morel

Shot at the heart of the action



Twaalf Scheveningse Vissers

Bloemenhulde ter nagedachtenis aan de rond Lerwick (Shetlands) op zee of daar ter plaatse overleden Nederlandse Zeelieden.

Op de begraafplaats van Lerwick vonden in de jaren 1873-1927, een periode waarin de haringvisserij bij Shetland het hoogtepunt van haar bloei bereikte, 26 Nederlandse vissers hun laatste rustplaats. Twaalf van hen waren afkomstig uit Scheveningen. Zij werden er tussen 1900 en 1925 begraven. Ook hun namen zijn onder de bijna 1370 namen op het Vissersnamenmonument aan de boulevard in Scheveningen te lezen, dat in mei 2013 is onthuld. Op 15 juli heeft de bemanning van het zeiljacht de Midnight Sun uit Scheveningen hen met een bloemlegging bij het monument op de begraafplaats in Lerwick herdacht.

De reis van de Midnight Sun, het zeiljacht van Jaap Barendregt en Wietse Bouma, leden van Jachtclub Scheveningen (JCS) was de aanleiding om deze bloemenhulde te brengen. De Midnight Sun ging op weg naar IJsland en deed onderweg voor een paar dagen Lerwick en Scalloway op de Shetlandeilanden aan. Zij voor het volledige verslag van de toertocht naar IJsland v.v. het verslag van Jaap Barendregt in het "Spuigat" van september j.l.

Eric Nijdam en Maarten van der Toorn, ook leden van JCS, konden samen de eerste etappe tot Lerwick als resp. 3de en 4de bemanningslid meevaren. Immers een tweekoppige wacht bij een lange afstand trip geeft een comfortabeler verblijf aan boord en meer veiligheid op een Noordzee met veel handels- en visserijvaart, steeds meer windparken en vele boorplatforms.

De Midnight Sun vertrok op zaterdag 6 juli 2024 om 21.00 uur vanuit Scheveningen bij windkracht 6-7 Beaufort uit het zuidwesten en langzaam afnemende wind. Golfhoogte bij vertrek 2,30 meter. De totale afstand naar Lerwick van 511 nautical miles (511 nm = 947 km) werd in ca. 3,5 dag afgelegd. Aankomst om 07.30 uur op woensdag 10 juli in de oude haven in het centrum van Lerwick. Totaal 82,5 uur gevaren, waarvan 25 motoruren bij windstilte en 57,5 uur onder zeil.

De gemiddelde snelheid van de Midnight Sun was ca. 6,2 knopen. (1 knoop = 1 nm/uur). We mogen aannemen dat de vroegere bomschuiten en zeilloggers, die van eind mei tot eind juli op de 60ste breedtegraad ter haringvangst er resp. langer (bomschuiten gemiddeld 5 dagen) of net zo lang (zeilloggers) over deden om de Shetlandeilanden te bereiken, afhankelijk van zee, stroom en wind. Zij visten ten noordoosten bij Bressay Bank en ten zuiden bij Fair Isle van de Shetland-eilanden om de "Hollandse nieuwe" of "groene haring" te vangen. Begin augustus zakten de haringsscholen steeds verder af naar het zuiden via de Doggersbank tot in het Kanaal in november/december. Daarbij verandert de te vangen haring van kwaliteit: te beginnen met "groene haring" (met een vetgehalte boven de 16%) naar "volle haring" (goed gevuld en vol getogen met plankton), vervolgens naar "iele haring" (na het hom- en kuitschieten voor de voortplanting). Waarbij ze in al deze kwaliteiten haar weg in vele toepassingen naar de consument vindt zoals onder andere: rauwe

licht gezouten ("groene haring"), vers gebakken haring, gerookte haring ("bokking") of gestoomde haring ("harderwijker"), pekelharing, haring in het zuur ("rolmops") of haring in de olie met een sausje ("ingeblikt"), etc.

De "Baai van Lerwick"

De beschutting biedende "Bressay Sound" of in Scheveningen beter bekend als de "Baai van Lerwick" werd jaarlijks behalve door vissersschepen uit landen als Engeland, Schotland en Duitsland ook bezocht door honderden bomschuiten en loggers uit de vissersplaatsen Katwijk, Vlaardingen, Maassluis en – voor zover bekend met het grootste aantal schepen- Scheveningen. Tot eind juli ankerden de vissers hier gedurende het weekeinde in verband met de zondagsrust, voor het innemen van vers water en proviand en natuurlijk voor het kopen van pepermunt, zuurstokken en souvenirs. Dit gaf, naast de haringhandel, de laatste 550 jaar een profijtelijke economische activiteit voor de eilandbewoners en de buitenlandse vissers.

Begraven op "The Knab"

Aan boord van de vissersschepen was het werk riskant en waren de leefomstandigheden slecht. Vissers raakten overboord en verdron-

ken of zij werden ziek ten gevolge van de erbarmelijke kwaliteit van het drinkwater. Daarnaast overleed men net zoals aan de wal door een natuurlijke oorzaak, zoals een hartverlamming of beroerte, of men raakte gewond. Ingeval de visser ziek of gewond aan de wal werd gebracht mocht opname in het ziekenhuis in Lerwick niet altijd baten. De op zee of aan de wal overleden vissers werden begraven op The New Cemetery, de begraafplaats van Lerwick, landelijk gelegen op de rand van een klip aan de baai, ter plaatse bekend als "The Knab". In 1978 werd hier te hunner gedachtenis door het Scheveningse Comité Lerwick namens de vissersplaatsen Scheveningen, Vlaardingen, Maassluis en Katwijk aan Zee een algemeen monument geplaatst.

Het monument is het eerste op een rij met rechts daarvan nog zes andere grafzerken van Nederlandse zeelieden: een marineman en vijf vissers, van wie twee uit Scheveningen. De andere vissers liggen verspreid over het kerkhof.

Twaalf Scheveningse Vissers

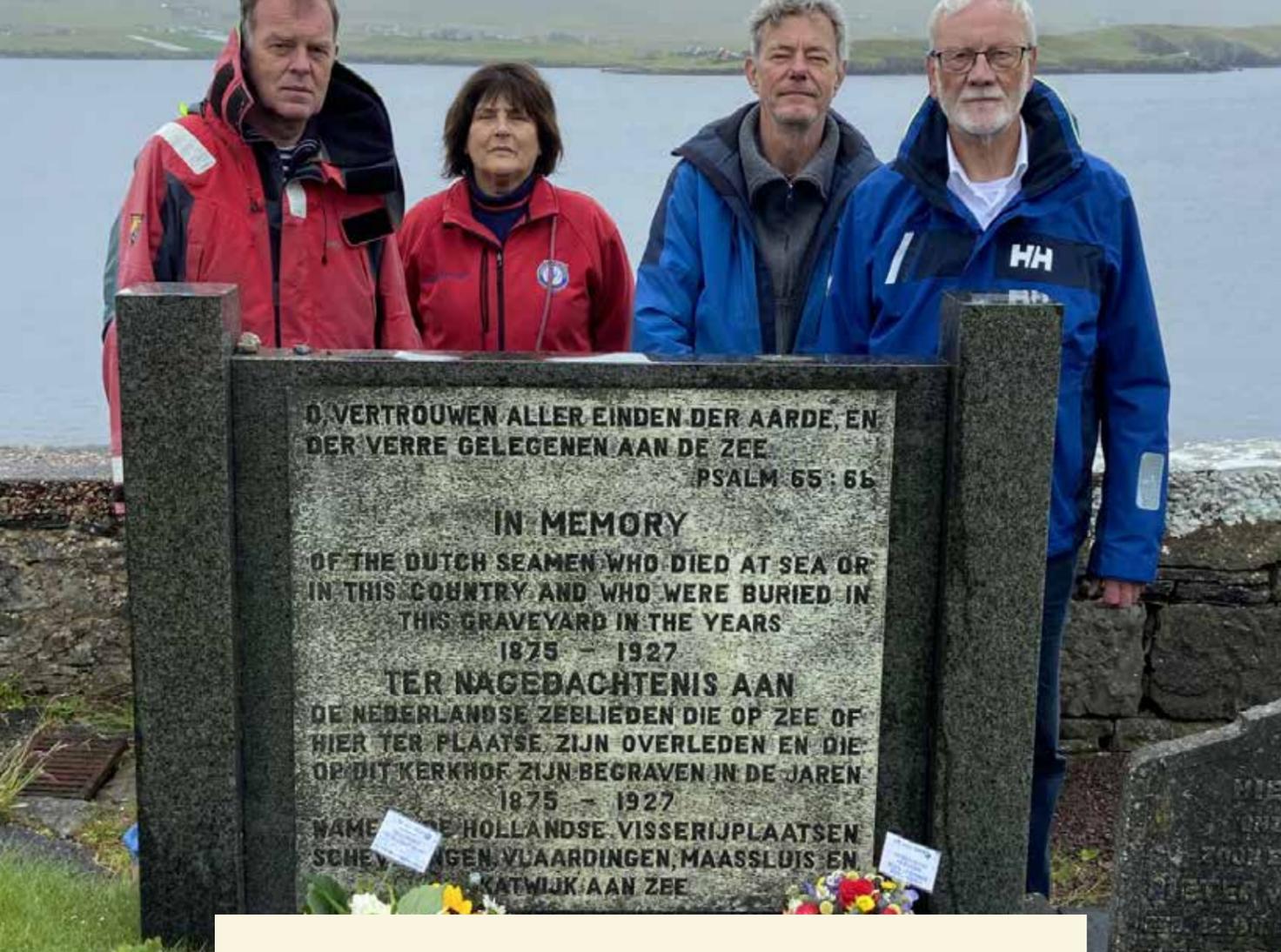
Er zijn op de begraafplaats 31 zeelieden begraven. Eén van hen was dus een Nederlandse Marineman; de overige dertig waren allen visser, van wie er vier uit Duitsland. De overige 26 vissers zijn allen afkomstig uit Nederland.

Veertien vissers uit Katwijk, Maassluis, Marken en Vlaardingen. Twaalf vissers zijn van Scheveningen. Hieronder een overzicht van deze Scheveningse vissers, met vermelding van het nummer van het schip waarop zij voeren, de leeftijd tijdens overlijden en de datum van begraven volgens het begrafenisregister van Lerwick. [\(zie volgende pagina\)](#)

Op verzoek van de Vereniging Herdenk Scheveningse Zeelieden is door de bemanning van de 2de etappe van de Midnight Sun en Maarten van der Toorn op maandagmorgen 15 juli j.l. een bloemenhulde gebracht bij het monument "ter nagedachtenis aan de Nederlandse zeelieden die op zee of hier ter plaatse zijn overleden en op het kerkhof van Lerwick zijn begraven tussen 1875 en 1927". Zie de foto.

Na het middaguur heeft de Midnight Sun haar reis naar IJsland via een kort bezoek aan de Faeröer eilanden hervat. Ze is op zondag 21 juli j.l. in IJsland aangekomen. Op 2 september 2024 was zij weer terug in Scheveningen.

Scheveningen,
Maarten van der Toorn
19-11-2024



D. VERTROUWEN ALLER EINDEN DER AARDE, EN
DER VERRE GELEGENEN AAN DE ZEE
PSALM 65 : 6b

IN MEMORY
OF THE DUTCH SEAMEN WHO DIED AT SEA OR
IN THIS COUNTRY AND WHO WERE BURIED IN
THIS GRAVEYARD IN THE YEARS
1875 - 1927

TER NAGEDACHTENIS AAN
DE NEDERLANDSE ZEELIEDEN DIE OP ZEE OF
HIER TER PLAATSE ZIJN OVERLEDEN EN DIE
OP DIT KERKHOF ZIJN BEGRAVEN IN DE JAREN
1875 - 1927
NAMES VAN DE HOLLANDSE VISSERIJPLAATSEN
SCHEVENINGEN, VLAARDINGEN, MAASSLUIS EN
KATWIJK AAN ZEE



Vrijwilligers



Twaalf Scheveningse Vissers

Naam	Schip	Leeftijd	Begraven
Maarten Harteveld	SCH 337	17	26 juli 1900
Jacob Roeleveld	SCH 241	25	4 augustus 1900
Arie Pronk	SCH 251	58	8 juli 1903
Cornelis den Heijer	SCH 413	39	13 juli 1903
Arie Knoester	SCH 64	62	22 juli 1903
Cornelis de Best	SCH 307	53	23 juli 1906
Machiel Vrolijk	SDM 21	46	1 augustus 1906
Hendrik Jacobus.Joh. Oosterbaan	SCH 411	19	19 september 1906
Job Machiel Taal	MA 4	56	1 juli 1910
Ment Ginder	?	16	8 augustus 1921
Willem Dijkhuizen	SCH 445	20	9 juni 1925
Klaar Pronk	SCH 262	16	13 augustus 1925

Het Vrijwilligersdiner, altijd gezellig!

Wat zou een vereniging zijn zonder vrijwilligers? Gelukkig kunnen we binnen onze vereniging rekenen op veel mensen die zich op verschillende manieren inzetten voor de club. Je komt ze vaak tegen op bekende plekken: aan de steigers, in het clubhuis, achter de bar, in de keuken, maar ook in het wedstrijdcomité en de redactie. Daarnaast zijn er de bestuursleden en de commissies die helpen om van onze club een fijne en levendige plek te maken.

Om al deze vrijwilligers te bedanken, organiseren we elk jaar een gezellig etentje. Het is

altijd leuk om bekenden te zien, mensen die je kent van hun vaste plek, maar het is ook een gelegenheid om nieuwe gezichten te zien en te ontdekken wie er allemaal bijdragen aan onze club. Iedereen draagt op zijn of haar eigen manier bij, maar altijd met het plezier en de gezelligheid van de vereniging in het achterhoofd. Zoals bij elke vereniging zijn we ook bij de Jachtclub altijd op zoek naar enthousiaste vrijwilligers. Of je nu achter de bar wilt staan, in de keuken wilt helpen, een handige klusser bent die onderhoudswerkzaamheden wil uitvoeren, of je het leuk vindt om mee te helpen met een

van de wedstrijden, er is altijd een plek voor iedereen. Denk je nu: "Dit lijkt me wel wat, ik wil ook meer doen"? Zoek dan naar een vrijwilligersfunctie die bij jou past. Praat met anderen, kijk waar je een steentje kunt bijdragen en vind jouw plekje binnen de vereniging.

En vooral: wees er volgend jaar bij en eet gezellig mee!

Monique Eggink

Bronnen: Artikel: "Scheveningse haringvissers in Lerwick" van Henk Grootveld, d.d. 18 juni 2012, Scheveningse Courant. Boek: "Een schip vis" Onze Noordzeevervisserij in woord en beeld" van Engel Jan de Boer en Cees van der Meulen. ISBN 90 228 1957 4



De JCS toertocht. September 2024

Op 7 en 8 september vond de vierde editie van de JCS Toertocht plaats. Na een succesvolle editie in Amsterdam, waar we een lang weekend verbleven, twee keer uit eten gingen en het Maritiem Museum bezochten, stond dit keer IJmuiden op de agenda. Hier wachtte de deelnemers namelijk een steigerborrel!

Wat is de JCS Toertocht eigenlijk? Het is een zeiltocht waarbij een groep gelijkgestemde schippers samen een nabije haven aandoen. Daar genieten ze van een hapje en een drankje en voeren gesprekken. Soms met mensen die ze nooit eerder hebben ontmoet. Vaak met bekenden met een ligplaats schuin tegenover, maar die je nu pas beter leert kennen. Kortom, de JCS Toertocht is dé manier voor JCS-leden om elkaar en ook niet-leden te ontmoeten en beter te leren kennen. En, uiteraard, we zijn ook op het water.

Dan terug naar het weekend. Deze editie van de JCS Toertocht begon op zaterdagochtend om half zeven in het clubhuis. Daar stond de vierkoppige toertochtcommissie klaar met heerlijke koffie uit de vertrouwde Bravilor. Na een laatste briefing kreeg elke deelnemer een

gelimiteerde JCS-zonnebril uitgereikt. Niet veel later waren de deelnemende schepen op zee. Onderweg kregen sommige bemanningen gezelschap van vogeltjes, zeehonden en bruinvissen. De wind was zwak, maar voldoende om op tijd in IJmuiden aan te komen. Voor sommigen ging het op de motor, anderen praktisch zonder motor - aangezien die niet betrouwbaar werd bevonden. Na het afmeren en even opruimen was het tijd voor de beloofde borrel. Met dertig deelnemers werden we vriendelijk ontvangen op de werf van jacht-service Boatcaptain, waar Alex Frederking ons toesprak. Daarna stond een diner bij Paviljoen Noordzee op het programma, waar we tot laat in de avond hebben nagepraat over de mooie dag.

Zondagochtend om negen uur was het pala-

ver door commissielid Josja op de Razzle Dazzle. Daar bleek dat de Rode Draak zonder eten zat - iets met een gebrek aan inkoopmanagement. Gelukkig stonden andere deelnemers klaar met broden, zodat ook deze jonge deelnemers niet op lege maag de zee op hoefden. De wind kwam uit het zuiden met een kracht van 5 bft, dus snel vertrekken was het devies. In de hoop voor donker terug te zijn op Scheveningen. De gepensioneerde bemanning van de Sailaway bleven in IJmuiden liggen - geen onverstandige keuze. Voor de overige deelnemers werd het een lange en ruige tocht, met stevige wind. De eerste arriveerde rond vier uur 's middags op Scheveningen, terwijl de laatste om tien uur 's avonds binnenkwam. Aangemeerde deelnemers konden in het clubhuis terecht, waar Michiel voor hen overheerlijke pizza's bereidde.

Op basis van de feedback van de deelnemers kunnen we als toertochtcommissie terugkijken op een geslaagd weekend. Ook dit keer is het doel van de toertocht bereikt: het verbinden van zeilers, zowel op het water als op de steiger.

De vijfde editie staat in ieder geval gepland rond Pasen 2025, van vrijdag 18 april tot en met maandag 21 april. De najaars editie staat gepland op zaterdag 13 en 14 september. Zet deze data dus alvast met potlood in de agenda als je erbij wilt zijn!

Namens de toertochtcommissie:
iedereen bedankt!

Robert Bruggink





Ijskegel 2024-2025

Het winterzeilseizoen is in volle gang. Vanaf half oktober zijn er veel boten iedere twee weken te vinden voor de kust van Scheveningen. Volgens velen het mooiste zeilwater van Nederland en misschien zelfs wel daarbuiten. He-las ging de eerste wedstrijd niet door vanwege de wind en de daarmee samenhangende golven. Daar na volgden er twee hele mooie zondagen met zo'n 60 boten op het water. Die 60 boten waren verdeeld over de twee bloed-groepen van het winterzeilen, de kegel en de pegel. Ook wel gekenschetst als de vloot in de Zuid en de Noord. De Ijskegel zit in de Zuid, mijn baan zullen we maar zeggen. Al sinds 2016 probeer ik wat leiding te geven aan alles wat zich daar afspeelt. Niet wat er gebeurt aan boord, dat is voor de schippers, maar meer qua organisatie of zeg maar wedstrijdleiding. Het begint in de ochtend met het maken van de koffie tot aan de prijsuitreiking tijdens de aftersail. Voor dit seizoen hadden zich een aantal nieuwe schippers aangemeld die het wel leuk leken om eens mee te doen aan de winterwedstrijden op Scheveningen. Ik heb hun gevraagd om eens op te schrijven hoe het gegaan is en hoe ze het vonden. Hieronder de verslagjes met wat foto's van de boten en bemanning.

Stuk Tinkabel van Olav Gribnau, stuk Ilvy van Jaap Mol, stuk Maxi Cosy van Maarten Rader

Van de kaag, voor de kust

Het is een mooie zomeravond als we, onderweg naar onze thuishaven, aanmeren bij JCS. Een woensdagavond en dan weet je het wel, het is een drukte van belang. Ik loop diverse bekenden tegen het lijf die ik uit het oog verloren ben nadat ik na 30 jaren catamaran zeilen uit Kijkduin ben verhuisd. Mannen die net als ik ietsje ouder zijn geworden en zijn overgestapt op een boot met koelkast. Bij een biertje werd gekscherend het idee geopperd 'hé, dan kunnen we van de winter wel met jouw boot zeilen want Baloo gaat uit het water'. Daarmee was het zaadje gepland.

Hoe zou onze (toer)boot zich meten in een wedstrijdveld? Hoe zou het zijn met golven en stroming? Hoe zou het zijn om mijn Marie-

holm IF doelloos op de Kaag te laten dobberen terwijl mijn strijdmakkers het daar onderling uitvechten? Ik ben eigenlijk wel toe aan deze uitdaging. Mijn crew, Paul en Gerard, tekenen direct bij, samen met de halve crew van Baloo. Gezien het toer karakter van de boot, de onbekendheid van de crew met de boot en met elkaar en, moet ik bekennen, mijn 'kat uit de boom' inborst besluit ik laagdrempelig mee te doen, de Ijskegel en als KVV de Kaag zeilers sluit Erik ons liefdevol in de armen.

Inmiddels zijn we 4 wedstrijddagen verder. Nou ja, 4. 2 dagen zijn er uitgehaald ivm het weer... en terecht. Ik heb me afgevraagd in hoeverre mijn grenzen overeen zouden komen met die van het comité. Tot nu toe gaat het goed. De andere 2 dagen hebben we heerlijk

gezeild met een goedaardig windje en zeeetje. Het is even wennen om met 4 mannen om elkaar heen te draaien in de dan toch krappe kuip. Een bemanningspool van 7 man betekent dat we telkens in andere combinaties varen wat de gewinning niet ten goede komt. De 1e dag ging niet onverdienstelijk maar vergiste we ons en zette de stroom ons toch bijna op een boei wat ons terugwierp in de uitslag. De 2e dag draaiden we als team beter. Paul en Gerard waren aan boord en we zijn met zijn drieën al goed op elkaar ingespeeld. We werden 4e. Inmiddels krijgen we ook beter zicht op onze rating, onze positie in het veld en wie we in de gaten moeten houden. Blijkt dat toch ook Erik te zijn. Die was niet voor niets zo gretig en lijkt wel wat extra competitie te kunnen gebruiken.



Onze Maxi 1050 gebruiken we als toerboot wat reflecteert in haar naam Maxi Cozy en ik heb niet de intentie haar te verbouwen tot wedstrijdship. Er staat een nette set zeilen op en haar onderkant is schoon. Toch heb ik mezelf al betrapt op het vervangen van de vallen door rek-arme exemplaren. We gaan ons stinkende best doen een beetje druk op de Ijsketel te zetten, jullie zijn nog niet van ons af.

Dit geeft een leuke inkijk hoe het aan boord van de nieuwe deelnemers er aan toe gaat en hoe zij het winterzeilen en met name de Ijskegel ervaren. En wetende dat er nog velen zijn die de stap nog niet gemaakt hebben, laat je niet weerhouden om het ook eens te proberen. Stap eerst op om te voelen en maak dan zelf de trossen los om koers te zetten richting de Drains. En als je eerst wil leren en kijken hoe dingen gedaan worden, kom dan op de dinsdagavond na iedere vaarzonntag naar het Winning Tactics Café. Daar worden de wedstrijden nabesproken en leert topzeiler Erik van Vuuren ons de fijne kneepjes van het "vak".

Maarten Rader

Inspirerende Winning Tactics Café & Academy

De winterwedstrijden zijn in volle gang, en wat zijn we blij met alle enthousiaste reacties die we tot nu toe hebben ontvangen! Deze wedstrijden zijn niet alleen een sportieve uitdaging op het water, maar ook een kans om na afloop samen te leren en te groeien tijdens ons praatprogramma: Winning Tactics Café & Academy.

Na elke race duiken we dieper in de tactieken en bespreken we de hoogtepunten van de dag. Aan de hand van spectaculaire dronebeelden analyseren we de beste momenten en leerzame situaties. Deze unieke combinatie van praktijk en theorie zorgt ervoor dat deelnemers niet alleen met adrenaline van het water komen, maar ook met nieuwe inzichten en kennis naar huis gaan.

Leren van elkaar

Wat dit programma extra bijzonder maakt, is de betrokkenheid van ervaren schippers en tactici, die openhartig hun strategieën delen. Hierdoor ontstaat een inspirerende uitwisseling van ideeën, waar zowel ervaren als minder ervaren zeilers veel van opsteken.

Zo hebben we in de eerste edities van Winning Tactics gebeld met JAJO Team Dutch-Sail die meededen aan de America's Cup in Barcelona, maar ook solo-zeiler Conrad Colman belde vanaf de oceaan om zijn ervaringen tijdens de Vendée Globe te delen. Daarnaast hebben we dit seizoen al verschillende belangrijke aspecten van de zeilsport besproken zoals boeirondingen, voor-de-windse zeiltrim en zeilen onder zware weersomstandigheden.

Waardevolle toevoeging

Met zoveel positieve energie en enthousiasme blijven we deze leerzame sessies natuurlijk voortzetten. Winning Tactics Café & Academy is een waardevolle toevoeging aan de winterwedstrijden en vormt een prachtig platform om onze passie voor zeilen te verdiepen.

Drukbezocht, ook online

De WTC's worden telkens drukbezocht en ook kijken er gemiddeld nog een bij 200 mensen online mee. De café's zijn ook toegankelijk voor alle geïnteresseerden in de zeilwereld.

Dank aan iedereen die dit mogelijk maakt, in het bijzonder Eveline Heijning-Nederlof, Erik van Houten en Erik van Vuuren. Samen zorgen we ervoor dat onze clubleden niet alleen beter zeilen, maar ook nog meer plezier beleven aan onze wedstrijden. De winter mag dan koud zijn, maar de sfeer bij Jachtclub Scheveningen is warmer dan ooit!

Hartelijke groet,

Anton van Schendel
Bestuurslid
Communicatie Jachtclub Scheveningen

Ijskegel



Ijskegelen voor een nieuwkomer

Wij doen dit jaar voor het eerst mee met de Ijskegel wedstrijden met onze Rival 34 Tinkabel. Eerst maar even voorstellen: wij: Olav Gribnau (57, sinds 2 jaar lid van YCS) en mijn oudste dochter Rixt (28). Als Rixt niet mee kan doen is er een collectie van familie, vrienden en bekenden die graag mee willen.

Onze boot: een groene (officieel Eau de Nil) Rival 34 uit 1978 met de naam Tinkabel. De Rivals zijn door Peter Brett ontworpen en de 34 is een voor de OSTAR in 1972 aangepaste Rival 32. Uiteindelijk zijn er zo'n 150 Rival 34s gebouwd. Tinkabel is van 1978 en haar naam is niet afgeleid van het elfje uit Peter Pan maar ze is vernoemd naar Tineke (met bijnaam Tinka), de vrouw van de eerste eigenaar. Tinkabel staat dan ook voor Mooie Tineke.

De Rival 34 is een heerlijk zeilende en vooral zeewaardige en sterke boot. Met haar 5,5 ton niet eens een echt zwaargewicht. Met haar hebben we enige wedstrijdervaring op het Wad en ietwat bleu (of noem het onvoorbereid) kwamen we 10 november in de haven. Rixt was nogal onder de indruk van de profes-

sionaliteit van de schepen om ons heen wat leidde tot haar uitspraak "tja en dan sta ik hier in m'n pantalonnetje".

Tinkabel klaargemaakt, koffie in de thermoskan, het palaver en naar de start. Vanaf het begin vonden we het een heerlijke sfeer: genoeg fanatisme om het een echte wedstrijd te laten zijn, maar ook weer niet helemaal op het scherpst van de snede. Onze start was best goed maar als onbekenden op dit water aan de westkant gestart terwijl een groot deel aan de oostkant startte. Achteraf denk je dan: "het zal toch wel een reden hebben dat alle 'locals' aan de oostkant starten". Weer wat geleerd ;). Het weer was heerlijk weer, de wind had net ietsje meer gekund om zo de extra waterlijn (1,4 m) van de Rival te krijgen door de grote overhan-

gen. Op zo'n korte driehoeksbaan is het hard werken en is er weinig tijd voor koffie, koeken of een goede lunch. Maar wel erg leuk met een aantal mooie boei-rondingen en veel overstagen gijp-manoeuvres.

Voldaan gefinisht en naar de prijsuitreiking die qua sfeer wel wat heeft van een gezellige apres-ski: geur van zeilkleding, zweet, bier, bitterballen en een enkeling alweer opgefrist. De dag erna wel gemerkt dat zeilen toch echt een sport is: zowaar spierpijn ;)

Al met al een erg leuke evenement, top organisatie en mooie kennismaking met JCS en het Ijskegelen. We gaan zeker door!

Groet, Olav Gribnau

Ijskegelen met de Ylvi

Zondag 24 november, het waait hard. De ijskegelwedstrijd van vandaag gaat niet door. Balen, maar terechte beslissing. Ping! De app gaat af. Het is Erik met een verzoek om wat te schrijven over onze ervaringen met de ijskegel wedstrijden. Dat is leuk, toch een beetje watersport vandaag. Wel met een pen in plaats van een lierhendel.

Wij doen met onze boot, een Hanse 418 'Ylvi' voor het eerst mee dit jaar. Ylvi is een echte toerboot en heeft ons al veel zeilplezier bezorgt. Onze bemanning bestaat uit een groep enthousiaste zeilers, geen echte wedstrijdfanaten en deels ook niet meer zo top-fit. Kortom een combinatie waarmee we in het topsport geweld niet op onze plaats zijn.

Door een slecht voorjaar, zakelijke- en prive agenda's dit jaar hebben we de nodige vitamine Z gemist. Dus de winter doorzeilen was een optie. Een beetje positief gepusht door Robert Bruggink hebben we ons ingeschreven voor de ijskegel competitie. Dat sprak ons wel aan, zeker na het lezen op de website van wat het in houdt. Dus in september naar Scheveningen gekomen en de baan alvast verkend.

Inmiddels hebben we twee wedstrijden gevaren. Wat is dit leuk! Gewoon lekker competitief een rondje tonnen. Een korte baan waarbij je elkaar steeds tegenkomt. Niet het mes tussen de tanden maar gewoon wat ruimte geven als dat moet en toch voor de punten gaan.

Wij kiezen binnen de ijskegels onze tegenstanders om lekker tegen te sporten. Na afloop de uitslag, ach die spoelen we met een biertje weg.

De winst hadden we al gepakt met een lekker dagje buitenspel voor de kust. We kijken uit naar de rest van de serie.

Jaap Mol, Hanse 418 Ylvi

De
boot van...



De boot van... Erik en Moira: Miri



oen wij ons pensioen in 2021 zagen naderen, realiseerden we ons dat dit een geweldige kans zou zijn om het zeezeilen weer actief op te pakken, een activiteit waar we in onze jeugd elk afzonderlijk van hadden genoten, maar nog nooit samen hadden gedaan. Erik werd enthousiast voor het offshore zeilen toen hij tijdens zijn studententijd (zo'n 45 jaar geleden!) het Nederlandse race circuit meemaakte als voordekker op een Pion. Moira leerde zeilen in Oban Bay waar zij tijdens haar jeugd woonde. Omdat het lang geleden was dat wij actief op het water waren geweest, besloten we om onze RYA-kwalificaties te halen bij de Hamble School of Yachting in Engeland. In september 2022 verlieten we Hamble met onze Coastal Skipper-tickets, radio certificaten, etc. op zak en gingen meteen op zoek naar ons "perfecte" jacht.

Erik had vanaf het begin een duidelijk idee van wat hij wilde - een Swan die we met z'n

tweeën konden zeilen én met zijn 1,93 ook met voldoende stahoogte(!), dat was zijn droomjacht geweest toen hij in de jaren '70 zeilde. Het leek erop dat de headroom beneden in een Swan 48 niet hoog genoeg zou zijn voor Erik om rechtop te staan, dus keken we naar andere zeilboten. De zoektocht tijdens de winter van 2022/'23 bracht ons naar Engeland, Schotland, Zeeland en het IJsselmeer, waar we in totaal bijna 20 jachten bekeken. De stahoogte bleek telkens weer een obstakel te zijn. Uiteindelijk leek het erop dat een compromis mogelijk was met een Najad 490 waar de stahoogte alleen te laag was bij het fornuis en hoog genoeg elders in de kombuis, salon en hutten.

In maart 2023 vertrokken we naar Göteborg in Zweden om daar een mooie Najad te bekijken, onderweg besloten we te stoppen in Heiligenhafen in Duitsland omdat we dat toch passeerden. We hadden daar op de website

van een kleine makelaar (die nergens anders adverteerde) een Frers Swan 48 uit 1999 gezien en besloten die te bekijken en daar gewoon goed antwoord te krijgen op de stahoogte vraag - voor de zekerheid!

Miri (afkorting van Miriam, de naam van de dochter van de toenmalige eigenaar waar we uiteindelijk goede vrienden mee werden), lag in de winteropslag toen wij haar voor het eerst zagen. Zelfs zonder mast, giekg, tuigage of buiskappen was het meteen duidelijk dat dit het jacht was waar we naar op zoek waren. In tegenstelling tot eerdere informatie was de stahoogte op de meeste plaatsen meer dan voldoende en was de boot in een uitstekende staat van onderhoud voor haar leeftijd. Bij een tweede bezichtiging op de terugweg vanuit Göteborg werd de beslissing genomen, binnen een paar korte weken hadden we Miri gekocht en bereidden we ons voor om haar van Heiligenhafen terug naar Nederland te varen.

We werden lid van JCS, met een plek op de wachtlijst voor een ligplaats in Scheveningen. In afwachting daarvan vonden we een plek voor Miri bij Cape Helius in Hellevoetsluis voor de zomer. De tocht vanuit de Oostzee maakten we in juni 2023 met de hulp van drie goede vrienden. Op weg naar het Haringvliet hebben we onderweg een gezellige overnachting in de haven van Scheveningen gehad, juist tijdens het WK SB20.

De rest van het seizoen 2023 brachten we door in en rond Hellevoetsluis, daar leerden we Miri beter kennen en stelden we een lijst op van al het werk wat we wilden doen om haar weer helemaal up-to-date te brengen. In oktober vorig jaar ging ze de winteropslag in bij Sailworkz in Stellendam. Terwijl ze daar was kreeg ze een nieuwe motor, schroef, batterijen, en elektrisch systeem, ook werden haar romp en striping opgeknapt. Samen met een nieuw staand want en canvas voor de buiskappen

en de zeilhoes ziet zij er praktisch als nieuw uit en met een nieuw kotter zeil, zeilt zij heerlijk. Vanwege onvoorziene problemen met de nieuwe motor en de originele propeller duurden deze werken helaas langer dan verwacht, maar met de fantastische steun van het hele Sailworkz-team verliet Miri begin augustus uiteindelijk de werf in Stellendam en zeilden we direct rechtstreeks naar de Solent om het meeste uit de laatste weken van het seizoen te halen en daar oude vrienden en vertrouwde havens te bezoeken.

In Scheveningen hadden we ondertussen het geluk aan onze zijde en kregen we een plek aan de A-steiger, ondanks dat is de boot voorlopig terug in Stellendam. Toen ze daar uit het water werd gehaald hebben we Caroline van Leusden -die we vorig winterseizoen tijdens de bardiensten bij de Winning Tactics leerden kennen- gevraagd of zij daarvan een fotoreportage wilde maken.

In Stellendam ligt Miri nu in de winterstalling en zal Sailworkz het onderwaterschip aanpakken. We maken dus serieus werk van het voorbereiden van Miri op het komende zeilseizoen en deelname aan de 2025 Rolex Fastnet Race (met de nodige qualifiers).

Erik zeilde de qualifiers en Fastnet afgelopen jaar al op een Clipper 68, maar het zal de vervulling van een droom voor hem zijn om de honderdjarige editie van deze iconische race in de eigen boot te varen. Dus houd ons in de gaten.

Moira Cameron en Erik Nijdam

Foto's: Caroline van Leusden





Scheveningen500 in 2025 naar Roscoff

Door Liesbeth Brederode

Ken je dat gevoel? Je hebt net een superleuke offshore race gevaren en staat een mooi feestje te vieren met de crew van 40 andere boten. Zonnetje, biertje, topsfeer, veel mooier wordt het niet. Dat overkwam ons afgelopen zomer nadat wij met onze Resonate in 50 uur van Lauwersoog naar Stavem in Noorwegen waren gevaren. Precies, we deden mee met de CAM race. Op het moment dat we met de bemanning van alle 20 Scheveningse boten keihard en niet geheel zuiver "Oh oh Den Haag" aan het zingen waren (ja, we domineerden de boel daar wel) keken Tim en ik elkaar aan. Dit moet volgende zomer weer kunnen, maar dan in het Zuiden! Een appje naar Wytze en een enthousiaste reactie later was het een feit: wij organiseren de Scheveningen500 in 2025!

Inmiddels is de organisatie aangevuld met mensen van de Kustzeilers, YSY en de Maas en is het eerste bezoek aan Roscoff gebracht. Aldaar echt alle medewerking van de marina, de VVV, de lokale jachtclub en de gemeente, dus dat gaat helemaal goedkomen. De race wordt gevaren in ORC – full crew en dual handed -

en SW klasse en volgens goed gebruik mag je als je kiest voor de toertocht onderweg af en toe een haven induiken. Er wordt gesproken over oesters, een kasteel op een rots, de ui, Bretonse dans en crêpes, heel veel crêpes. Verder dan deze tip kunnen we de sluier nog niet oplichten!

Ben je een ervaren zee(wedstrijd)zeiler en denk je gelijk: dit klinkt helemaal top, waar kan ik inschrijven? Dat kan vanaf 1 december via de website www.zeilrace-rally.nl. Denk je: dit klinkt echt fantastisch maar ik heb nog nooit zoveel nachten op zee doorgevaren en kan ik dat allemaal wel? Schrijf je dan juist in, want met de informatiemiddag en alle andere 'verplichte' voorbereidingen zoals op het gebied van veiligheid slepen we je er doorheen! Dan kun jij straks trots zeggen dat je op eigen kiel helemaal naar Bretagne bent gevaren!

Roscoff zegt u?

- 'n Nautische eindbestemming voor alle toeren wedstrijdzeilers die iets verder willen dan kust hopen.

- De ligging aan de baai van Morlaix met Ile de Batz aan de overkant en de Kanaaleilanden om de hoek maken het uniek.
- Brest, Lorient en de Bretonse Zuidkust zijn binnen bereik, de Engelse zuidkust is een bezoek echt waard op de terugtocht.
- Familie en vrienden kunnen invliegen (Brest) of met openbaar vervoer of auto komen voor een bemanningswissel en vanuit een prachtige omgeving de vakantie voortzetten.

19e editie Scheveningen500 - de feiten
Start: 12 juli 2025 vanuit Scheveningen
Feestelijke prijsuitreiking: 18 juli in Roscoff
Inschrijven vanaf 1 december
Informatiemiddag op zaterdag 1 februari van 13:00 – 16:00 in het clubhuis - aansluitend borrel

Alle info op www.zeilrace-rally.nl

Volg ons ook op Facebook en Instagram en blijf op de hoogte

“IK KEN
HET WATER OP
MIJN DUIMPJE.”



HET WATER IS MOOI. MAAR OOK ONVOORSPELBAAR. DAAROM ZIJN WIJ ER MET DE KNRM HELPT APP VOOR ALLE WATERSPORTERS. OOK VOOR JOU.



DOWNLOAD DE APP EN GA GOED VOORBEREID HET WATER OP.



De Oversteek van Bob van de Burgt: Windfoiland heen en weer naar Lowestoft

Bob van der Burg, een professioneel windsurfer, heeft op 16 september een indrukwekkende oversteek gemaakt van Scheveningen naar Lowestoft Engeland en terug, om geld op te halen voor Spier voor Spieren. Op zijn foil, een innovatief type surfplank dat hem in staat stelt om over het water te 'vliegen', combineerde hij zijn vaardigheden met de ondersteuning van een team van Scheveningse zeilers, een camera crew en de havenmeesters die de begeleidingsboot, de "Protector" bestuurden.

Voorbereiding op de Oversteek

De voorbereiding voor deze slopende oversteek was cruciaal. Bob trainde meerdere keren met het begeleidingsteam om onder andere de communicatie te optimaliseren en de gewenste hoogte te bepalen tijdens het surfen. Zowel de koers voor het aan de wind als comfortabel ruime wind varen moesten worden vastgelegd om zo de koers op de dag te kunnen vastleggen. Deze trainingen hielpen niet alleen om de techniek te verfijnen, maar ook om een band en vertrouwen op te bouwen tussen Bob en het team. Eerder had Bob al een poging gedaan om de oversteek te maken, maar deze werd voortijdig afgebroken vanwege te wilde omstandigheden voor de volgbboot. Deze ervaring bleek waardevol, omdat het team leerde

om beter in te spelen op onvoorspelbare situaties en het de noodzaak van goede communicatie benadrukte. Op aanraden van Raymond werd de locatie voor de extra jerry-cans benzine en het reserve materiaal geoptimaliseerd. Ook het communicatie protocol werd verbeterd naar aanleiding van deze poging.

De Oversteek

Tijdens de uiteindelijke oversteek kwam Bob voor verschillende uitdagingen te staan, waaronder wisselende windrichtingen en golven. Dankzij de training en de voorafgaande ervaring waren hij en zijn team goed voorbereid. Het team op de begeleidingsboot speelden een essentiële rol door constant in de buurt te blijven, hem aan te moe-

digen en te helpen bij het maken van strategische beslissingen zoals het ontwijken van obstakels en windmolens. Het was een combinatie van Bob's vaardigheden en uithoudingsvermogen op de foil en de expertise van zijn team die de oversteek mogelijk maakte. In Lowestoft werden we vestelijk ontvangen door zowel de mensen van de jachthaven als de lokale foilers die Bob tegemoet kwamen om het langs de banken te begeleiden naar het strand.

Tijdens de oversteek is het raam en de opbouw van de Protector beschadigd en waren we genoodzaakt iets langzamer te varen voor de veiligheid, in Lowestoft stond een team klaar om spoedherstel werkzaamheden uit te voeren.

Helaas konden we hierdoor nog steeds niet zo snel varen als gepland. Bob kan met z'n foil lange tijd comfortabel tussen de 20 en de 25 knopen varen. Vanwege de golven en de schade aan de boot konden we deze snelheid niet meer halen. Dit heeft voor ons veel tijd gekost en hierdoor kwamen we in het donker bij het verkeersscheidingsstelsel aan. Om deze veilig te kruizen hebben we Bob aan boord genomen en hem naar de 'overkant' gebracht. Vervolgens kon Bob weer op zijn plank stappen en doorvaren. Het was nu echt pikdonker geworden en Bob was genoodzaakt om gewoon te windsurfen in plaats van op de foil te varen. Dit was vanwege het gebrek aan zicht niet meer mogelijk. Op Scheveningen werd Bob door een groep van familie, vrienden en fans

uit het water gedragen. Bob was gesloopt nadat hij 18 uur op de plank gestaan had.

Nadat wij de Protector weer hadden aangemeerd zijn we naar Jumpteam gegaan voor een zeer warm ontvangst en 1 klein drankje. Inmiddels was het 02:00 en waren we de dag ervoor om 05:30 al op de boot. Ook voor de crew was het een pittige dag, maar een peulenschil vergeleken met Bob z'n inspanning.

Uiteindelijk is er een indrukwekkende 67.000 Euro opgehaald voor Spieren voor Spier voor de ziekte van Duchenne.

Taco Spoor



Sinterklaas varen





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