

SPUIGAT

december 2025



Tocht Kustzeilers Flying Dolphin Interviews



Officieel cluborgaan van Watersportvereniging Jachtclub Scheveningen

360|advocaten

ALTIJD DE JUISTE KOERS

Specialisten in
Arbeids- en Ondernemingsrecht

360|advocaten
Koninginnegracht 19
2514 AB 's Gravenhage

T. +31 8 88 36 00 00
F. +31 8 48 77 36 05
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 Henk Oudewaal
- 8 Intocht Sinterklaas
- 10 Contract Havenbedrijf
- 14 Steigerpraat
- 16 Interview Lucia
- 18 IJkegels
- 20 Clubboten
- 22 Van de roeiers
- 24 De Scheepsbibliotheek
- 26 Interview Marcel
- 28 Kustzeilers naar Londen
- 31 Van de Viscommissie
- 32 Flying Dolphin
- 36 Interview Scotsman
- 38 De Scheepsbibliotheek
- 39 WK ORC double handed
- 40 Wander with Stardust

Colofon

Jaargang 2025

'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, Caroline Jockin-Hoogslag

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

Voorpagina: Flying Dolphin
Foto: Willem Ellemeet

Advertentieopgave: info@Jachtclub.com

Opmaak: Alexander Heemskerk - www.lexgv.nl

Sluitingsdatum kopij volgende nummer:
20 maart 2026

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,

Het is een beetje traditie geworden om de derde editie van het Spuigat zo rond de Kerstdagen bij de leden op de mat te krijgen. Daarom zit ik nu op 20 november dit voorwoord te schrijven van dit Kerstnummer.

Dit seizoen liggen we na 8 jaar afwezigheid weer met onze "EvaStella" in de Jachthaven van Scheveningen. Die periode van 8 jaar hebben we in Bruinisse doorgebracht om met name de kleinkinderen te behagen. Maar nu is het weer tijd voor steviger vaarwater en zijn we blij weer terug te zijn in Scheveningen. De bruggen en sluizen in Zeeland werden me soms wat teveel.

Aan het begin van het seizoen zijn we ook toegevoegd aan de App Scheveningse zeilers. Met deze App realiseren we ons hoe actief onze vereniging is. Ik ga het niet opnoemen wat ik allemaal voorbij zie komen, maar ik ben onder de indruk.

Zo zag ik ook een foto van Lucia als ze in functie van assistent-havenmeester een boot met motorpech van zee haalt. Ook realiseerde ik me dat Lucia sinds de komst van het Nieuwe Clubhuis altijd achter de bar staat. En daarom staat er een verhaal van Lucia in dit blad. Geschreven door ons nieuw redactielid Caroline Hoogslag. Ook Caroline, in haar werkzaam leven docente Nederlands op het VWO, is niet bij te houden. Van haar hand is ook het interview met de grootste en inspirerende vrijwilliger van onze vereniging Marcel Schuttelaar, onze voorzitter.

Onze redactie heeft nu ook weer zeer zijn best gedaan. Naast Caroline kwam Monique Eggink met prachtige zeilverhalen van leden van onze club. Monique is ook van de tijd. Zij houdt ons bij de les en zorgt dat we ervoor zorgen dat de kopij op tijd binnen is.

Ook staan er deze keer twee boekrecensies in het blad. Onze Harry van Hemert schreef weer twee vermakelijke stukjes met o.a. een boek voor in de Boord bibliotheek. Ik heb al de nodige boekjes aangeschaft die Harry ons aanbeval en deze "De Lange Route" van Bernard Moitessier is zeker de moeite waard. Anke de Hoop, van de Akka, is een nieuw ontdekt talent onder onze leden en schrijft een recensie over de "Waanzin aan het einde van de aarde". Een fascinerend boek om voor je verjaardag te vragen, want Sint en Kerst zijn bij het lezen van dit stuk alweer bijna voorbij. Helaas heb ik deze keer een verhaal over de ALV voorbij moeten laten gaan. Ik zat met wat lichamelijke beperkingen, gelukkig van voorbijgaande aard, maar kon niet fysiek aanwezig zijn op de ALV. Anton was zo lief om een camera verbinding met ons te maken zodat we het konden zien. Maar helaas het was toch iets te vermoeiend. Bij de volgende ALV ben ik hopelijk gewoon weer in het clubhuis.

En verder wijs ik u op nog allerlei mooie verhalen in deze editie van het Spuigat, geschreven voor leden door leden.

Als laatste wil ik Alex Heemskerk noemen. Hij zorgt elke keer weer voor een prachtig "glossy" blad, waar we als leden trots op kunnen zijn.

Mag ik u allen fijne Feestdagen en een goed 2026 toewensen.

Aly Anink-van Driel

Redactie Spuigat



Wie doet wat?

Bestuur Jachtclub Scheveningen

Voorzitter: Marcel Schuttelaar
Secretaris: Erik van de Linde
Penningmeester: Vacant
Bestuurslid communicatie: Anton van Schendel
Bestuurslid vrijwilligers: Karin Tiktak
Bestuurslid watersport: Robert Jockin
Bestuurslid clubleven: vacant
Bestuurslid waterrecreatie: vacant
Bestuurslid haven: Koert Liekelema

Havenmeester: Fabian Buijs (06 - 532 93 137)
Interim-Havenmanager: Paul den Hoed (06-44199373) tot 1 jan 2026
Daniël van Wijk vanaf 1 jan 2026

Ereleden: Marie Bovenkamp
Frans Sluyters
Peter Anink
Huib Hoogenraad
Maarten van der Toorn
Adriaan van Stolk

Commissies:

Ballotagecommissie

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

Geschiedeniscommissie

Voorzitter: Minus Tjeenk Willink,
Leden: Ferry Spaans, Ysbrand Endt, Willem Keizer,
Heleen Arps

Financiële commissie

Voorzitter: Albert Dalmeyer
Leden: George Westerkamp, Wytse Bouma,
Ysbrand Endt, Jan Paul Vermeulen

Haven- en Toewijzingscommissie

Voorzitter: vacant
Leden: Jaap Barendregt, Martin Guittet, Nico Buijs,
Leon Rodenburg,
Adviseurs: Maarten van der Toorn, Fabian Buijs,
Paul den Hoed

Viscommissie

Voorzitter: Romke Schuitema
Leden: Henk Baarbé

Zeilcommissie

Voorzitter: Frans van Cappelle
Leden: Michel Molsberger, Radboud Crul, Tim Lemeer,
Wim van Slooten, Erik van Houten,
Robert Jockin, Erik Fuijkschot, Monique Eggink,
Jin Hoeksema, Peter Anink

Evenementencommissie

Voorzitter: Boris Gorkovoi
Leden: Pieter-Jan Nijs, Anna Mosina, Martijn Croon,
1 vacant

Clubboten Paisano commissie

Voorzitter: Joop Schepers
Leden: Ruud van Kats, Jos de Voogd, Jaap Barendregt,
Gyorgy Gyory

Clubboten SB20

Voorzitter: Martin Lossie
Organisatie: Olivier Spree, Niels Groothuizen, Paul den Hoed

Toerzeil commissie

Voorzitter: Josja Koorneef
Leden: Lucas van Berkum, , Robert Bruggink,
Daniel Wiessing

Roeien

Voorzitter: Peter Lindeman

Duiken

Voorzitter: Bettina van Elk

Redactie clubblad het Spuigat

Voorzitter: Monique Eggink, Alexander Heemskerk,
Aly Anink-van Driel, Caroline Jockin-Hoogslag

Welkomstcomité

Voorzitter: Erik van der Linde
Leden: Karin Tiktak, Robert Bruggink

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



In Memoriam

Henk Oudewaal

Donderdag 9 oktober 2025 is Henk Oudewaal, negenzeventig jaar oud, overleden.

Henk was tot 2011 jarenlang de financieel en administratief manager van Jachtclub Scheveningen. Samen met (inmiddels ook overleden) havenmeester Piet de Ruiter was hij het vaste contact voor leden, passanten en relaties van onze vereniging. Iedereen kende Henk "op kantoor"!

Henk was een harde werker met grote toewijding en nauwkeurigheid. Voor opvolgende besturen was Henk een onmisbare ondersteuning bij de uitvoering van bestuurlijke taken en de dagelijkse gang van zaken van de vereniging. Hij bewaakte onder meer de bedrijfsvoering, administratie en de financiële positie van onze vereniging.

Henk heeft grote veranderingen meegemaakt en begeleid. Toen hij begon was onze club nog gevestigd aan Dr. Lelykade 21, met op de begane grond het clubhuis, bekend als "De grote M", en op de verdieping het kantoor en de vergaderruimte (waar ook de ledenvergaderingen werden gehouden). De afrekening van liggelden van passanten ging toen nog via de havenmeester, gewoon op de steiger contant en met bonnetjes. Dit betekende dagelijks de bonnetjes controleren en (veel) geld in de kluis. Henk deed dit met grote precisie.

Internet en Email waren nog volop in ontwikkeling. Ook de agenda's, notulen en stukken voor vergaderingen gingen nog via floppydisks en later diskettes. De boekjes met agenda en stukken voor ledenvergaderingen werden nog op papier verzonden. Dit werd allemaal door Henk verzorgd. Nu gaat alles hoofdzakelijk digitaal.

Het meest ingrijpend in zijn tijd bij Jachtclub Scheveningen was de zogenaamde "overlap". De verplaatsing van de (hoofd)vestiging van onze club van Dr. Lelykade naar "Landhoofd C" aan de Hellingweg, eerst op de verdieping van het pand "Malherbe" met op de begane grond ons clubhuis en restaurant "At Sea" (waar nu een sportschool is) en later, nadat Henk inmiddels met pensioen was, het kantoor aan Hellingweg 98. Sinds 2021 is daar nog het drijvende clubhuis bijgekomen. Dit proces heeft jaren geduurd!

Volgens traditie van onze club moest voor het definitieve besluit voor de overlap wel eerst "door de branding worden gevaren". Na druk bezochte ledenvergaderingen (zelfs zo druk, dat moest worden uitgeweken naar de kantine van de Visafslag), ging de ledenvergadering uiteindelijk "overstag" en zaten we uiteindelijk waar we nu zitten! Terug kijkend heeft Henk daar een belangrijke ondersteunende bijdrage aan geleverd. Veel meer is ondertussen veranderd. De functie die Henk bekleedde is

aangepast aan de huidige behoefte, maar vast staat dat hij een belangrijke rol heeft gehad in de ontwikkeling van onze vereniging.

Henk was geen watersporter, maar wel betrokken bij onze vereniging en de leden. Voor iedereen een goed woord, ook buiten werktijd. Na zijn pensionering kwam hij nog regelmatig naar de jachthaven, bij evenementen of "zomaar" en maakte dan altijd een praatje met leden die hij nog kende. Zaterdagavond afgelopen 31 mei liepen Inge en ik met ons hondje Bailey op de kade toen een zwarte auto naar ons toeterde. Het was Henk met echtgenote Wil. Wij hebben toen gezellig op een bankje gesproken (bijgaande foto is van toen). Ja, het was "gezellig", maar Henk vertelde toen wel, dat hij ernstig ziek was en "uitbehandeld"; typisch Henk, heel kalm en berustend.

Dat ik zo afscheid heb mogen nemen van Henk is mij dierbaar. Jachtclub Scheveningen is dankbaar voor alles wat hij voor onze club heeft betekend.

Wij wensen echtgenote Wil, dochter Désiree, kleindochter Lotte en overige familie veel sterkte met dit verlies.

Namens Jachtclub Scheveningen,

Joop Buijs



Dromen

Zo, na deze ALV is het definitief. Na 11.5 jaar ben ik met mijn laatste termijn als voorzitter bezig. Dus ik schat nog twee keer een voorwoord te produceren en dan komt er eindelijk meer tijd om te zeilen. Toeren met de familie. Tijd voor de woensdagavond wedstrijdjes met vrienden en kennissen. En de winterwedstrijden en straks weer de North Sea Regatta.

Met een nieuw team, het oude was immers bij de verkoop van de rode Maxi 1300 uitgezwermd of als u wilt door andere teams 'overgenomen'. Deze nieuwe groep hebben we afgelopen maanden, met hulp van JCS, toch maar weer bij elkaar gesprokkeld. Bestaande uit een hoogleraar van de TU Delft afkomstig uit Australië of Nieuw Zeeland. Dat weet ik niet precies. Wonend in Scheveningen want daar kun je kite surfen. Met drie jonkies bezig met afronden van hun studie of in hun eerste baantje. Goede en leuke zeilers met energie voor tien. Aangevuld met een paar zeventigers waarvan er een overigens regelmatig door zijn camera zit te kijken. Om u de sfeer van het varen op zee te laten proeven. Daarnaast bestaat het team uit een groep mensen die af en toe mee willen en de IJsvogel kennen uit tochten in het verleden. Ook zij behoren dus tot de crew.

Koud

Vandaag is de race afgelast. Het is te koud, te nat en vooral te winterig. Ik ben nog niet buiten geweest, heb dus tijd voor de admin en wat stukjes schrijven. Gisteren zag het er ook somber uit, maar het bleek een pracht oefendag te worden. Om het nieuwe gezelschap wat in te trainen zaterdag tussen 10 en 13 uur gevaren. Stukje zuid en dan weer terug met wind mee en stroom tegen om de handling van de gennaker te oefenen. Een fors zeil met slurf, gemaakt door Arjan van Banks Sails. Dat oefenen verliep, net als het weer, onstuimig. Het water stroomde bij de voordekkers zo de onderbroek in. Pleidooi dus voor een smock met waterdichte neopreen hals. Het gijpen verliep in stijl. Kortom, bij de slag richting Engeland het zeil weer snel omlaag gehaald. Nadat de wind op weg naar Kijkduin nog meer aantrok besloten op fok en groot-

zeil en met verkleumde bemanning terug te varen. Juist toen brak de zon door en werd het een pracht van een middag. Volgens de marifoonberichten was het op zee Zuid 7Bft en richting Engeland nog wat meer, maar vlak onder de kust bij Kijkduin stond er zoals zo vaak, wat minder wind.

Spinnenwebben

Zo'n stukje varen op koude winterdagen biedt veel. Dat gaat veel verder dan gewoon wat trainen. We zijn er ons goed van bewust dat het riskant is als iemand bij 3 graden boven nul, te water belandt. Dus we houden elkaar goed in de gaten. Het stoeien met golven en windvlagen geeft dus verbinding. Handig, zeker met een steeds weer wisselende bemanning. In de loop der jaren hebben op de IJsvogel zo tientallen mensen leren wedstrijdzeilen op zee. En zijn ze verbonden met elkaar en

met de jachtclub. Dit soort winterse tochtjes houden ons verder fit en de zoute lucht woeit gisteren de griep uit mijn hoofd. Net als de spinnenwebben, mijn eufemisme voor niet productieve gedachtenkronkels, die na zo'n onstuimige tocht verwaaid lijken te zijn. De niet gezeilde wedstrijd wordt nu overigens 14 december gezeild. Kortom, nog twee koude wedstrijden te gaan in de donkere dagen.

Enthousiast

Ik ben weer een voorstander geworden van het splitsen van de IJSPegels en de IJSPegels. Door het soms onstuimige weer moeten nogal eens wedstrijden afgelast worden en dan zit er een maand tussen de races. Vanuit de bezetting van het clubhuis gezien zou het ook handiger zijn, dat wil zeggen dat het clubhuis dan elke zondag open zou zijn. En ik verwacht dat een aantal mensen aan beide circuits gaat meedoen, dus kan er vaker gezeild worden. Voor alle duidelijkheid, ik ga er niet over, dit is een onderwerp voor de zeilcommissie. Maar het kan nooit kwaad een gedachte mee te geven. Zo op het eind van mijn loopbaan als voorzitter heb ik nog wel enkele andere dromen. Met de komst van een nieuwe verenigingsmanager Daniel van Wijk en het nieuwe bestuurslid haven en clubhuis, Koert Liekelema kunnen we daar een mooie start mee maken. Beiden zijn razend enthousiast over haven en club, en hebben toegezegd er stevig de schouders onder te zetten om er een nog groter succes van te maken.

Botenhuis

Dat pontje om van de F steiger naar het clubhuis te komen. Dat is er de afgelopen tien jaar niet gekomen. We hebben, als ik de geruchten mag geloven, een offerte gehad van boven de 100.000 euro voor een zelfsturend geval. Er ligt ook een optie voor een beweegbare steiger. Maar er is in tien jaar tijd geen verbinding gerealiseerd. Dat komt natuurlijk ook omdat het op stromend water niet zo simpel is, het is immers onze doorgangs route en er waren voor de club tal van andere prio's. Maar ik hoop nu toch dat we dit voornemen in de actieodus gaan zetten. Die verbinding tussen clubhuis en de Lelykade is natuurlijk ook handig om mijn derde wens te realiseren. Een clubhuis wat (nog) vaker open is en waar je met vrienden of relaties of gewoon met elkaar gezellig ook een hapje kunt eten. En op het terras een biertje kunt drinken. Praktisch gesproken kan dit nu nu allemaal, maar mijn dromen gaan wat verder. Ik moet dan terugdenken aan het 'Botenhuis', ons oude club-

huis aan de Dr Lelykade waar je beregezellig een hapje kon eten en je bij mooi weer op het terras altijd gezelligheid tegen kwam. Misschien past dat minder bij deze tijd, maar ik zou zeggen juist door de vergrijzing moet hier een kans liggen. Gezamenlijk gezellig borrelen en praten over onze avonturen en de liefde voor de Noordzee. Kortom, we zijn al een eind gekomen met het clubhuis, maar er kan in mijn dromen nog een stap gezet worden.

2026

Ik heb nog twee voorwaarden te gaan, dus ik heb nog wat dromen opgespaard. Rest mij als voorzitter u namens ons bestuur een prachtige kerst en een gezond en voorspoedig 2026 te wensen. We toasten daarop met elkaar tijdens de nieuwjaarsreceptie. En hopen elkaar tijdens het nieuwe jaar nog vaker in de haven en op het water te ontmoeten.. Het ga u goed.

Met vriendelijke groet,

Marcel Schuttelaar



Sinterklaas



Sinterklaasintocht Scheveningen 2025

Op zaterdag 15 november kwam Sinterklaas weer in de haven van Scheveningen aan. JCS heeft inmiddels een fantastische traditie opgebouwd door de Sint en zijn gevolg tegemoet te varen en de haven in te begeleiden. Altijd spannend of de Sint de haven van Scheveningen kan vinden en of de zee en het weer ons goed is gezind. En het bleef droog en de golven waren niet te hoog.

34 (zeil)boten van onze club met ruim 140 kinderen aan boord was het mogelijk om voorbij de Koppes en zelfs een stuk de zee op te gaan. Een bont gezelschap van Sinterklaas, de pakjesboot, diverse tenders, de blusboot, de KNRM en de clubboten voeren gezamenlijk de haven binnen. Op de havenhoofden stond het vol met zwaaiende kinderen, ouders, opa's en oma's en andere enthousiaste Sinterklaasbewonderaars. Vanuit de appartementen in de haven en op de kade werd flink gezwaaid en gezongen. Sinterklaas had zijn drumband meegenomen en die speelde gezellige liederen. Iedereen danste, zwaaide en zong.

De organisatie van het Sinterklaasvaren steunt

op een groot aantal vrijwilligers. Er komt best veel kijken om zo'n activiteit in goede banen te leiden. We moeten over voldoende deelnemende boten met schippers beschikken, en het aantal ouders en kinderen moet worden bijgehouden en zij moet over de boten worden verdeeld. Iedereen moet een reddingsmiddel dragen dat wordt uitgedeeld voordat de kinderen de steiger op mogen.

Het visbakteam zorgt voor pannenkoeken en warme chocomel en voor de ouders was er soep en broodjes bockworst.

De vrijdag voorafgaande aan het event zijn ze druk geweest met het clubhuis versieren en met de zakjes met snoepgoed klaar te maken.

Uiteraard moet ook de PR op orde zijn. Er was dit jaar ook een speciaal team dat vlaggenlijnen heeft gemaakt. In een maand tijd zijn er ruim 50 vlaggenlijnen van ieder 10 meter genaaid. Van oude banners, oude vlaggen en gedoneerde stoffen is er een bonte keur aan vrolijke vlaggenlijnen gemaakt. Het vormde de kers op de taart. Wat een geslaagd feestje!

Dank aan een ieder die dit mogelijk heeft gemaakt. Het was leuk en een groot succes.

Anke de Hoop





Contract met Havenbedrijf Scheveningen en JCS

Het is alweer even geleden dat we als redactie een bezoek brachten aan de Bediencentrale in Scheveningen. Ondertussen is het oude gebouw verdwenen en een heel nieuw gebouw verrees aan de haven. Uiteraard zijn we zeer nieuwsgierig naar dit nieuwe onderkomen. Bovendien gaat er een nieuw contract getekend worden tussen Jachtclub Scheveningen en het Havenbedrijf van Scheveningen. En als redactie zijn we daarvoor uitgenodigd.

Woensdag 19 november is het zover. Het is behoorlijk koud en de regen valt met bakken uit de hemel. Onder deze omstandigheden bannen wij ons, Peter, mijn man, en ik, een weg naar het nieuwe gebouw. Na wat gestrompel over zeilen en zand staan we dan toch voor de ingang. Om aan te bellen moet je wel gestudeerd hebben, maar na enig drukken op diverse knopjes gaat de deur toch open en verschijnt Roel de van der Schueren, de nieuwe havenmeester van Scheveningen.

Wij maken kennis met Roel. Op 15 maart 2023 is hij in Scheveningen komen werken, nadat hij 15 jaar bij het havenbedrijf in Amsterdam

allerlei functies heeft bekleed. Daarvoor deed hij de Hogere Zeevaartschool in Terschelling en studeerde ook nog Literatuur Wetenschappen in Amsterdam.

In Scheveningen, weliswaar kleiner dan de Amsterdams havens, voert hij dezelfde taken uit, met o.a. aandacht voor veiligheid en geordend scheepsverkeer. Hij maakt ook al gauw kennis met onze Jachtclub en in het bijzonder met Marcel Schuttelaar onze voorzitter, die ondertussen ook is aangeschoven.

Samen bespraken zij de mogelijkheid om definitief vast te leggen dat de Jachtclub de

gastheerschapsdiensten verleent aan de recreatieve vaart die aan de gemeentelijke steigers ligt. Dat houdt in dat de Jachtclub de passanten waarvoor geen plaats is bij JCS uitlegt hoe te betalen in de gemeente haven en tevens wegwijst maakt. Verder mag er door die passanten gebruik gemaakt worden van de sanitaire voorzieningen van de Jachtclub.

Het was altijd al een goed gebruik dat JCS de passanten ontving. Maar om te voorkomen dat er in de toekomst twee havenmeesters naar 1 schip gaan, wilde de Jachtclub dit formeel geregeld hebben en de kosten vergoed krijgen.

Bovendien is de haven van Scheveningen aan het professionaliseren. Daarom moet er hard gewerkt worden om de toekomst van de Jachthaven te waarborgen. Onze voorzitter ziet als doemscenario dat de haven in private handen komt en er nog meer dure appartementen zullen verschijnen. Watersport moet haar belangrijke functie binnen in de haven behouden. Dat geeft ook aanzien aan de gemeente Den Haag.

Roel is het daar mee eens. Want volgens hem valt er bij het wegvallen van de Jachthaven en de vereniging, ook een hele gemeenschap weg uit de haven.

En zo zijn ze het eens geworden over de inrichting van het liggeld van de recreatieve vaart aan de gemeentelijke steigers. En zijn wij als redactie getuige van het tekenen van het contract.

Daarna hebben we nog een bezoekje gebracht aan het Bedienzaal van het Havenbedrijf. Wij zien voor het eerst het uitzicht vanuit de nieu-

we post. Het is fenomenaal. Bovendien staan er schermen die een overzicht geven van de entree en de hele haven. Ook de tunnels in Den Haag worden vanuit de Bedienzaal gecontroleerd.

We spreken uiteraard met de verkeersleiders weer over de procedure voor in en uitvaren van de haven. We frissen de regels nog een keertje op.

1. Bij in en uitvaren is het verplicht melden bij de post op kanaal 21
2. Blijven uitluisteren en zo nodig communiceren
3. Als bij binnenkomst het grootzeil nog blijft staan moet dit gemeld worden aan de post en moet er afgestemd worden over de plek waar het zeil gestreken gaat worden. De motor moet dan uiteraard aan staan. Bijvoorbeeld: "EvaStella komt naar binnen en gaat naar de Jachthaven. Zij strijkt grootzeil in de derde haven. De motor staat aan". Daarna goed uitluisteren wat de verkeersleider zegt.

4. Als men klaar is met het zeil strijken melden aan de post dat men de reis vervolgt naar bijvoorbeeld de Jachthaven.
5. Ben je met meerdere boten dan is het verzoek in kiellinie naar binnen te varen.
6. Bij uitvaren geldt dezelfde procedure.

Dan krijgen we nog een heerlijk kopje koffie en nemen daarna afscheid van de havenmeester en verkeersleiders. Een middagje Scheveningen zit er weer op.

Wellicht is het verstandig bovenstaande procedure, ter informatie voor de passanten, op te nemen op de website van Jachtclub Scheveningen.

Aly Anink-van Driel

Redactie Spuigat

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**

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

De ondraaglijke lichtheid van de cruise

“Hee, dat zou ik nou wel ns willen doen.” Anneloes duwt een gelikt blad onder mijn neus met een foto van een groot schip op een rimpelloos blauwe zee. “Zo’n fjorden cruise naar Noorwegen met de Holland Amerika lijn.” AnneLoes denkt dat zij Noorse roots heeft en dat haar voorvaderen op de Hardangervidda hebben rondgebanjerd. “Die eeuwig zingende bossen met al die trollen, zo mysterieus.”

Anneloes is een keer mee geweest met de zeilboot naar Hellevoetsluis. Dat was in de tijd dat je voorbij de Maasmond een stuk Slijkmat af kon snijden door rechtstreeks naar de SG15 te varen. Nu zou je waarschijnlijk op de Hinderplaat vastlopen. Het was toen mooi weer, maar AnneLoes houdt niet zo van kleine wiebelscheepjes. Wel van grote.

En zo liepen we fastforward op de afgesproken dag van het Amsterdamse centraal station naar de cruise terminal, een 7 daags binair koffertje achter ons aanslepend.

Het enorme HAL schip was niet te missen. “Tjeez, wat een joekel,” hijgde Anneloes vol ontzag. “Joekel” was haar standaard opmerking als ze iets groots zag dat buiten haar dimensie mindset viel. “Ja, de Koningsdam, dat moet ‘m zijn” zei ik, “welkom in Noah’s ark, wij zijn gered.” Samen met nog zo’n dikke 2000 uitverkorenen persten we ons in een grote loods langs de inklaaringsbalies. Om me heen zag ik allemaal grijze koppies in kleurige ANWB jasjes, sjouwend met enorme koffers, ongetwijfeld vol met reserve ondergoed.

We kregen een personal card met het nummer van onze state room, een boordtegoed en ons koffertje een sticker. Wij hadden een binenhut, want de Neptune Suite vonden we te duur. Bovendien zouden we toch nooit midden in de sterrennacht met windkracht 3 op het balkon aan de champagne gaan. Nee, want dan lagen we nog gelukzaliger te pitten. Door een gat in de romp betraden wij de Koningsdam en we verdwaalden onmiddellijk.

Anneloes voelde zich gelijk thuis want alle dekken waren genoemd naar componisten. “Even kijken, wij zitten op Mozart, m’n lievelings componist; Beethoven zit hiernaast,” zei ze, wijzend naar de andere kant, “en Bach eentje hoger.”

In de eindeloze hutgang klikte de deur van onze state room open en we vielen naadloos in het kingsize bed dat pontificaal midden in de hut stond. Dat was een mooi binnenkometje. Een grote flatscreen hing als de monoliet uit Stanley Kubricks “A Space Odyssey” op kijkhoogte dreigend aan de wand. Lekker bed, dat wel.

Op het voeteneinde stond een uit een handdoek gevouwen zeebeest met een kaartje:

Every Inch of your state room has been meticulously checked by your friendly state room attendant.

“Kijk ‘ns, echte HAL slippers onder het bed en HAL badjassen in de kast, voor het zwembad,” zei Anneloes. “En een douche met eigen plee met afzuigkap.”

We zaten op bed alles in ons op te nemen, die zeven dagen zouden we wel doorkomen. Met ons deden zo’n 2000 passagiers op dat moment hetzelfde, terwijl op dek 9 onderin een legertje hoofdzakelijk Filipijnse friendly attendants zich gereed maakte om ons in de watten te leggen. Ooit zorgde de chef Hofmeester voor de natjes & droogjes van de passagiers, maar op de HAL schepen delen doctorandussen in de hogere hotelkunde de lakens uit.

We gingen ook even kijken waar ons Muster Station was, mochten we tegen een ijsberg aanvaren. De chaos van zo’n ramp zou toch wel enorm zijn als een paar duizend onbeholpen lieden plotseling naar dezelfde reddingsboot gingen rennen.

En je mocht toch hopen dat er geen schijtlolig virusje aan de check van de friendly attendants was ontsnapt en zich stiekem aan boord had genesteld.

’s Avonds stond ik aan dek te kijken hoe de Koningsdam zich door de IJmuidense sluis wurmde en op een noordelijke koers in de lichte zomernacht verdween.

Geen stampen of rollen verstoorde onze nachtrust; het schip lag als een dijk op zee. Ook geen groen uitgeslagen kotsers in de gang of aan dek ontmoet. De volgende morgen zaten we uitgerust te ontbijten, terwijl de hoge fjordbergen langzaam aan ons voorbijgleden.

Intusschen had Anneloes een warm badje ontdekt bij het zwembad, dat was goed voor haar krakende knietjes. In haar HAL kamerjas liep ze als Rose de Witt Bukater op de Titanic naar het zwembad en liet zich als een waternymph in het extra warme kommetje glijden.

Maar ook een Duitse dame had haar oog laten vallen op dit badje en keek niet blij als Anneloes er al in zat. De “schöne Galathée” was meestal te laat en eens plonsde ze met een stalen gezicht gewoon naast Anneloes in de soepkom, hetgeen de waterstand tot ver onder het LLWS peil reduceerde. Je zag haar gewoon denken: ik niks, jij ook niks. In de strijd om het badje werd ik soms ingezet als verkenningseenheid.

De sprookjesfjord voerde ons naar Eidfjord en Geiranger. Het heeft iets bevreemdends om te zien hoe de menselijke inhoud van de cruiseboten als een vloedgolf door deze dorpen trekt. Ik vroeg me af of de bewoners wel echt blij waren met deze flitsbezoeken.

Die avond was er een “Captains Welcome” op de Koningsdam. Aanzitten aan het Captains Dinner, zoals in de Belle Epoque, de tijd van de grote oceaanstomers van de P&O, Cunard en de White Star line, was een eer als je als passagier daarvoor werd uitgenodigd. Om toch iets van die oude traditie te beleven, konden de passagiers deelnemen aan een Captains Welcome, waarbij een elegante dresscode op prijs werd gesteld.

Ik had toevallig geen smoking bij me en Anneloes niks statigs, dus verschansten wij ons achter een verdwaalde palmboom en keken toe hoe een deftig rijtje passagiers, cocktails in de hand, langs de in slagorde opgestelde kapitein en zijn officieren paradeerde. Die stonden in vol ornaat met uitgestreken nautische blik naar de horizon te kijken en te bedenken welke grap ze zouden inzetten. “Zo kapitein, vaart ‘t ‘n beetje?” Dat zijn leuke dingen voor de mensen.

In Bergen, de stad die traditioneel als eerste de Atlantische natte klap opvangt, scheen nu zowaar de zon overvloedig. Met de Bybanen Light Rail (de “Slettebak” lijn) vonden we Edvard Griegs woonhuis Trolldhaugen, waar “Morgenstimmung” uit Peer Gynt over het fjord danste, een verstild moment voor de ingeblikte cruise passagier.

De 418 treden van de Aksla rots in het stadspark van Ålesund voerde mij hijgend naar een even adembenemend uitzicht (Fjellstua) over de stad. Anneloes zat er al, maar die was met de bus. Beneden joekelde de Koningsdam ongeneerd massief boven Ålesund uit.

Anneloes kreeg gelijk over haar roots toen we een straat vonden met haar Noorse oer-familienaam op het bordje, genoemd naar een eiland in de buurt. Maar ja, dat leven aan boord hè, dat langzame, dommelige bestaan, dat ietwat vervelde rondzingen met relatief veel mensen in een beperkte ruimte, in een soort ritme waarin in alle behoeften wordt voorzien, alles uit handen wordt genomen en waaruit de zee langzaam uit je denken verdwijnt. Je wordt gepamperd met het lekkerste en verleidelijkste voedsel en met de weinige beweging groei je constipierend langzaam dicht, met kans op een einde zoals in de Franse vreetfilm “La Grande Bouffe.”

Op ‘n avond metselden de scheepskoks onder groot applaus de langste Sushi ter wereld in elkaar. Als een enorme zeeslang lag hij daar te wachten op het toverstokje van de kapitein dat hem tot leven moest brengen. Is this the real life, is this just fantasy?

Rest alleen het grote consumeren en daarna onder het donzen dekbed, als je ‘t haalt. Maar geen nood, de vriendelijke attente HAL engelen zullen je graag naar het paradijs begeleiden. “Ik ga nog wat badderen met schöne Galathée,” zei Anneloes in haar witte HAL kamerjas en HAL slippers, “ze is eigenlijk best aardig en haar knieën kraken ook, ga je mee?” Dat was natuurlijk de geest van Wolfgang Amadeus, die op ons dek rondwaarde, want “in diesen heil’gen (HAL)len kennt man die Rache nicht.” * En hoorde ik naast ons, op het Beethovendek niet een zacht “Alle Menschen werden Brüder?” Krakende knieën kennen geen grenzen!

Ik besloot mijzelf tactisch uit dit Europees pact terug te trekken en liet me met een vredig gevoel in de box spring wegzakken.

De flatscreen explodeerde in flitsende culinaire aanbiedingen, meterslange Sushi’s, films en reclame.

Waar was de zee?

De scheepscamera toonde de boeg van de Koningsdam die nu in zuidelijke richting over de golven van de Noordzee denderde, terwijl de westelijke hemel nog na kleurde van de zonsondergang. Maar misschien was het wel A.I.

*vrij vertaald: in deze heilige HAL is geen plaats voor gekibbel (Die Zauberflöte, opera van Wolfgang Amadeus Mozart)

Harry van Hemert



Lucia : onze 'zegt-nooit-nee-vrijwilligster'

Lucia van der Sprong is sinds 1996 lid van JCS. Opgegroeid aan de Frederik Hendriklaan en als jong meisje was ze al verknocht aan het strand en de zee. Heerlijk vond ze het om dan langs de haven te lopen op weg naar het strand en wát genoot ze van als die boten en bootjes.

Water, boten en varen is Lucia met de paplepel ingegeven. Haar ouders waren elk vrij moment bezig met hun motorboot op De Kaag en IJsselmeer. Een ware speeltuin voor Lucia. Zo gaat het verhaal in de familie dat Lucia ook als baby altijd meeinging op de boot. Lucia werd dan in een doos op de bodem van de boot gelegd en bij harde wind en lastige golfslag op het IJsselmeer hield vader de open doos dan stijf tussen zijn benen. Dat voorkwam geschuif. En geen gejam om een paar regeldruppels, baby Lucia knipperde gewoon met haar oogjes en ze had nergens last van.

Lucia werd een hele ervaren watersporter. Zo ging ze elk jaar met het boot naar Engeland en niets geen hulpmiddelen zoals bijvoorbeeld geavanceerde communicatietechnieken, radar of weatherrouting software die wij vandaag de dag gebruiken. Gewoon met een transistorradiootje, een kompas en een kaart

de Noordzee over naar Engeland of naar het noorden naar Denemarken. En als er dan een groot vrachtschip in de buurt kwam, dan was dat natuurlijk heel spannend.

'Als Fabian belt, en vraagt of ik even kom helpen, dan zeg ik nooit nee.'

Haar ouders hadden geen kajuitzeilboot, wél een motorboot. Dat had te maken met het herbergen van de zes kinderen. Gelukkig had ze wél veel gezeild in kleine bootjes als een BM, Lucia heeft écht een hele gelukkige jeugd gehad. En heeft zéker leren aanpakken. Haar vader had een confectiefabriek en iedereen hielp mee in de zaak. Zo leerde ze dat welvaart niet vanzelf kwam en dat je met handen uit de mouwen steken een eind kwam!

Lucia heeft achttien jaar een zaak in tijdschriften en boeken gehad en wat een ontspanning bracht haar wekelijkse samenzijn met de vriendenclub van de Antaris. Wat is er heerlijker om na een week hard werken lekker te borrelen op het terras van de jachtclub.

Op zee is Lucia is nooit bang geweest, wél alert en voorzichtig. De IJspiegel was voor haar te spannend; de IJskegel was lekker ontspannen.

En dan word je in 2021 van consumerend lid van de jachtclub een actief, een extra-bijdrage-leverend lid, een lid dat vrijwilligerswerk doet. Lucia had tijd over. Nadat de zeilboot was verkocht, een motorboot gekocht en na zeven jaar overal in Europa met de boot te zijn geweest, op de boot zelfs te hebben gewoond, was het zeker geen optie om achter de bekende geraniums te gaan zitten. Zeker

niet nadat ze de deuren van haar zaak had gesloten.

Als aanwezige bij de vele activiteiten in het clubhuis zag Lucia dat er eigenlijk altijd een gebrek aan vrijwilligers voor de bar waren. En met haar mentaliteit van de handen uit de mouwen te steken, was zij steeds meer achter dan voor de bar te vinden. En zo rolde van glazen ophalen, naar bitterballen bakken naar biertjes tappen, naar keukenwerk naar 's morgens ontbijt en koffie serveren. En nooit 'nee-zeggen'. Als iets gevraagd werd omdat er niemand anders beschikbaar was, dan dééd ze dat gewoon. Ook al moest de ervaring nog komen zoals bijvoorbeeld het zg 'rescue-varen'. Dat zij de nodige stuurmanservaring had, was dan natuurlijk mooi meegenomen.

Inmiddels is Lucia sinds deze zomer ook assistent-havenmeester. Zij geniet enorm genoten van het werk, vooral al die lachende gezichten die zij voortdurend tegenkomt. En ja, natuurlijk moet ze ook wel eens een vervelende boodschap overbrengen, want hoe irritant is het als je je boot moet verleggen. Als je dat vriendelijk vraagt, uitlegt waarom én de hel-

pende hand biedt, dan is dat eigenlijk geen enkel probleem.

Als je vraagt wat het nu het leukste is van haar werk in de haven, dan is dat het samenwerken met Fabian. Zij hebben elkaar gevonden in hun positieve opvattingen over hulpvaardigheid, klaarstaan voor anderen en de enorme lol die samen hebben. Ook de samenwerking met Annemieke heeft Lucia als heel prettig ervaren. Fijn om met zo iemand samen te mogen werken. Dat heeft zij de afgelopen zomer tijdens de officiële wedstrijden mogen ervaren.

Het vrijwilligerswerk heeft Lucia vooral veel positiviteit, gezelligheid en prettige contacten met heel veel, vooral nieuwe, leden geboden. Haar ervaring als zelfstandig ondernemer heeft zij mooi kunnen gebruiken: duidelijk zijn, aan afspraken houden en niet moeilijk doen als er even doorgewerkt moet worden. Hoewel Lucia prachtig aan de jachthaven woont (en dus heel snel ter plekke kan zijn), is ze toch liever gezellig op de jachtclub dan dat ze in heer eentje thuis. Op de club is tenminste wat te doen! Geen wonder dat zij altijd in

de startblokken staat en meteen komt als ze gebeld wordt. De jachtclub kan altijd op haar rekenen!

Lucia weet dat de jachtclub nog heel veel mensen kan gebruiken, ook technisch. Denk aan onderhoud van de clubboten, reparaties aan stijgers of lekkende waterslangen maken. Uit ervaring weet Lucia dat haar vrijwilligerswerk een win-win situatie oplevert: de club is geholpen, heeft zo actieve leden met een positieve band tussen de club en de lid en het lid met de club: een fijn netwerk waar je als lid ook een beroep op kunt doen.

Geef je dus op als vrijwilliger bij Karin Tiktak als vrijwilliger. DOEN!!!!

Namens de redactie.

Caroline & Aly



IJskegelen, winter 2025-2026

Op het moment van schrijven zit ik aan de vooravond van een wedstrijdavond. De weersvoorspelling is niet echt heel leuk en de zeilcommissie heeft voor morgen de IJspiegelwedstrijden al afgelast. Meestal volg ik dan door ook de IJspiegelwedstrijden niet door te laten gaan. Maar vandaag had ik het gevoel dat we morgen wel kunnen varen. Windrichting zuid, min of meer afluende wind, geeft minder hoge golven en lijkt mij goed te doen. En toen we nog niet op dezelfde zondag als de Spiegel zeilde trokken we ook ons eigen plan. Op de dag zelf naar buiten kijken en met elkaar bespreken tijdens het palaver of we naar buiten gingen. En als het te gek is voor een wedstrijd kan er altijd toch wel even buiten gespeeld worden. Altijd met de juiste blik gericht op veiligheid en zorg voor het materiaal.

Als het Spuigat bij jullie op de mat valt zit de eerste helft van de winterserie er alweer op. De kerst is aanstaande en boottijd maakt plaats voor familietijd. Laten we hopen dat de winter zich nu laat zien en richting eind januari het juiste weer laat zien om te starten met de 2e helft. Wat de eerste helft van het winterseizoen heeft laten zien is dat we iedere zondag weer met heel veel boten het water op gaan. De nuance daarin is dat het wel heel erg uitmaakt wat voor weer het is. Bij de IJspiegel is het aantal deelnemers redelijk stabiel, er is tenslotte ingeschreven en meedoen voor het klassement werkt alleen als je er altijd bent. Dat geldt natuurlijk ook voor de IJspiegel. Ook hier hebben we een klassement, en als je daar serieus aan mee wil doen, wie wil er niet zo'n mooie bokaal winnen, dan moet je alle wedstrijden varen. De eerste wedstrijd 28 boten en de 3e zondag 29. Cijfers om heel trots op te zijn en geven aan dat er in de winter ook gewoon veel animo is om een wedstrijdje te zeilen. En laten we eerlijk zijn, op een wedstrijdavond is het gewoon echt gezellig op de haven. En helemaal als de zon schijnt. Op de een of andere manier is het dan nog leuker. Van ongeveer 8.30 in de ochtend tot soms wel 6 uur in de avond is er reuring. Tussen 11 en 2 is het wat rustiger, dan is iedereen op zee.

Eenmaal terug in de box ruikt iedereen de boot op en meestal hebben de deelnemers dan ook al hun finishtijd in de app gezet. Dan kan ik aan de slag in het regattaoffice om de uitslag te maken. Soms moet ik nog wel eens een belletje doen om de laatste finishtijden binnen te krijgen maar meestal gaat het goed.

Ondertussen neemt de drukte een verdieping lager toe en zo rond 16.30 ga ik naar beneden om de prijsuitreiking voor te bereiden. Prijzen verzamelen en zorgen dat we een microfoon hebben om de groep, en dat zijn er veel, toe te spreken. De groep, de deelnemers, zijn druk in gesprek om de dag te evalueren. Wat ging er goed en wat niet. Laten we dit nu ook doen op de dinsdagavond. Iedere dinsdagavond na de wedstrijdavond is er in het clubhuis vanaf 20.00 uur het Winning Tactics Café. Voor alle deelnemers en zeker ook voor de IJspiegelaars. Leren van elkaar en bijna altijd een spreker die ons meeneemt in de wereld van het wedstrijdzeilen. Samen met Frans van Capelle en Michelle Witsenburg maken we voor de dinsdagavond een programma wat leuk moet zijn maar bovenal informatief. Voor de pauze bespreken we aan tafel de wedstrijden. Voor iedere avond vragen we 3 schippers om een verslag te doen van hun ervaringen. De

schippers varen in de verschillende wedstrijd-velden en op die manier krijgen we met z'n allen een idee van wat er zoal allemaal gaande is in die velden. Met behulp van wat foto- en filmmateriaal worden we zo live meegenomen aan boord van de diverse schepen in de verschillende velden. De relatieve rust in het kegelveld. De hectiek van het up downveld en de mooie lange spinnaker rakken van de long-course. Heel boeiend en leerzaam.

Daarnaast probeert Wim van Slooten ons mee te nemen in wind en stroming en de gevaren banen. Ook laat hij zien hoe die banen tot stand zijn gekomen. Een kijkje in de keuken van de Zeilcommissie die op de zondagochtend al vroeg de koppen bij elkaar steekt om de zondag voor iedereen leuk te maken. De IJspiegel is qua baan natuurlijk minder verrassend, maar door stroom en wind nooit hetzelfde. En ook daar is op dinsdagavond weer een mooi verhaal over te vertellen.

Voor nu mooie feestdagen en we zien elkaar weer bij de Drains,

Erik uit

150 JAAR MAATWERK



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.





De Paisano



De Windroos

Nieuws vanuit de Clubbotencommissie

Met het verkrijgen van de Paisano, een Taling 30, in 2019 werd een plan van de Clubbotencommissie in gang gezet. Die was er al sinds 2018, de Clubbotencommissie, zo vernam ik tijdens de Paisano commissievergadering van november jl. van Jaap Barendregt, voor mij de man met het beste JCS bestuursgeheugen. Dat kwam natuurlijk omdat er toen een nieuw beleid was voor het aanschaffen van clubboten als de SB20's en toerjachten. De Paisano is overigens een gift en wel van Hans Gortworst. Wij noemden ons sindsdien stevast de Paisano commissie, ook nadat de Windroos daar in 2023 bij kwam, eveneens een donatie via Hans, hij had het schip speciaal daarvoor overgenomen van zijn broer Ben.

Paisano

Nu staat de Taling 30 bekend als een uitstekend zeegaand schip. Het is een Nederlands ontwerp waar Hans Gortworst met enkele andere medewerkers destijds van de Eista werf aan heeft meegedacht en getekend door Cor Taal en de boten zijn vanaf 1976 vooral in 30 en 32 voet geleverd, waarbij de 32-voeter dezelfde romp heeft maar met boegspriet. De Taling 30/32 wordt evenals de 33 niet meer gemaakt, maar de werf Taling Boats in Barendrecht bestaat nog steeds. We praten hier echter wel over een langkieler en dat leidt bij de wat moderner ingestelde zeiler al snel tot enig onbehagen, want ja, minder wendbaar en gecontroleerd achteruitvaren tussen de boxen door welhaast onmogelijk. En als de twee bedieningshendels worden gespot – zo kenmerkend voor de oerdegelijke Noorse SABB motor – kan dat zelfs leiden tot lichte paniek. Vandaar dat voor de Paisano door de commissie een vijfdaagse cursus is ontwik-

keld, voor (nieuwe) leden die de boot willen huren, minder zeilervaring hebben en/of de geheimen van de zee niet goed kennen. Twee hendels, is dat wel te doen? Jazeker zeg ik u, en ik kan het weten want mijn vorige boot had eveneens een SABB motor, zij het een tweecilinder. Er is een gashendel en een wat grotere om de schroef te keren, SABB motoren kennen geen keerkoppeling. Dat lijkt ingewikkeld, maar in feite manoeuvreer je vooral met die grote handel, die gaat van vooruit naar vrij naar achteruit en weer terug. En met de hoeveelheid uitslag kun je de spoed van je schroef naargelang aanpassen. Wanneer is het wel als je aan een hendel gewend bent, ook ik voer op een eerste tocht met mijn vorige boot na een lange dag bijna de wal op omdat de boot maar niet afremde, terwijl ik toch echt de gashendel volledig had omgedraaid.

In september 2020 werden de eerste cursisten verwelkomd en vanaf dan zijn de tweejaarlijk-

se, vijfdaagse cursussen op zowel zaterdagen als zondagen met start in mei en september een feit. Het onderhoud van de Paisano en de planning daarvoor staat onder de bezielende leiding van Joop Schepers en Ruud van Kats. Het motoronderhoud wordt gedaan door Andre van Jachtservice Leiden, maar gaat vanaf 2026 waarschijnlijk over naar Bakker-Protech, de SABB-dealer uit Warmond.

Windroos

De Windroos is een Hanseat 70 II B, een solide Duits ontwerp van 36 ft gebouwd op de in 1989 gesloten Asmus werf in Gluckstadt aan de Elbe. Begin jaren '70 heeft de Duitse marine zelfs 20 van deze jachten besteld om kadetten mee op te leiden. De Windroos zou er daar een van zijn en aan boord bevinden zich allerlei, veelal niet meer werkende, gadgets voor navigatie-doeleinden die daarop duiden. Hans Gortworst: 'Het is goed zeewaardig schip, ruim en heerlijk zeilend, inclusief spin-



Net nieuw uit de verpakking: Hans Gortworst sponsort de shirts van het Paisano zeilteam!



De SB20 in actie



naker. Mijn broer voer er alle richtingen mee op, Scandinavië, Groot-Brittannië, Normandië, de Kanaaleilanden, etc'. Er was wat onderhoud nodig na de verkrijging, vooral op gebied van de elektronica. Gyorgy Gyory van de Paisano commissie nam daarin het voortouw. Er moet nog een gedoneerde AIS worden aangesloten, maar inmiddels is het schip zeilbaar en wordt zij al geboekt.

SB20's

Het wel en wee van de SB20's kwam in de laatste drie algemene ledenvergaderingen al uitvoering aan bod. Er was actie nodig, want de boten lagen tot en met 2024 op wat uitzonderingen na te versloffen op hun drijfsteigers en genereerden geen inkomsten. 2025 was het jaar van de ommekeer: de lopende kosten zijn volledig gedekt door de inschrijfkosten van de bootcamps en gebruikers!

Een bootcamp op een SB20 is ronduit avontuurlijk te noemen. Ik schreef me in voor de eerste bootcamp van 4 en 5 april 2025, onder leiding van initiator en SB20-goeroe Martin Lossie. Na een ochtend theorie tuigden we

de boot op en voeren we met de perfect werkende elektrobuitenboordmotor de haven uit. Zaten we op zaterdag nog met drie personen aan boord en een in de rib bij Martin als wissel, de tweede dag stapten we – gezien de aantrekkende wind - met alle vier cursisten op, het extra gewicht was welkom. Spectaculair wordt het als de spinaker, de kite aldus Martin, wordt gezet. We klokten al snel snelheden van meer dan 10 knopen al bleef de beloofde 12 knopen uit. Geen wonder want we probeerden de kite niet te veel ruimte te geven, om broachen te voorkomen. Dat lukte natuurlijk niet, oefening baart kunst, maar de grap is dat de SB20 wel plat slaat bij te traag ingrijpen, maar haast onmogelijk kan doorkenteren en altijd weer recht komt als de druk uit de kite is. De reden: de zware bulbkiel van 327 kilo op een totaal gewicht van 685 kilo.

Vooruitzichten 2026

De Paisano commissie wil voor 2026 de vijfdaagse Paisano-cursus aanpassen in die zin dat ook de Windroos wordt meegenomen en gebruikt. Voor de cursussen is grote belangstelling en er kunnen per zaterdag- of zon-

dagcursus maximaal 4 cursisten inschrijven. Met inzet van de Windroos kan dat aantal verdubbeld. Bij de uitleg over de werking van de Windroos kunnen ook andere leden zonder kosten aanschuiven. En Martin Lossie is inmiddels uitgenodigd voor de vergaderingen van de Paisano commissie, waardoor we echt moeten terugkeren naar de oude naam: de Clubbotencommissie.

Note: alle clubboten zijn te boeken via de website van JCS. Zie onder 'Sportactiviteiten'.

Namens de Clubbotencommissie,
Jos de Voogd

Voor de redactie: Graag 1 foto van de Paisano, 1 van de Windroos en 1 van de SB20 in actie. We sturen nog foto's op. Wellicht hebben jullie al foto's? (ikzelf, Jos, heb foto's van de SB20 in actie).



Foto: Tama van den Berg

Van de roeiers

Terwijl de dagen rap korter worden en de winterwind weer over het vlot waait, blijft iets onveranderd: onze gezamenlijke passie voor de zee. Wat zijn we toch bevoorrecht met de Noordzee in onze achtertuin en de mogelijkheid daar zo vaak gebruik van te maken. Julie zien ons vast wel eens voorbijkomen, al dan niet met verbeterde koppies. Zodra we op het water zijn, wordt het hoofd leger en het lijf sterker. Met zes roeiers in een flow terechtkomen, waarbij je alleen nog het gelijktijdig tikken van de riemen tegen de pinnen hoort, is het mooiste wat bestaat. De wisselende omstandigheden maken van elke shift een unieke ervaring.

Er ligt een prachtig roeijaar achter ons. 2025 bracht ons niet alleen vele mooie uren op het water, maar ook indrukwekkende prestaties van onze wedstrijdteams gedurende het NK van de Dutch Pilot Gig Association. Met toewijding, doorzettingsvermogen en heel veel trainingsuren hebben zij laten zien waar onze vereniging toe in staat is — een bron van trots voor ons allemaal.

2026 wordt een jaar vol ambitie: meer roeiers op het water, meer kansen om te leren en te excelleren, en een vereniging die blijft bouwen aan een sterke, verbonden toekomst.

Laten we deze feestdagen genieten van familie, vrienden en misschien stiekem alvast dromen van dat eerste lentezonnetje.

We genieten enorm van de feestelijk verlichte zeiljachten en roeien het nieuwe jaar met enthousiasme tegemoet. De beste wensen voor 2026 en tot ziens op het water!

Namens de Scheveningsche Roei Vereniging,

Tamar Roelofs

www.zeeroeien.nl

**“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.

Boekrecensie: Waanzin aan het einde van de aarde van Julian Sancton

Het komt niet vaak voor dat ik een boek twee keer lees. Met het boek Waanzin aan het einde van de aarde is het mij overkomen. Afgelopen zomer, na afloop van de Scheveningen 500 die wij onder barre omstandigheden hebben gevaren, heb ik mij heerlijk verloren in de avonturen van de Belg Adrien de Gerlache. Het verhaal van de waar gebeurde expeditie naar de Zuidpool.

Het boek heeft de ondertitel: De noodlottige ontdekkingsreis van de Belgica door de donkere Antarctische nacht. De Belgica expeditie vond plaats in de periode 1897-1899 en was daarmee het eerste schip dat een winter doorbracht vastgevroren in het zuidpoolgebied. Nog nooit had een mens beneden de zuidpoolcirkel een winter meegemaakt, als het zeeijs samenpakt en de zon wekenlang verdwenen is. Ook wetenschappelijke doelen werden gesteld, waardoor de Belgische overheid en de Belgische koning Leopold II bereid waren het project mee te financieren. Naast avontuur en heldendom was het wetenschappelijke doel, de geomagnetische zuidpool. Deze werd verondersteld rond de 75e breed-

tegraad te liggen. Dit is de plek op het zuidelijke halfmond waar de lijnen van het aardmagnetische veld verticaal de lucht in steken. Het vaststellen van deze locatie zou enig nut kunnen hebben, want dan konden zeevaarders hun kompasstand beter instellen. Niet te verwarren met de geografische zuidpool, op 90 graden zuiderbreedte, het punt waar alle meridianen samenkomen en vanwaar elke richting noordelijk verloopt.

De Belgica was van origine een Noors stoomschip met een houten romp en drie masten. Het was 30 meter lang en had een gewicht van 244 ton. Het was een kleine walvisvaarder en voer onder de clubwimpel van de

Royal Yacht Club van België. Commandant De Gerlache, die een uitstekende stuurman was, had het schip zelf gekozen toen hij, op uitnodiging van een scheepsbouwer, deelnam aan de walvis- en zeehondenjacht voor de kust van Groenland. Hij zag met eigen ogen hoe hij behendig het schip tussen het ijs manoeuvreerde, hoe robuust het was en hoe het zich langs ijsbergen wurmden en op het pakijns gleed dat onder zijn gewicht verpulverde. De Belgica vertrok in 1897 uit Antwerpen. Eén van de bemanningsleden was de 25-jarige Roald Amundsen, die nadien in december 1911 als eerste met het schip de Fram de geografische Zuidpool zou bereiken en een beroemd man werd. De Belgica voer via Madeira (Portugal),

Rio de Janeiro (Brazilië) en Montevideo (Uruguay) naar Ushuaia (Vuureiland, Chili). Via Isla de los Estados (Argentinië) stak de Belgica de Zuidelijke Oceaan over en in januari 1898 bereikte het schip de kust van Grahamland (Antarctica). Diverse nieuw ontdekte doorgangen en eilanden werden door De Gerlache van een naam voorzien. Denk aan de Straat van Gerlache, de Palmerarchipel, Antwerpeneiland, Genteiland, Luikeiland en Brabanteiland.

De Belgica kwam vast te zitten in het ijs, nabij Peter I-eiland. De bemanning en het schip waren niet voorbereid op een overwintering. Ze droegen ongeschikte kledij en hadden onvoldoende eten aan boord. Scheurbuik, psy-

chische stoornis en een lage moreel deed de bemanning geen goed. De scheepsarts Frederick Cook spoorde alle bemanningsleden aan om pinguïn- en zeehondenvlees te eten. Ook bedacht hij dat ze bloot bij de kachel moesten staan bij wijze van lichttherapie. Diverse pogingen werden ondernomen om het schip uit het pakijns vlot te trekken.

De schrijver Sancton zuigt je mee in de avonturen die zo vergelijkbaar zijn met de uitdagingen die wij als zeezeilers op kleine schaal ervaren. De onvoorspelbaarheid van het weer, de noodzaak van kameraadschap en de kracht van de menselijke geest als de wind draait en de zee niet meewerkt.

Kortom een aanrader voor de -soms waanzinnige- leden van JCS.

Anke de Hoop

Uitgeverij Hollandsdiep isbn 978 90 488 4685 6





Interview met Marcel Schuttelaar: Verbondenheid in liefde voor de zee

'Zonder verbinding is een samenleving niet de moeite waard' Als kind van een Zwolse kruidenier ziet Marcel op 19 december 1953 het levenslicht. Zijn vader was als trendwatcher zijn tijd ver vooruit: geen gewone kruidenier maar een zaak die delicatessen en reformartikelen verkocht en klanten trok uit de hele regio. Vader (en moeder) stonden midden in het leven en hadden zorg voor de zwakkeren. De zaak had ook een sociale functie: als een klant even krap bij kas zat, dan werden betalingsverplichtingen opgeschreven in het bekende boekje, zodat later betaald kon worden. Hier werd het zaadje geplant voor de latere progressieve politieke voorkeur van Marcel.

In 1971 was het tijd voor Marcel om uit te vliegen naar Wageningen om daar de nieuwe studie 'Humane Voeding' te gaan studeren. Het was niet meer dan vanzelfsprekend dat deze activistische student na zijn afstuderen terecht kwam bij organisaties als de Consumentenbond en Vereniging Milieudefensie. Geen banen met een vet salaris, maar wél banen die recht deden aan zijn idealisme, een gezonde en duurzame wereld voor iedereen. Zeker twintig jaar is hij campagneleider geweest en de acties o.a. tegen het gebruik van pvc, cfk's en cadmium hebben het nodige positieve effect gehad.

Liefde voor de watersport startte voor Marcel met varen met modelbootjes, de oom in Giethoorn die een motorbootje had en het vriendje met een Stern. Later heeft hij met veel plezier in een Koralie rondgedobberd, een bijzonder mooi zeilbootje met kimzwaardjes, net zo eigenwijs als Marcel. Er waren wel eens angstige momenten op het Zwarte Water als

gevolg van het duikgedrag van het bootje.

Kennismaking met de zee.

Na zijn studie heeft Marcel een iets grotere zeilboot gekocht waarmee hij het IJsselmeer en Waddenzee op ging. Hij deed dat in een stevig lekkend mahoniehouten Vogeljachtje, een voorloper van de Victoire. Als actievoerder zat een degelijker schip er nog even niet in.

Inmiddels is Marcel in 1995 een eigen bedrijf begonnen en heeft hij Mia Gores ontmoet. Met Mia en met de jongste van zijn twee zonen, is hij in Den Haag in de Vogelwijk komen wonen. Wat een geluk: een haven en de zee binnen handbereik!

En zo groeiden zijn zeilboten met de leeftijd van Marcel mee: met o.a. een houten Stringer 730, de eerste FF 95 weliswaar met buitenboord motor, een Bavaria 36, een Maxi 1100 en een Maxi 1300. De huidige IJsvogel is een echte herenboot, een Linjett 40.

Met een FF95 is het contact met de Jachtclub begonnen. Ton de Groot was indertijd de grote inspirator en stimuleerde hem, overtuigd toerzeiler, deel te nemen aan de IJspiegels. Daarnaast voer Radboud Crul vaak mee. De meeste wedstrijden werden gevaren met de Maxi 1300. Deze was wat zwaar gebouwd, maar kon met goede wind planeren als de beste en makkelijk veertien knopen halen. Grote races zoals de Scheveningen 500 naar Cork en de Vuurschepenraces staan in zijn geheugen gegrift. Mooie herinneringen zijn er aan de festiviteiten bij de Royal Harwich Yachtclub, met korenwijn, haring en Britse gin. Onder leiding van Frans Sluyters werd door alle bemanningen de Woolverstone blues gezongen.

Voorzitter jachtclub

Marcel was al enige tijd lid van de Jachtclub toen hij in 2014 werd benaderd door Radboud Crul en George Jautze. Moeten we "Schut" niet eens vragen? En zo werd hij voorzitter van onze club. Inmiddels doet hij dit werk al

voor het twaalfde jaar en heeft hij de club door heel wat woelige baren geleid.

Denk maar eens aan de financiën die op orde moesten komen, de relatie met At Sea, het betrekken van en weer verhuuren van het Spuigat, de relatie met de gemeente, de bouw van het nieuwe clubhuis. Dat gebeurde natuurlijk gezamenlijk met de vele andere bestuursleden, vrijwilligers en betrokken leden van de club. Er moet tenslotte rekening worden gehouden met de uiteenlopende meningen van betrokkenen van zowel binnen als buiten JCS. Ga er maar eens aanstaan: vergaderingen over een te bouwen drijvend clubhuis waar de tegenstanders zich niet onbetuigd laten. Het onderhouden van goede verstandhouding met de gemeente alleen al om een flinke subsidie van bijna 600.000 euro los te kunnen krijgen of een langdurend pachtcontract van het water van de jachthaven voor 20 jaar ten voordele van de club binnen te halen. Marcel is in staat gebleken om de gemeente ervan te doordrin-

gen dat de haven van enorm belang is voor de stad.

Eens te meer ervaar je dat Marcel een idealist is die zich realiseert dat de samenleving in hoog tempo atomiseert. Hij wil zich met ziel en zaligheid inzetten om dit tegen te gaan. Hij ziet dat op de club de liefde voor de zee verbindt. Dat geeft mensen energie om zich voor JCS in te zetten en dat geeft op zijn beurt Marcel weer energie. Want dat laatste heb je als voorzitter echt nodig om zo de club actief én toekomstbestendig te maken.

Marcel kan met gerust hart de voorzittershamer overdragen: de Jachtclub heeft een zeer positief imago. De financiën zijn op orde met dank aan de penningmeester en de financiële commissie. Het conceptcontract met de gemeente over het gastheerschap voor alle recreatieve passanten in de haven wordt eendaags ondertekend en het jeugdzeilen zal met o.a. SB20 verder ontwikkeld worden.

Daarnaast zijn twee zeilboten, de Paisano en de Windroos, in beheer van de vereniging en staat er een prachtig clubhuis waar een steeds betere invulling aan wordt gegeven.

Marcel hoopt dat de nieuwe voorzitter een goede verbinder/ster zal zijn met politieke en bestuurlijke ervaring die óók nog zakelijk is en besluiten durft te nemen.

En was het allemaal de moeite waard? Ja, gezamenlijk de liefde voor de zee ervaren heeft Marcel veel gegeven en is hij trots dat in al die jaren de vereniging bij elkaar is gebleven en aan kracht heeft gewonnen. En hij is zijn medebestuurders over die twaalf jaar dankbaar voor hun inzet en support. Dat is hem heel veel waard. En verder is hij vooral blij dat het pachtcontract voor het water verlengd is waardoor de vereniging zeker weer 20 jaar verder kan.

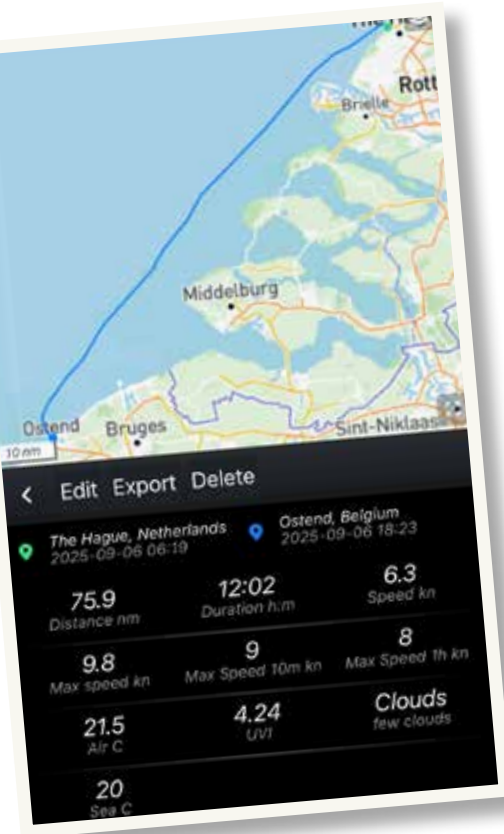
Caroline Hoogslag en Aly Anink-van Driel



Kustzeilers Londen



Met de Kustzeilers naar Londen



Palaver

Vanaf het weekend van 6 en 7 september organiseerde de Nederlandsche Vereeniging van Kustzeilers een toertocht naar Londen en wij voeren op eigen kiel (Infinita2 en Marvel) mee.

Op vrijdag 5 september vindt het palaver plaats in ons drijvende clubhuis. Hoewel van de twaalf deelnemende boten er maar vijf dat weekend uit Scheveningen zullen vertrekken en de rest onder andere uit Sint Annapolder, IJmuiden en een snelle trimaran uit Amsterdam, zijn bijna alle schepen op het palaver in ons clubhuis vertegenwoordigd.

Marcel Schuttelaar spreekt een welkomstwoord en dan steekt organisator Marc van Herpt van wal met informatie over de route, het weer en wat te doen bij aankomst in St Katharine's Dock (SKD) aan de voet van de Tower Bridge. Denk maar niet dat er een precieze route en een starttijd worden voorgeschoteld, want dat is uiteindelijk aan de schipper en de bemanning. In de loop van het palaver merk je wel dat de meesten besluiten om zaterdagochtend rechtstreeks naar Ramsgate te varen,

maar er zijn er ook die eerst de Belgische kust aandoen.

Eerst naar Oostende

De Infinita2 kiest voor een route Oostende en dan Ramsgate. De voorspellingen zijn goed om direct naar Ramsgate te varen, maar bemanningslid Jeroen heeft weinig ervaring en we besluiten voor Oostende als extra stop. Doordat we pas dinsdag gezamenlijk de Thames opvaren, past deze stop prima. Hierdoor kunnen Joost en Jeroen elkaar én de boot leren kennen. Zondag ziet de voorspelling naar Ramsgate (68nm) er ook goed uit. We vertrekken om 6.30 voor de 76nm lange dagtocht. De hele tocht varen we met 10-15kn halve wind. Om 13u gaat de code-0 op. We hopen dat we op tijd zijn voor een heerlijke zeetong bij de RNSYC. Twaalf uur laten liggen we vast in de jachthaven. Helaas blijkt er een bruiloft in de jachtclub.

Rechtstreeks naar Ramsgate

Herman en ik zijn van plan om vlak na de kentering zaterdagochtend, om een uur of negen, te vertrekken. Sommigen doen dat inderdaad,

maar er is nauwelijks wind en dat vindt Marvel niet fijn. Bovendien zit ik nog te klooiën met het invoeren van waypoints op mijn plotter. Samen komen we eruit. Tegen half elf staat er ongeveer 8-10kn NO en gaan we er met een correct ingevoerde route vandoor. Vanaf de groene MN1-ton gaan we SB-uit richting de MNW3-MW4-kardinaal, pal tussen de shipping lanes door. Dan hijsen we de gennaker. Ze loopt lekker, maar nog beter nadat we het grootzeil hebben gestreken.

Vanaf nu is het min of meer rechtstreeks naar het Westen. Als het donker wordt besluiten we om de gennaker te laten staan, en Herman gaat te kooi. Maar dan neemt de wind toe en bij 20kn loopt Marvel uit het roer. Herman moet er na slechts een uurtje rust weer uit, hij stuurt en ik haal het zaakje naar beneden waarbij er toch nog een deel van de slurf in het water komt. We bergen het zeil in de kuip om uit te lekken en gaan verder met fok en - in de loop van de tijd dubbel gereefd - grootzeil want het trekt verder aan tot 25kn. De rest van de reis verloopt zonder bijzonderheden, behalve dan die maanvis die we in de buurt van Ramsgate

zien. In de loop van de middag komen we aan en worden we warm onthaald. Misschien omdat we de Q-vlag vergeten te strijken worden we nog bezocht door vriendelijke douanebeambten. Na een paar glazen lauwwarm bier gaan de luiken dicht.

De Infinita2 heeft een voorspoedige overtocht met schitterend zeilweer. Toch is de aankomst minder prettig. Door problemen met de marifoon (de push to talk button blijkt afgebroken te zijn) ontstaat er een onoplettend moment. Ondanks het midden van de vaargeul aan te houden bij het binnenlopen van de marina, loopt de Infinita2 aan de grond op de zandbank bij de ingang. Binnen de kortste keer ligt ze overdwars en draait bakboord uit. Toch met hulp van gewicht aan stuurboord en de motor lukt het om binnen twee minuten weer los te raken.

Queenborough

We vertrekken de volgende ochtend met gunstig tij en wind in de richting van de monding van de Thames. We zeilen tot de ingang van Princes Channel. Daar gaat de motor bij ie-

dereen aan want het is niet bezeild. Toch is de route niet saai. Je vaart hier langs de Red Sand Forts en de SS Richard Montgomery waar de masten nog zichtbaar van zijn bij laag water.

Enmaail in de Thames maak je met stroom mee forse snelheden en al gauw gaan we weer BB-uit de Medway op en dan richting Queenborough alwaar in de rivier moorings voor ons zijn gereserveerd. Hoe dat precies gaat uitpakken is vanaf het palaver onduidelijk, maar dat wordt het nu wel: de helft van de boten aan de ene mooring en andere helft aan de andere! Alleen de trimaran kan aan een ponton.

SKD

De tocht over de Thames de volgende dag is gemakkelijker dan varen op de Maas. Wel even opletten bij de Thames Barrier waar je toestemming moet vragen aan Londen VTS. De snellere boten hebben op dit stuk geen voordeel want bij de Tower Bridge moet iedereen wachten tot vlak voor de kentering voordat de sluis naar SKD opengaat. Ondertussen natuurlijk foto's van elkaar maken. Op eigen kiel naar Londen is zonder meer gedenkwaardig.



Vissers



Er kunnen zo'n zes boten tegelijk in de sluis, dus tweemaal schutten, dan nog een keer apart voor de opgevouwen trimaran en de hele flottielje is binnen. Wat is dat allemaal soepel gegaan. Dan blijkt ook nog eens dat er een tent klaar staat voor de steigerborrel, nog van een feest de dag ervoor waarvan zelfs gratis bier is overgebleven. Later komen we erachter dat de ligplaatsen bij SKD allesbehalve gratis zijn.

RORC

Dinsdag is het passagieren en veel bemanningen gaan erop uit, wandelend of met de Uberboot, want de tube rijdt niet door een staking. Woensdagavond dineren we met z'n allen bij de Royal Ocean Racing Club. We worden zeer gastvrij onthaald met een driegangendiner aan gedekte tafels. CEO Jeremy Wilton houdt een warm praatje met aandacht voor Nederlandse toppers en er worden uiteraard wimpels uitgewisseld.

Back home

De weersverwachting geeft donderdag 30kn aan, maar de wind is ZW dus dat zal wel gaan. Een viertal zeilboten, waaronder Marvel, schut halverwege de middag weer de rivier op. Tijdens de schutting trekt een onweersbui met veel regen over, maar op de Thames blijft het

vrijwel droog en vertoont zich een mooie regenboog.

We motoren tot de Thames monding. Eenmaal op zee trekt de wind verder aan en varen we op alleen de high aspect fok. Zo komen we de nacht goed door. De volgende dag zijn er vlagen tot 40kn en steeds hogere zeeën. Dan een onweerswolk in aantocht met bliksemflitsen, we rollen de fok toch maar voor de helft in en dan barst het los met hagel. Als het over is, is het opeens windstil en besluiten we de motor even bij te zetten, ook om wat stroom te draaien. Maar na een paar minuten houdt de motor ermee op. Zo zeilen we door naar het Pilot Maas gebied en gaan ervan uit dat we bij Scheveningen hulp moeten vragen om binnen te komen. Maar die vragen we al eerder, precies bij de MNW3-MW4-kardinaal, omdat we na weer een onweerswolk en weer een windstilte, nu zonder motor met de stroom in de richting van de TSS Maas Northwest klot-sen. Met 23kn komt de reddingsboot uit Hoek van Holland aangesneld, maar de wind trekt alweer aan, we zeilen naar Scheveningen en daar brengt de KNRM ons uiteindelijk veilig binnen.

De Infinita2 kiest ervoor om een dag later te vertrekken en legt dezelfde avond aan in

Queenborough. De voorspellingen ontlopen elkaar niet veel, maar op deze manier kunnen we het Princes Channel met daglicht uitvaren en komen we ook met ochtendlicht aan in Scheveningen. Tot middernacht is het heerlijk zeilweer en varen we in 20 tot 30kn alleen op fok bijna voor de wind. Het is druk met de scheepvaart en moeten meerdere keren uitwijken of afremmen om goed uit te komen. Gelukkig zijn er ook meerdere vrachtschepen die meedenken en koers iets verleggen zodat wij zonder te gijpen verder kunnen. Na middernacht wordt het onprettig met veel onweer en vlagen van 40kn. De golven zijn flink en sturen op de automaat is niet meer mogelijk zo dicht op de gijp.

Vroeg in de ochtend lopen we Scheveningen binnen en zien we Marvel aan de kopsteiger liggen.

Tot slot

Veel lof voor de organisatie door de Kustzeilers. Vanwege de samenwerkingsovereenkomst met JCS kunnen onze leden als ze geen lid van de Kustzeilers zijn toch aan hun activiteiten meedoen. Wellicht een inspiratie voor onze toerzeilcommissie.

Lennart van Woerkom en Erik van de Linde

Van de viscommissie

Het is iedere keer een uitdaging een stukje te schrijven waarvan ik denk dat het interessant is voor de leden van JCS, en in het bijzonder voor de leden die een visboot hebben.

Over de vangsten van de laatste weken mogen we niet klagen. Overal langs onze kust wordt enorm veel wijting en schar gevangen, en dit jaar ook mooie exemplaren.

Tot voor kort werd er ook mooi zeebaars gevangen. Meeste exemplaren onder de maat (42cm) maar ook echt grote, van 60 cm en meer. En bijzonder, zoals al aangegeven in de vorige editie van het Spuigat, steeds vaker ook mooie kongeralen. Culinair zijn die niet te vergelijken met de gewone aal. Maar ze worden wel veel groter, en zijn als sportvis heel sterk. Jaren geleden heb ik in Ierland wel eens geprobeerd er een te bakken, maar de smaak was tranig en het eten dus niet voor herhaling vatbaar. De Kongeraal die in het zuiden van Engeland en Ierland wordt gevangen gaat naar Frankrijk, waar ze kennelijk een manier hebben om ze wel op een smakelijke manier klaar te maken.

Onze lokale vissen, wijting, schar, bot, kabeljauw, tong en zeebaars zijn alle goed eetbaar. De een nog lekkerder dan de andere.

Ik zal in dit nummer eens wat dieper ingaan op de wijting. Lid van de familie van de kabeljauwen. Een van de meest algemene vissen in de zuidelijke Noordzee. Ze worden maximaal ca 70 cm groot, maar aan de hengel is een wijting van 40 cm al een heel mooie. Het hengerecord staat op 59 cm! De wettelijke minimummaat is 27 cm. In sommige jaren vang je langs de kust vooral jonge eemplaren, veelal niet groter dan 20 cm. Dit jaar worden ook mooie exemplaren gevangen, van 30 cm en meer. En niet alleen vanaf de boot, maar ook vanaf het strand, of op de typische zuidhollandse kantstekken als de Nieuwe Waterweg en de Sluisjesdijk in Rotterdam.

De wijting heeft scherpe tandjes, die heel ge-

schikt zijn om het aas van onze haken af te plukken, vooral als de stroming eruit is. Als de stroom er weer inkomt bijten ze veel feller en zijn ze beter te vangen.

Als aas zijn zeeperen favoriet, maar een stukje zager of mesheft versmaden ze zeker niet, en als de nood aan de man komt is een reepje wijtingbuik ook prima.

Het natuurlijke voedsel van wijting zijn garnalen, kleine krabbetjes, kleine visjes en wormen. De wijting is een zeer smakelijke vis, met delicate zacht visvlees. Geschikt om "rond te bakken" of om als filet tot een lekkerbek te worden verwerkt. Aanbevolen!

Namens de (slapende) viscommissie, Henk Baarbé



Flying Dolphin goes MED

Na 2019 en 2022 was 2025 weer het jaar dat we naar de MED zouden gaan. Het EK ORC viel samen met de Copa del Rey in Palma en het EK IRC werd gecombineerd met de Tour de Corse.

Copa hebben we vaker gevaren maar Corsica nog niet. Ook wilden we graag de Giraglia varen. Porquerolles week was daar een week voor dus pakten we ook mee.

Dit programma, hoewel erg gaaf, is logistiek ook wel ingewikkeld en kost ook veel vrije dagen. Bovendien vielen Porquerolles week en Giraglia samen met de NSR, wat het des te ingewikkelder maakte en we willen wel winnen. Na de Stellendam regatta is de boot op transport gegaan met Glogau waar we de eerdere tochten naar de MED ook mee hadden gedaan. Paul Gladdines stond klaar om samen met ons team de boot transport klaar te maken. Bestemming Port Napoleon.

Porquerolles Week

Was voor ons onbekend. We hadden de tip gekregen via Philippe Serenon, van de Franse IRC organisatie. Het zou een mooi evenement zijn en dat klopte. Porquerolles is een klein en gerieflijk eiland vlak onder Hyeres. Accommodatie vinden was niet makkelijk maar lukte uiteindelijk. Het inschrijfproces was bijzonder en ook de eisen waren bijzonder. Kennelijk zijn

ze in Frankrijk gewend dat ieder bemanningslid een aansprakelijkheidsverzekering van € 2 miljoen moet hebben (daar via de bond geregeld) en dat je ook een doktersverklaring nodig hebt dat je fit bent om te varen ?? Uiteindelijk werd dat voor de buitenlanders afgezwakt. Wat bleef was een prachtige week met een hele diverse vloot (van TP52 tot Mumm 36 en Cape en Class 40s) en heel licht en zonnig weer. Porquerolles is klein maar fijn en echt leuk. Onze grote concurrenten bleken een X35 en de Mumm. IRC is natuurlijk single number wat een gemiddelde is. Met 6 tot 7 knopen zitten wij aan de lage kant terwijl ze op de X35 en Mumm al vol aan loef zaten. Vooral de Mumm was echt niet te houden. Uiteindelijk werden we derde en waren daar heel blij mee.

We beleefden ook een waanzinnig moment toen bij een coastal race we naar een boei moesten varen waar een heel groot windwak lag. De hele vloot had de directe lijn gekozen, terwijl wij juist via een kustlijn er omheen voeren en zo laat mogelijk het windwak indoken. Overall zag je jibs, spinnakers en meer omhoog

en weer omlaag gaan maar niets werkte. Wij hesen juist ons staysail en konden op de een of andere manier de boei bereiken en snel naar het zuchtje wind langs de kant kruipen en zo weggelopen. We finishten 15 minuten voor de volgende boot .. YESSS. De Rosé bar was extra aantrekkelijk die avond.

LoroPiana Giraglia

Een week later waren we in St Tropez. Ook hier weer een bijzonder inschrijfproces en heel vervelend dat je pas heel laat bevestiging kreeg of je daadwerkelijk een plek in St Tropez toegewezen kreeg.

Hoofdsponsor LoroPiana had een waanzinnig race village buiten de muren van de haven gebouwd waar iedere avond de prijsuitreiking gehouden werd en de drank en hapjes gratis waren. Het uitzicht hierbij was werkelijk fenomenaal.

De race zelf bestaat uit 4 dagen inshore races, wat coastals zijn, en daarnaast de offshore race van St Tropez via Giraglia rock, aan de noordkant van Corsica, naar Genua.



Het is een race die wordt georganiseerd door een aantal zeer prestigieuze jachtclubs (Yachtclub de Monaco, Yachtclub de San Remo, Yacht Club Italiano, en Yacht Club de France) en dat bleek ook bij alle prijsuitreikingen. Wij hadden een zeer internationale crew aan boord met een Belgische Trimmer (Simon de Gendt), een Argentijnse voordekker, een Braziliaanse jibtrimmer en een Uruguayaanse pitdame. (Nic Bol telt natuurlijk ook als half zuid afrikaan).

Er was heel licht weer, maar ook een race met 30-35 knopen. We wonnen 3 van de 4 coastals. Dit deden we – naast echt heel goed te varen met een waanzinnige top ploeg – ook doordat we onze IRC configuratie gelijk hielden aan onze ORC configuratie (dus 5 headsails en 4 spi's). Sinds vorig jaar betaal je een penalty voor ieder headsail, dat was al zo bij meer dan 3 spi's. Sinds de invoering van die regel zie ik boten bewust knijpen op het aantal. Ik geloof daar niet in. Natuurlijk voor een W/L race waarvan je weet dat het alleen maar licht (of juist zwaar) is, kan het helpen maar zodra je coastals of offshores hebt, loont het wat mij betreft absoluut om de vrijheid te hebben om te kunnen schakelen. Iedere keer als bij ons de Code0 (asym75) erop ging, ging de

concurrentie vloeken. Simpelweg omdat ze die niet hadden, maar het maakte juist wel het verschil.

De offshore heb ik zelf – zeer tot mijn spijt – niet mee kunnen varen omdat mijn vader overleed en ik direct terug ben gegaan naar Nederland, maar de show must go on. Het team heeft geweldig gevaren en had voor Giraglia rock een voorsprong opgebouwd van 6 mijl op de nummer 2. Het was wederom extreem licht weer en het was zelfs de vraag of de vloot uiteindelijk wel voor de deadline in Genua zou finishen. Direct na het rondenvan Giraglia ging het mis. In het donker voeren ze een windwak in. De concurrenten zagen dat en konden er omheen varen. Van 6 mijl voorsprong wegzakken naar 5e is niet gaaf en al helemaal niet voor een gefrustreerde eigenaar die dit 's nachts in bed, via YellowBrick zag gebeuren. Uiteindelijk heeft het team zich waanzinnig goed teruggevochten en is op tijd als 2e gefinisht, genoeg om de overall winst te pakken in IRC2. Ik was inmiddels naar Genua gevlogen om het team op te vangen maar het werd wel een finish in de hele vroege (of late uurtjes). De prijsuitreiking was wederom fenomenaal vol met de grandeur van dat soort prestigieuze clubs.

Copa del Rey – een deceptie

Dat we het in Palma altijd moeilijk hebben was al bekend. Maar dit zou onze eerste wedstrijd worden in de nieuwe ORC Championship indeling in klasse B. We bleken de aller langzaamste boot te zijn.

Dit betekende dat we alleen maar konden starten bij het schip en zo nodig in de 2e lijn en dan meteen rechtsaf moesten om uit het pack te blijven. En als je dan heel goed voer (en dat deden wij) belanden je tussen veel snellere boten die niet goed gevaren werden en waar je dan weer last van kreeg, ook omdat ze hele rare dingen doen door onervarenheid. Het was een prachtig evenement maar voor ons niet leuk. De coastal race finishte we in afstervende wind wat een 27e plek betekende waardoor we overal 15e van de 35 werden. Een 11e plaats was realistisch mogelijk in deze vloot van 35 maar het voelt gewoon niet goed. Dat zette wel een nieuwe ontwikkeling in gang. "Is dit nog wat we willen"? Maar ja .. ik had dit jaar een square top main besteld die helaas te laat was voor de Copa, maar die ook niet meer geannuleerd kon worden.

IRC Europeans – Tour de Corse

Inmiddels was het grootzeil gearriveerd en



de boot voorzien van extra lieren en running achterstagen (het zijn technisch gezien geen runners omdat ze nog steeds op het hoogste punt vast zitten).

Bonifacio is echt een waanzinnige plek. De haven ligt aan het einde van een baai omringd door kliffen. Het vaarwater ligt tussen Corsica en Sardinië. Lokale invloeden, stroom langs de kant en winden die reflecteren tegen de kliffen. Het is heel bijzonder. De organisatie is heel klein en ze beschouwen het als een eer dat ze het Europees kampioenschap mogen hosten en dat boten zoals RAN er ook zijn. 2 dagen van inshores (zowel W/L als coastals) en de ronde om Corsica.

We beginnen met geen wind maar de wedstrijdleiding krijgt het precies voor elkaar om beide dagen 6 races te varen. Knap werk. Ondanks dat we de op een na langzaamste boot zijn doen we goed mee en varen naar een overall 2e plaats. Achter een Dehler 38 die zo krankjorum hard en hoog vaart .. niet normaal.

Ons grootzeil en vooral de running backstays is ff wennen maar wow wat een extra power. Flying Dolphin is nooit goed geweest in hoog varen maar we kunnen nu in ieder geval beter mee komen. In dit veld van IRC only boten blijken onze fractional spi's onze achilles hiel. Iedereen kan downwind veel dieper varen. Pas bij 12-14 knopen begint het speelveld gelijkwaardig te worden. Er zijn ook veel JPK's. Snelle boten, erg goed downwind.

We varen als IRC3 (1.02 – 1.07) en IRC4 (klei-

ner dan 1.02) in één vloot (vloot B). We eindigen zowel in IRC3 als in de vloot als 2e. Dan is het tijd voor het rondje. Het is ongeveer 250nm. Interessant is dat de deelnemers de avond voor de race stemmen welke kant we om het eiland gaan. De langzame boten willen met de klok mee. De snelle juist tegen de klok in. Het wordt tegen de klok in. Onze routing geeft aan dat het twijfelachtig is of we voor zondagmiddag 12:00 binnen zijn. De start is donderdag middag 12:00.

We hebben een topstart tegen de oostenwind in maar al gauw komt die Dehler weer voorbij. We gaan om de punt en beginnen noordwaarts. Er zijn boten die verder naar buiten varen om strategische redenen. De keuze is .. verder naar buiten of dicht langs de kustlijn en de Code0. De voorspellingen geven meer wind buiten. Het is en blijft een gok.

We hijsen de Code en zien dat de Dehler het ook probeert maar kennelijk niet kan houden.. We halen in en zijn op kop. Tegelijkertijd komt er een JPK op en voorbij (nog sneller en dieper). We liggen weer tweede. In de nacht ligt er een grote onweersbui voor Bastia.

Op zee is er nog wind. Bij de kust niets. Wij zitten op de scheidslijn, moeten wel even naar buiten kruisen om weer in de wind zone te komen en gaan dan door. De JPK ligt aan flen- ters onder de kust, net als de Dehler en ook de Belgische Italia 9.98 High Five.

Het feest blijkt van korte duur want 2 andere

boten (waaronder weer een JPK) blijken veel gewonnen te hebben door nog veel verder naar buiten te zijn gevaren. We moeten weer in de achtervolging.

We varen om de bui heen en zetten weer koers naar Giraglia waar we in de morgen voorbij komen. We liggen voor op schema! Het is adembenemend mooi. We varen nu downwind aan de westkant naar het zuiden. In de middag neemt de wind toe. We wisselen naar de S4. Ook hier is het weer strategie. We moeten een baai oversteken. Het model zegt naar buiten maar we geloven er niet in en gaan rechtdoor. We halen hierdoor de JPK weer in. Maar verderop wordt het toch weer tricky. In de nacht lijkt zee te betalen.. maar hoever. Wij hebben inmiddels de strategie om toch dicht langs de kust te blijven .. in de hoop om sneller door te kunnen en te komen bij de oostelijke windbaan die onder het eiland waait. Dat blijkt een enthousiaste keuze. Maar verder naar buiten is het ook niet. De JPK vaart te veel mijlen extra.

Uiteindelijk is het de Belgische IY9.98 die bedacht heeft dat je op het eiland beter af bent. Zij schuren echt langs het eiland en weten ons in te halen. Zij komen ook als eerste door het laatste windwak en winnen in onze groep de offshore. Daar is echter geen prijs voor (alleen de winnaar van IRC). Het brengt hun wel naar de overall 2e plaats in IRC3. Proficiat en van harte gegund. Op enig moment lagen zij 20nm achter en dat hebben ze echt met strategische keuzes goed gemaakt. Well done

en wat een race vol tactiek en strategie is het rondje Corsica.

We finishen zaterdagmiddag rond 14:30, 15 min achter de IY tussen allerlei boten van IRC2. De Dehler is totaal aan flensters. Niets lijkt daar meer te lukken. Zij finishen zelfs pas de volgende ochtend. Wij winnen onze IRC3 klasse (en vloot B). In IRC is er echter maar 1 Europees kampioen die bepaalt wordt door een hele ingewikkelde formule. De Europees kampioen IRC 2025 is RAN. Wij zijn winnaar IRC3 klasse op het Europees kampioenschap. Het is prima .. we tellen hem.

Flying Dolphin deed het weer fantastisch, het nieuwe grootzeil is een grote verbetering en we kunnen nog meer verbeteren. Masthead spis en grotere jibs als we de voorstag helemaal voorop zetten zullen de boot nog beter maken. In IRC is hij al heel goed en ook in Nederland zal de boot ondanks dit soort modificaties nog steeds ORC2 zijn.

Waar we echt plezier om hebben (ik in ieder geval wel), zijn de fransen. Doordat we de Giraglia gewonnen hadden was de boot bekend. Toen de Franse keurmeester aan boord kwam (Ludo Abollivier) die ik van de IRC vergaderingen ken, vertelde hij dat er veel over ons gesproken werd op de kade maar dat wij dat nooit zouden horen omdat de fransen alleen onderling met elkaar spraken. De boot zou volledig leeg en gestript zijn. Afijn.. zijn ogen waren vol verbazing toen hij binnen kwam.

Flying Dolphin is van binnen nog steeds exact volgens de brochure met de originele kussens, tafel, koelkast, gasfornuis/oven en 2 wc's/ douches. Hij was nog niet eerder op een boot geweest die zo voor comfort was uitgerust. Bij de prijsuitreiking waren we volgens de fransen de meest gemodificeerde Dufour40. Dat zijn we niet overigens.. In Spanje is er één die nog veel meer is gemodificeerd. Ze snapte niet hoe wij zo hard konden varen met een Dufour 40. Het blijft een fantastische boot. Zij staat nu op het droge bij Port Napoleon, klaar voor komend seizoen.

2026 wordt een nieuwe belevenis

Na terugkomst uit Palma ben ik om mij heen gaan kijken en greep echt een dag te laat mis op een waanzinnige goede X-41 "Dixi 4". Deze was net verkocht aan een Nederlander in Friesland die helaas niet van plan is regatta's te gaan varen.

Afgelopen maand kwam er een andere gemodificeerde X-41 in Estland op de markt. Dit betreft X-41 Forte EST 475. Deze heb ik gekocht en wordt in de winter opgeknapt, want er zat best wel wat achterstallig onderhoud aan vast.

Het is de bedoeling dat zij eind februari naar Nederland wordt getransporteerd en dat we een ijspegel en de Atoomcup als training gaan gebruiken alvorens ze in April naar Marseille wordt getransporteerd voor het ORC WK in Sorrento (ook in klasse B) en de Copa del Rey onder de naam FLYING DOLPHIN too – NED 475.

En de FLYING DOLPHIN? Dat is een hele moeilijke vraag. Ik heb haar ooit nieuw gekocht in 2007, wetende dat ze een winnaar kon zijn, alleen winnen is meer dan alleen materiaal. Het is ook het team en ervaring en de optelsom van een heleboel en alle kleine beetje die daar aan bijdragen. Het heeft jaren geduurd om de combinatie van boot en team zo ver te krijgen.

Ze is nu zo goed dat ik serieus ga proberen nog wat spaarvarkens te vinden met als doel om komend jaar nogmaals de Giraglia te varen en ook de Voile de St Tropez. Die hebben we 1x gevaren in 2022 en werden toen 4e achter 3 Cape 31's die toen tot ieders verbazing bij ons waren ingedeeld terwijl ze veel sneller zijn. Hier hebben we nog een doel!

Als het allemaal lukt blijft de X in de Med met als doel de Aegean 600 in 2027 te varen en komt de Dufour terug naar Scheveningen. Wellicht een onverantwoord en onrealistisch plan maar wie weet.

En Oh ja .. tot mijn stomme verbazing bleek onze aangepaste IRC meetbrief onjuist. Er was geregistreerd dat we 2 sets runners hadden terwijl we 1 set Running backstays hebben. Onze TCF had daardoor eigenlijk geen 1.036 maar 1.034 moeten zijn. Zo zie je maar weer dat in dit spelletje je altijd blijft leren.

Willem Ellemeet



Scotsman op de Noord-Atlantische Oceaan – een jaar solozeilen

Interview met clubgenoot Pim Schram (Contest 31 HT – s/v Scotsman)

Op 13 mei 2024 vertrok clubgenoot Pim met Scotsman vanuit Scheveningen, voor wat uiteindelijk een tocht van veertien maanden zou worden. Via het Kanaal en de Golf van Biskaje, over de Noord-Atlantische Oceaan naar Madeira, de Canarisch eilanden, de Cariben en Suriname, en vervolgens via Las Palmas naar de Azoren en weer terug naar Scheveningen. Een reis met stormen, dolfijnen, walvissen, nieuwe vriendschappen, slapeloze nachten en onvergetelijke ontmoetingen. Wij spraken Pim over zijn avontuur.

Hoe is het idee voor deze reis ontstaan?

Pim: "Als kind had ik al een abonnement op de ANWB Waterkampioen. Ik kon uren kijken naar de foto's van jachten — terwijl niemand in mijn familie iets met zeilen had. Het bleef een droom, totdat ik in Wassenaar ging wonen en lid werd van de KZVW. Daar heb ik twintig jaar op zee gevaren met een catamaran. In 2021 kocht ik Scotsman. Als je een boot koopt met een duidelijk doel, zoek je heel anders. Dat het een Conyplex-schip moest worden, stond eigenlijk wel vast: mijn oom Huib had het kiemzaadje geplant met zijn s/v BIGO (Contest 42CS).

En ja, waarom deze reis? Ik had vijftien jaar een bedrijf in zonnepanelen gerund en voelde dat ik een nieuwe weg moest inslaan — maar ik wist nog niet welke. Nu wel. Ik zie kansen

in de voedselketen en de duurzame landbouw. De reis was het begin van een nieuwe carrière."

Wat was het moeilijkst: vertrekken of onderweg zijn?

"Vertrekken, zonder twijfel. Je moet jezelf losduwen van alles wat veilig en vertrouwd is: thuis, vrienden, je partner, je alledaagse routine. Dat hoorde ik van iedereen die ik onderweg ontmoette; in elke haven opnieuw dat moment. Trossen los, richting het onbekende. Dat moet bij je passen."

Je begon met opstappers, maar daarna werd het solo. Hoe was dat?

"In het Kanaal voer clubgenoot Michiel Kouwenhoven mee tot Dieppe — heel fijn, want het kanaal is niet de plek om 'rustig solo op te

starten'. Daarna begon het echte solozeilen. Solo is soms euforisch en soms bikkelhard. Je kunt intens trots zijn, maar je kunt je ook heel klein voelen. In de voorbereiding had ik eigenlijk te weinig grote oversteken gevaren — in 2024 mee met s/v Gamble voor de NSR, en een mislukte poging richting Santiago de Compostella in 2022 toen we in een storm voor de Belgische kust terechtkwamen. Dus de leercurve was steil."

Hoe zag je routine op de oceaan eruit?

"Dagen lijken op elkaar, maar geen dag is hetzelfde. Langs kusten kun je eigenlijk niet slapen; hooguit dommelen in de kuip. Pas als je ver genoeg van shipping lanes en land bent, kun je rust pakken — soms deed ik zes uur achter elkaar. En gek genoeg heb je de hele dag wat te



doen. Koken, zeilen trimmen, routinechecks, het weerbericht binnenhalen via satelliet, logboek bijwerken. En het belangrijkste: de boot heel houden. En de boot heel houden is geen sinecure. Ik leerde van een andere zeiler: ga niet kijken of alles goed is, maar zoek naar wat al stuk is — alleen heb je het nog niet gevonden."

Starlink klinkt luxe — haalt dat de romantiek niet weg?

"Een beetje wel. De oceaan is anders als je weet dat videobellen mogelijk is. Maar voor veiligheid is het goud waard. Mijn walteam kreeg elke dag mijn laatste GPS-positie en eventueel de bijzonderheden. Solo zeilen is niet solo — je hebt mensen aan de wal nodig die weten wat ze moeten doen als het misgaat. Ik had met Daniëlla en mijn zus Mireille een geweldig wal-team, met ook een technicus, een solozeezeiler en een chirurg. Gelukkig hoefden ze nooit in actie te komen."

Wat was het mooiste moment op zee?

"Er zijn veel mooie momenten. Maar de grootste verrassing is hoe land ruikt. Als je na lange tijd op zee weer de geur van land ruikt — dat is zo intens en zó fijn. Daar kijk je nooit van tevoren naar uit, tot je het eenmaal ervaart."



En het zwaarste moment?

"Het nauwe van Calais, op de terugweg. Harde tegenwind, hoge golven, diep in de nacht, ferries vlak langs — en geen voortgang. We lagen uren op dezelfde plek met volle zeilen én de motor aan. Ik was zó moe dat ik bijna niet meer kon blijven staan. Ik was ongelooflijk blij dat Horst Storm en Erik van de Linde waren opgestapt in Roscoff."

Hoe was de thuiskomst?

"Onvergetelijk. Je droomt niet van de thuiskomst — je droomt van de reis. En dan ineens ben je er. Ik werd opgewacht in de haven; onvergetelijk. Erik van Houten en Fabian Buijs gooiden de bar open in het clubhuis. Toeters, pannendecksels, een enorme vlag 'Welkom Pim'. Ik stond met een flare op de boeg... ik was er echt stil van."

Wat heeft de reis je gebracht?

"Perspectief. Een plan voor de toekomst. Ik heb een nieuw bedrijf opgericht en ga met een mobiele keuken langs bij voedselbossen in Limburg, Duitsland en Denemarken. Ik wil helpen om de oogst binnen te halen en direct op het erf te verwerken. De reis heeft mij nieuwe vrienden gebracht, en een nieuwe richting in het leven."



Kijkt Scotsman alweer naar een volgende bestemming?

(lacht) "Ze ligt nooit lang stil. Eerst de ijskegel, dat wil ik niet missen. En onderhoud, want na zo'n tocht heeft een schip van 45 jaar recht op een paar structurele klussen. En ik geniet van de verhalen van anderen, nu snap ik heel veel meer. En dan? We zien wel waar de wind mij brengt."

Want één les staat vast:

je hoeft niet te weten waar je over een jaar bent. Je hoeft alleen te weten dat je durft te vertrekken."

Tot slot — waarom zou iemand dit óók moeten doen?

"Niet om de mijlen of de bestemmingen. Maar om te ontdekken hoe het voelt als de wereld simpel wordt: eten, slapen, zeilen, leven. De oceaan leert je precies hoeveel je eigenlijk nodig hebt — en hoe weinig dat is. Schiet me gerust aan op de haven of in het clubhuis, of lees het hele verhaal terug op Polarsteps (ik stuur je de link)"

Voor de Scheepsbieb

Titel: *De lange route (La longue route)*
Auteur: Bernard Moitessier
Aantal blz.: 271
ISBN: 9060911644
Uitgever: Standaard Uitgever Antwerpen.
Nog verkrijgbaar in het tweede hands circuit

Bernard Moitessier (10 april 1925) had al heel wat zeemijlen in zijn kielzog toen hij op 22 augustus 1968 met zijn stalen kits Joshua uit Plymouth vertrok om deel te nemen aan de Sunday Times Golden Globe Race rond de wereld. De tanige vagebond van de Stille Zuidzee wilde een door de Times aangeboden radio-zender niet aan boord hebben en vertrouwde op zijn continu gevoerde M.I.K vlaggenzein (meld mijn positie aan Lloyds, Londen). Verder zou hij berichten naar passerende schepen overschieten met zijn katapult of in waterdichte zakken overzetten.

Moitessier zit weliswaar in een wedstrijd met als hoofdprijs 5000 pond, maar eigenlijk beschikt hij niet over de juiste eigenschappen voor zo'n race. Hij is geen slaaf van de bootsnelheid; hij rekent in verheid en kijkt liever om zich heen om te genieten van het moment en op te gaan in het ritme van het zeilen.

Hij ziet de kleuren van de golven en proeft de wind. Het trillen van de stag vertelt hem dat er een rif gestoken moet worden. De dolfijnen en zeehonden wijzen hem de weg en hij voert de Kaapse duiven in het kielzog met Franse kaas. Hij geniet van zijn stoere Joshua. Soms luistert hij naar de BBC. Waar zit Bill King met

zijn Galway Blazer, Nigel Tetley met zijn Victress en de Suhaili van Robin Knox Johnston? Maar hij krijgt niks mee en vaart stug door

Met Kerst 1968 passeert hij Tasmanië; de weg naar Kaap Hoorn ligt open. In het tijdloze universum tussen zee en lucht is de Golden Globe niet meer belangrijk. Voorbij Kaap Hoorn zou hij weer richting Plymouth moeten koersen, om als waarschijnlijke "tegen wil en dank winnaar" de finish te passeren, maar daar moet hij niet aan denken: hij vreest de confrontatie met de "valse goden van de civilisatie."

Dan neemt hij een definitief besluit: hij zal doorvaren tot in de Stille Zuidzee. Bij het (opnieuw) passeren van Kaap de Goede Hoop geeft hij zijn berichten voor zijn vrouw en kinderen, logboeken en films over aan de boot van de havendienst van Kaapstad.

Aan de Sunday Times schrijft hij: Beste Robert, de Hoon gerond op 5 februari, vandaag 18 maart. Ik ga zonder aanleggen door naar de eilanden in de Stille Zuidzee, omdat ik gelukkig ben op zee en misschien ook om mijn ziel te redden. Begin januari 1969 passeert hij Nieuw Zeeland voor de tweede keer en zet koers naar zijn geliefde Polynesië.

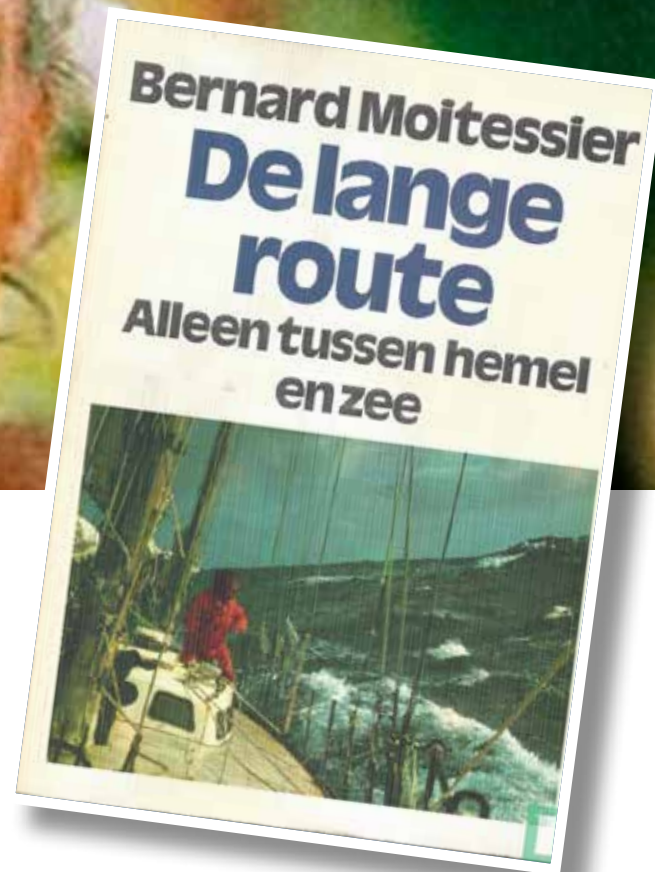
Losgeweekt van de Golden Globe race volgde Moitessier zijn eigen koers en vond tenslotte zijn vrede, toen hij op 31 juni 1969 het anker liet vallen in de baai van Papeete, Tahiti.

Bernard Moitessier werd een icoon onder de wereldzeilers. Hij overleed op 16 juni 1994 te Vanves en werd begraven in Morbihan Frankrijk.

Zijn Joshua* werd na een stranding in Mexico (1982) geheel gerestaureerd en ligt als nationaal monument en museumschip in de haven van La Rochelle.; Voor degene die wel eens behoefte heeft zich aan het regime van de kloktijd te ontworstelen is dit boek een aanrader. Alleen al het lezen doet je de tijd vergeten in het ritme van golven, wind en Moitessiers' dialoog met "zijn" zee. Een waardevol boek.

* Captain Joshua Slocum (1844-1909) maakte van 1895 tot 1898 als eerste een solo zeiltocht rond de wereld met zijn gaffelgetuigde Spray

Harry van Hemert



Het Wereldkampioenschap ORC double handed komt naar Scheveningen!

"Bring the action!" zegt burgemeester Zanen in de camera van Anton van Schendel in zijn aanstekelijke promo-filmpje voor het WK en laat dat nu geheel in lijn zijn met de ambitie van Jachtclub Scheveningen!

Wat vooraf ging; in september 2024 togen Raymond Roesink en Anton van Schendel (namens Jachtclub Scheveningen) en Willem Ellemet (namens de Noordzeeclub) naar het ORC-congres in Singapore om nogmaals met succes de unieke positie van Scheveningen voor zo'n wereldkampioenschap offshore zeilen naar voren te brengen. Want sinds de jachtclub het wereldkampioenschap ORC én IRC organiseerde in 2018 staan we er goed op bij het ORC.

Het double handed wereldkampioenschap onderscheidt zich van het zogenaamde full crew kampioenschap door aantal en lengte van de wedstrijden. Bij double handed worden er maar twee wedstrijden gevaren: een coastal van een dag en een offshore race van 48 tot 60 uur.

Het WK zal parallel aan de North Sea Regatta

plaatsvinden zodat we een aantal zaken slim kunnen combineren om kosten te besparen. Ondanks de groeiende belangstelling wereldwijd voor het double handed zeilen, werd het eerste wereldkampioenschap pas in 2022 door het ORC uitgeschreven. In Scheveningen vieren we dus het eerste lustrum.

In Nederland is er al een aardige traditie van double handed zeilen, in 2006 werd de eerste 50 mijl's double handed race gevaren, waarna de deelnemersaantallen in deze klasse gestaag groeide.

Voor het komende WK hebben de 'usual suspects' van onze vereniging zich al gemeld: X-esteem, de nieuwe XR41 met John van der Starre en Robin Verhoeff (zie ook het vorige Spuigat nummer), Firestorm van Wim van Slooten, Jongheer met Paul en Bart Manuel, Jetpack met Diederik Forma en Martijn Graaf-

mans en Moana met Frans van Capelle en Thei van Hout.

Programma WK

Donderdag 21 mei: WK korte offshore race van 8 á 10 uur varen
Vrijdag 22 mei: Start lange offshore race WK, daarna The Hague Race
Zaterdag 23 mei: Inshore races NSR
Zondag 24 mei: Inshore races NSR en eerste finishers WK-DH
Maandag 25 mei: Inshore races NSR, laatste finishers WK-DH, prijsuitreiking!

Voor het laatste nieuws

<https://www.jachtclubscheveningen.com/dh-worlds2026>

Robert Jockin





Wander with Stardust

Op 15 maart 2025 was het zover. Na een laatste avond in jachtclub Scheveningen een soort ritueel afscheid van mijn vorige leven ben ik de volgende ochtend direct de auto ingestapt, mijn halve inboedel achterin. Bestemming: Genua, Italië, waar ik samen met Ronald en mijn zusje Isabelle de Stardust zou ophalen. Twee dagen rijden en talloze espresso's later, kwam ik eindelijk aan. Daar wachtte een warm Italiaans onthaal.

De Stardust zelf arriveerde pas twee dagen later, vervoerd per vrachtschip uit de Caraïben. Een taxi zette ons af tussen immense vrachtwagens, waarna we met veiligheidshelm het schip mochten betreden. Het was indrukwekkend om over het dek te lopen van een schip dat zelf weer jachten vervoert, waaronder de 54 ft catamaran. De boot werd met een kraan te water gelaten, terwijl wij al aan boord stonden een enigszins vreemd, maar tegelijkertijd bijzonder moment.

Na het lossen van de spullen van Ronald en zijn gezin kon ik mijn eigen bagage aan boord brengen. De volgende ochtend reden we terug naar Nederland, waar ik nog eenmaal afscheid nam van familie. Twee dagen later vlogen Ronald, Isabelle en ik naar Genua om koers te zetten richting Corfu. Ronald stapte onderweg uit op Sicilië. Het was een raar besef om Nederland te verlaten; Den Haag, mijn vrienden

en de jachtclub voelden als thuis. Daarnaast moest het ook voor Ronald raar voelen na een reis van 1,5 jaar om afscheid te nemen van Stardust.

Het varen zelf voelde onwerkelijk, vooral omdat de Stardust aanzienlijk groter is dan mijn 32 ft Phantom in Scheveningen. De eerste dagen liepen we op de motor, maar daarna kon de Code 0 worden gezet en maakte de boot haar snelheid waar. Dat, gecombineerd met het zeilen langs een licht actief Stromboli, maakte de tocht indrukwekkend.

Na Ronald te hebben afgezet vervolgden Isabelle en ik met ons tweeën de tocht richting Corfu. De weersverwachtingen bleken onbetrouwbaar: in plaats van 15 knopen wind kregen we te maken met 25 knopen en vlogen tot 32. Voor mijn zusje, zonder eerdere zeilervaring, was dit intens. Wel hebben we veel

gelachen gedurende de nachtschift en vroeg zij zich regelmatig af waarom zij nou mee was gegaan.

Aangekomen op Corfu begon de bureaucratische uitdaging. Via aanbevelingen schakelden we een Grieks bedrijf in om de benodigde papieren te regelen. Bij een buitenlandse boot bleek dat echter aanzienlijk complexer dan voorgesteld. Na maanden wachten kregen we te horen dat het niet haalbaar was. En dat terwijl het seizoen al was begonnen. Een tweede bedrijf nam het over, maar gaf aan dat het midden in de zomer was en veel ambtenaren met vakantie, waardoor het proces opnieuw lang zou duren. Uiteindelijk, pas na het seizoen, kregen we de papieren. Daardoor is de boot vanaf mei 2026 officieel te verhuren, met mij als kapitein.

In de tussentijd heb ik de omgeving uitgebreid

leren kennen en ben ik als kapitein bij een charterbedrijf gaan varen om extra ervaring op te doen.

Daarnaast heb ik een WorkAway-profiel aangemaakt, zodat vrijwilligers konden meevaren en tegelijk konden helpen met onderhoud. Nu de vergunning binnen is, is het plan om nog een jaar in Griekenland te blijven. Vervolgens zal de boot, in september of oktober 2026, naar Zuid-Afrika verplaatst worden.

Op dit moment verblijf ik op Malta, waar ik het nodige onderhoud aan de boot uitvoer. Het blijft opvallend hoeveel werk een schip voortdurend vraagt; elke afgeronde taak lijkt plaats te maken voor de volgende. Wil je een week mee kijk dan op de website:

wanderwithstardust.com

Daniël Wiessing





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

DE WIND IS JOUW KRACHT, ONZE VERZEKERING JOUW ZEKERHEID

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 | www.maximaal.info | info@maximaal.info



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



BOTENKRAAN
ZEILCENTRUM SCHEVENINGEN



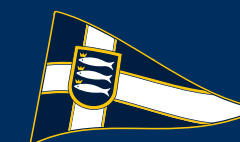
- Botenkraan max. 20 ton
- Afspuiten
- Stalling terrein
- Hulp en materialen

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