

# SPUIGAT

december 2020

## Interview Bertus Buijs Scheveningen 30 mijls Double Edge



Officieel cluborgaan van Watersportvereniging Jachtclub Scheveningen

wij zijn verhuisd



Visafslagweg 1 (hal 18-20)  
(voorheen Maritiem Watersport)

[www.vrolijk.nl](http://www.vrolijk.nl) - tel. 070 416 82 82



*Kom gezellig langs,  
de koffie staat voor u klaar!*

## VAN AFMEREN TOT ZEILEN

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



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

Max Behrend Verzekeringen BV Veerpolder 1-B - 2361 KV WARMOND  
[www.maximaal.info](http://www.maximaal.info) | [info@maximaal.info](mailto:info@maximaal.info)



## INHOUD

### Iedere uitgave

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

### Artikelen

- 6 Lichtjes in de haven
- 8 Voortgang Clubhuis
- 10 Interview Bertus Buijs
- 14 Double Edge
- 17 Seabin
- 18 ALV
- 24 Sleepboot Scheldepoort 2
- 26 ZOP
- 28 30 mijls Scheveningen
- 32 IJскеgel
- 34 Kerst aan boord
- 36 Duikers
- 37 Van de viscommissie
- 38 Van de havenmanager
- 40 Steigerpraat
- 42 Waarschip SK01
- 42 Alle hens aan dek!



### Colofon

#### Jaargang 2020

'Spuiगत' 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, Mariëlle Antvelink-Rijk, Alexander Heemskerk, Hennie Abbenhues, Aly Anink-Van driel

Fotografie: Aly Anink-van Driel, Ronald van der Horst, Dick Tdeske, Laurens Morel en anderen.

Voorpagina: Foto: Ronald van der Horst  
Advertentieopgave: [info@jachtclub.com](mailto:info@jachtclub.com)

Opmaak: Alexander Heemskerk - [www.lexgv.nl](http://www.lexgv.nl)

Sluitingsdatum kopij volgende nummer:  
15 maart 2021

Jachtclub Scheveningen  
Hellingweg 98  
2583 WH Den Haag / Scheveningen

tel: 070-3520017  
fax: 070-3506260

Internet: [www.jachtclubscheveningen.com](http://www.jachtclubscheveningen.com)  
e-mail: [info@jachtclubscheveningen.com](mailto:info@jachtclubscheveningen.com) (algemeen)



## Beste Leden,

Zo, het is weer gelukt een lekker dik kerstnummer, als de post meezit dan ligt hij met kerst bij u op de mat. Deze keer ga ik niet de inhoud behandelen, immers u leest hem natuurlijk toch van het begin tot het eind. Maar er moet natuurlijk toch een bericht komen van de redactie, voor de verandering, een terugblik. Een gedicht van Toon Hermans

## Verzinnen

*Ik heb in de zomer bomen verzonnen van goud met zilveren belletjes en kronen op hun kruin met diamanten die schitterden in de zon. In de winter heb ik prachtige paarden gemaakt van vers gevallen sneeuwen zij draafden over de bergtoppen dansten in het dal met wapperende sneeuwmanen en zwierige staartguirlandes.*

*Ik heb in de herfst vuur aangestoken in vlammen vermijoen blad en zilveren regens joeg ik over het platteland en de zotte pijpenstelen braken in goddelijke gruzelementen en rolden door polders en winkelstraten*

*en in de lente heb ik licht opgericht van het lichtblauw van kinderogen zó helder... zó nieuw dat iets zo nieuw kon zijn heb ik nooit geweten en toch bleef de leegte... omdat ik haar niet verzinnen kon.*

De kerst wordt voor iedereen anders, maar volgend jaar wordt alles beter. We bedanken iedereen voor zijn bijdrage aan dit mooie nummer en wensen alle leden vooral een gezond en een normaal 2021.

Namens de redactie,

Hennie Abbenhues



## Wie doet wat?

### Bestuur Jachtclub Scheveningen

Voorzitter: Marcel Schuttelaar  
 Secretaris: Wytse Bouma  
 Penningmeester: Paul den Hoed  
 Bestuursleden: Jaap Barendregt, Wim van der Loo, Tim Lemeer

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

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

Ereleden: Marie Bovenkamp  
 Frans Sluyters  
 Peter Anink  
 Huib Hoogenraad

### Commissies:

#### Ballotagecommissie

Voorzitter: Adriaan van Stolk  
 Leden: Ben van Dullemen, Nils Royer

#### Geschiillencommissie

Voorzitter: Ferry Spaans en Wim Dingjan,  
 Frederik Pieters, Nicole Dirksen  
 Ad Zuiderent

#### Financiële commissie

Leden: Joop Buijs, George Jautze,  
 Jan Piet Valk, Peter Anink

#### Haven- en Toewijzingscommissie

Voorzitter: Jaap Barendregt  
 Lid: Miech Pronk, Martin Guittet  
 Huub de Haer

#### Spuigatcommissie

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

#### Sponsorcommissie

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

#### Viscommissie

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

#### Zeilcommissie

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

#### Zoute Optimist

Voorzitter: Jeroen Walta  
 Secretaris: Ben van Dullemen  
 Penningmeester: Marcia Botterman  
 Leden: Huib Hoogenraad

#### Evenementencommissie

Voorzitter: Wim van der Loo  
 Leden: Joris van Duppen, Koos Maarleveld,  
 Boris Gorkovoi

#### Bouwcommissie

Voorzitter: Wytse Bouma  
 Leden: Maarten van der Toorn, Robert Jockin,  
 George Jautze

#### Redactie clubblad het Spuigat

Hoofdredactie: Hennie Abbenhues  
 Redactieleden: Mariëtte Antvelink, Monique Eggink,  
 Alexander Heemskerk, Aly Anink-van Driel

#### Beheerscommissie website

Raymond Roesink, Huub de Haer

## Licht aan de horizon

We lijken het een beetje vergeten te zijn. In deze tijd weten we vaak op tien meter nauwkeurig waar we ons op zee bevinden. Het is nog maar een jaar of veertig terug dat kompas, log en dieptemeter de positie bepaalden. Geholpen door kaart, tonnen, stroomtabellen en soms een sextant. Maar die kon door weinig pleziervaarders bediend worden en al helemaal niet op die kleine wiebelende zeven meter scheepjes waarmee we de Noordzee overstaken. Als je binnen een driehoek van een mijl of drie wist waar je zat, met het zogenaamd gegist bestek, dan deed je het best aardig. 's Nachts was het nog wat complexer. Olielampjes, een zwak verlicht kompas en een log wat er nog wel eens naast zat, maakten het aanvaren van een kust tot een echt avontuur. Zag je de zwaaiende bundel van een vuurtoren, of de flash van een ton, dan wees het karakter van het licht je naar de plek op de kaart van je scheepje. Dan wist je vrij exact waar je zat. Tot opluchting van menig bemanningslid.

## Mist

In maart en april navigeerde Rutte in de mist. Ik weet niet of onze premier ooit op zee gezeten heeft, we moeten hem eens uitnodigen, maar hij deed dat niet slecht. En best eerlijk. Dat kwam ook omdat de machtige lobby's deze pandemie niet aan hadden zien komen, en zonder voorbereiding niet effectief zijn. Het vervelende van varen in de mist is dat je zintuigen continu bedrogen worden. Geluid dat van voren lijkt te komen, kan ook van opzij komen. Een donkerte kan een schip met 20 knopen speed op ramkoers zijn, maar het kan ook een schaduw of een dichtere wolk zijn. Veel is in de mist niet wat het lijkt. Dat gevoel zullen velen van ons herkennen in 2020. Historici en psychologen zullen zich over twintig jaar verbazen over ons collectieve gedrag. Er is geen avond zonder corona op televisie. Er zijn ziektes waar jaarlijks meer mensen aan overlijden, al zijn die niet besmettelijk. Ik hoop in ieder geval dat u

fysiek en vooral ook mentaal gezond vaart in deze mistbank.

## Lichtjes

In deze donkere winterdagen oogt onze haven als de Noordzee zonder schepen. Zwart. Van daar dat we sinds een jaar of 5 onze boten verlichten om de donkerte wat minder te maken. Deze Corona winter wordt, zo verwacht ik, best een heftige. De restaurants zijn dicht, dus ook de kades zijn leeg. Reden te meer om de haven met onze boten net wat vrolijker te maken. Ik hoop dan ook dat veel schepen lichtjes in de mast hijsen voor een stukje sfeer. Lichtjes als medicijn tegen somberheid. Het wandelt zo een stuk gezelliger.

Ons clubhuis vordert gestaag. We liggen ongeveer twee maanden achter op schema, omdat het hout van de kozijnen niet de juiste kwaliteit had. We plannen nu in maart/april open te gaan. Eerder gaat toch niet kunnen. Dus vrij naar Cruiff 'hep elk nadeel toch weer zijn voordeel'. Duidelijk is dat we ernaar smachten om op mooie zomerdagen het terras te benutten om andere leden te begroeten. Onder het genot van een koud biertje of een wit wijntje in de zon..., het lijkt zo lang geleden.

## Licht aan de horizon

Ik behoor tot de optimisten. De komende 2 maanden worden misschien nog best listig, maar daarna gloort licht aan de horizon. Sneltesten, honderden miljoenen vaccins van 6-7 fabrikanten, geneesmiddelen en een betere opsporing. Als een paar miljoen mensen is ingeënt, moet het ergste leed toch geleden zijn. En de cijfers weer dalen naar zomerse waarden. Ik verwacht daarom dat er in 2021 weer veel wedstrijd gezeild wordt. De Vuurschenrace rond Hemelvaart, de NSR met Pinksteren. Medio juli de Scheveningen 500 naar Plymouth. Een tocht die nu nog kriebels in mijn maag teweegbrengt. Het was bijna vier jaar terug. Zelden zo'n pak slaag gehad op het water. Maar wel de klasse gewonnen. En het onge-

looflijk gezellig gehad. Nog wat later gaan tal van Scheveningse schepen de Fastnet zeilen. Die komen onderweg de thuiszeilers van de Sch500 dan tegen. Ook gezellig.

Hoe het met IJspiegel en IJkegel en de viswedstrijden gaat lopen kan ik niet overzien. Misschien, misschien... toch nog een paar wedstrijden in maart. Inspirerend dat veel zeilers elke gelegenheid aangrijpen om van de zee te genieten. Dat was dit najaar mooi te zien én te lezen op de zeilers app. Het virus houdt duidelijk niet van zilt en UV. Onze fysieke conditie wel.

## Verlicht 2021

Niemand weet natuurlijk zeker hoe komend jaar eruit gaat zien. Duidelijk is wel dat Scheveningse roeiers, zeilers, vissers en motorbootvaarders elke gelegenheid aan zullen grijpen de Noordzee op te zoeken. En met elkaar verhalen uit te wisselen. Ons weer met elkaar en de zee verbinden. Ik hoop voor eenieder in goede gezondheid.

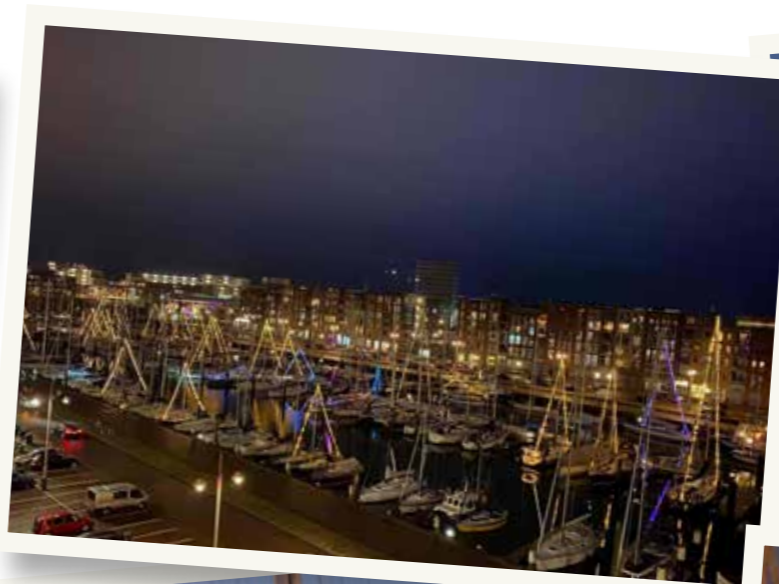
Namens het bestuur van de Jachtclub Scheveningen wens ik u een heerlijke kerst en een buitengewoon verlicht 2021. In goede gezondheid, van lichaam en geest.

Marcel Schuttelaar,  
 Voorzitter Jachtclub Scheveningen.

P.S. Let op, de Noordzeeboerderij, ligt nu echt vol met netten en boeien met zeewier en drijvende zonnepanelen. Gaarne eromheen varen. De vier boeien zijn 's nachts verlicht. Dat scheelt weer.

P.S. Ca 40 leden hebben 12 december het nieuwe clubhuis bewonderd. Iedereen was onder de indruk van de slimme en robuuste bouw. Erg positief om te zien. In januari en februari herhalen we de open dag. De lichtjes op de schepen branden weer. Top.

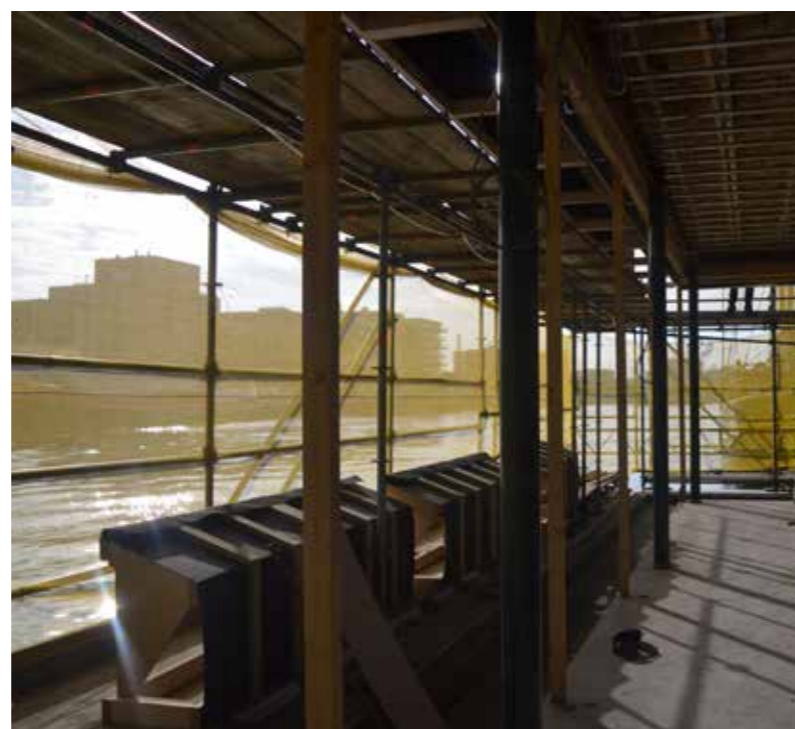
# Lichtjes



© Dick Teske Persfotografie

© Dick Teske Persfotografie

# Clubhuis



## Wilt u nog iets doneren aan het interieur van ons nieuwe clubhuis?

Scan dan de QR code of maak een bedrag van uw keuze over op: NL14 RABO 0125 5127 59  
t.n.v. Jachtclub Scheveningen o.v.v. "Donatie Interieur"



scan de QR code met de camera van uw mobiel.



## De verhalen van Bertus Buijs

*In de Zeilen van september van afgelopen jaar zag ik een bekend lid van onze club voorbijkomen. Hij stond al een tijdje op mijn lijstje voor een interview en zo ben ik op dinsdag 17 november op weg naar Scheveningen. Op de vingerpier bij de boot moet ik nog even flink klimmen om aan boord te komen van de Sea Beryl van Bertus Buijs. Als ik aan boord kom heeft Bertus het kachelletje aan en is het lekker warm in de gezellige kajuit. De olielamp brandt en de koffie is gezet. Ik schuif aan tafel met pen en papier gereed. "Bertus" zeg ik "Steek maar van wal"*

### Hoe het allemaal begon.

Bertus gaat op 14-jarige leeftijd varen op een Logger, waarop haring wordt gevangen via Vleetvisserij met staande netten. Volgens hem is de haring, die op deze manier gevangen wordt, mooier van vorm. De haring van tegenwoordig is veel meer ingedrukt. Na zijn avontuur op de Loggers gaat Bertus naar de koopvaardij. Eerst naar de matrozenschool van de Verenigde Rederijen in Rotterdam waar instructie wordt gegeven op een driemaster. Waarna hij aanmonstert op een schip dat hem van Scheveningen via het Suezkanaal naar Indonesië brengt. Hij passeert meerdere malen het Suezkanaal en heeft het gebracht tot lichtmatroos. We leven dan in de jaren vijftig van de vorige eeuw. In 1962 neemt Bertus de zaak van zijn vader over. Daarna staat Bertus bekend als de "Haringkoning".

### De eerste zeilervaring

Op een dag wordt er door Alie, zijn vrouw, en

Bertus gestopt in Giethoorn om te gaan punteren. Er is alleen nog een boot beschikbaar met ook een mast en een zeil. Als zij op wat groter water komen gepunterd gaat Bertus toch proberen het zeil erop te zetten. Maar ja, lagerwal en voor ze het weten liggen ze in het riet. Dat wordt hevig punteren om daar weg te komen. Toevallig draait Alie aan het roer, de boot komt op halve wind, het zeil zit vast en daar gaan ze. Wat een ervaring!!

Bij het huren van de eerste BM staat er een straf windje. Bertus en Alie hebben nog nooit een boot opgetuigd. De eigenaar vraagt of de fok ook opgezet moet worden. "Mijn hemel, wat is een fok?" In het duister tastend roept Bertus: "Gooi de fok maar in het vooronder". Gelukkig zet de eigenaar het grootzeil erop en zo kunnen ze van start. Eerst nog in de luwte van de bomen, maar dan slaan ze bijna om als ze op open water komen. Alie en Bertus hangen zo hard als ze kunnen en de BM blijft

overeind. Die dag heeft hij leren zeilen. Bij het inleveren van de boot zegt de eigenaar nog nooit zoveel teamwork in een boot te hebben gezien. Een Victoire 22 komt in het bezit, gevolgd door een Albin Vega en een Contest. Met de Albin Vega wordt ook een onverwacht tochtje op zee gemaakt. Bertus is met vriend op weg naar IJmuiden. De wind zit tegen en het hakken zijn ze zat. Roer 90 graden om en hup naar de overkant. De cursus radiorichting zoeken komt goed van pas. Ze belanden in Great Yarmouth. Bertus zegt: "Ik zat nergens mee, verre blik in de ogen, vooral voorbij de horizon."

Tijdens de terugreis komen ze in dichte mist bij IJmuiden aan, horen geluiden van motoren en het geluid van een bel. Dat blijkt een voor anker liggend vrachtschip te zijn. Ze gaan langszij en overhandigen de schipper een emmer met vers onderweg gevangen makrelen. De schipper in zijn nopjes en als tegenpres-



tatie krijgen zij de juiste koers naar de haven aangereikt. En zo belanden ze toch weer veilig in de haven van IJmuiden.

### De Ostar.

Dan is het tijd voor een Nicolson 35. Met deze boot komt ook de Ostar in beeld. Het varen van een Ostar is in die tijd zeer "hot". Gerard Dijkstra is al twee keer (1976 en 1980) aan de start verschenen. Bertus popelt en als er een goede stuurautomaat in de handel komt, is hij niet meer te houden. Hij schrijft zich in voor de Ostar van 1984. Voor de kwalificatie van deze race vaart hij solo naar de Portugese kust. Vrienden brengen hem naar Plymouth, maar daarna moet hij het alleen doen. En alleen is echt heel anders dan met twee!! Hij komt in een storm die half van achter hem naar het zuiden blaast. In de buurt van La Coruña komt hij tenslotte veilig aan en zitten de 500 mijl solo erop. Alie reist ook af naar Portugal om Bertus drie maanden gezelschap te houden op

de Middellandse Zee. De boot wordt via land weer teruggebracht.

### Start eerste Ostar

Begin juni 1984 start de Ostar vanuit Plymouth. Zoals Bertus zegt de eerste van de vijf die ik ben gestart en waar ik er vier van heb uitgevaren. De eerste maakt echter de meeste indruk. Op de dag van de start worden de boten door een sleepboot naar buiten gebracht en moeten de deelnemers wachten op de start. De Sea Beryl gaat langszij het schip waar Alie en vrienden zich op bevinden. Bij het losgooien vergeet Bertus zijn lievelingspet. Hij moet even terug. Vanaf het schip gooien ze zijn pet in het zeil en deze belandt veilig aan dek. En zo vaart Bertus, zielsgelukkig met zijn pet, naar de start voor zijn eerste Ostar die hij solo-zeilend zal moeten zien te volbrengen. Hij passeert de Scilly's en komt in de Ierse Zee. De stuurautomaat doet het uitstekend. Na een dag of vijf ziet hij een zeilboot in de verte. Het

is niet het mooiste weer van de wereld, dus berekeneert hij, moet het ook een deelnemer zijn. Hij probeert via kanaal 16 contact te krijgen, maar krijgt geen gehoor. 's Middags tijdens een momentje van rust hoort hij ineens een vrouwenstem op de marifoon. Het blijkt inderdaad het andere schip te zijn. Rachel is de naam van de schipper, een 46-jarige huisvrouw. Daarna hebben ze een aantal dagen een Happy Hour via de marifoon. De Sea Beryl gaat iets harder en langzaam maar zeker verliezen zij radiocontact.

Tijdens één van de stormen in deze race komt er een "panpan" over de marifoon. Ene Bob met de Dancing Dolphin ligt 18 mijl bij Bertus vandaan en maakt water. Bertus keert het steven en vaart terug, ondertussen zijn bilgepomp uitbouwend om deze aan Bob te kunnen geven. Bob wil niet dat Bertus blijft, dus vervolgt hij zijn tocht naar Newport bij Rhode Island.



Onderweg is er ook een marifoon ontmoeting met Jan Donselaar. Samen varen ze wat op. Nog 600 mijl te gaan en Jan loopt op hem uit. Dan loopt de snelheid van Bertus gigantisch terug. Hij maakt niet meer dan 1,5 knoop. Hoe kan dat? Jan komt met de oplossing. Bertus zit in een gigantische draaikolk (eddy), die veroorzaakt wordt door het smeltende water van Groenland dat zich vermengt met het zeewater van de North Atlantic. Omdat Jan al met het land kan praten vraagt Bertus of ze Alie kunnen bellen dat ze wel later kan komen. Maar Alie zit al in het vliegtuig en komt eraan. 200 Mijl voor de finish, bij de Georgesbank, zit het potdicht van de mist. Niets zo erg als dichte mist zegt Bertus. Het zwemvest gaat om, het reddingsvlot normaal gestationeerd onder de mast wordt op de achterbank gelegd en de stuurautomaat gaat eraf. Er wordt met de hand gestuurd. In deze stik dichte mist ziet Bertus een schip op drie scheepslengtes voor de Sea Beryl langs schuiven.

Als de mist is opgetrokken en de knieën niet meer zo trillen wordt de laatste jeneverfles open gemaakt en neemt Bertus een glaasje op de goede afloop. Ik vraag Bertus waarom hij zijn zwemvest normaal niet draagt en wel met dichte mist? Nou zegt hij, met mist is er een schip in de buurt en kan je gered worden. Helemaal alleen op de oceaan kan je beter lood dragen want als je dan overboord gaat kan het beter maar gauw afgelopen zijn.

En dan is daar de finish. De sleepboot ligt er al en neemt hem op sleeptouw naar Newport waar Alie wacht. Daar blijkt dat Bob met zijn Dancing Dolphin is gezonken en opgepikt is door een Liberiaanse tanker die een andere kant uitging. Maanden later als de prijsuitreiking daar is komt Bob met een joekel van een Magnum om Bertus te bedanken voor zijn bilgepomp. Met Rachel loopt het ook niet goed af. Vlak voordat ze zal finishen, loopt zij op de rotsen. Want zegt Bertus: "Al ziet men kerk en toren staan, dan is de reis nog niet gedaan". Als Rachel Bertus ziet en vraagt "Are you Sea Beryl?" valt ze hem huilend in de armen.

### Terug naar Scheveningen

Dan moet de Sea Beryl weer terug naar Scheveningen. In het oude Spuigat in Scheveningen heeft Bertus al contact gelegd met Gerrit Vrolijk en gevraagd of hij de boot wil terugvaren. Gerrit, al vele jaren een solozeiler, zegt daar geen nee op en samen met onze Huib Hoogenraad zal hij deze klus gaan klaren. Nadat Sea Beryl helemaal is volgeladen met drank en eten, gaan Gerrit en Huib op pad. Bertus hoort dan niets meer totdat ze in Falmouth aanmeren. Daar gaat midden in de nacht, nadat er geïnformeerd is waar deze twee heren vandaan komen, de club speciaal open en kunnen Gerrit en Huib weer een drankje drinken op Europese bodem. In Stelendam komt Bertus weer aan boord. Hij zal daarna naar Scheveningen varen om daar te worden binnen gehaald. Hij vraagt hoe de

reis is verlopen. Nou zegt Huib we zaten zonder drank. "Zonder drank?" zegt Bertus, dat is haast onmogelijk. Ja zegt Huib en hij wijst naar de bel die in de hoek van kajuit hangt. Iedere keer als we gingen kaarten en de boot maakte wat slagzij klingelde de bel. En dan zeiden we "Bertus geeft een rondje!!!". En zo zit de eerste Ostar er voor Bertus op. In 1988 vaart hij een tweede en bereikt ook weer na veel avonturen veilig de finish.

### Standfast 40 van Frans Maas

In 1989 koopt Bertus een Standfast 40. Zij ligt in Zuid-Frankrijk en wordt met een oplegger naar Scheveningen gebracht. Dan merkt Bertus op dat het die tijd even wat minder met hem gaat. Stress doet heel veel met je. Gelukkig verschijnt hij in 1996 en 2000 weer aan de start van de Ostar om ze beiden uit te varen. Daarmee heeft hij 4 Ostars op zijn naam staan.

In 2005 verkoopt Bertus de zaak. En er staat weer een Ostar op stapel. De nieuwe genua moet nog worden ingevaren. Maar tijdens de Vuurschepenrace is de wind minimaal en komt de genua niet echt uit de verf. Op weg naar Plymouth voor de Ostar gaat ter hoogte van Poole de genua enorm klapperen. Er is iets mis met dit zeil. Maar de zeilmaker heeft nog een mannetje in Plymouth die deze klus wel zal klaren. Na de start van zijn vijfde Ostar waait het eerst niet zo hard. Voorbij de Scilly's trekt de wind aan en gaat de genua enorm te keer.

Zo wil Bertus niet naar Amerika. Hij keert om en loopt Falmouth binnen. Daar komt Pieter Adriaansen ook binnen gevaren. Pieter is hoogleraar en heeft zelfregulerende computers. Maar het blijkt allemaal niet zo goed te werken en Pieter staakt voor de tweede keer een Ostar. Drie dagen zijn ze gebleven. Geheelde smart is halve smart. Dan besluiten ze naar de Azoren te varen. 1000 mijl, een tochtje van niks. Heerlijk voor de wind. En daar aangekomen wordt Bertus direct herkend als Bertus Buijs van de Sea Beryl.

### Wereldreis

En dan wil Bertus op wereldreis. Alie kan vanwege blessures niet meer mee. Zoals Bertus zegt: "We konden goed met en goed zonder elkaar". De reis begint met het varen naar Portugal en daarna naar de Canarische eilanden. Helaas gaat voor de kust van Marokko bij het maken van een gijp het voorzeil rond de voorstag en is niet meer los te krijgen. Noodgedwongen wordt er gemotord naar een plaatsje in Marokko waar het zeil wordt losgepeuterd. Er is niet veel van over. Bertus vaart verder naar een haven 60 mijl verderop. Hij komt daaraan in het donker en wil niet naar binnen varen. Hij gaat voor anker, lichtje in de mast, en even lekker slapen. Hij wordt wakker als hij met een bons uit bed valt. Blijkt hij aangevaren te zijn door een visserschip. De boom van de visser heeft de babystag aangevaren en daardoor is er een scheurtje gekomen in het schot waar de stag aan bevestigd is. Op

de Canarische Eilanden worden de nodige reparaties verricht. En voortgaat het weer. 35 landen worden bezocht. Mooie herinneringen aan Bonaire waar Alie op bezoek is gekomen. Toen weer op weg naar St-Maarten met het idee nog een Ostar te gaan varen. Maar al het gestamp aan de wind doet hem toch besluiten het roer te wenden en voor de wind te gaan varen. Zo komt hij bij Panama. Hij gaat nog even bij de San Blas eilanden voor anker.

De doorvaart door het Panamakanaal is een hele belevenis. Daar viert Bertus op 19 april zijn 70e verjaardag terwijl ze met drie jachten naast elkaar 25 meter omhoog en weer 25 meter naar beneden gaan. Met een eigen pilot aan boord kom je dan aan de andere kant van het kanaal en ligt daar de Pacific Ocean. Op de Galapagos eilanden moet de motor worden gerepareerd. Ton Leenards zorgt voor de benodigde onderdelen. DHL doet het werk. Binnen vier dagen is alles binnen. Er moet wel een bijzondere sleutel worden gemaakt om de bouten van de motor los te kunnen draaien. En is er ook nog tijd om Lonely George een aai over zijn bol te geven. Nieuw-Zeeland vindt hij wel een van de mooiste plekken op aarde. Hier wordt ook vakantie gehouden Met een open MG maakt Bertus de wegen onveilig. Het is genieten met een grote G.

### Terug in Nederland

Na vier jaar komt hij weer terug in Nederland. Na te zijn ingehaald door enthousiaste leden

van de Jachtclub moet hij weer wennen aan het leven op het land. Gelukkig is daar de Sea Beryl, zijn eigen home.

Bertus is al lid van de Jachtclub sinds de oprichting in 1972. Ook heeft hij vanaf die tijd een ligplaats in de haven. Vanaf 1979 heeft hij een periode in het bestuur gezeten met als voorzitter Joop Bakker, oud-minister van Verkeer en Waterstaat. Bertus is het horecabestuurslid. Hij beheert het Oude Spuigat, waar ook de havenmeester is gehuisvest. En hij is erbij als de locatie "de grote M" wordt geopend. Deze door pachters gerunde locatie is volgens hem wel een glorieus uit de club. Alie is helaas in september 2019 overleden en dat is nog steeds een groot verlies!! Bertus vult zijn dagen met sport. Hij zwemt tweemaal per week 1000 meter in het zwembad. En gaat 1 à 2 keer per week naar de Sportschool. Het zeilen staat op een laag pitje. Deze zomer nog alleen naar het IJsselmeer geweest, maar dat vond hij niet zo'n feest. Want ja alleen is toch maar alleen.

En dan neem ik weer afscheid van Bertus. Het interview zit erop. Ik kijk nog even rond op de Sea Beryl en ben onder de indruk van de ruimte en gezelligheid op het schip. Ooit een hele goede keuze geweest om dit schip te kopen Bertus. Dank voor je verhaal.

Namens de redactie van Spuigat  
Aly Anink-van Driel



© Foto Dick Teske



## Hoe gaat het met de Double Edge?

### Wat is er gebeurd?

Zoals velen mogelijk al hebben vernomen, is de 100 Mijl race op 11/12 september niet voor alle teams goed verlopen. Na 12 uur en 16 minuten varen, passeert de Double Edge de finishlijn bij het noordelijke havenhoofd en maakte zich klaar om de haven in te gaan. Na een ruimewindse finish maakte we een opsteker en lieten met de kop in de wind de fok zakken en startten de motor. Op het moment dat de motor in zijn werk wordt gezet, ging deze meteen weer uit. In een fractie van een seconde realiseerden we ons wat er aan de hand was: een lijn in de schroef. Ondanks pogingen om de boeg op zeil weer richting zee te krijgen, liepen we vrij snel aan de grond en was ons lot bezegeld.

Om zoveel mogelijk druk van de boot te halen hebben we snel alle zeilen weer laten zakken. Tijdens het opruimen van de fok was Raymond op het voordek bezig, toen de boot plat werd gegooid door een brekende golf. Raymond ging overboord en kreeg de boot over zich

heen. Gelukkig werkte alle veiligheidsmiddelen, hielp de verplichte offshore training en had Raymond wat geluk om zonder letsel onder de boot vandaan te komen. Ondertussen werd Chris in de kuip rondgeslingerd in een steeds verder hellende boot en heeft hij zijn eerste en hopelijk laatste May Day uitgezonden.

Raymond is door surfers naar de kant geholpen en gelukkig was ook de KNRM snel ter plaatse. Nadat Chris door een redder ook van boord was gepraat, hebben de dames en heren de Double Edge vlot gekregen en naar de haven gesleept. Daar start een nieuw hoofdstuk in het leven van de Double Edge: zorgen dat ze weer goed en veilig wordt hersteld voor nog vele mooie wedstrijdmijlen.

### Eerste indruk

Toen we de boot weer zagen bij de calamiteitensteiger was de eerste melding dat het roer defect was. Het zat vast in een "volle ik-wil-naar-stuurboord" positie, dus het slepen was

niet makkelijk geweest. We hoorden echter een alarm in de kuip en nadat de KNRM op de stand-by knop van de autopilot klikte was het roer weer vrij. Michel Molsberger bood aan om meteen even onder de boot te duiken om de schroef vrij te maken (nogmaals onwijs bedankt Michel!). Toen dat was gedaan, hadden we in ieder geval weer een boot met aandrijving en roer. Michel had meteen een eerste blik onderwater geworpen op de aanhechting van de kiel en zag geen rare dingen.

De boot heeft vol in de branding gelegen, dus als eerste moesten we het water (en heel veel zand) uit de boot hebben om zeker te weten dat we geen nieuw water binnen kregen. Dat bleek gelukkig ook niet het geval. Aan dek was de nodige schade zichtbaar, veroorzaakt door de teisterende branding en de redding. Onze grootste zorg was echter wat er onder water gebeurd was. Voor nu konden we de boot in ieder geval zonder risico laten liggen tot maandag, de dag waarop de boot uit het water zou gaan.

### Uit het water

Op maandag is de Double Edge in Scheveningen uit het water gehaald. Wat we zagen viel niet tegen. De aanhechting van de kiel aan de romp had nauwelijks bewogen. Het blijkt dat John Corby (de ontwerper van de boot) hier goed werk geleverd heeft. Aangezien hij zelf op veel van zijn ontwerpen vaart, bouwt hij deze licht maar met een super sterke kielconstructie, omdat hij geen zin heeft in problemen. Zijn idee is dat een boot met 13 knopen hard aan de grond moet kunnen lopen en daarna zonder problemen doorzeilen. De bulb daarentegen had wel bewogen ten opzichte van de kielvin en was aan bakboord netjes gladgeschuurd met korrel SCH80.

De zichtbare schade aan de romp is beperkt en ook hier is het duidelijk dat het geen standaard productieboot is. Double Edge is gebouwd uit kevlar/epoxy op een over-spec ingebouwd skelet van spanten en stringers. Bijna letterlijk bullet-proof. Boven dek is er wel schade aan preekstoel, scepters, boegspriet en zeilen.

De verzekeringsexpert is heel snel langsgekomen en heeft opdracht gegeven om een herstelplan te maken. Hierbij is een grondige inspectie van de kiel en kielconstructie natuurlijk essentieel.

Omdat niet helemaal duidelijk was wat er tevoorschijn zou komen, is afgesproken met de verzekering om stap voor stap te werk te gaan. Als eerste demontage en inspectie om zo een goede inschatting te kunnen maken van de benodigde reparaties. Na goedkeuring van het plan is Jeroen van Veen op 6 november gestart met de demontage.

Als eerste is het roer verwijderd. Het puntje van het roer had de bodem beroerd, dus het was goed om even een check te doen van de overgang van de roerkoning naar het blad en van de lagers. Los van een missend naaldje in het onderlager was er verder geen beschadiging aan het roer of de ophanging.





Bij de boegspriet is er een scheur in de bakboord wang van de bevestiging. Deze schade is ontstaan bij het bergen van de boot, door de sleeplijn naar de reddingsboot. Deze boegspriet was net voor de race ook al door Jeroen gerepareerd nadat er een passant in de haven achter was blijven hangen.

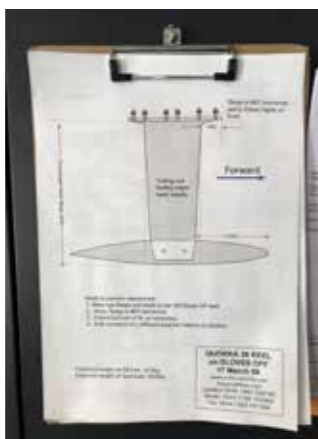
Daarna kwam de grote operatie om de kiel onder de boot vandaan te krijgen. Zowel de bevestiging van de kiel aan de romp, alsook de bevestiging van de kielvin aan de bulb moeten worden onderzocht. 12 jaar geleden is er onder deze boot een aangepaste kiel gezet. Bij John Corby konden we gelukkig de oorspronkelijke ontwerptekeningen opvragen, dus wist Jeroen ook waar hij wat kon vinden. De kielvlens is met epoxy vastgezet in de kielbox, dus een flinke klus om de vlens vrij te maken. komt mooi onder de boot vandaan

Nadat de kiel is verwijderd zijn de 12 stuks M30 RVS kielbouten goed te zien

Als laatste demontage stap is Jeroen met zijn mensen aan de slag gegaan om de bulb van de vin te halen, zodat ook deze verbinding nagekeken kan worden. De bulb zit met twee horizontale drijfpen vast aan de vin. Na een forensische speurtocht heeft Jeroen de pennen gelokaliseerd en kunnen verwijderen.

Door middel van de kraan tilden ze de vin er zo uit. Dachten ze . . . Uiteindelijk zijn er twee heftrucks op de bulb gezet en is er met een paar ton getrokken aan de vin, met als resultaat dat deze er niet uit wilde. Nauwgezet als Jeroen is, heeft hij gekeken hoeveel beweging hij in de vin kreeg. Dat was een luttel 0,5mm. Genoeg om het glasvezel waarmee de overgang van kiel naar vin is bekleed te kraken, maar verder verwaarloosbaar. In overleg met de verzekeraar is besloten om hier niet meer geweld op los te laten, aangezien die verbinding ook zonder de drijfpen nog solide is. De constructie in het schip waar de kiel aan bevestigd is, is gelukkig onbeschadigd en ook de kiel zelf ziet er verder prima uit. De volgende stap is nu het laten onderzoeken van de kielbouten, zodat daarna de opbouw weer kan gaan beginnen. Daarover in de volgende editie hopelijk meer!

Raymond Roesink



Seabin



## Handen ineen: de beste Jachtclub, beste zeilers, vissers en de schoonste haven.

*Om de haven van Scheveningen de schoonste haven te maken en zo Den Haag en Scheveningen nationaal en internationaal op de kaart te zetten, voeren de gemeente en onze Jachtclub een proefproject uit. In onze haven haalt een Seabin plastic uit het water. De Seabin is ontworpen door surfers in Australië. Deze surfers zagen in dat de vervuiling van kusten en havens een halt moest worden toegevoerd. Deze Seabin is wereldwijd een succes. <https://seabinproject.com/>. In februari dit jaar, is in onze haven een Seabin geïnstalleerd en vanaf die datum wordt de effectiviteit gemonitord.*

Het idee om de Seabin te introduceren in de Scheveningse haven kwam op - zoals alle goede ideeën - tijdens de borrel. Mijn buurvrouw van de boot de Lady M, net terug van een trip met de TX51, vertelde enthousiast over de drijvende afvallemmer (de Seabin) die ze in Noorwegen had gezien. In dezelfde tijd lanceerde de gemeente Den Haag het SIOS-project; subsidie vanuit EU en Den Haag om de economie en leefbaarheid op Scheveningen innovatief en duurzaam te versterken. Een voorstel was snel gemaakt nadat de Jachtclub ook enthousiast reageerde: schoonhouden van de haven d.m.v. Seabins. Bij de volgende stemronde van SIOS onder de Scheveningse bevolking, werd dit voorstel als hoogste gewaardeerd. Begrijpelijk als we denken aan de schone stoepjes in Scheveningen. De vervuiling van de haven bleek dus ook een doorn in het oog te zijn van de hele Scheveningse bevolking.

De weg naar de uitvoering bleek geplaveid

met hobbels, wat resulteerde in het binnenhalen van de (rijks)havenmeester als partner. Uiteindelijk werd in februari onder toezien van Jaap Barendregt en Fabian Buis de Seabin geplaatst op de F stijger in de hoek van de jachthaven (F 73). Een duidelijk gebaar van de Jachtclub om de Scheveningse haven de schoonste te laten zijn.

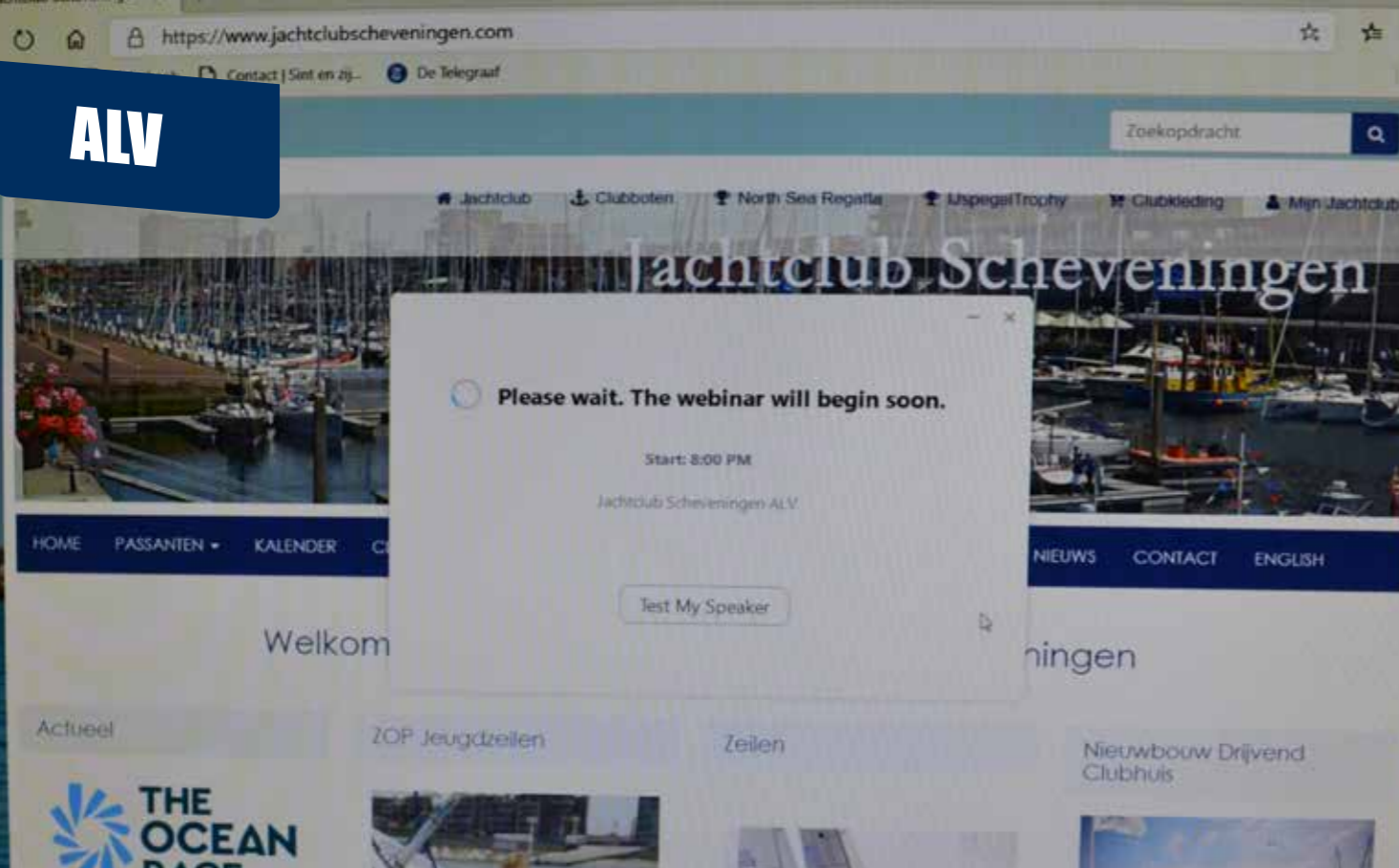
Tien studenten van het Maris college volgen het functioneren van de Seabin. Ook checken ze de 'gemeente-vuistregel' over de oorsprong van zwerfvuil en plastic. Die gaat ervanuit dat daarvan 1/3 uit de sluis komt, 1/3 vanaf de havenkant en 1/3 met vloed de haven binnenkomt. De studenten werken er hard aan maar worden natuurlijk wel beperkt door de coronamaatregelen.

Corona had ook impact op de acties die de studenten zouden uitvoeren naar het advies van Svasek, de internationale consultancy club, die op vrijwillige basis meewerkt. Hun

inzet is advisering op de stroming bij vloed en impact op stroming en vervuiling in de haven. Ondanks corona heeft Svasek met de studenten een wandeling door de haven gemaakt waarbij een actielijst werd opgesteld. De Svasek vloedstroomkaarten laten de vloedstroom draaien en stoppen tussen de nieuwe havenhoofden. De studenten zijn aan de slag met GPS om de stroom en de verplaatsing van afval in kaart te brengen.

Een onverwachte negatieve invloed is het vandalisme. Sommige onderdelen van de Seabin - zoals de pvc-ontluchtingsbuis - blijken sterke aantrekkingskracht op dieven te hebben. Voorlopig gaan we ervanuit dat we in februari 2021 de eerste resultaten kunnen verwachten. Bij de gemeente zien we positieve reacties: ook zij werken mee aan Scheveningen als vijver van innovaties en duurzame oplossingen.

Job Kleijn



## Redactioneel verslag van de ALV van Jachtclub Scheveningen 23 november 2020.

Voor de officiële weergave van deze vergadering verwijzen wij u naar de notulen.

Wederom hebben we een digitale ALV waarbij we thuis, zittend op de bank, de Najaarsvergadering van Jachtclub Scheveningen kunnen volgen. Om 20.00 uur worden we binnengelaten in de "Room-Zoom" van het bestuur en worden we verwelkomd met een gezellig muziekje. 20.15 uur gaat de vergadering beginnen.

Tim Lemeer, al een bekend gezicht bij een Zoom ALV deelt ons op dat tijdstip mede dat we nog even geduld moeten hebben want er stromen nog vele leden binnen. Dan is het zover dat hij ons door de in en outs van de vergadering leidt. Q en A mag je gebruiken als je een inhoudelijke vraag voor het bestuur hebt. De chat is om te kletsen en Raise Hand gebruik je bij de Rondvraag. Als je Raise Hand doet wordt de microfoon aangezet en kan je je vraag aan het bestuur stellen. Stemmen gaat via polls. Je kan 1 keer per item je stem uitbrengen Er zijn 113 leden aanwezig in deze Zoom meeting.

Dan opent Marcel de vergadering. Hij heet ie-

deren welkom en deelt daarna het volgende aan ons mede. Het eerste is een verzoek aan de schippers die hun boot nog in de haven hebben liggen om deze, in de donkere dagen voor Kerst, te versieren met lichtjes. De lichtjes zijn te koop bij Vrolijk Watersport en zullen 12 december officieel worden ontstoken. De Coronapandemie heeft ook zijn uitwerking op de club en het hele jaar door zijn er al de nodige maatregelen getroffen. Over het parkeerprobleem is het bestuur nog steeds in overleg met de gemeente. En de informatieverstrekking over het interieur in het nieuwe clubhuis is een succes. Er is het nodige geld opgehaald, 28 vrijwilligers hebben zich aangemeld en 4 bedrijven willen hulp bieden.

Verder wijst Marcel op een leden App waarop een levendige discussie gaande is over het wel en wee van de club. Het is een beetje het café van de haven. Helaas worden er ook persoonlijke zaken in behandeld. Een verzoek van Marcel, als je verhalen hoort, controleer dat even bij de desbetreffende personen.

De notulen worden goedgekeurd en eveneens het Bestuurlijk Jaarverslag van 2019.

Dan komen de bestuursleden aan bod. Wytse gaat in mei aftreden als secretaris van de club. Paul geeft aan dat hij zijn penningmeesterschap graag wil overdragen en de portefeuille horeca en evenementen wil gaan beheren.

Gezocht dus een nieuwe secretaris en een nieuwe penningmeester. Je kan je opgeven bij het bestuur.

Wytse neemt ons mee in de uitvoering van het Beleidsplan van de club. Wat het meeste opvalt is toch wel de realisatie van het Nieuwe Clubhuis. Chapeau aan het bestuur, bouwcommissie en stuurgroep!! Verder valt op de aanschaf van SB 20's en daarbij de ambitie om vanuit de Jachtclub leden op te leiden die mee gaan varen met het WK SB20 in 2024. De lat ligt hoog. Een wereldkampioen vanuit het Scheveningse is de droom. Daarbij is de verjonging van de club heel belangrijk. De ZOP draait goed. In samenwerking met VINEA komen er goede resultaten tot stand. Verder wordt wederom genoemd het doel om de banden met de Universiteiten aan te halen. Het ledental is in 2020 gestegen van 627 naar 652. De leden tussen de 51 en 60 jaar zijn de grootste groep in de club.

Dan volgt een voorstel tot wijziging van het Haven - en Toewijzigingsreglement. Voor ligplaatshouders geldt dat ze de stroomvoorziening op de steiger met een slot dienen te zekeren. Indien men dit verzuimt zal het eventueel stroomverbruik door derden ten laste van de ligplaatshouder komen. De wijziging wordt

aangenomen met 87% voor, 3 % tegen en 10% onthouding.

En dan komen de Financiën aan bod.

Paul geeft aan dat er wel ongerustheid is geweest over Corona. Hoe zou het gaan met de passanten. Gelukkig is dat allemaal goed verlopen en geeft de penningmeester aan zich geen zorgen te maken over de financiën. Passanten kwamen massaal naar Scheveningen. De ZOP heeft minder gedraaid, maar ook minder kosten gemaakt. Het Spuigat levert niets op, maar kost ook veel minder. Ondanks het Nieuwe Clubhuis hebben we minder schuld dan 10 jaar geleden met At Sea. En dit nieuwe clubhuis is helemaal van de club. Bij het budget zijn er minder baten, maar ook minder lasten begroot. In 2020 hebben we een positief resultaat van €46000 in 2021 een positief resultaat van €10000. De vrije geldmiddelen van de vereniging zullen in januari 2021 het laagst zijn, eind van 2021 zullen zij rond de €400.000 liggen. De contributie en liggelden zullen niet worden verhoogd, maar wel geïndexeerd.

Dan vraagt Marcel goedkeuring voor het budget: 92% stemt voor, 2% stemt tegen en 6% onthoudt zich van stemming. De uitslag voor de goedkeuring voor con-

tributie en liggeld, die beiden niet verhoogd worden, maar wel worden geïndexeerd: 94% stemt voor, 2% stemt tegen, 4% onthoudt zich van stemming

Het is tijd voor de Sponsorcommissie. Daarin hebben zitting:  
 Ronald Prins  
 Robert Menken  
 Misha Bax  
 Jan Beneticus  
 Wim v.d. Loo  
 Wytse Bouma

Het plan is een Stichting op te richten "Vrienden van JSC" (VvJCS).

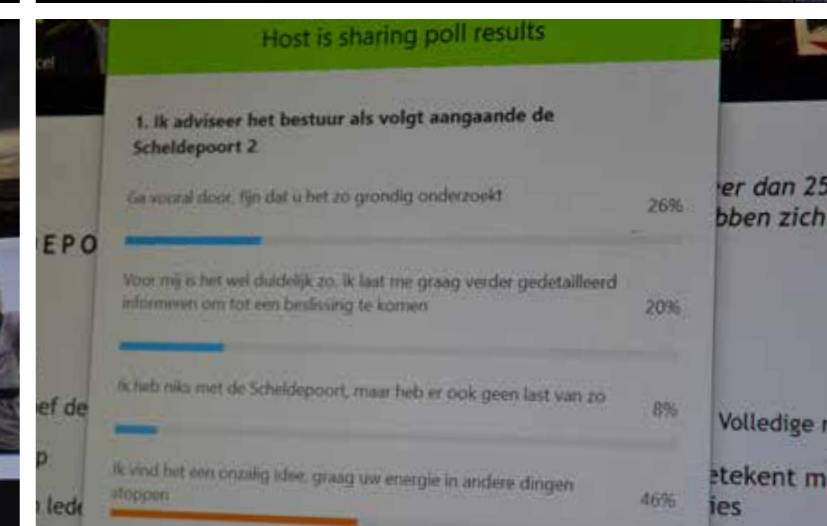
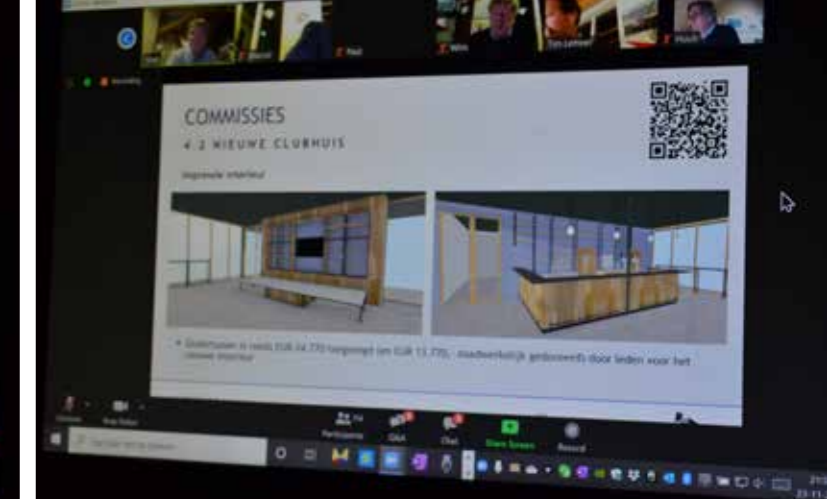
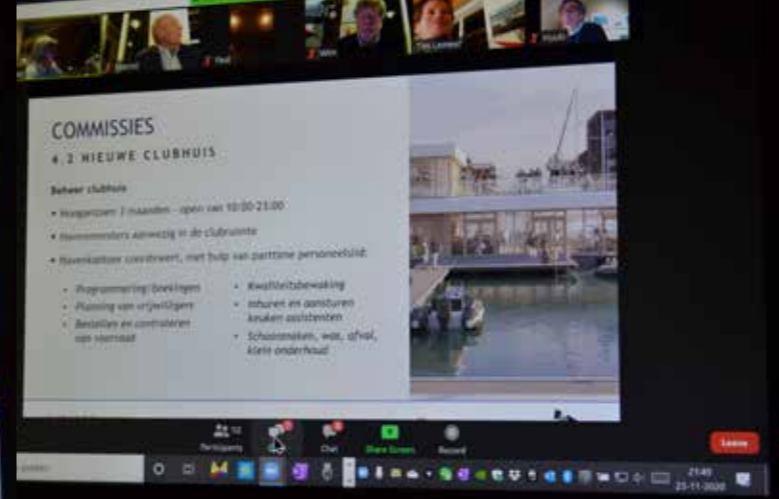
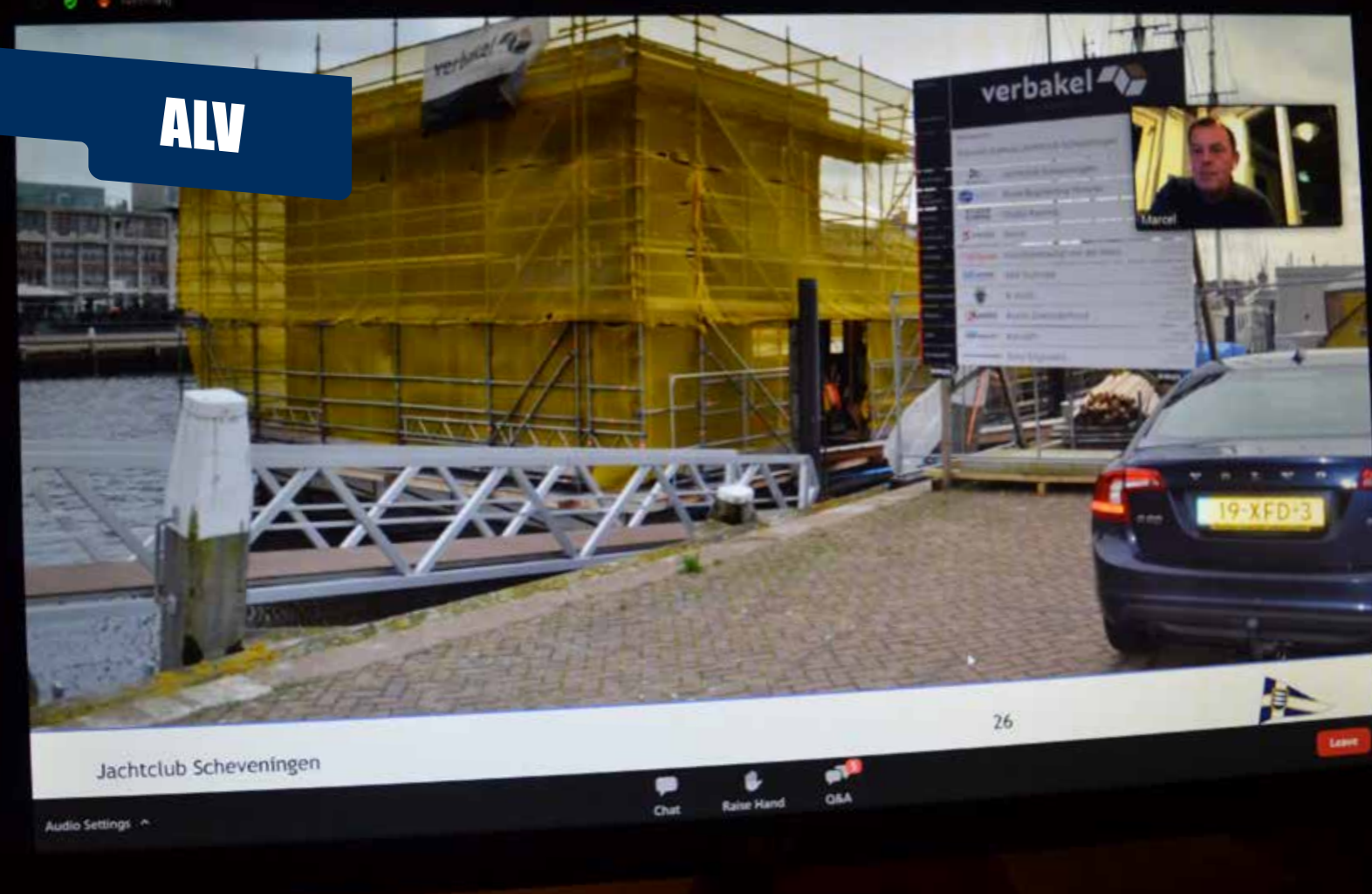
**Als doel stellen zij:**

- Versterken van netwerk en nuttige contacten voor de vereniging
- Financiële en andere ondersteuning voor clubactiviteiten

**Wat krijgt een sponsor ervoor?**

- Front-row participatie bij evenementen
- Clubhuis, met een nautische ambiance op unieke locatie voor representatie

Men wil opstarten in 2021 om gereed te zijn voor de grote evenementen in 2022.



### Hoe staat het met het Nieuwe Clubhuis?

Nadat het uit Diemen naar Scheveningen is verslept is Verbakel begonnen met de opbouw van het clubhuis. De bouwcommissie belandde wel van de ene uitdaging in de andere. Ik noem er een paar. Het hout van de kozijnen was niet in orde. De helft van de kozijnen kon maar gemaakt worden. Dit geeft vertraging tot maart 2021. Ronde palen waar het clubhuis op rust zijn zeer in trek bij de meeuwen. Daar moeten bouwmutsen op worden gemaakt om te voorkomen dat het een favoriete plek voor poepende meeuwen wordt. De lift moest een betere versie krijgen vanwege de schommelingen van het clubhuis. Etc. Gelukkig is wel de Bijlbrief van de Blauwe Wimpel ondertekend. JCS is nu eigenaar van de bak.

Er gaat aan de leden toestemming gevraagd worden om het bouwbudget met 5% te mogen uitbreiden (+ €85.146). Kosten zijn uiteraard het meerwerk, maar door vertraging van de bouw hebben we ook meer kosten aan de personele kant, zoals de externe bouwbege-

leider (Piet de Bruin) die een jaar langer aan de bak moet. Er wordt door de leden gevraagd of 5% wel genoeg is en hoe het zit met de kosten voor het interieur. Paul geeft aan dat het voldoende moet zijn en er anders weer naar de leden gekomen zal worden. Wat betreft het interieur geeft Jaap aan dat er voor het interieur €30.000 in de begroting zit, dat er nu door donaties, waarvoor hartelijk dank, nu ongeveer €55.000 is te besteden. Voor alle wensen is er totaal €95.000 nodig. Maar als we dat niet halen, doen we wat minder in het interieur. Als u nog geen bijdrage voor het interieur hebt gestort zien we uw donatie, voor het interieur van het clubhuis, gaarne tegemoet. Over de exploitatie van het clubhuis vertelt Jaap dat in het hoogseizoen, drie maanden, ernaar gestreefd wordt om het clubhuis alle dagen van 10 tot 23 uur open te hebben. Het beheersmodel wordt gerealiseerd met vrijwilligers en ook de havenmeesters zullen worden ingezet. Voor kwaliteitsbewaking, organisatie, aansturen etc zal er wellicht voor tijdelijk iemand worden ingehuurd. Dan kunnen ook de clubdishes worden geserveerd en

staan er ook weer inkomsten tegenover. De overige gebouwen die worden gehuurd door JCS zullen worden aangehouden. Deze ruimte hebben we nog nodig.

Op 12 december zal er in het aanbouw zijnde clubhuis open huis worden gehouden. De nieuwe bestemming voor het oude Spuigat is nog niet definitief. Er wordt nagedacht om er een soort botenhuis van te maken, waar geklust kan worden.

Dan wordt er goedkeuring gevraagd aan de leden voor uitbreiding van het bouwbudget. 87% van de aanwezige leden stemt voor, 7% stemt tegen en 6% onthoudt zich van stemming.

Namens de commissie Jeugd en Clubboten komt Jaap aan het woord. Voor de SB20 hebben zich voor de najaarstraining 15 deelnemers gemeld. Er zullen 6 trainers bij betrokken zijn. Voor SB 20 zijn er nu flexibele pontons aangeschaft waar ze na het varen op kunnen worden gerold. Kosten en baten van de club-

boten worden goed in de gaten gehouden. Gebruik van de boten is voor jong en oud.

Dan neemt Wim het woord en vertelt over de sleepboot de Scheldepoort. Deze 65 jaar oude sleepboot is ons aangeboden door SMT-rederij. Deze rederij is al sponsor van JCS. De vraag is of JCS zich dit cadeau wel kan veroorloven. Er moet een helder idee zijn over mogelijkheden, risico's en kosten. De sleper is bijvoorbeeld te gebruiken als startschip bij zeilwedstrijden, als schip bij het project Proef de Zee, als moederschip bij SB 20 trainingen. Het schip kan ook dienen als verbinding tussen leden. Er hebben zich al 25 leden aangemeld om te helpen. De sleepboot kan ingezet worden t.b.v. relaties. Kosten en risico's zijn uiteraard ook heel belangrijk. Technische conditie van het schip is goed. Zij heeft een refit gehad in 2013. Het is een recreatievaartuig, eisen voor de bemanning zijn minder streng. De schipper moet in het bezit zijn van "beperkt groot vaarbewijs." En zo volgen nog vele zaken die onder de aandacht van het bestuur liggen. Deze vergadering zal er een peiling worden gehouden wat

de leden vinden van deze Scheldepoort. Dan zal er nog een uitgebreid onderzoek volgen en de volgende ALV zal aan de leden worden gevraagd of het cadeau geaccepteerd kan worden of dat ervan af zal worden gezien.

### De uitslag van de peiling is als volgt:

1. Ga door, fijn dat u het zo grondig onderzoekt, 26%
2. Voor mij is het wel duidelijk zo. Ik laat me graag verder gedetailleerd informeren om tot een beslissing te komen, 20%
3. Ik heb niks met de Scheldepoort, maar heb er ook geen last van, 08%
4. Ik vind het een onzalg idee. Graag uw energie in andere zaken stoppen, 46%.

Het bestuur neemt de uitslag mee en gaat verder met het onderzoek. De volgende ALV komt zij terug met een voorstel.

En dan zijn er nog diverse vragen voor de Rondvraag. Er wordt nog opgemerkt dat 12 december de lichtjes worden ontstoken en is er van 1000 tot 1700 uur de mogelijkheid het

nieuwe clubhuis te bezoeken. Het in dienst nemen van personeel kan alleen via de ALV. Het tijdelijk inhuren van personeel valt hierbuiten. Dan sluit om 22.30 uur Marcel de vergadering en hoopt hij dat het vaccin tegen Corona weer een normale samenleving te weeg zal brengen en dat dan de vereniging er volle bak tegenaan kan met zeilen, vissen, duiken, motorboot varen en roeien. Op naar het nieuwe clubhuis.

De redactie bedankt het bestuur voor zijn inzet en met name Tim die de hele vergadering het Zoom gebeuren heeft gecoördineerd. Tim toonde zich zeer gastvrij, innemend, uitnodigend, bedankend en uitleggend. Een goede vergadering zit er weer op.

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](http://www.MaritiemCentrumRijnzicht.nl)



Maritiem Centrum Rijnzicht | Valkenburgseweg 70 | 2223 KE Katwijk a/d Rijn | Tel. 071-40 27 000 | [info@maritiemcentrumrijnzicht.nl](mailto:info@maritiemcentrumrijnzicht.nl)  
[www.maritiemcentrumrijnzicht.nl](http://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](http://www.sailservice.org) of mail naar [info@sailservice.org](mailto:info@sailservice.org)

De Zeilmaker aan de Scheveningse haven. Sinds 1872

# Vrolijk

Tent- & zeilmakerij  
[www.zeilmakerijvrolijk.nl](http://www.zeilmakerijvrolijk.nl)

ULTRAMAR  
CLEAN PROTECT CARE

Ons team helpt u graag. Of het nu een nieuw RVS frame met buiskap, bimini, sprayhood is. of het oude doek hiervan vervangen en/of repareren.



Voor de jachtzeilen hebben wij de service: voor middel/ kleine reparatie voor woensdag brengen, voor het weekend weer klaar.



Wij zijn ook Apollo sails / Bank sails dealer, dus ook voor nieuwe jachtzeilen, bent U bij ons op het juiste adres.



Schokkerweg 26, 2583 BH, Den Haag Tel: 070-3554957 [info@zeilmakerijvrolijk.nl](mailto:info@zeilmakerijvrolijk.nl)





Vervlogen jeugdromen?



## Scheldepoot 2

*Nadat de Scheldepoot in de Jachthaven was afgemeerd, hebben vele leden gehoor gegeven aan onze oproep "mee te denken" over de mogelijke schenking door rederij SMT Shipping.*

Dit heeft opgeleverd dat er veel informatie vrij kwam, vanuit de kennis en ervaring van leden uit de praktijk, van "het in de vaart houden" van een dergelijk schip.

Waarschuwingen voor tegenvallers op technisch gebied, onverwachte kosten en verplichtingen voor veiligheid en certificering, kwamen allemaal aan de orde.

Al tijdens de tocht naar Scheveningen bleek dat de "Scheldepoot 2" een aantal praktische nadelen had.

Het feit dat de Scheveningse haven onder het Binnenvaart Politie Reglement (BPR) valt, betekent ook dat extra zware keuringseisen (CVO) van kracht worden, die volgens de deskundigen niet kunnen worden gehaald.

De peiling, tijdens de recente ALV, maakte duidelijk dat 46% van de leden de acceptatie van het aanbod niet ondersteunde.

Gebaseerd op het bovenstaande is de onvermijdelijke conclusie van het bestuur, dat Jachtclub Scheveningen zich niet kan permitteren het aanbod te accepteren.

We zullen de rederij hartelijk danken voor het aanbod en duidelijk maken wat de argumenten zijn voor dit besluit.

De leden, die zich hebben aangemeld als bemanning en degene die de moeite namen de boot te bezoeken, om met ons mee te denken, willen wij heel hartelijk bedanken.

Uw betrokkenheid was hartverwarmend en heeft in hoge mate bijgedragen in de besluitvorming.

Het Bestuur van JCS



O.a. verkrijgbaar bij:  
 Maritiem Watersport - Scheveningen  
 Ad Spek Watersport - Leidschendam  
 Tijssen Watersport - Leiderdorp  
 Boateak Watersport - Wemeldinge  
 George Kniest - Almere

[www.slambenelux.nl](http://www.slambenelux.nl)



## De ZOP laveert in 2020 tussen Corona door

*Wat hebben we een geluk gehad dit jaar! De voorjaarslock-down werd net op tijd opgeheven zodat we begin juni zoals gewoonlijk met de lessen in de optimist en laser pico konden beginnen. We hadden een corona-coördinator, ontsmettingsmiddel voor de handjes en alle cursisten namen voortaan hun eigen drinkflessen mee. Nieuw was ook dat de jonge zeilers voortaan in wetsuit door paps of mams bij de ZOP werden afgeleverd. Dat voorkwam meteen een heleboel omkleedtijd, zodat we dit jaar meer uren op het water konden maken.*

Nadat de inschrijvingen in het voorjaar een tijdje stil hadden gelegen, kwam het enthousiasme voor de wind en het zoute water in mei weer goed op gang. Iedereen wilde graag weer sporten, het liefst in groepsverband, en dat zorgde voor goed gevulde cursussen. Bij de optimisten hadden we 'volle bak' met kids van 6 tot een jaar of 13. Maar vooral de pico's deden het goed. Cursisten blijven steeds langer hangen bij de ZOP waardoor we ook makkelijker nieuwe instructeurs kunnen werven onder oud-cursisten.

Het zeiltechnische gedeelte was ook dit jaar weer in handen van zeilschool VINEA. Samen zorgen we ervoor dat de instructeurs steeds

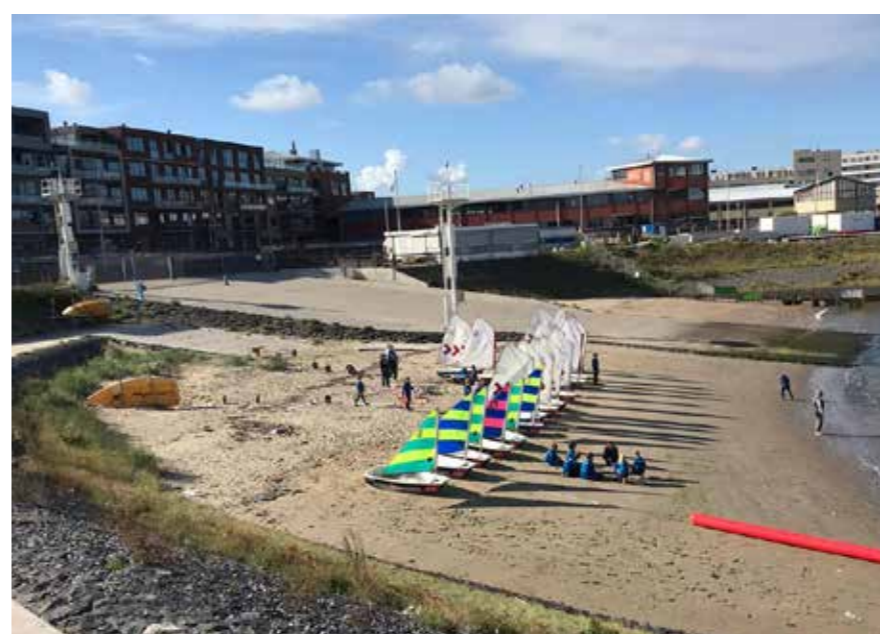
een beetje beter worden. Daarmee komen de lessen ook op een hoger plan en leren de cursisten steeds beter zeilen. In de tweemans pico is dat heel goed te zien in de communicatie tussen stuurman en fokkenist. Daar worden teamzeilers geboren!

Het najaarsseizoen begon direct na de zomervakantie en weer hadden we een grote groep zeilers in de pico. De eerste weekenden hadden we nog lekkere zomerse temperaturen, maar al snel sloeg het weer om. Het water werd alweer flink kouder en de wind was soms wel erg stevig. Dan slaan de pico's wat vaker om en moet er hard gewerkt worden door de zeilers. Bek-af kwamen ze van het water af.

Corona kwam terug in de herfst en ook wij moesten weer extra maatregelen nemen, maar gelukkig konden we alle cursussen netjes afronden. Wel moesten de instructeurs en commissieleden natuurlijk op afstand van elkaar blijven. Dit jaar geen wilde barbecue op het strand als eindfeest dus. In 2021 gaan we dat helemaal rechtzetten!

Geniet van de kerstperiode en wie weet tot ziens bij De Zoute Optimist in het volgend jaar.

De Zopcomissie



30 MIJLS



## 30 mijls Scheveningen. Wedstrijdzeilen in tijden van Corona

### Terugblik

Covid-19 heeft een flinke impact. Natuurlijk op de wereldbevolking en -economie, maar ook op kleinere schaal bij JCS. Sinds de uitbraak begin 2020 is er zegge en schrijven praktisch niet competitief gezeild in Nederland. Na de stromen van februari waren de laatste IJspiegels vanwege Corona afgelast. Vele woensdagavonden konden niet doorgaan, maar gelukkig volgden er enkele versoepelingen waardoor we gedurende de zomermaanden toch een aantal keer na de S1 gerond te hebben de Drains meermalen hebben mogen ronden. Als één van de weinige ORC/IRC races, kon gelukkig de Bruine Bank (100 mijls) ook gevaren worden. Al met al zo terugkijkend nog best wel wat activiteiten.

Maar met het verslechteren van het weer, verslechterden ook de Covid-cijfers weer. Regels werden strenger en tot nu toe is er nog geen race gevaren. De IJspiegels en IJskiegels liggen al weken stil. Onze zeil- en wedstrijdcommissie zijn echter niet bij de pakken neer gaan zitten. Verschillende scenario's waren uitgewerkt en daarom kon er snel geschakeld worden. Als

uitbreiding op de bekende 30- en 75-mijls op het Markermeer en IJsselmeer, hebben we nu ook een officiële 30 van Scheveningen!

### De 30-mijls van Scheveningen

Een individuele tocht met wedstrijdelement. Vaar hem wanneer je wil, zo vaak je wil en met wie je wil. Dus afhankelijk van de regels geheel Corona-proof: solo, 2H of "full-crew" met het huishouden. Boten registreren zich vooraf, zetten de tracker op de telefoon aan, en geven hun gezeilde tijd door via de website. Vervolgens wordt iedereen die hem ooit heeft gevaren tegen elkaar gescoord. Dit gebeurt op basis van ORC en SW rating. Elke boot kan dus meedoen: meetbrief of niet. Een super mooi alternatief! (zo vinden wij: wij van wc-eend...)

De route is een ronde die begint bij de SCH-fairway middenvaarwaterboei (mooi scrabblewoord trouwens). Vervolgens via de NAM22 bij Katwijk wordt de Noordzeeboerderij gerond (let op: zeewierinstallaties! Blijf buiten het gebied gemarkeerd door de kardinalen) en gaat het via de Indusbank weer terug naar

Scheveningen. Maar hij mag natuurlijk ook andersom gevaren worden... 30 mijl is 30 mijl.

De tocht biedt verschillende uitdagingen. Ergens op de route gaat het tij volledig tegenstaan. Ook is het zaak om de kruisrakken zoveel mogelijk te beperken. En welke kant om wordt het productieplatform gerond op de voorgeschreven 500m? Tactisch rekenwerk over de beste starttijd, goed gebruik makend van stroming en eventuele voorspelde windshifts kan er een toptijd neergezet worden. De Moana heeft dit reeds bewezen in de 2H klasse en de Firestrom staat fier bovenaan solo. Ook zijn er vele boten die gestart zijn, maar het niet hebben gehaald en besloten vroegtijdig terug te keren naar Scheveningen. Op het moment van schrijven zijn er 21 boten die zich geregistreerd hebben voor een poging. 8 daarvan hebben hem uitgevaren en een geldige tijd neergezet.

Meer informatie, inschrijven en uitslagen op: [www.30mijls.com](http://www.30mijls.com)

Tim Lemeer

## Raceverslag 30 mijls Scheveningen.

*Ook de schrijver dezes heeft ondertussen een poging gewaagd op 8 november jongstleden*

**11:00** – onderweg naar de Scheveningen ton en start van de 30 mijls. Het beloofd een snelle tocht te worden met de 12 knopen wind uit S-SE. Het stuk vanuit de havenmond naar de boei ligt mooi voor de wind dus ik besluit de gennaker alvast te zetten. Het gaat erom spannen, maar ik hoop hem op het hele eerste rak naar de NAM te kunnen voeren. Ik besluit voor het oploeven naar de boei eerst maar een goede aanloop te nemen om te zien of ik hem inderdaad kan houden op de voorliggende koers. Helaas.. Precies op het randje, maar ik vaar solo en besluit dat ik ook verstandig met mijn concentratie en energie moet omgaan. Hij valt me te vaak in en ik heb een dusdanig grote drift dat het niet heel voordelig lijkt. Resonate heeft immers ook een grote genua van 67m2 die op een dergelijke reach ook een goede snelheid op de klokken zal zetten. Nog voor de start, gennaker er af en op de genua richting de boei. Om 11:17 vaar ik er langs en log mijn starttijd. De snelheid is met 6.2 knopen meer dan prima voor de 9 knopen wind die nu over het dek waait. Achter mij is ook de Moana gestart. Zij varen 2H en hebben kennelijk een iets vlakker gesneden gennaker want

zij weten hem net wel vol te kunnen houden.

**11:35** – Moana loopt zienderogen in en is me al na een klein kwartiertje varen voorbij. Ze moeten wel sneller zijn, maar het verschil is wel flink. De wind neemt iets toe en daardoor wordt de windhoek iets gunstiger. Ik twijfel of ik toch niet weer moet proberen om de gennaker erop te zetten. Tijdens heftige omstandigheden op de IJsvogel, ik meen dat het een Vuurschepen race was, sprak Miech Pronk ooit de wijze woorden dat je voordat je een zeilwissel doet eerst maar eens een kop thee moet drinken; om te zien of de verandering inderdaad doorzet. Ik besluit dat dit ook geldt voor rustige omstandigheden en nestel me weer in de railing met een warme mok thee. Nog voordat ik die op heb zakt de wind weer verder in en ik besluit dat het geen zin heeft. Ik zie dat Moana de koers niet kan houden en waarschijnlijk voor de boei moet droppen en het laatste stukje wat hoger op de fok zal moeten. Met een snelheid van 5.6 knopen loop ik nog steeds prima snel richting de NAM en ik besluit het lekker zo te laten. Binnen 3 mijl een hoist en drop niet te hoeven doen

scheelt me een hoop energie en het verlies zal niet al te groot zijn schat ik. Gelukkig voor de Moana draait de wind daarna wat, waardoor ze de boei precies wél halen. Had ik hem toch moeten zetten...?

**12:05** – Ik nader de NAM en de koersverandering terug naar de Noordzeeboerderij maakt dat ik mogelijk de gennaker daarna wel kan zetten. Ik bouw de boel om naar stuurboord, bereid de boel voer en prefeed de tack alvast. Precies om 12:10 rond ik de NAM, gijp en besluit eerst even de koers te beoordelen voor ik de gennaker te vroeg eruit trek. Helaas, ook op deze koers met een AWA van 85 graden is het eigenlijk net te krap dus ik vaar lekker door op de genua. Gennaker weer naar binnen en alles weer opgeruimd. De stroom gaat inmiddels precies om, dus die berekeningen kloppen gelukkig.

**12:35** – De wind draait iets! Met een windhoek die nu net voorbij de 90 graden inkomt besluit ik de gennaker nu dan echt te zetten. Alles weer naar buiten, even hard werken en binnen een minuut staat hij vol. Dan zijn die



IJspiegels toch handig als oefening geweest om dit nu soepel en snel te laten verlopen als het er echt om gaat. Dat gaat lekker! De snelheid gaat van 4 naar 5 knopen, dus dat is 25% winst! Gelukkig begint de stroming lekker te lopen en ik haal een mooie snelheid over de grond van bijna 7 knopen. Wel is het zorgelijk dat de wind steeds verder afneemt. Ik begin te twijfelen of ik nog wel een beetje een redelijke tijd ga neerzetten. Maar het is een prachtige dag en Resonate loopt als een zonnetje.

**13:20** – Ik nader de N-kardinaal van de Noordzeeboerderij val af tot ik diep vaar. De gennaker moet eraf, want dadelijk moet ik wat

loeven. Ik rol de genua uit, overtrim de gennaker en trek hem soepeler dan gedacht het luik in. Ik heb alle tijd om de boel even op te ruimen, wellicht had ik iets minder ruimte hoeven nemen. Aan de andere kant wil ik ook niet per ongeluk de boerderij in varen omdat de drop niet goed lukt. Better safe than sorry en om 12:30 ik loef op, straks langs de lijn van de exclusion zone en recht op de W-kardinaal af. De snelheid gaat omhoog, de wind trekt nog wat aan en de stroming duwt me ook de goede richting uit. Dit gaat lekker! Om 13:40 rond ik de W-kardinaal en loef op tot hoog aan de wind in de richting van de Indusbank.

**14:00** – De Indusbank is niet bezeild. Ik zal

een tack moeten maken. Voor mij zie ik dat de Moana dat vrij vroeg doet. Met de stroming nu een beetje opzij bedenk ik dat het waarschijnlijk voordeliger is om dat zo laat mogelijk te doen: dicht onder de kust bij minder diepte zal ik dan minder last hebben van de stroom tegen op de hoogteklap. Om 14:36 besluit ik ook te tacken. De hoek is dramatisch, maar dat was te verwachten. Ik vaar momenteel zo'n beetje met maximale stroom tegen. Misschien had ik toch iets later moeten vertrekken. Het eerste beetje stroom tegen bij de NAM had ongetwijfeld minder tegenwerkt dan de bak stroom waar ik nu tegenin vaar. Ik merk aan mijn koers over de grond dat ik in ondieper water begin te komen. De hoek

wordt iets minder slecht. Maar het blijft pijn doen. Te vroeg klap ik terug en ik haal de Indusbank helaas nog steeds niet.

**15:30** – Enkele minuten eerder heb ik de Indusbank dan toch gerond en ik zet koers terug naar Scheveningen. Ondertussen ben ik 4 uur en 10 minuten onderweg. Het zal geen toptijd meer worden, want het laatste stuk is nog 7 mijl en mijn snelheid zakt terug tot 6 knopen over de grond. Maar dan nog: krap 5 ½ uur solo is alleszins respectabel op 30 mijl (vind ik zelf).

**16:00** – Maar dan klap de wind er helemaal uit. Waar ik hiervoor nog 7 knopen telde, geeft

de windmeter nu nog maar 5 knopen aan. De snelheid zakt schrikbarend terug, want Resonate is een zware boot en onder de 6 knopen wind wordt het lastig. Meer dan 4.5 knopen weet ik er niet meer uit te persen. Ik besluit dat het niet anders is en leg me erbij neer. De zon begint onder te gaan en spiegelt me prachtige rode lichten voor. Ik ga lekker met een drankje op het voordek in de genua zitten en geniet van de prachtige avond. Naast mij duiken 2 bruinvissen op. Het kan eigenlijk niet mooier!

**17:20** – Na precies 6 uur en 3 minuten gevaren te hebben finish ik. De wind is ondertussen nog verder afgenomen en de zee is spiegel-

glad. De laatste mijlen waren prachtig, maar nu heb ik toch ook wel zin om naar binnen te gaan. Ik rol de genua in, drop en flake het grootzeil nog op zee en stoom naar binnen. In het voorbijvaren wordt ik gegroet door de net naar huis gaande crew van Moana en ik complimenteer ze met een snel gevaren race. Zij waren net op het moment dat de wind er helemaal uitviel bij de finish. Snel parkeer ik Resonate in haar box en spring ik mijn fietsje: lekker naar huis.

Wat een topdag!

Tim Lemeer





## Ijskegel: Speurtocht naar alternatieven

*The Voice, winterse zondagmorgen 11:50u: "Tien minuten voor de start van deze prachtige Ijskegel". Dit jaar niet. Ook wij moeten ons netjes houden aan de 10 Geboden, zeker op zondag. Maar we mogen wèl varen (Smiley!)*

De creatieve aftrap kwam 15 oktober van Maarten: trainen mag wel, en schat nu zelf zo goed mogelijk in wanneer je moet starten dat je vanaf Drains via S1 (Kijkduin) en SCH-kenningston terug bent bij de Drains precies op het moment dat de andere trainingsboten daar ook aankomen. Door de sterk wisselende wind (van wel naar niks naar bui met Bf 5 terug naar weinig) was het een afwisselend stukje zeilen, met verrassende verschillen. Haha niemand had het goed gepland dus.

Zondag 2 weken later was echt woest weer voorspeld maar zaterdag zou nog meevalen. Daarom 22 oktober een speurtocht: is S1 niet weggewaaid na storm? Kunnen we nog wee(d)kend-inkopen doen bij de wietplantage

ZW van de Houtrust? (Ja er varen patrouilleschepen daar, maar soms zie je met wat geluk toch een snelle speedboot die alweer weg is voor ze konden controleren). En vanaf daar onze spullen en onszelf veilig terugbrengen naar de Drains? Er stond een stevige ZW 6. We zijn over dikke golven ontsnapt in een wolk van spray en nevelen ....

Het weekend van 8 november had alles wat de zeiler (en wie wel?) juist niet wil: geen wind, egaal grijs bewolkt en aanhoudende miezer regen. Tijd voor binnenklusje aan boord, met tijdig ook een alternatief finishbiertje.

Op 22 november dan het gerucht dat de NAM-boei bij Katwijk zou zijn gejat! JCS is hulpvaardig dus we zijn uiteraard meteen uit-

gerukt. Bleek loos alarm maar intussen wel mooi gezeild.

Wat verder? Ik hoop nog op samenvallen van afluisterende zwakke maar wel zeilbare wind, en kentering van noordgaand tij naar zuidgaand rond 14u. Opdracht: Chase the Mermaid! Route: hou S1 aan SB, rond de Zandmotor Zuid (!), terug S1 aan BB. Dus tweemaal tegenstrooms. Tip: check nauwkeurig je dieptemeter :)

Met de Covid goeroes en hun achterban weten we niet wat komt. Ikzelf denk dat buitenspelen met lekkere wind (anders zeilt het niet best) weinig kwaad kan. Maar ook zo hebben we wel lol. Niemand verplicht op gangboord aan hoge kant. Geen gevloek bij de tonnen. Lekker alle ruimte op zee. Yes!



Nieuwjaarsdag rennen er stellig weer een aantal dwazen de zee in. Ditmaal niet onder Unox-regie. Soort wildplassen. Mag niet maar het moet gewoon. Als officiële begeleiding ontbreekt is toezien rond 12 uur – half 1 wellicht goed idee. Okay er is geen Rummicup maar vanaf de haven tijdig via Pier, SCH-ton, S1 (zorgzaam, gaat alles ook goed bij Kijkduin?) terug naar huis lijkt mij goed plan. Terug in de haven alsnog glaasje champagne aan boord op goede afloop? En mocht je een onderkoelde zwemmer aantreffen en oppikken dan helpt stevige slok rum wellicht. Weet niet, ben geen arts. Wel zeiler. Met heel veel plezier.

Ben Hoebee  
Mermaid



## Kerst in de haven aan boord van de Mieke.

Alweer 6 jaar liggen we met onze boot in de haven en elk jaar plannen we het zo, dat we met Kerst in ieder geval 1 nacht aan boord slapen.

Soms is dat iets wat uitdagend met de diverse familiezaken die iedereen kent. Toch is het tot op heden elk jaar gelukt een kerstnachtje mee te pikken.

De serene rust die er dan heerst is wat we het meest waarderen. Op bijvoorbeeld eerste kerstdag heerlijk rustig wakker worden, croissantjes in de oven en naar buiten kijken met het kerstboompje op tafel vinden wij het grootste goed.

Dan ga je daarna heel ontspannen op stap naar de diverse familie bezoeken.

Toch was ons eerste jaar kerst vol met spanning en sensatie aan boord! Nadat wij inderdaad op 1ste kerstdag een heerlijk kerst ontbijt op hadden gingen we op stap.

***'Goedemorgen, fijne kerst en... ehh, uw boot maakt water... kom snel naar de haven!'***

Eenmaal op de steiger genietend van het weer zagen we dat de Sparkling wel heel diep met haar boeg in het water lag. Ben stapte direct aan boord en zag dat de Sparkling water maakte. Maar ja, de boot was op slot, wat nu? Het is immers 1e kerstdag. Gelukkig liep onze penningmeester Paul ook op de steiger en die kon het nummer van de eigenaar achterhalen. Dat werd een bijzonder telefoongesprek:

'Goedemorgen, fijne kerst en ehh, uw boot maakt water, kom snel naar de haven!'

Wij konden snel naar binnen en de boot op tijd leegpompen, gelukkig geen noemenswaardige schade. Maar voor ons is dat toch een aardige kerst anekdote!

Sinds we de lichtjes op Scheveningen hebben is de haven er ook een stuk leuker op geworden tijdens kerst, 's avonds in de kuip onder het genot van een drankje naar de verlichte bootjes kijken is echt een aanrader!

We hebben ook een paar keer kunnen uitvaren tijdens kerst, dan voel je je wel een bevoorrecht mens, de zee voor jezelf. Schitterend uitzicht op Scheveningen, echt top.

Kerst maakt de sfeer op de steiger ook gezellig, al is het rustig, de enkeling die je tegenkomt is in goede doen. Het is altijd een mooi moment om het afgelopen jaar even te reflecteren en naar komend jaar te kijken.

De conclusie is eigenlijk altijd hetzelfde: Ja, we hebben heerlijk gevaren, maar eigenlijk te weinig, komend jaar komt dat helemaal goed.

En wij vinden dat een mooie gedachte om dit vreemde jaar mee af te sluiten.

Vanuit de kuip van de Mieke:

Een Vrolijk Kerstfeest en een mooi en vooral gezond vaarjaar voor 2021!

Ben & Mieke van Dullemen





## De Duikers van JCS

*In de aanloop voor deze editie van het Spuigat heb ik contact met Bettina van Elk, volgens mij de bekendste duikster van onze club. Bettina geeft aan dat de duikers elkaar helaas, net als alle andere JCS leden, niet meer ontmoeten in het clubhuis. Iedere maandag na het zwemmen kwamen zij bij elkaar om nog een glaasje te drinken. Zodra het virus weer wat meer ruimte geeft hopen zij elkaar weer in het Spuigat of Nieuwe Clubhuis te ontmoeten.*

Verder zwemmen ze elke maandag avond van 20.30 tot 21.15 uur in zwembad "De Blinkerd" Seinpoststraat 150, Den Haag. Voor alle leden van JCS staat het zwembad op dat tijdstip open. Heb je zin in baantjes trekken of gewoon lekker in het water liggen, ga dan naar de Seinpoststraat en duik om 20.30 uur het water in samen met de andere duikvrienden van de Jachtclub. En als Corona weer onder controle is wordt er de laatste 25 minuten bij voldoende deelname onderwater-hockey gespeeld. Voor een heel jaar zwemmen betaal je als lid van JCS €140. "Ook 's winters in het water" is het motto van de duikers van Jachtclub Scheveningen.

Wil je meer informatie mail dan met Bettina. Zij weet van alle in en outs.

bx10x10@gmail.com (email Bettina)

Aly Anink-van Driel  
Redactie Spuigat



## Van de Viscommissie

*Als ik dit schrijf is de Goedheiligman weer terug naar Spanje voor een welverdiende overwintering. Hier in Nederland is het relatief koud voor de tijd van het jaar. De zeebaars, in oktober en november nog goed te vangen langs onze kust, is ook naar zuidelijker oorden vertrokken voor de overwintering. Wij moeten het nu hebben van schar en wijting. Die zijn, zeker vanaf een bootje, goed te vangen. Maar het formaat op zee is aan de (te) kleine kant. Grotere wijting wordt naar men zegt gevangen in de Nieuwe Waterweg en de havens van de Maasvlakte, en ook uit Zeeland bereiken ons berichten over mooie wijtingvangsten.*

De viscommissie, wat daar op het moment van over is, is al het hele jaar in een soort winterslaap. Onder het coronaregiem van de overheid is het vrijwel ondoenlijk een wedstrijd voor onze bootvissers te organiseren zonder aan de verspreiding van het virus bij te dragen. Eenmaal op zee, in de frisse lucht, met niet meer dan 2 a 3 personen per boot, is de 1,5 meter nog wel te doen. Maar bij de aftrap en na de finish, bij de prijsuitreiking, wordt

het lastiger. Veel van onze vissers, waaronder ikzelf, behoren tot een leeftijdscategorie die extra kwetsbaar is in het geval van een besmetting. En anders hebben we wel vrienden, kennissen of familieleden die we niet in gevaar willen brengen. Gelukkig gloort er licht aan het eind van de tunnel. Begin 2021 komen er vaccins beschikbaar. En in de zomer is er hopelijk zo'n groot deel van de bevolking gevaccineerd (of door besmetting immuun)

dat de dreiging van verspreiding voldoende afneemt om allerlei maatschappelijke activiteiten weer mogelijk te maken. Waaronder het houden van viswedstrijden, en andere leuke bijeenkomsten in ons dan nieuwe clubhuis. De viscommissie wenst de vissers en de andere leden van JCS fijne feestdagen, en een virusvrij 2021.

Henk Baarbé



Scan de QR-code met de camera van uw telefoon

## WATERSPORT BEVEILIGING

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

## Van de Haven Manager

*Met de jaarwisseling in zicht en terugkijkend op een voor iedereen surrealistisch jaar als het gaat om de ingrijpende gevolgen op ieders persoonlijk leven kunnen we niettemin vaststellen dat ondanks alle beperkingen op de wal de watersporters zich gelukkig konden prijzen dat zij het afgelopen seizoen toch nog volop hebben kunnen genieten van de vrijheid op het water of het nu om zeilen, vissen, roeien of motorbootvaren ging, iedereen kon erop uit en dat is afgelopen zomer massaal gedaan zowel op zee als op het binnenwater. De jachthaven is in de vakantieperiode zeer druk bezocht geweest door vooral Nederlanders. Vanwege de onvoorspelbaarheid van de coronamaartregelen in binnen- en buitenland hebben we afgelopen jaar zeer weinig buitenlandse bezoekers mogen ontvangen.*

Hoewel het de vraag is of we in 2021 weer naar een vorm van een normaal verengingsleven kunnen vooruitkijken, blijft het perspectief dat de watersport weliswaar met beperkingen gewoon beoefend kan worden. Voor de Jachtclub komt het nieuwe clubhuis steeds dichterbij, de vorderingen van de bouw worden dagelijks zichtbaarder en de eerste infrastructurele werkzaamheden zijn ter hoogte van het Havenkantoor ook al verricht. Daar zijn de leidingen voor het riool en de elektriciteitsaansluiting al geboord.

Ook zijn de eerste aanpassingen in de jachthaven al gerealiseerd. Er zijn nieuwe ligplaatsen gecreëerd aan het einde van de F-steiger. Daarmee zijn de ligplaatsen die vervielen op de plek waar het Clubhuis komt te liggen gecompenseerd. De verbinding tussen de A en de B/C-steigers is inmiddels aangepast. Door de nieuwe plekken aan de F steiger is er ruim-

te ontnomen waar wij normaal passanten en overwinteraars afmeerden. Deze plekken worden gecompenseerd aan de G steiger waar 6 meter ligplaatsen worden opgeheven.

Van de gelegenheid is ook gebruik gemaakt om de ligplaatsnummering op de F-A-B steigers logischer te maken, deze loopt bij binnenvaart nu op zodat het voor bezoekende jachten makkelijker wordt om een toegewezen ligplaats te vinden.

Tegenover het clubhuis op de C steiger komen de clubboten te liggen. Voor de SB20's komt een vlot waarop zij droog kunnen liggen en derhalve niet meer telkens getakeld hoeven te worden. Daarmee krijgen de clubboten een prominente plek in de haven en tevens direct bij het clubhuis alwaar de trainers hun instructies zullen geven. Nu nog duimen dat volgend voorjaar de situatie zo verbeterd is

dat we weer met meerderen in een boot mogen zitten.

Covid-19 maatregelen voor de sport. Nog steeds gelden er beperkingen voor sportverenigingen. Kleedruimtes en Douches blijven voorlopig gesloten. De toiletten mogen wel gebruikt worden. Sinds 1 december geldt een mondkapjesplicht. Dat betekent dat u in alle binnenruimtes ((Haven)kantoor en sanitair) een mondkapje moet dragen. We verzoeken u het kantoor alleen te bezoeken indien echt noodzakelijk en met een mondkapje.

Ik wens u allen heel prettige feestdagen, gezondheid en vooral een 2021 toe waarin we weer in elkaars nabijheid mogen zijn.

Huub de Haer



MOVING INTELLIGENCE

[movingintelligence.com](https://movingintelligence.com)



## Een kostuum voor Kerstmis

*Het liep tegen Kerst. Koos was in zijn vissershuisje bezig zijn kerstboomje te voorzien van kerstspulletjes die hij de rest van het jaar in dozen onder zijn bed bewaarde. Hij had een mooie boom uitgezocht, vond hij, een Noorse spar.*

Buiten waaide een zachte regen tegen de ruit, druppels zakten in lange strepen omlaag en vormden plasjes op de vensterbank. In de gang hoorde hij de brievenbus kleppen. Terug in zijn kamertje zag hij dat de brief een zwart randje had.

Alweer eentje, 't gaat wel hard de laatste tijd, dacht hij, terwijl hij de kaart openvouwde. Hij schrok even toen hij de naam van zijn broer las. Zo, Bertje heeft de pijp aan Maarten gegeven, in een Schevenings verzorgingstehuis, die Bertje toch. Hij moest even gaan zitten. Wanneer heb ik 'm nou voor 't laatst gezien? Koos dacht diep na terwijl hij de druppels op de ruit volgde. Bertje, mijn geslaagde tweelingbroer, mijn spiegelbeeld, is dood en ik heb 'm zeker tien jaar niet meer gezien.

Het deed hem niet zoveel meer, na al die tijd. Vreemd, het is toch je broer, dacht hij. Ja, Bertje had geluk; bij hem ging alles voor

de wind terwijl hijzelf moest sappelen om z'n hoofd boven water te houden.

Ze waren in de winter van '39 vijf minuten na elkaar geboren in een bovenhuis, ergens bij de Scheveningse haven. Het was een ééneiige tweeling: later hadden ze dezelfde voorovergebogen statuur, dezelfde mopsneus en zeiloren, dezelfde spiedende blik.

Koos en Bert werden visserman. Koos op de SCH 3 Johanna en Bert op de SCH 45 Bastiaan. Al na een jaar had Bert er genoeg van en begon voor zichzelf. Als aannemer liftte hij mee op de aantrekkende woningmarkt en toen hij met pensioen ging liet hij een middelgroot bedrijf achter. Koos bleef in de visserij hangen en verdiende aanvankelijk goed, maar toen hij retireerde was de zee bijna even leeg als de haven. Het harde vissersleven had Koos fysiek uitgewoond. En nu had hij niks; zelfs geen fatsoenlijke kleren voor de Kerst.

Bert had geweten dat Koos het niet breed had, maar had hem nooit wat toegeschoven. Hij had zelfs nooit toespelingen gemaakt op het verschil in welvaart en dat hoefde ook niet: je zag 't gewoon. "Het is z'n eigen schuld dat ie zo leeft," had Bert een keer tegen zus Sjaan gezegd. Eigen schuld, jaja, dacht Koos, dat kon hij makkelijk zeggen.

Hij moest morgen toch maar even langs gaan. De volgende dag liep hij van zijn huisje achter de Keizerstraat naar het verzorgingstehuis naast de vuurtoren. Zijn hoofd zat zo vol met Bert, dat hij besloot eerst maar eens een rondje haven te doen. Misschien zat Arie op de bank en konden ze even palaveren over vroeger, toen de haven vol lag met loggers en het naar vis, teer en getaande zeilen rook. Toen kende hij iedereen en kreeg hij meestal wel een visje van een net aangemeerde visserman. Nu woonde er vreemd volk rond de haven, mensen die snel

klaagden over havenlawaai, stank en het licht van de vuurtoren.

Maar het bankje was leeg. Met lood in zijn schoenen liep hij even later over de Vissershavenweg, de Vissershavenstraat in. Koos zuchtte diep toen hij de deur van Bertjes kamer opende.

De luxaflex was half gesloten; er was verder niemand. Op de vensterbank stond een mini kerstboom met gekleurde lichtjes.

In het schemerdonker liep hij voorzichtig naar de kist. Bertje lag daar met een vredige, zelfingenomen uitdrukking op zijn gezicht alsof hij nadacht over het volgende bouwcontract dat hij ging afsluiten. Het was nog steeds alsof Koos in een spiegel keek. "Je kan 't toch niet meenemen makker," bromde Koos, "je komt met niks en je gaat met niks en zo is het." Enigszins afgunstig bestudeerde hij Bertjes

maatkostuum, z'n laatste pyjama voor de grote reis.

Even later liep hij in gedachten op de stille gang van het verzorgingstehuis naar de uitgang. Dat kostuum gaat ook in de fik en dat is hartstikke zonde, schoot plotseling door zijn hoofd, en ik heb niks voor de Kerst. Als bij ingeving draaide Koos om en haastte zich terug naar Bertjes kamer. Hij deed de knip op de deur, liep naar de kist, tilde Bertje er met enige moeite voorzichtig uit. Het duurde even voordat hij van kleren gewisseld had, maar daarna lag Bertje er weer bijna als vanouds bij. "Bertje zal me wel vergeven daarboven," mompelde hij.

Op het moment dat Koos met kloppend hart naar de deur liep, was de schoonmaakster in de stille gang al stofzuigend tot Berts kamer gevorderd. Zij keek op en zag de deur langzaam opengaan. Ze verstarde toen zij het

hoofd van de pas overleden bewoner van kamer 217 om de deur zag verschijnen. En toen ze Bert in zijn nette kostuum stilzwijgend door de tochtdeuren zag verdwijnen, slikte ze een paar keer, zakte door haar knieën en gleeed met een diepe zucht naast haar stofzuiger op de vloer.

Even later liep Koos in de Keizerstraat, die al in kerstfeer gedompeld was. Hij bekeek zichzelf in een etalageruit. "Als gegoten," mompelde hij tevreden. Hij begon steeds meer zin in de Kerst te krijgen.

Harry van Hemert



## De story van het Waarschip de SK01 “de Sigarenkist”

*Na vele jaren een toch wel kriebelend gevoel te hebben onderdrukt voor het zeilen op grotere open wateren dan alleen de Hollandse plassen en Friese Meren, kwam het na een aantal weekenden te hebben aangemonsterd op het kajuitzeiljacht Winner 10.10 als bemanningslid toch uiteindelijk tot een zoektocht naar een passend schip op grotere wateren voor deze droom, en kwam ik via een zoektocht op het internet terecht bij een nautisch ontwerper genaamd Arthur Peltzer (ook lid van de JCS), die een aantal bijzondere houten zeilschepen ontworpen had, en waaronder het Waarschip 10.10 LD type dat daarbij sterk tot de verbeelding sprak.*

Door de eigen ervaring met houten zeilboten te hebben gezeild in het verleden zoals de Draak, Vauriën, Schakel en eenmansboot Solo, gecombineerd met vanuit de verre historie lovende woorden van ir. J. Loeff in zijn boek “De Zeilsport” van 1968 op blz. 351 over de Waarschip werf van Klaas Kremer en J. Akkerman in Groningen, was ik op een gegeven ogenblik niet meer te houden.

Samen met de schipper die mij voor de tochten met de Winner 10.10 steeds had uitgenodigd, werd een lange autorit georganiseerd naar de Waarschip werf bij een plaatsje in Nederland dat in een nogal verre uithoek van Nederland ligt vanuit Den Haag, en wel de plaats Farmsum (direct gelegen naast de stad Delfzijl). Een bijzondere geografische plek direct gelegen aan de Eemsmonding, zodat je via de zeesluis van het Eemskanaal bij Delfzijl direct

uitkomt op de Waddenzee/Noordzee en het Duitse eiland Borkum.

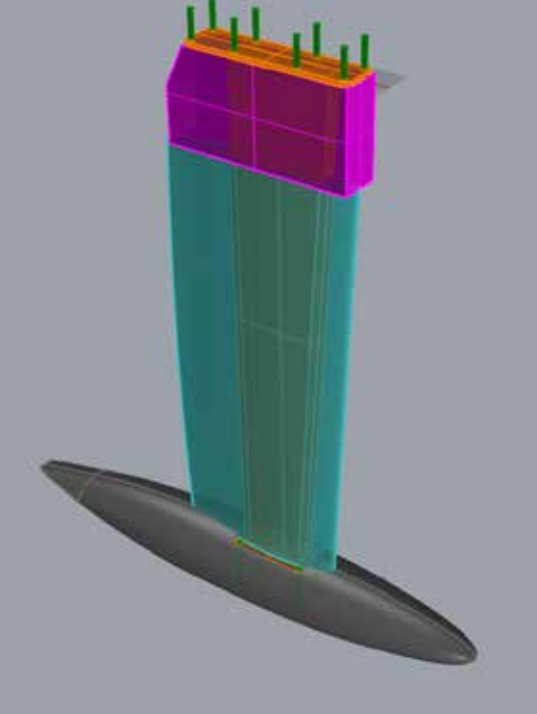
De lange autorit op 28 april 2015 van ca. 3,5 uur rijden vanuit Den Haag naar Farmsum, werd een onuitwisbare ervaring omdat het prototype van de vernieuwde versie van het Waarschip 10.10 daar blank gelakt bij de werf lag te blinken op zijn bok, en ik daarmee de transparante afwerking van de gefineerde mahoniehouten romp direct als een “must-have” heb geadopteerd, in mijn wensen pakket. Hieruit is ook de naam van het schip (“de Sigarenkist” afgekort de SK01) direct voortgekomen.

Vanaf dat bijzondere moment volgde er een periode met vele discussies/uitwisselingen tussen de ontwerper, de werfdirectie en mijzelf over met name de uitvoering van de bouw van

het schip, met een van het standaardmodel afwijkende indeling.

De indeling van het prototype schip vond ik wat onlogisch, en wilde ik hoe dan ook een afgesloten natte cel in het schip voor het mogelijk varen met gasten aan boord, en dus niet alleen de “Spartaanse” uitvoering van een indeling zonder enige privacy aan boord, zoals in het getoonde schip op de werf in Farmsum. Dit werd bekroond met een definitief indelingsplan door ontwerper Arthur Peltzer op de METS Beurs in Amsterdam van november 2015, en kreeg ik niet lang daarna van de werfeigenaar een nogal verrassend mailbericht toegestuurd dat hij de 10 Oregon houten stringers voor de romp al op lengte had gemaakt op de werf, met een bijbehorende foto van de Oregon houten stringers erbij.





Daarmee heeft hij toen wel psychologisch druk op de ketel gezet bij mij, om de opdracht aan de werf voor de houten romp van het schip te gaan concretiseren, en daarna te starten met de bouw van het schip.

Hierna volgde een zeer dynamische periode van vele maandelijkse bezoeken aan de werf in Delfzijl (autorit van 3,5 uur heen en weer retour) waarin de vele details van het schip tot in groot detail moesten worden besproken, dat varieerde o.a. van de keuze voor de roerkoning tot het kiezen van de juiste motorisering van het schip.

Voor iemand zoals ik die dat nog nooit eerder had gedaan was dat best wel een bijzondere ervaring, en was de hulp daarbij van de ontwerper van het schip, de werfeigenaar maar ook de hulp van Erik van Vuuren van de JCS hierbij onontbeerlijk.

Er is in deze periode tot de eerste tewaterlating van het schip op 18 april 2018 enorm veel vergaderd en is er via de mail digitaal veel materiaal uitgewisseld, en was er in de winter en zomermaanden tussendoor vaak een gesprek met de ontwerper Arthur Peltzer en Erik van Vuuren bij het restaurant La Stella Marina aan de Dr. Lelykade, waarbij de eigenaar van het restaurant ons toen meermalen gevraagd heeft wanneer het schip nou eindelijk klaar zou zijn, omdat hij dan wel aan boord een bijzondere Italiaanse maaltijd zou bereiden.

Hij had namelijk het idee had dat dit nooit meer zou gebeuren als gevolg van de nogal vele discussies met tekeningen over de details van het schip, aan tafel in zijn restaurant.

Ook moest er nagedacht worden over het vinden voor een ligplaats voor het schip en een lidmaatschap bij een watersportvereniging voor de aansluiting bij andere zeilboten op het water.

Door de intensieve contacten met Erik van Vuuren van de JCS werd er in juli van 2016 een aanvraag ingediend bij de JCS voor een lidmaatschap van de vereniging, en na een erg leuk gesprek met de ballotagecommissie van bijna 1 uur lang, over met name de bouw van het houten Waarschip in Delfzijl, stuurde Erik van Vuuren het navolgende humoristische mailbericht op 16 september 2016 naar collega lid en ontwerper van het schip Arthur Peltzer: "Arthur, graag jouw discrete advies / mening over ondergenoemde personen, vooral de laatst genoemde schijnt een bijzondere reputatie te hebben. Het gerucht gaat dat er een enorme sigarenkist in de haven van Scheveningen komt, en dat terwijl we juist zo druk doende zijn om de allure van de haven te versterken...."

Met dit bijzondere komische bericht van Erik van Vuuren werd ik als lid toegelaten van de JCS en kreeg ik contact ook met de andere leden van de vereniging, waarmee de eindbestemming van het schip na de voltooiing van de werkzaamheden in Delfzijl een feit was geworden, en de naam Scheveningen als thuishaven op de spiegel van het schip mocht gaan prijken.

Er volgde een intensieve periode vanaf de zomer van 2016 tot de eerste tewaterlating op 18 april 2018 in Delfzijl, omdat er een keuze voor o.a. een mast moest worden gemaakt, een keuze voor de navigatieapparatuur aan

boord, de zeilgarderobe aan boord, de ontelbare onderdelen van beslag op het dek, schoten en vele andere keuzes, omdat het schip als een casco uitvoering werd uitgevoerd, en in zijn uitrusting veel afweek van de standaard uitrusting van de Waarschepen, zoals deze bij de werf normaliter gebouwd werden.

Ook de kiel onder het schip werd een bijzondere uitvoering met een grote rvs flens, geborgd boven de waterlijn in het schip bij de mastvoet, gekoppeld met een loden torpedo-bulb die met rvs bouten aan de rvs flens verankerd zou gaan worden.

Daarbij moest de rechthoekige rvs stalen flens nog bekleed worden met daarop gelijmde geprofileerde houten delen voor de juiste hydrodynamische vormgeving, aangevuld met een loden bulb, met een vormgeving die de snelheid van het schip zou gaan bevorderen onder water.

Uiteindelijk is deze loden torpedo-bulb gemaakt van gerecyclede loodbrokken bij een loodsmederij in Duitsland, Schumacher genaamd, dus de snelheid zat er vanaf het begin woordelijk al in met een dergelijke " snelle Formule 1 " naam op de kiel !

Na al deze avonturen en talloze keuzes van materialen, apparatuur, en beslagen, brak er op 18 april van het jaar 2018 dan toch een finale aan voor het schip, en was dit de tewaterlating van het zeilschip in Delfzijl, een zeer bijzondere dag omdat alle onderdelen van het schip toen bij elkaar zouden komen.

Het was een bijzonder zonnige dag met ongevoel warmte in die periode van

het voorjaar, en dus een dag om nooit meer te vergeten.

Het schip was een plaatje, en tevens was het een bijzondere dag omdat dan alle componenten en ideeën bij elkaar komen voortkomend uit 2,5 jaar kiezen en praten, en komt dan tevens daarbij het spannende moment voorbij wat iedereen dan van het uiteindelijke resultaat vindt.

Ik herinner mij nog dat het schip al wel een middelpunt van belangstelling werd van de plaatselijke omgeving, en er door de ligplaats direct aan de openbare Farmsum'er buitenhaven het schip veel bekijks had. Daarna volgde er direct daarna nog een behoorlijk onstuimige nachtelijke overtocht van twee dagen vanuit Farmsum/Delfzijl direct over de Waddenzee/Noordzee naar het IJsselmeer in Medemblik, waar het schip voor de elektrasystemen/apparatuur aan boord werd afgebouwd, omdat de werf hiervoor geen tijd meer had vanwege andere verplichtingen.

Er volgde hierop een erg leuke periode van veel varen en testen, waarbij de bijzondere zeileigenschappen van het schip zich wel manifesteerden op het water, en er met wisselende bemanningen allerlei zeiltochten werden gemaakt op het IJsselmeer bij Medemblik, en naderhand ook op de Noordzee bij Scheveningen.

De SK01 meerde op zondag 17 juni 2018 voor het eerst af in de haven van Scheveningen op ligplaats H14 na een langere overtocht uit Medemblik dan gepland, omdat we bij Durgerdam al zeilend in een "onderwateroerwoud" met waterplanten volledig vastgelopen waren,

en daardoor ons avondmaal op de zaterdagnacht ervoor in het beruchte nachtrestaurant de " Cannibale Royale du Nord " moesten nuttigen (alle restaurants in Amsterdam waren natuurlijk inmiddels gesloten vanwege de late nachtelijke aankomst in Amsterdam), waarna op de daaropvolgende zondagochtend een nogal windrijke en onstuimige overtocht volgde, direct over de Noordzee naar Scheveningen.

De aankomst in Scheveningen werd groots gevierd met de familie ook erbij in clubhuis Het Spuigat met een paar rondes bier en snacks, en was het einddoel met het schip de SK01, de ligplaats in de haven van Scheveningen dan nu eindelijk bereikt, na enkele jaren van voorbereiding en veel inspanningen !

Inmiddels is er al veel gevaren met het schip, en werd het zeilschip daarbij ook opgemerkt door zeilmaker UK Sails in een passende omschrijving met de "Cigar Box op hun facebook pagina, en wordt het schip nu ook geleidelijk aan klaar gemaakt om volwaardig aan zeilwedstrijden te kunnen gaan deelnemen.

Het varen tijdens wedstrijden tot nu toe kan tot op heden nog niet gekoppeld worden aan klinkende wedstrijdresultaten, omdat er nog te weinig wedstrijden gemaakt zijn met een vaste bemanning, en er voortdurend nog gesleuteld wordt aan het schip om de voorspelde snelheden en prestaties op het water via het polaire diagram van het ontwerp en meetbrief waar te kunnen maken.

Door de impact van de Covid-19 besmettingen vanaf maart van dit jaar, is er ook een duidelijke keuze gemaakt om voortaan deel

te gaan nemen aan wedstrijden in de "Two-handed" klasse van zeilwedstrijden.

En is er daarmee dit jaar al een primeur geweest door voor het eerst deel te nemen aan de Bruine Bank race van september j.l., waarbij er een heftige kennismaking met het zeezeilen heeft plaatsgevonden door de stormachtige condities op de vroege zaterdagmorgen tijdens de race, maar daardoor ik wel een onvergetelijke nachtelijke ervaring op het schip heb meegemaakt.

Het vizier ligt nu gericht op het nieuwe zeilseizoen 2021, waarbij gehoopt wordt dat er ondanks de strenge Corona maatregelen wel weer deelgenomen kan worden aan een aantal grotere zeilwedstrijden, voor zover deze ook doorgang zullen vinden vanwege de voortdurende beperkingen op dit moment.

#### Bemanning gezocht

Om met dit bijzondere zeil schip ook klinkende resultaten tijdens de zeilwedstrijden in 2021 te kunnen gaan behalen, doe ik daarom hierbij een oproep voor het bij mij aanmelden van een serieus vast bemanningslid voor de wedstrijden in de "Two-handed " klasse, die met name behendig is op het voordek (ook met veel wind), en gevoel/ervaring heeft met het trimmen van de zeilen aan boord van een gevoelig maar daarmee ook enorm uitdagend snel zeilschip.

Reacties graag richten aan: d.tetteroo@gmail.com

Do Tetteroo



## Achter de schermen bij 'Alle Hens aan Dek'

*Dat ik in 2020 met een complete cameraploeg en vijf bekende Nederlanders 17 dagen op de oceaan zou doorbrengen, dat kwam nooit in mijn fantasie op, toch gebeurde het in juni. Ruim 3000 mijl lang..*

*We weten dat Erik van Vuuren bijzondere avonturen beleeft en telkens verrast hij ons weer. Onlangs verscheen hij in de 7-delige TV serie 'Alle Hens aan Dek'. Daar wilde de redactie van het Spuigat meer over weten!*

In maart stonden wij in de startblokken om vanuit Las Palmas naar Sint Maarten te zeilen, corona maatregelen deden echter zoals bekend de grenzen sluiten. Eind mei gingen de lichten alsnog op groen maar ondertussen stond het hurricane seizoen voor de deur hetgeen te veel risico betekende voor een veilige oceaan crossing. De opdrachtgever kreeg van ons diverse alternatieve routes voorgelegd en uiteindelijk besloot men voor een noordelijke route vanuit Las Palmas over de Atlantische oceaan naar de Fastnet Rock en door naar Scheveningen. Speciaal voor deze reis werd de bekende 'Kings Legend' gehuurd, een majestueus mooi gelijnd jacht (Swan65) welke gedurende de Whitbread Round the World Race (1973/1974) tweede was geworden, net achter de Flyer van Conny van Rietschoten. Bij de tv-producent was de ons welbekende Hans Bouscholte ook bekend, dit vanwege

zijn vele optredens bij Studio Sport gedurende de Volvo Ocean Race en zijn rol als kapitein en coach in vele zeil- en coachactiviteiten. Dit was de reden dat de producent contact met Hans opnam. Vanaf dat moment was hij volledig verantwoordelijk voor de keuze van het schip en het zeiltechnisch voorbereiden van 'Alle Hens aan Dek'.

Vanuit Barcelona was Hans met zijn beoogde begeleidingsteam (totaal drie ervaren zeilers) onderweg naar Las Palmas en besloot hij om mij vanaf de oceaan te bellen. Hij miste een goede rechterhand/co-schipper, iemand die kon helpen het schip en het team bestaande uit vijf BN'ers, en een 4-koppige cameraploeg, veilig over de oceaan te begeleiden.

Eenmaal geland in Las Palmas werd de Kings Legend door mij geïnspecteerd. Een prachtig

schip, zeiltechnisch prima in orde maar qua apparatuur en stroomvoorziening zag ik veel oud materiaal gecombineerd met hedendaagse technologie en dat baarde mij zorgen. Wetende dat straks 24 uur per dag drie vaste camera's zouden draaien, twee cameramensen en een geluidsman onder leiding van een regisseur die continu op hun apparatuur moesten kunnen vertrouwen, voelde ik, om het voorzichtig uit te drukken, enige druk op mijn schouders. 19-urige werkdagen volgden om alles wat mij niet aan het schip beviel beet te pakken. Als succesvol wedstrijdzeiler heb ik nooit door een matige technische voorbereiding gefaald; deze reis was weliswaar geen race, maar er zouden straks misschien wel een miljoen mensen naar onze capriolen gaan kijken.

Op dag 4 van de voorbereidingen arriveerde



de bekende Nederlanders, bestaande uit Victor Reinier Imanuelle Grives, Rintje Ritsma, Marco Kroon en Caroline van Eeden. De eerste kennismaking met hen was spontaan en hartelijk, iedereen leek er zin in te hebben. Naast Rintje Ritsma had verder niemand ooit wat met zeilen gedaan. Grote ogen en enige nervositeit waren dan ook zichtbaar en logisch, met dit schip ging men 17 dagen aaneengesloten een onbekend avontuur aan, niet alleen met de elementen maar vooral met zichzelf.

Iedereen begon spontaan mee te helpen, Rintje hielp mij een lekkende hydrauliek leiding te fixen, terwijl de rest klusjes gingen doen die door Hans en Willem Jan Landman, onze tweede wachtleider, werden verdeeld. Tot diezelfde dag de eerste opnames begonnen. Terwijl de shots werden gemaakt, werd Hans vanuit Nederland gebeld met slecht

nieuws. Terwijl de crew, de BN'ers en het technische team gedurende de voorgaande weken al meerdere keren op corona waren getest, bleek bij de laatste test Rintje positief te zijn én hij had ondertussen met iedereen van ons contact gehad. In allerijl werd iedereen in quarantaine geplaatst. Frequent contact met de Nederlandse en Spaanse autoriteiten, doktoren en opdrachtgevers volgden en pas na 4 dagen eenzaam op onze hotelkamers te hebben doorgebracht, bleek na een reeks van foutieve uitslagen, dat eindelijk iedereen negatief was. Een grote opluchting ging door de groep; we konden door met de voorbereidingen en het vertrek was aanstaande.

Terwijl alle taken waren verdeeld en iedereen drukdoende was, begonnen Hans en ik ons steeds meer met de voorbereidingen qua navigatie en meteorologie bezig te houden. Al snel

bleek dat we de eerste vier dagen tegen een harde noorderwind moest gaan opboksen. Loodzware omstandigheden voor de onervaren BN'ers als mede de cameraploeg. Bij iedere kooi werden daarom kots-emmers voorzien van de eigen naam geplaatst, het bleek een gouden greep om het schip inwendig schoon te houden.

Gedurende de reis was iedereen voorzien van microfoonjes en was de cameraploeg minstens 18 uur per dag bezig om beelden te maken, interviews af te nemen, beelden en gesprekken in een logboek vast te leggen en back-ups te maken. Een ongelooflijk intensieve bezigheid en met groot ontzag heb ik deze mannen 17 dagen keihard zien werken. Veelal zaten zij onderdeks, buiten het oog van de camera, dikwijls zo ziek als een hond én maar doorgaan!





In de afleveringen van 'Alle Hens aan Dek' ziet de kijker hoe men het ervan afbrengt, de BN'ers uiteraard in de hoofdrol onder leiding van kapitein Hans. Intensief en dikwijls emotioneel beleefden zij de dagen op de oceaan. Deze groep kwam in een unieke omgeving terecht waarbij verstoppertje spelen geen kans meer kreeg en waarbij iedere BN'er zichzelf tegenkwam én nieuwe inzichten opdeed. Zelfs op het moment van dit schrijven, is het druk binnen onze whatsappgroep: mensen hebben heimwee, missen de intensieve periode waarin men voor elkaar klaarstond, het verstoken zijn van nieuws, de rust die zelfs na de eerste zware week op iedereen neerdaalde.

De ronding van de Fastnet Rock was door Hans gedurende de voorgaande dagen prachtig ingeleid waardoor iedereen wist dat deze iconische vuurtoren op een plek staat waar veel zeelieden het leven hebben gelaten. Met de Rock nabij, werd ook de zuidkust van Ier-

land zichtbaar en na 11 dagen geen land te hebben gezien, baalde iedereen, dat we weer in de buurt van de bewoonde wereld kwamen. Voor mij persoonlijk was deze bijzondere opdracht weer een verlengstuk van mijn professionele zeilcarrière. Door alles draaiende te houden en Hans zoveel mogelijk te ontlasten, waren de dagen voor mij intensief. Hans had gedurende de voorgaande maanden een zware periode doorgemaakt en net als bij de BN'ers was bij hem de vermoeidheid zichtbaar. Onze samenwerking was perfect, veel onderling respect zoals we die ruim 20 jaar daarvoor al hadden toen we de Round Europe Race wonnen. Vanuit onze expertise konden wij de crew veilig over de oceaan begeleiden en irritaties vroegtijdig in de kiem smoren. Voor het kijkerspubliek was dat misschien minder interessant maar het laatste wat wij wilden, was mouterij aan boord van de Kings Legend. Het was immers geen Big Brother waarbij je iemand, die niet binnen de groep

functioneerde, kon wegsturen. Wij zaten dikwijls dagen varen verwijderd van de kust en ongelukken konden we ons niet permitteren; voor kijkcijfers ideaal maar voor een professionele (co-)schipper desastreeus.

Op 17 juli, dag 17 van de reis kwamen we in de buurt van Scheveningen, de laatste interviews werden afgenomen en ik positioneerde de Kings Legend dusdanig dat wij voor het oog van de camera's met de grote gennaker erop de haven van Scheveningen in konden zeilen. Daar stonden onze geliefden en vrienden te wachten. In Corona tijd en daarom moesten wij ineens weer afstand gaan houden. Een bizarre afsluiting van een onvergetelijke reis met een bijzonder gemotiveerd en sympathiek team; mijn petje ging voor hen af!

Erik van Vuuren



# WILT U ONS HELPEN?

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

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

Ga naar [www.knrm.nl](http://www.knrm.nl)

Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij  
T 0255 54 84 54 • [info@knrm.nl](mailto:info@knrm.nl) • [www.knrm.nl](http://www.knrm.nl)



DE BESTE REDDERS STAAN AAN WAL

Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij



*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

nieuwwerk, onderhoud en reparatie

sprayhoods, bootkappen, (jacht)zeilen,  
dekzeilen, hoezen, huiken, tenten.

**AllSails**  
zeilmakerij

Voor duurzaam vakwerk

Hofcampweg 107a, 2241KE Wassenaar (aan de oude haven)  
aanlegplek naast de deur en gratis parkeergelegenheid  
070-5177260 info@allsails.nl www.allsails.nl



360° ways  
in performance sailing

- ✓ tuning
- ✓ training
- ✓ onderwaterschip



contact@vanvuurensailing.com



**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

**DE JONG TECHNOVARIA**  
MARINE AND MOBILE



OUR SOLUTIONS  
FOR YOUR  
FREEDOM

Amsterdam 020-6916311 Leiden 071-5212101

www.dejongtechnovaria.nl

Technisch specialist voor o.a.: scheeps-elektra, omvormer, accu, airco,  
verwarming, koelkast, solar, lader, dynamo, startmotor,  
gassystemen en generator



# 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](mailto:info@jewellasersolution.com)  
[www.jewellasersolution.com](http://www.jewellasersolution.com)

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

Ruim 10 jaar toonaangevend op lasergebied