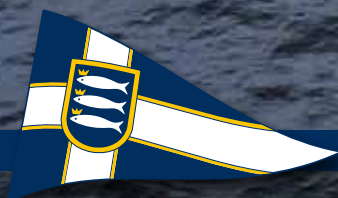


SPUIGAT

september 2024



Visbakken Colin Archer Memorial Reis naar IJsland



Officieel cluborgaan van Watersportvereniging Jachtclub Scheveningen

360|advocaten

ALTIJD DE JUISTE KOERS

Specialisten in Arbeids- en Ondernemingsrecht

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

360advocaten.nl



HOUSE OF YACHTS

OVERWEEGT U DE BOOT TE VERKOPEN?

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

Locatie Bruinisse



Locatie Scheveningen



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

WWW.HOUSEOFYACHTS.NL



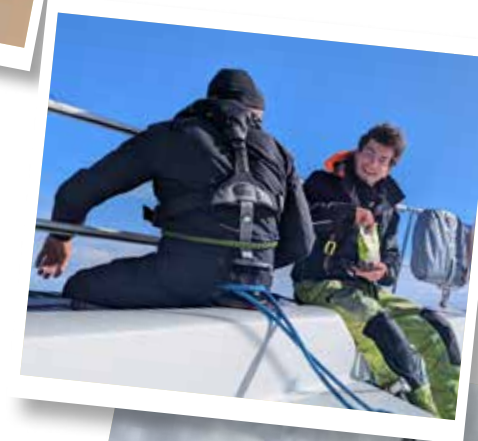
INHOUD

Iedere uitgave

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

Artikelen

- 8 Visbakken
- 10 Havenactualiteiten
- 12 Algemene Leden Vergadering
- 14 Evenementen in het Clubhuis
- 16 Colin Archer Memorial Race met de Vesper
- 18 De Scheepsbieb
- 21 De nieuwe penningmeester
- 22 Rondje UK met Gregor de Graaf
- 27 De Roeiers
- 28 Steigerpraat
- 30 Daniel in Australië
- 34 Colin Archer Memorial Race met de Jongheer
- 36 Zomeravond wedstrijden
- 38 Vuurschepenrace
- 40 De Toertocht
- 42 De Midnight Sun naar IJsland
- 45 Van de Viscommissie



Colofon

Jaargang 2024

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

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

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

Voorpagina: Vesper in de CAM Raxe
Foto: Vesper

Advertentieopgave: info@jachtclub.com

Opmaak: Alexander Heemskerk- www.lexgv.nl

Sluitingsdatum kopij volgende nummer:
10 november 2024

Jachtclub Scheveningen
Hellingweg 98
2583 WH Den Haag / Scheveningen

tel: 070-3520017
fax: 070-3506260

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



Beste Leden,

De zomer loopt weer op z'n einde en we maken ons op voor de winter. Voor de een zal dat lekker zeilen blijven tijdens de IJspiegel of de IJskegel een ander zal de winter gaan gebruiken om lekker aan de boot te klussen.

Maar tot die tijd is het nagenieten van een mooie zomer. Een zomer vol sport met voetbal en natuurlijk de olympische spelen. Ik ben vast niet de enige geweest die achter z'n bureau de trackers van onze Nederlandse zeilers in de gaten hield.

Traditie getrouw zijn we de NSR gestart met 2 mooie offshore wedstrijden. Dit jaar verteld Michiel Kouwenhoven over zijn eerste keer naar de Royal Harwich tijdens de Vuurschepenrace aan boord bij Marcel Schuttelaar op zijn IJsvogel.

Jaap Barendrecht en Wytze Bouma zijn samen met verschillende opstapper met hun Midnight Sun naar IJsland gevaren. IJsland, een land dat bij veel mensen op de bucket list staat. Op eigen kiel moet dat toch super speciaal zijn.

De toertocht commissie is ook weer druk geweest. Het was dit voorjaar een heel karwei. Oostende of toch Texel. Het weerbericht heeft besloten en het werd Amsterdam. Dat je niet alleen met je boot mee-kan is nu een feit. Door het weer besloten een paar de overtocht met de auto te doen en toch te genieten van het uitstapje. Anke de Hoop van de Akka schrijft een leuk verhaal over deze tocht.

Daniel Wiessing heeft tijdens de corona pandemie een spectaculair plan bedacht. Je moet wat als je met een van de laatste vluchten naar Australië vliegt. Het is even geleden, maar daarom zeker niet minder leuk om te lezen.

Solo zeilen om Groot-Brittannië, een uitdaging op zich. Gregor de Graaf deed het in 2019 met zijn Uisge Beatha. 4 Maanden heeft hij erover gedaan. Heen langs de oostkust, door het Caledonian Canal en via de west kust en (Noord) Ierland weer terug naar de west kust van Groot-Brittannië en uiteindelijk via de zuid weer terug.

Een aantal van onze leden hebben de Colin Archer Memorial race gevaren. Starten in Lauwersoog en dan naar Larvik in Noorwegen voor een wel verdiend finish biertje. Paul Manuel en Eveline van Heijningen zijn in de pen geklommen om twee mooie stukjes te schrijven.

Natuurlijk organiseert Erik van Houten ook deze zomer weer de zomeravondwedstrijden op de woensdag. In het clubhuis worden vooraf pizza's gebakken. Dit maakt de keuze om te zeilen toch nog veel makkelijker. 's Ochtends de spullen in de auto, dagje werken, pizza in het clubhuis en dan heerlijk zeilen. Een prima manier om de week in tweeën te breken.

Onze havenmeesters hebben weer een drukke zomer achter de rug. Eveline van Heijningen neemt ons mee naar een zomer vol passanten met leuke wetenwaardigheden over een paar passanten en met wat voor boten ze langskwamen.

Het visbakteam bakt heerlijke vis en ook de komende maanden zal dat gebeuren. Houd de online kalender in de gaten zodat je het niet mist.

Dit najaar starten we ook weer met de clubavonden. Gezellig bijeenkomsten op de laatste donderdag van de maand. Leuke workshops over het onderhoud van de boot. Natuurlijk is het op deze avonden ook mogelijk om te genieten van de heerlijke clubdish.

Op 13 oktober starten we weer met de IJspiegel en IJskegel. Dus wil je zeilen schrijf je vooral in. Lekker zeilen in de winter en afsluiten met een gezellige gezamenlijke prijsuitreiking in het clubhuis.

Sinterklaas slaat ook dit jaar Scheveningen niet over. Zet 16 november alvast in je agenda want dan is het zover. Er wordt zeker weer van alles georganiseerd op en rond onze vereniging.

Rond kerst kan er geen licht genoeg zijn. De kortste dag is er dan bijna en om al in de feeststemming te komen ontsteken we op 14 december de lichtjes weer.

En natuurlijk wordt er ook de komende tijd genoeg georganiseerd in ons clubhuis. Let vooral op de nieuwsbrief in de mailbox en hou de website in de gaten. Want we proberen met z'n allen weer leuke activiteiten te organiseren. Scan de QR code voor een directe link naar de evenementen kalender op de website

Namens de redactie wensen wij u veel leesplezier, Monique Eggink

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



Wie doet wat?

Bestuur Jachtclub Scheveningen

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

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

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

Commissies:

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

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

Financiële commissie
 Voorzitter: Albert Dalmeijer
 Leden: George Jautze, George Westerkamp, Wytze Bouma, Peter Anink.

Haven- en Toewijzingscommissie
 Voorzitter: Eveline Heijning-Nederlof
 Lid: Miech Pronk, Martin Guittet
 Huub de Haer, Leon Rodenburg

Clubhuiscommissie
 Paul den Hoed, Jaap Barendrecht, Bas ten Holter

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

Viscommissie
 Voorzitter: Henk Baarbé
 Leden: Vacant

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

Zoute Optimist
 Voorzitter: Vacant
 Leden: Vacant

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

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

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

Beheerscommissie website
 Raymond Roesink, Huub de Haer

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

In Memoriam

Daan Wouenaar

Op 20 april jl is overleden ons dierbare lid Daan Wouenaar. Op de rouwkaart stond:

“Verdrietig laten wij Daan, op en top gastheer, gaan. Dankbaar dat hij tot op het laatste moment alles uit het leven heeft gehaald. Voor altijd in ons hart.”

Daan stond al vroeg met zijn voeten in het water. Wonend dicht bij het strand bracht hij vele uren door aan de waterrand. Spelen met bootjes en vissen vangen waren zijn favoriete bezigheden.

Eenmaal samen met Hennie zijn vrouw kwam er een visboot die door de branding getrokken moest worden. Vele jaren heeft het varen en vissen van Daan op deze manier plaats gevonden. Toen kwam er een boot die in de haven moest liggen en was Scheveningen de enige keuze. Zo werden zij lid van JCS, maar ook van de Afrit waar Daan jarenlang penningmeester is geweest.

Voor de vissers van onze vereniging zat hij in het wedstrijdcomité en deed allerlei taken tijdens viswedstrijden, zoals het rondvaren van de jury.

Dat Daan ook heel actief is geweest bij NSR en IJspiegels is algemeen bekend. Hij kwam daar terecht omdat Peter Anink, de toenmalige wedstrijdler van de NSR bootjes nodig had om hem te assisteren bij uitleggen van boeien en begeleiden van boten van en naar de haven en contra start en contra finish te doen. Hij zocht in het ledenbestand van JCS en kwam Daan met de Dickson tegen. En zo is het begonnen.

Daan deed graag mee, bleek een betrouwbare zeeman en kon er boeien inleggen. Daarnaast fungeerde hij ook als contra start en contra finish schip om te vroege starters te signaleren en mee te schrijven met het finishen. Verder wist hij bij zeilwedstrijden als geen ander een coastal baan erin te leggen.

Daan hield ook het overzicht. Zo gebeurde het op een keer tijdens het finishen van een wedstrijd gedurende de North Sea Regatta dat de zee zich in een rap tempo opbouwde en er een rib met twee jonge mannen aan boord over de kop sloeg. Voordat de Dickson, die lag te contra finishen, geroepen kon worden om tot actie te komen, waren ze al onderweg naar de plek des onheils en hadden in een mum van tijd de twee inzittenden van de rib aan boord van de Dickson gehesen. Algehele opluchting op het startschip waar achteraf maar 1 fout, die gecorrigeerd kon worden, in de finishlijst stond. Daan en Hennie hebben ook een zeer actieve rol gespeeld bij de inrichting van de keuken tijdens de bouw van ons nieuwe clubhuis. Zoals

een ieder weet zijn zij echte horecamensen en hielpen zij later ook bij de inrichting van de keuken met nieuwe en gebruikte apparatuur. Ook waren zij bereid om mee te denken over de exploitatie van het nieuwe clubhuis.

Afgelopen maart kreeg Daan de plaquette uitgereikt die hoort bij het lid zijn van de Gilde van Verdienste van de Jachtclub. Op de plaquette een afbeelding van de Dickson waar zoveel mee gevaren is.

Daan hield naast bovengenoemde activiteiten ook erg van jagen en heeft daar ook veel tijd aan besteed. Op de rouwkaart stond een tekening van de Dickson met als tekst: “Over de zee naar de eeuwige jachtvelden” We hopen dat Daan zich nu op de eeuwige jachtvelden bevindt en wensen Hennie en de familie heel veel sterkte toe met het verwerken van dit verlies.

Namens de redactie van het Spuigat Aly Anink-van Driel



Vakantietijd

We zaten, zoals elk jaar, enkele weekjes op een mini-eiland aan de rand van Makkum. Een beetje een vergeten Fries stadje net onder de Afsluitdijk. Als oppas vakantiegangers op de boerderij van vrienden. Omringd door bijna griezelig hoge populieren, diep doorbuigend in de wind. Aan de rand van het stadje en toch midden in de natuur, tussen zwaluwen, kippen en pulletjes. Met dit maal mijn rechterbeen in olympisch rood-wit-blauw verband, gevolg van een gescheurde achillespees. Zes weken rust in het gips, meldde de ziekenhuis arts monter en daarna evenzoveel maanden revalidatie. Bad timing, zo met de start van de zomervakantie. Wel tijd genoeg om het tempo omlaag te schroeven en het gaf me de kans deze zomer wat meer in de Scheveningse haven te zijn.

Sprong

Het plan was mooi. Met de IJsvogel zeilend naar het haventje van Makkum. Daar afmeren om zo af en toe een tochtje te maken op IJsselmeer of Wad. En verder op de boerderij te passen en wat te fietsen langs de Friese kust. Zondags eind juni de boot ingeruimd en klaargemaakt voor vertrek. IJsvogel ligt aan stuurboord naast een vingerpier, dus je kunt makkelijk afstappen. Met haar vrij hoge boeg lag ze wat ver van de steiger. Ik stond op die boeg en vroeg me plots af of ik die sprong zou kunnen maken. Twijfelgevalletje. Zo aan het begin van de vakantie voelde ik me jong

en fit. Dankbaar zelfs dat ik als het nodig is als een aap over het dek kan slingeren. Kortom, ondanks de risico's kreeg ik die sprong niet uit het hoofd. 'Zal wel een paar schrammen opleveren maar ach, ...'. Mijn voet blokkeerde tegen de rand van de steiger. De rest van het lichaam smakte erop.

Achillespezen houden niet van zo'n vreemde hoek. 'Ik breng je gelijk naar de spoedhulp van het ziekenhuis', meldde steigergenoot Sanne dwingend. Dat is nu ruim 6 weken terug. Ik blijf me er over verbazen, ... Die gipsen poot viel uiteindelijk mee. Een gehuurde e-bike met superlaag zadel bood uitkomst om in Makkum toch nog wat mobiel te zijn. Slechts één keer omgevallen. Verder was er vooral tijd om te lezen en te kijken naar water, lucht en landschap. Koffiedrinken bij favoriete tentjes en praten, veel praten... Friezen zijn verre van stug en het kan knap lonely zijn op het platteland. Het onderlinge verband lijkt ook daar onder druk te staan. Zelfs zo'n vergeten stukje Friesland raakt aangeharkt, grootschalig en gestandaardiseerd. Echte winkels en beroepen worden schaarser, de visserij sterft uit. Daarmee verdwijnt een stukje kleur. Geert Mak heeft het decennia terug treffend beschreven.

Groot verband

In mijn werkkamer liggen in elke hoek stapels nog te lezen boeken. Voor de vakantie neem ik er altijd 10 mee -aan boord is ruimte ge-

noeg- waar ik er dan slechts een of enkele van lees. Deze keer voor de nodige reflectie, een mooi traag boek, Fokke Obbema, 'De zin van het leven' Ik was al enkele keren in begonnen in dit boek van Volkskrant journalist Obbema. Geschreven na een bijna fatale hartstilstand. Waarvan hij meer dan een jaar moest herstellen. Als licht hyperactief individu was ik echter niet in staat de rust te vinden om 40 gesprekken van voor mij grotendeels onbekenden over de essentie van ons bestaan te lezen. Makkum vertraagde en mijn minder mobiele poot deed de rest. Rustig lezend en overdenkend deel ik Fokkes belangrijkste conclusie. Even vrij geparafraseerd naar zijn woorden. De verbinding met medemens en de natuur is de grondwet van ons leven. Dus ieder mens is verbonden in een groter verband, of we dat nu willen of niet. De kunst is die verbondenheid met anderen ook echt te ervaren, iets wat vaak gebeurt in kwetsbare situaties. Zoals tal van geïnterviewden dat beschreven. Onze samenleving 'verdoezelt' meestal die kwetsbaarheid. We stoppen dat weg. Het draait tegenwoordig vooral om autonomie en zelfredzaamheid. En het showen daarvan. Dus moeten we vooral laten zien dat het heel goed met ons gaat. En zo leven we vaak heel oppervlakkig. Juist niet in contact met anderen en de planeet. Waardoor het leven als een gehaast opgenomen film door onze vingers glijdt. Op de een of andere manier vond ik deze gedachten ook wel van toepassing op

onze club. Waar de leden verbonden zijn met de zee en met elkaar.

Vakantie belevenissen

Mijn vakantie verliep dus wat anders dan gepland. Dat bood de gelegenheid wat meer in de haven aanwezig te zijn. Een paar mooie zaterdagen gehad op de Afrit, onze zusterclub aan de trailer helling, met het mooiste uitzicht van de haven. Ab en Jacqueline dragen die Afrit als warm gastheer/vrouw en veel clubgenoten en Scheveningers komen daar om even bij te praten, een stukje sociale verbinding. Voor de Jachtclub vormen de vakantiemaanden een aparte periode. Enerzijds zijn veel leden weg met hun boot. Via de apps kunnen we meegenieten met tochten van clubgenoten. Zo'n 7 JCS boten deden mee aan de Colin Archer Race naar het Noorse Larvik. Het feest aldaar schijnt een dag of drie geduurd te hebben. Ook de Akka van clubgenoten Anke en Michiel was mee. Ze hebben daarmee hun eerste tocht over groot water gemaakt, met steun van havenmeester Daniël. Niet slecht voor zeilers die pas sinds kort de zee bevaren. Jaap en Wytze hebben hun droom ook waargemaakt, met een twee maanden durend bezoek aan IJslaan. De Midnight Sun was flink onderhanden genomen om deze tocht voor te bereiden. Prachtige foto's gaven ons een idee van de tocht. Slalomend tussen depressies, anderhalve dag in dichte mist. Kortom een uitdagende tocht en een mooi onderwerp voor een clublezing. Lid Ronald Prins bemoeide zich met zijn gloednieuwe cat in de Carieb met een hulpoperatie voor bewoners van een door door een orkaan getroffen eiland. En zo dwarrelden de berichten en beelden gedurende de zomermaanden binnen. Getuigend van een gezonde ambitie en het puur genieten van zon, zee en nieuwe horizons.

Zomeravond wedstrijden

In de haven was het ook bere-gezellig. Na een verregende start volgde een mooie augustus maand. De kom en de boxen lagen vaak tjokvol passanten, in een gemoedelijke sfeer. Het

deed me denken aan de haven van Vlieland van de vorige eeuw. Als het tij kenterde was de halve haven in de weer om de 'ingebouwde' vertrekkers ruimte te geven. Dat creëerde een levendige band tussen de bemanningen. In Scheveningen serveerde de havencrew ondersteund door Paul pizza's en een drankje aan passanten die dat wilden. Indien nodig werden de pizza's zelfs aan boord gebracht. Het clubhuis diende daarbij als prettige uitvalsbasis voor de havencrew. De meeste passanten vonden het prettig daar af te rekenen. Kortom, topservice van de crew en assistent havenmeesters, en een gezellige zomersfeer. Het lukte me de laatste drie wedstrijden ook weer aan te haken bij mijn favoriete evenement de Zomeravond Wedstrijden. De start van de serie begint na de Pinksteren, eind augustus is het voorbij. De avonden worden dan snel korter. Gemiddeld varen zo'n 20-30 scheepjes mee. De bemanning variërend van jong tot heel oud, atletisch en goed ter been of wat strompelend, genietend of fanatiek racend. IJsvogel heeft na de eerste races even op een gestaan. Maar nu de balans bijna is opgemaakt zijn we een eindje teruggezaakt. Voorin gaat het om een strijd tussen Fedde en Pieter met de snelle Sea's Out en Do met zijn mooie Waarscheepje; SK1, ofwel Sigarenkist. Nieuwe zeilen en een veranderde kiel moeten soelaas bieden om wat meer potentie uit Do's houten gebakkie te halen. Fedde en Do staan na 12 wedstrijden een punt uit elkaar. De laatste woensdag is beslissend. De middenmoot van de vloot vaart ook competitief, het blijft altijd leuk een boot in te halen. En er zijn deelnemers die vooral willen genieten van de vaak prachtige zonsondergangen. Het leuke is dat ook relatief langzame scheepjes voorin kunnen eindigen. Na afloop was het, onder auspiciën van Erik van Houten, uiterst gezellig in het clubhuis met de gebruikelijke bitterballen en bier. De beelden die Dick Bles meestal een dagje later stuurde geven de race nog wat extra cachet. Als voorzitter vind ik het vooral bijzonder dat er ook zoveel mensen zonder boot, de opstappers, met leden mee

mochten varen op deze mooie zomeravonden.

Vooruitblik.

Het najaar ziet er gezellig en sportief uit. Met tal van evenementen aan wal of op het water. Zoals visbakken, visroken met optreden van 'Marcel de zingende slager' en hopelijk veel leden vanuit de zuidkant van de haven. Elke eerste vrijdag van de maand een optreden van een hele goede jazzband voor muziekliefhebbers en regelmatig de businessclub om de band met de bedrijven en omwonenden van de haven te onderhouden. Op het water de Bruine Bank Race, 100 mijl door de nacht met ontbijt in het clubhuis. De supergezellige toer-tocht met meer dan tien deelnemende boten. Tim en Lisa die medio september in Frankrijk meedoen aan een WK double handed. En dan de 29e september de Indian Summer Cup. Om de periode tussen zomer en winterwedstrijden te overbruggen. En vervolgens weer de IJspiegels en IJskegels als opmaat voor de Vuurschepenrace (27 mei 2025) en voor sommige fanatieke zeilers voor de Fastnet.

Dit najaar gaat de evenmentencie proberen meer nog trainingen en workshops te laten verzorgen die ook de minder ervaren watersporter helpen beter, sneller en veiliger te varen. We proberen, net als tijdens de 'Sail Safe maand' in april dit voorjaar, veel meer de watersport in de breedte te enthousiasmeren. Om zo nog meer mensen te verleiden de zee te verkennen.

Kortom, het was een gezellige zomer en het wordt een geweldig najaar en winterseizoen. Als u dat wilt. Door leden, voor leden, weet u nog. Het werkt zoveel beter als veel leden meedoen. Meldt u aan om ons te helpen bv met jeugdzeilen, het helpen achter de bar, steigeronderhoud in de haven, een commissie of andere rol. Dat geeft echt inhoud aan de diepere verbinding met elkaar in onze liefde voor de zee.

Marcel Schuttelaar voorzitter

Visbakken



Visbakken op de club

Het is zaterdag 24 augustus 2024 en rond 1500 uur komen wij aan bij de Jachtclub. Voor mij zie ik Gerda en Kees over de steiger naar het Clubhuis lopen, allebei met een kinderstoel in de hand. Vandaag is het visbakken en Yvonne Bal, Marianne en Ab de Jong zijn al op hun post. Gerda en Kees Mos sluiten de rijen en brengen twee kinderstoelen mee voor hun twee jongste kleinkinderen, een tweeling van net 1 jaar.

Met zijn vijven regelen ze al geruime tijd het visbakken en vandaag zal er voor ongeveer 70 man vis op tafel moeten komen.

Voor ons clubblad het Spuigat loop ik een middagje mee om te zien wat er zich allemaal afspeelt voordat de eerste lekkerbek op het bord ligt.

Marianne en Ab, Gerda en Kees zijn al tijden met elkaar bevriend. Ze woonden bij elkaar in de buurt en waren ook allen lid van de Afrit waar ze ongeveer 25 jaar geleden met zijn vieren begonnen zijn met visbakken. 15 jaar geleden gingen ze met het visbakken over naar het Spuigat waar Huib toen al de scepter zwaaide. Ze zijn ook al jaren lid van JCS en hebben een visboot in de haven liggen. Yvonne sloot zich 10 jaar geleden aan, omdat ze gevraagd werd mee te helpen bij het Nederlands Kampioenschap Kleinbootvissen dat vanuit de club ge-

regeld werd. Wanneer iemand verhinderd is worden ze bijgestaan door Eric en Jacomine Bruyn.

En zo is het team ontstaan dat als een geoliede machine in ons clubhuis vis gaat bakken. Ze zijn naast visbakkers op onze club ook nog actief als vrijwilliger bij de Afrit. Daar helpen ze bijvoorbeeld als vanuit de Koninklijke Stallen er met paarden geoefend wordt op het strand en er afzakkertjes en happen gehaald worden bij de Afrit. Ook met vlaggetjesdag zijn ze daar actief.

Bij JCS helpen ze met Sinterklaasvaren en Clubavonden. En zijn ze actief bij de NSR waar afgelopen jaar voor de 50 vrijwilligers gebak-

ken zou worden, maar zich ook deelnemers mengden tussen de afnemers. Tenslotte is er toen voor 140 man eten gemaakt en toen was alles op. En was er geen visje of kroketje meer in het clubhuis te vinden.

Dan is het bijna vier uur en worden Kees en Ab ongedurig. Er moet gewerkt worden. Zij hebben zich al over de inkoop van de vis ontfermd. In de koelkast ligt een hoeveelheid verse vis waar 50 lekkerbekken, 40 porties kibbelingen, 15 porties mosselen en 15 porties inktvis van gemaakt kan worden. Ook Gerda en Marianne verdwijnen naar de keuken waar Turks brood in de oven wordt gestopt om gebakken te worden, er knoflooksaus wordt gemaakt en de frieten alvast worden voorgebakken.

Vanuit de kelder worden de borden, servetten en aanverwante artikelen opgehaald. Ab en Kees maken het beslag voor de vis en verschoonen het vet, waar de vis en friet in gebakken gaat worden.

Yvonne maakt ondertussen de indeling van de tafels. Zij schat in wie bij wie kan zitten. Daarna worden de tafels gedekt. Informatieborden, waar je moet bestellen en afrekenen en een bord met informatie welke vis je kan bestellen, zijn neergezet.

Dan is het vijf uur en komen de eerste gasten binnen. Rond een uur of zes komt de machine op gang. Onze lekkerbekken zijn bij Yvonne besteld en afgerekend. Voordat ik mijn glaasje wijn op heb wordt er een bord met een overheerlijke lekkerbek bij mij neergezet, compleet met frietjes en sauzen. Yvonne serveert ook uit en weet precies waar iedereen zit. Op tafel staat het Turkse brood met de knoflooksaus waar het brood in gedoopt kan worden. En zie ik ook borden met kibbelingen, mosselen en inktvis langs schuiven. Allen een lust voor het oog en ook voor de maag.

In de keuken werkt men op volle toeren. Gelukkig zijn er ook nog twee vrijwilligers die helpen bij het uitserveren van de drankjes. Het is een drukte van belang in ons clubhuis.

Na afloop wordt alles door het team weer netjes opgeruimd zodat de volgende groep vrijwilligers een schone keuken aantreffen. Zelf ga ik met een zeer voldaan gevoel naar huis. We hebben vandaag leuke en zeer actieve clubleden ontmoet.

Ab, Marianne, Kees, Gerda en Yvonne, heel hartelijk dank voor jullie inzet!!!

Namens de redactie van het Spuigat

Aly Anink-van Driel





Lof voor het enthousiaste team van havenmeesters deze zomer

De Jachthaven kan weer genieten van een prachtig seizoen. Veel watersport plezier in en rondom Scheveningen. Dit wordt mede mogelijk gemaakt door de havenmeesters. Fabian is natuurlijk de havenmeester jaarrond, en hij heeft voor de zomer weer een super team om zich heen verzameld. Dat zijn Daniel, Ivo, Rachel, Robert en Laurens.

Het seizoen begon in juni met veel wind en regenachtig weer. Dat heeft effect op de drukte. Dit werd groots gecompenseerd door de zonnige weken die halverwege juli en augustus doorzetten. De derde haven werd meer dan 5 keer gebruikt. Eén keer zelfs bijna 30 boten. De havenmeesters kijken altijd op de AIS wat er binnenkomt. Zo kunnen ze een goede inschatting maken hoe druk het wordt. Met drukte, is het altijd weer leuk om die puzzel te leggen. Dubbeldik leggen en passen en meten in de kom. Het geeft veel bekijks.

De grootste boot die binnen kwam, was een jacht van 32 meter uit Engeland. Die paste helaas niet in de tweede haven. De grootste motorboot was 25 meter. De eigenaar had een grote wens in de jachthaven te overnachten en het liefst aan de steiger bij Restaurant Catch.

Fabian heeft daar plaatsgemaakt en de wens in vervulling gebracht.

Er was ook een bijzondere boot. 's Nachts om 01.00 uur werd er gebeld om een klein zeiljacht, Class 5,5m, van een sleep te voorzien, omdat de motor het niet deed. Ze waren in één keer overgezeild vanuit Ierland. Ze lagen voor de havenmond en Daniel is ze met de rib gaan oppikken. Ook een bijzondere boot, maar zeker ook kleinste boot was een hobby catamaran van slechts 3 meter. Hij zeilde langs de kust. De eigenaar sliep met een tentje op het net.

Bij het schrijven zijn er bijna 4500 overnachtingen geweest. We verwachten zo'n 5000 voor het seizoen. Maar er zijn ook af en toe daggasten, grotendeels motorboten, en alleen

bij heel mooi weer. Zij kiezen graag voor het plekje achter in de haven en lunchen dan bij één van de restaurants.

Tussendoor wordt ook nog wat geklust, echt het noodzakelijke. De meeste klussen blijven liggen tot na de zomer. Er is in de tussentijd wel zo'n 75 meter steiger gerepareerd door IBM. Met een varende ponton brachten ze de steigerdelen naar de haven.

Voor de havenmeesters zijn het af en toe lange dagen. Om 8 uur 's ochtends begint de eerste shift en die duurt tot 14 uur met een korte overdracht naar de tweede shift. De tweede duurt tot 22 uur 's avonds. Als ze niet in de rib zitten, zijn ze in het clubhuis. De havenmeesters maken natuurlijk van alles mee, passanten die persé in een box willen liggen of de volgende dag vroeg wel willen, of cash willen

De Havenmeesters van zomer 2024

Onze havenmeesters, Fabian, Daniel, Pieter, Robert en Laurens in het Clubhuis actief met het ontvangen van passanten, koffieschenken, maar ook met het bakken van pizza's. Heeft u ze al geproefd?!

betalen. Ze hebben regelmatig interessante gesprekken met net aangekomen passanten. Verhalen over de tocht, vragen over wat er te doen is in Scheveningen. En daarna moet ze de code geven die de passanten nodig hebben om het hek binnen te komen. Dat schrijven ze dan maar op. Als zeilers een pittige tocht achter de rug hebben en doodmoe zijn, dan moet je het makkelijk en aangenaam maken. Ze schenken graag een kop koffie in, of tappen een biertje in het clubhuis. Alle EK voetbalwedstrijden waren te zien en tijdens de Olympische Spelen stond het grote scherm uit en de hele dag aan. Tegenwoordig worden er ook af en toe pizza's gegeten, binnen of op het terras boven. De drukste avond waren er wel 40 pizza afgebakken in de oven. Op vrijdag en zaterdag is er een extra barbezetting van 17 uur tot 21 uur in het clubhuis voor een drankje aan de bar.

Al met al een mooi team dat de uitstraling van onze haven in de zomer maakt. En dan last but not least, grote dank aan Paul die tijdelijk de rol van Huub waarneemt. Hij voegt op dit moment veel waarde toe aan het reilen en zeilen in de haven. Van admin tot operatie. Petje af. En als afsluiter, goed nieuws dat eindelijk de nieuwe rib in het land is – daar is zo'n haven-team natuurlijk blij mee! We kijken al lange tijd uit naar de werkelijke komst.

Van de havencommissaris,
Eveline Heijning-Nederlof





Wat gebeurde er zoal op de ALV van 3 juni 2024

Op maandagavond 3 juni 2024 is om 20.00 uur het clubhuis toch nog redelijk volgelopen. Zo'n 56 leden hebben zich verzameld voor het bijwonen van de Algemene leden Vergadering van Jachtclub Scheveningen en kan de voorzitter, Marcel Schuttelaar, van wal steken.

Hij begint met een terugblik op het verleden, het heden en de toekomst van onze vereniging. Ze zijn net terug van een toertocht naar Amsterdam. Die als ik het goed begreep in Amsterdam eindigde in een hippe discotheek, waar tot laat in de avond de beentjes van de vloer gingen.

Marcel verwelkomt de nieuwe voorzitter van de Roeivereniging, Peter Lindeman, die de voorzittershamer over heeft genomen van René Clavaux. En deelt ons mede dat het bestuur Joop Buijs bereid heeft gevonden om de notulen van deze vergadering te maken. Joop heeft zich daarvoor op een plekje schuin achter de bestuurstafel genesteld.

Daarna gedenkt Marcel Daan Wouwenaar, lid van onze vereniging, die ons 20 april is ontval-

len. Voordat Daan overleed is hij lid gemaakt van de Gilde van Verdienste. De daarbij behorende plaquette, die in het clubhuis komt te hangen, overhandigt Marcel aan Hennie Wouwenaar, die geëmotioneerd deze plaquette in ontvangst neemt.

Maar voort gaat het weer. De Notulen van de vorige vergadering wordt goedgekeurd. Voor het bestuurlijk jaarverslag hebben 17 commissies hun verslag ingediend. De zeilcie en de ZOP volgen nog.

Het Financieel jaarverslag komt aan bod. Henk Baarbé neemt het woord. Het jaar 2023 is met een klein verlies afgesloten. Daarna zijn er wat vragen en worden de volgende besluiten genomen.

Er wordt afgesproken dat er hard gewerkt wordt om de SB20's nieuw leven in te blazen. Het weekend van 8 en 9 juni is er het Nederlands Kampioenschap SB 20 dat plaats vindt in Scheveningen.

Raymond legt, naar aanleiding van de vragen, uit dat de kosten aangaande de samenwerking met de Kaag door beide verenigingen worden gedeeld. En is er aangaande de ZOP deze zomer weer een zeilweek op 2 plekken in Den Haag waar leerlingen van 2 scholen kennis zullen maken met het zeilen.

George Jautze neemt namens de Financiële Commissie het woord. Het jaar 2023 wordt inderdaad afgesloten met een klein verlies. Gelukkig is door het innen van nog uitstaande Belasting penningen de liquiditeit van de vereniging behoorlijk toegenomen. Hij beveelt de

leden dan ook aan om decharge te verlenen aan het bestuur over het gevoerde financiële beleid.

Hij bedankt Peter Anink, die de Financiële Commissie zal verlaten, voor zijn inzet. Volgens George was Peter "het geweten van de financiële commissie". De voorzitter overhandigt Peter daarna namens alle leden van de club een flesje wijn voor zijn inzet in de FC.

Over een nieuw te voeren beleid in de vereniging neemt Anton van Schendel het woord. We hebben veel leden, maar een klein aantal daarvan is actief. Er is een tekort aan vrijwilligers. Het bestuur wil graag een soort creditstelsel invoeren. Daarbij moeten alle leden 2 dagdelen per jaar een activiteit doen binnen de club. Daar moet een administratie voor worden opgezet om dit goed uit te kunnen

voeren. Het bestuur gaat daar aan werken. Vanuit de vergadering biedt Max van Dam zich spontaan aan om hierbij te ondersteunen. Dan wordt George Jautze weer naar voren gehaald. Ook hij gaat de Financiële Commissie verlaten en wordt voor zijn bijdrage heel erg bedankt. Het bestuur geeft verder aan dat Huub onze havenmanager de vereniging binnenkort zal gaan verlaten. Om te anticiperen op de toekomst is George gevraagd weer in het bestuur te komen om het bestuur te ondersteunen in dit denkproces. Met algemene stemmen wordt George door de ledenvergadering benoemd in het bestuur. Maarten van der Toorn geeft aan ook in dit proces te willen helpen.

Henk Baarbé stopt als penningmeester. Hij krijgt een mooi cadeautje aangeboden door de club en hij wordt opgevolgd door Roderick

van Schreven. Roderick komt uit de stal van George Jautze. Samen voeren zij zeilwedstrijden van de club en George heeft hem overgehaald om penningmeester te worden. Ook Roderick wordt met algemene stemmen benoemd tot penningmeester van de Jachtclub. Verder vindt de benoeming plaats van de Financiële Commissie, met Albert Dalmeijer, George Westerkamp en Wytse Bouma en de benoeming van de Geschillencommissie met Frederik Pieters, Ferry Spaans, Ad Zuiderent en Nicole Dirksen.

Anton vertelt over de Evenementencommissie. Over de visbakavonden, businessclub Jazz at the North Sea en het nieuw leven in blazen van The Hague Regatta, met een succesvolle borrel aan het eind, geheel gefinancierd door de Jachtclub.





Altijd iets te beleven bij onze club!

Velen denken dat zeilen voor de lente of zomer is weggelegd, maar bij Jachtclub Scheveningen weten we wel beter! Het hele jaar door vinden er clubwedstrijden plaats in de Scheveningse wateren. Maar naast zeilwedstrijden is er het hele jaar door nog veel meer te beleven bij de club! Van visbakken tot jazzconcerten, onze club organiseert heel veel leuke evenementen. Met dank aan de evenementencommissie is er ongeveer elke week wel iets te beleven, voor ieder wat wils!

Ook SailSafe heeft in de maand april voor de nodige reuring gezorgd in de jachthaven. Namens de zeilcie spreekt Raymond over de nog komende evenementen en vertelt Wytse Bouma over de contacten met de Kustzeilers en promoot de Noordzee Driehoek.

Daniel Wiessing vertelt over de toertochten en adviseert om 7/8 september in de agenda te noteren voor de volgende toertocht. Hij heeft zijn samenwerking uitgebreid met Robert Bruggink en Lucas van Berkum. Het haven en toewijzingsbeleid wordt nader uitgewerkt. Er is een team samengesteld dat de indeling van de haven gaat bestuderen. Verder wordt de reparatie van de steigers eerder uitgevoerd dan in de planning staat. De daarvoor gereserveerde €25000 zal daarvoor

gebruikt worden. Blauwe elektriciteitsnoeren gaan vervangen worden door meetpalen.

Bij de rondvraag komt aan de orde;

- Waar blijft de nieuwe havenrib? Deze is besteld maar lijkt kwijt geraakt te zijn. Er wordt steeds aan de bel getrokken
- De sterk verwaarloosde boten in de haven zijn onder de aandacht van het bestuur
- Wanbetalers worden streng aangepakt
- Paisano en Windroos blijven.
- En is er een verzoek om tappunten uit te breiden.

Als laatste komt Adriaan van Stolk aan de beurt. Gezien het verlies op de jaarrekening van 2023 vindt hij het moeilijk om het bestuur te adviseren een gratis drankje aan de leden

aan te bieden. Maar hij bedenkt echter een list. De vereniging heeft 700 leden. En allen hebben bij betaling van hun contributie een krediet gekregen. Lang niet alle leden zullen dit krediet gebruiken en kan de vereniging hier wel gebruik van maken om de drankjes aan de leden te financieren. Hij adviseert het bestuur dan ook een uitdrinkdrankje voor de vertrekkende bestuursleden en een indrinkdrankje voor de nieuwe bestuursleden.

Met dit advies sluit Marcel de vergadering.

Namens de redactie

Aly Anink-van Driel

Zo hebben we elke laatste donderdag van de maand clubavond. Deze clubavonden worden de komende periode ingericht met workshops waar onder leiding van een expert kennis en ervaringen met elkaar worden gedeeld over het onderhoud, reparaties en verbeteringen van je boot en waar we elkaar helpen je boot op orde te brengen en te houden. Van elektronica tot motoronderhoud. Maar niet elk evenement hoeft leerzaam te zijn en de jazzclub laat zien dat er niet alleen oog is voor de zee. Om de week zijn er op vrijdagen jazzconcerten bij de Jachtclub. Daar treden zowel lokale als internationale helden op! Zo was Toon Roos aanwezig op 6 september. Hij is niet alleen in Nederland bekend, maar won ook een compositieprijs in de Jazz categorie van de International Songwriting Competition in Amerika. Daar-

voor ontving hij al de prestigieuze Bird Award, een internationale jazzprijs die jaarlijks wordt uitgereikt op het North Sea Jazz Festival.

Ook is er een business netwerkborrel op elke eerste vrijdag van de maand! Een leuke kans om zakelijke relaties uit te nodigen bij de jachtclub om hen beter te leren kennen. [persoonlijke quote van iemand die regelmatig bij de borrel is]

Activiteitenkalender

Naast deze vaste avonden zijn er natuurlijk ook bijzondere gebeurtenissen waar de evenementencommissie aandacht aan besteedt. Zo varen we ook dit jaar weer met boten van clubleden met wel 140 kinderen Sinterklaas tegemoet!! En worden in december allerlei

boten feestelijk versierd met verlichting voor 'Lichtjes op Scheveningen' met wederom een muzikale act op het water.

De club organiseert zo veel leuke en unieke evenementen, zeiltochten en wedstrijden, dat het soms lastig is om bij te houden. Maar gelukkig is de activiteitenkalender er, daar is alle informatie over de evenementen op één plek te vinden! De activiteitenkalender is te vinden op onze website en in de JCS app.

Scan de QR code voor een directe link naar de evenementenkalender op de website





Downwind heel veel vlieguren voor Team Vesper

Op het moment van schrijven ligt Vesper weer in Scheveningen na een prachtig seizoen van wedstrijden.

Vorig jaar vormden we Team Vesper, negen mensen groot. En dat zelfde team zeilt nog steeds met groot plezier. We hebben een ongelofelijke leercurve afgelegd om de boot te leren kennen en vooral harder te varen. Een mooi divers team met zes mannen, Chris, Daniel en Wouter onder achttien en gemiddeld minder jong Michiel, Alex en Paul. En drie vrouwen, Hilda, Nicoline en ik. We vormen een team met mensen met uiteenlopende zeilervaringen op verschillende boten of andere watersporten op zee. Belangrijkste is de teammotivatie en het hebben van eigen leerdoelen in het wedstrijdzeilen.

Inmiddels na onze eerste off-shore race in mei 2023, de Scheveningen 500, alle IJspiegels, de Vuurschepen- en North Sea race afgelopen voorjaar, en deze zomer de CAM race, zijn we zo'n 3500 mijl verder. We vonden het logisch dat om samen beter te worden, we moesten trainen (Dank aan Erik van Vuuren voor het coachen!) en mijlen maken door wedstrijden te varen. Teamwork mogelijk maken, vertrouwen op elkaar en natuurlijk vertrouwen in de boot. En dat laatste was overduidelijk in de afgelopen CAM race.

Van het begin van het einde van de wereld in Louwersoog vertrokken we naar Larvik, Noorwegen. Na alle fantastische inzet van iedereen om de boot klaar te maken en de logistieke uitdagingen, startten we vervroegd om 15.30 uur op 13 juli. Met ook een verkorte baan vanwege het weerbeeld, gingen we als eerste over de lijn in een bezeild rak van het smalle vaarwater Zoutkamperlag. 18 knopen wind uit WNW. Met grondzeen vanaf de boeien WG 5 en 6 in het Westlag en de wind pal op de neus, kwamen we als tweede het vaarwater uit. Jacky-X, een J133 lag voor ons. De In-shore modus ging uit en de Off shore modus ging aan. Na de eerste strikte oversteek van de TSS, zien we de Ondeugd noord gaan door de corridor van het windpark. Wij kiezen voor de westelijke route boven de Borkum Riffgrund langs, naar het windpark in aanbouw. Terwijl de guards de schepen oproepen niet het windpark in te varen, genieten we van een heerlijke paella. Het wachtsysteem gaat in. Vier uur op en vier uur af, waarin elke twee uur een wachtwisseling van twee personen plaatsvond. Op die manier was er elke twee uur een frisse blik. Het systeem vormden 4 duo's met de schipper dan de nr 9, ookwel de

Joker om in te zetten waar nodig.

De A4 gaat op en blijft de volgende 25 uur met een 5-tal korte onderbrekingen staan. In de eerste 30 minuten brak de soft shackle van de tackline. Deze is snel gemaakt door Chris, inmiddels onze lijnenspecialist. We hebben de Jongheer en de Jacky-X in ons zicht terwijl we de nacht in zeilen. Bijzonder dat het niet echt donker werd. Er stond zo'n 17-20 knopen wind steady met uitschieters van maximaal 27 knopen. Een gezonde spanning is te zien bij de meesten. De boostsnelheid komt niet onder de 9 en de COG is ongeveer 030. Veel mensen hebben gestuurd. Met een behoorlijke zee-gang van schuin bakboord achter liepen we vaak uit het roer, maar werd heel vaak snel en goed gecorrigeerd. Drie man full focus op de trim. Wat een team work en wat een vertrouwen van iedereen in de boot. Ik herinnerde me op dat moment het telefoongesprek na een coastal wedstrijd afgelopen najaar, waar we met de A2 een broach maakte voor de kust van Scheveningen. Schrik alom, omdat het een nieuwe ervaring was. De vraag aan het team achteraf was of mensen het ok vonden om dit verder te trainen, zodat we ook met meer



wind een spi op konden zetten tijdens een wedstrijd. Het antwoord van allen was volmondig ja. We hebben toen wel de A4 laten maken. Een zeil met minder brede schouders in de top en fractional. Dank aan Arjan voor het maken. Het zeil is top, jammer dat de kleur niet roze is.

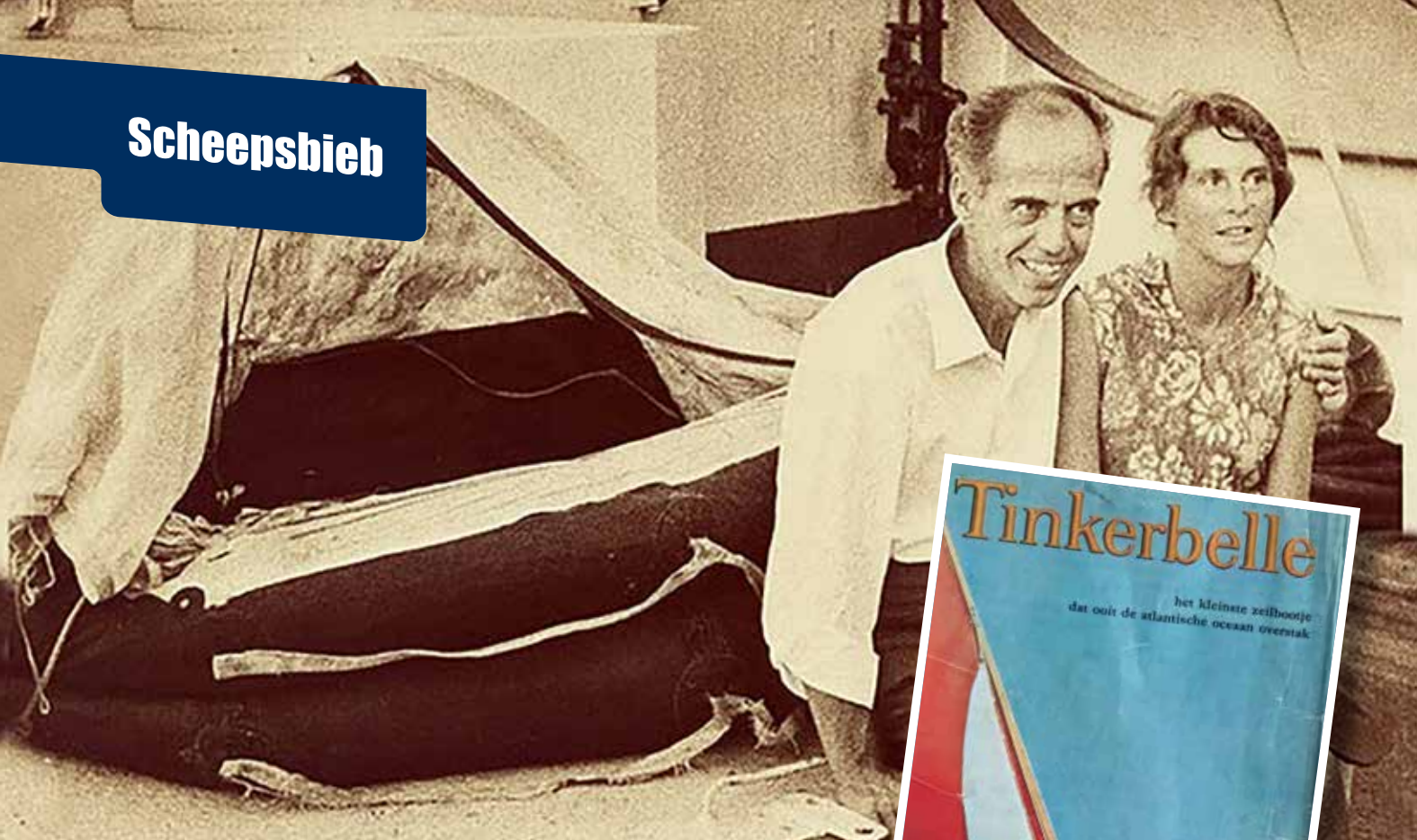
Het was super leerzaam en we maakten downwind heel veel vlieguren. Noordwaards verloren we druk en maakten we een gijp westwaards richting de Deense kust ter hoogte van de Sandbank windparken. Weg van de andere twee boten. Vraag natuurlijk achteraf 'what if' als we dat niet hadden gedaan. We voeren door de corridor van het park om 8.20 uur in de ochtend van 14 juli. Met een gebakken ei van Paul, en de kennis van het laag achter ons, haalt een bui met veel wind ons in. Mijn keuze om pro-actief de A4 kort omhoog te halen, kort met grootzeil alleen, buitje over, en snel weer op gedaan. De wind bleef daarna erg wisselvallig door de buien. We hadden geen bereik en dus geen update van weerdata. De TWD en de wolken hielden we in de gaten om de beweging van het laag te volgen. Enerzijds om niet in het centrum met de windstilte te komen en anderzijds om niet in de ZW-hoek met heel veel wind te komen. Om 12 uur, net voorbij de Hornswindparken was

de TWA 135 en lager en tricky voor de A4. Een wokkel legde de boot even stil. Bij Svenhagen om 16.45 werd het te veel reachen met veel buien en hebben we de J4 opgezet. Met oude zeilen ook heel wat reparaties. Paul en Wouter plakken de J3 en de J2 binnen, voordat er zeilwissels komen. Wind is ZO 20-25 knopen. Het bleef vlagerig maar niet veel later, voor we de top van Denemarken bereikten, hebben we toch weer de A4 opgezet. We klokten 19 mijl in 2 uur. De golfhoogte nam toe. Om 21 uur zette team Vesper een speedrecord van 15,6 knopen. Snel daarna was er wel een eerste echte broach met de giek in het water. Het was een adrenaline kick voor de mensen op wacht en zeker voor Michiel, die op dat moment stuurde. De tackline was weer gebroken. En de A4 had een scheur. Het zeil moest omlaag. Chris splitste een nieuwe softshackle voor de tackline en Hilda repareerde de A4. Het Skagerak opvarend, nam de wind langzaam af. En regen kwam. Weinig zicht. We zagen op de AIS andere boten in het veld. Het voelde weer als wedstrijd. Zo'n 30 mijl voor de finish, na een tijdje de J3 op, twijfelend, wisselden we toch over naar de J2. De snelheid werd niet beter, maar met de krimpwind kon de A2 op. Het is 8.25 uur op 15 juli. De wind neemt snel af tot 5 knopen en het blijft regenen. Nu was het belangrijk om de stroom in het oog

te houden en te voorkomen dat we niet de finish voorbij zouden drijven bij windstilte. De gemiddelde snelheid zagen we teleurstellend hard afnemen. Al dobberend en heel erg nat gingen we over de finish om 12.47 uur. We waren de achtste boot binnen. Het uitzicht was prachtig en het aankomstbier-tje smaakte erg goed. We voeren 44 uur en 45 minuten over 390 mijl met een gemiddelde snelheid van 8,7 knopen. Wat een fantastische prestatie vonden wij. We hebben hard gevaren en iedereen was 100% van de partij, wat een team effort. En dat smaakt naar meer. Waar we tijdens de Scheveningen500 afgelopen jaar 350 mijl upwind uren draaiden, gaf de CAM ons downwind time. Met nog een seizoen IJspiegels voor handeling en boatspeed, de nieuwe factor leren van performance software, gaat team Vesper komend seizoen trainen voor de Fastnet.

Via deze weg ook een grote dank aan het organiserend comite van de CAM race. Het was een prachtig evenement. Super dankbaar voor de gelegenheid van een off shore race. We weten dat het organiseren ongelofelijk veel werk is in de waardevolle vrije tijd van ieder.

Eveline Heijning-Nederlof



Voor de Scheepsbieb

Titel: Tinkerbelle
Auteur: Robert Manry 1965
Aantal blz.: 271
ISBN: 9024501113
Uitgever: A.J. Luitingh, Laren (NH)
Te koop: via antiquariaten/ 2e hands

Er was een tijd dat een paar doldrieste solozeilers helden waren en niet beter wisten dat ze met gegist bestek de wereld rond gingen. Net buiten de haven gooiden ze het vinnetje van de Walkerlog overboord en die begon geduldig de afgelegde mijlen te tellen. Het kompas gaf de gewenste richting, het dieplood proefde de bodem en wind, zon, maan en sterren hielpen mee. De risico's en de onzekerheid van de positie waren groot, maar dat hoorde erbij, de avonturen waren spannend en authentiek.

Nu gaan de zeiljachten vol met antennes massaal digitaal over oceanen en de verhalen lijken allemaal op elkaar.

Robert Manry was zo'n doldrieste schipper, maar dat wist hij als eerzaam huisvader en redacteur van de Plain Dealer in Cleveland Ohio, zelf nog niet.

Ook niet terwijl hij daar 's nachts de krant zat te corrigeren en de scheepsadvertenties begon na te pluizen. Iets dreef hem voort zichzelf opnieuw uit te vinden, een nieuwe weg in te slaan. Hij kocht een trailerbaar zeilscheepje van 13,5 voet lang, knapte het op en voer een aantal jaren met zijn gezin op de meren van Ohio en Michigan. Tinkerbelle bleek een betrouwbaar schip.

Manry begon te dromen over langere zeiltochten. Toen een vriend hem vroeg mee te varen naar Engeland in een 25ft jacht, stond hij te popelen. De tocht ging niet door, maar de droom bleef rondspoken. Robert besloot dan maar solo met zijn vertrouwde Tinkerbelle de Atlantische oceaan over te steken. Hij maakte Tinkerbelle zeewaardiger, bereidde zich goed voor en bedacht voor ieder mogelijk risico een oplossing. Hij nam verlof bij de Plain Dealer; slechts zijn gezin en een klein groepje mensen

wist van het werkelijke doel van zijn tocht. In mei 1965 vertrok hij uit de haven van Falmouth Massachusetts, op weg naar Falmouth, Engeland.....

Dit is een gaaf en lezenswaardig boek, goed geschreven en volstrekt authentiek. Robert Manry volgt z'n droom met zijn (beperkte) middelen.

Niet schatplichtig aan één of ander bekend merk of fabrikant, betaalt hij zelf zijn reis. Hij droomt, hij gaat en vindt zichzelf.

Harry van Hemert

Uw maritieme totaal specialist!

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

meer informatie vind u op:

www.MaritiemCentrumRijnzicht.nl



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



Sailservice Ontzorgt!

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

150 JAAR MAATWERK



Watersport



Tenten



Terras



Stofferen



Industrie



Reparaties

VAN DUIMSTOK
TOT DIGITAAL
METEN & SNIJDEN

Een zeilmakerij die niet stil is blijven staan

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

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



Penning-
meester



Roderick van Schreven, de nieuwe penningmeester

Sinds de voorjaars ALV neem ik geleidelijk de functie van JCS-penningmeester over van Henk Baarbé. Sommige leden kennen mij al van het zeilen of van mijn artikel in het Spuigat over de Minitransat. Hier in een paar woorden meer over mezelf.

Ik ben Roderick, getrouwd met Monica. We hebben drie volwassen kinderen en twee kleinkinderen en wonen in Den Haag. Maar hebben ook vele jaren in Zwitserland gewoond.

Na mijn eindexamen heb ik veel gezeild voor merken als Gauloises, Rolex en Honda. Dit was op wedstrijdboten onder de Zwitserse vlag of met mijn eigen boot, een Muscadet van 6.40 m. Een Muscadet is een multiplex boot van de Franse architect Harle. Klein, zeewaardig waar je makkelijk de plas mee kan oversteken en dan met een sextant maar zonder motor, elektronica, elektriciteit of toilet. Dus weinig kans op problemen of panne zoals de Belgen dat zeggen.

Na een aantal jaren oceaanzeilen, heb ik besloten te gaan studeren eerst in Geneve (macro-economie) waar ik Monica ontmoette en daarna bedrijfskunde in Fontainebleau. Na de studie woonden en werkten Monica en ik allebei in Geneve. Ik in het bedrijfsleven bij Lacoste – het kledingmerk met een krokodil- en Monica als journaliste. In 1986 zijn we naar Nederland verhuisd en ben ik bij de overheid gaan werken als diplomaat. We waren afwis-

selend in Den Haag en het buitenland (Venezuela waar onze dochter geboren is, België, Syrië, Zwitserland).

We zijn jarenlang lid geweest van Sailcenter 107 op het strand bij Kijkduin, waar we een Hobby 16 hadden. In 2017 ben ik met pensioen gegaan, goede gelegenheid om mijn oude hobby weer op te pakken. We hebben een 37 voet toerboot gekocht, genaamd Baloo de beer van de Disney film Jungle Book. Comfortabel, stabiel, zeewaardig, makkelijk solo te zeilen. Nu we met pensioen zijn, kunnen we langere tochten maken vooral in de Europese wateren, dichtbij bij huis, naar bv. Frankrijk, Spanje, de Azoren of de Baltische zee. Of gewoon op de Wadden.

Sinds 2017 zijn we lid van JCS en we voelen ons als vissen in het water in deze levendige, dynamische club.

Dit voorjaar vroeg George en Marcel me of ik belangstelling had voor de functie van penningmeester omdat, zoals Marcel dat mooi weet te zeggen "het is berengezellig in het bestuur". Dan zeg je natuurlijk ja en gelukkig stemde de ALV hiermee in. Draag ik bij aan

de verjonging van het bestuur? Nou niet echt. JCS is weliswaar een vereniging met een prachtig Clubhuis maar met een begroting van 1.2 miljoen en professionele medewerkers is de boekhouding complex en vergelijkbaar met een volwaardig bedrijf.

Henk Baarbé en Paul den Hoed hebben een goed en gezond financieel beleid opgesteld en leren mij de ins and outs waarvoor veel dank. De Club is financieel gezond maar er zijn de nodige uitdagingen voor de komende jaren zoals de herinrichting van de haven, de stijgende onderhoudskosten enz. In zeiltermen moeten we scherp aan de wind zeilen. Tegelijk ziet het evenementen-programma er goed gevuld uit voor "Cowes aan de Noordzee".

Maar we moeten ook borgen dat de club deel is en blijft van Den Haag en Scheveningen, dat we jonge zeilers, vissers, roeiers aantrekken.

Genoeg te doen voor een vereniging die van en voor de leden is.

Roderick van Schreven



Deels solo zeilen rond het Verenigd Koninkrijk door Gregor de Graaf

In het blad *Zeilen*, dat een artikel wijdde aan rondje Verenigd Koninkrijk zeilen, kwam ik de naam van Gregor de Graaf tegen. Hé, vroeg ik me af, is dat de Gregor die in onze haven ligt. Inderdaad bleek dat dezelfde Gregor te zijn. Ter kennismaking met hem volgt hier zijn verslag van een stuk van de reis die hij in 2019 met zijn *Dehler36JV* maakte. Namens de redactie *Aly Anink*.

Inleiding

Mijn laatste ICT-opdracht eindigde begin 2019. Al geruime tijd merkte ik dat daar geen energie meer van kreeg. Om na te denken over mijn werkende toekomst ben ik gaan doen waar ik wel energie van krijg: zeilen. Binnen vier weken na deze gedachte gooide ik Uisge Beatha los voor een zeiltocht rond Engeland.

Newcastle upon Tyne

Mijn vertrek vanuit Herkingen ligt enkele weken achter mij. Inmiddels ben ik via Whitby in Newcastle upon Tyne aangekomen. St. Peters Marina oogt als een oud en lokaal haventje. De ontvangst is hartelijk: een havenmeester die je een hand geeft en zichzelf voorstelt. Op het terras aan de waterkant bestel ik een cappuccino en geniet van het uitzicht over de rivier waar net een kudde boten komt aanvaren richting centrum Newcastle. Daar is nl. ook nog een haven maar die mij te druk is. Zondag 16 juni op mijn fiets het meisje ophalen van Newcastle Train Station. Mijn vouwfiets is niet gebouwd op bemanningsleden met bepakkings. Een taxi biedt uitkomst en

wanneer iedereen om mijn vouwfiets is uitgelachen, kunnen we bootwaarts.

Het weer bepaalt mede dat we hier langer blijven dan bedoeld, maar dat is geen straf. St. Peters Basin biedt voldoende vertier en de pub aan de haven is gezellig, maar sluit vroeg!. De havenmeester vindt dat ook en nodigt ons uit om met hem in het stadje te gaan eten. Een onverwachte uitnodiging met een heel gezellige avond.

Schotland, Port Edgar

Dan is onze volgende bestemming een treurig contrast. We zijn via Amble in Port Edgar, nabij Edinburgh, aangekomen. Het terrein is in ontwikkeling en daarin is meer aandacht geweest voor de winkels dan voor de havenvoorzieningen. Ook het weer helpt niet, met veel laaghangende bewolking en regen. Onze tijd samen in Edinburgh duurt kort, Geeske moet na krap een week alweer terug naar Nederland. Ter afsluiting een fijne lunch in restaurant Scott's op de haven. Vervolgens lig ik hier een paar dagen verwaaid.

De volgende dag begint met hardlopen en tegen de tijd dat de lucht is open getrokken ga ik per vouwfiets richting Cramond. Fietsroute nr. 76 voert langs mooie vergezichten en over onverharde paden. Heuvel op en af met die kleine bandjes is best hard werken. Eenmaal aangekomen in Cramond, een postzegeldorpje, vraag ik een local naar een koffieadres. "You have to go down the hill to Queensferry". Bedankt, daar kom ik net vandaan. Hoe kan je leven in een dorp zonder café, vraag ik me af.

Peterhead

Ik verlaat Port Edgar, via een paar dagen Arbrough is Peterhead de volgende bestemming. Zaterdag 29 juni passeer ik rond 17.30u Aberdeen Harbour alwaar veel grote boten. De lucht achter mij kleurt diepgrijs en voor me is het redelijk licht. Het is nog zo'n 25Nm tot Peterhead. Met maar een paar knopen wind rolt de boot vrolijk verder, al krimpt de wind. Als het om 18.00u onweert boven Aberdeen, waar ik dan 6Nm voorbij ben, roep ik Aberdeen coast guard op met twee vragen: zit het

onweer boven land of boven zee? En welke richting trekt het uit?

Ik heb 'mazzel', ik zou alles over me heen krijgen. Na overleg besluit ik om terug te keren naar Aberdeen. De coastguard vindt dit een verstandige keuze en vraagt of ik hulp nodig heb? Dat niet, al kan onweer op zee mij angst inboezemen maar ik weet van mezelf dat ik rationeel blijf handelen. Vol gas richting Aberdeen, richting het onweer.

Het marifoongesprek is amper afgelopen of de wind wakkert aan tot 26knts. Een watergordijn laat mij nog 100 meter zicht en ondertussen flitst en dondert het aan alle kanten. Dit maakt me banger. Ik ben dan nog 3Nm van de haveningang verwijderd. Dit weer was pas voor vanavond laat voorspeld! Later blijkt ook dat de MET-office ernaast zat met de voorspellingen.

Industriehavens als deze zomaar binnenvaren word je niet in dank afgenomen, daarom roep ik Aberdeen VTS op: ik mag er niet in. De marifoonverbinding is slecht en ik maak me daarom zorgen dat door het onweer er iets defect is gegaan. Uiteindelijk maar gezegd dat ik de man niet kan verstaan, dat op zee blijven geen optie is en ik naar binnen kom. Dat er geen marina-faciliteiten zijn, zoals de man uitlegt,

zal me een worst wezen.

Helaas heb ik een mooi moment niet kunnen vastleggen: twee springende dolfinnen voor de haveningang. Zo gaaf!!

In een industriehaven een ligplaats vinden is evenmin zomaar gedaan. De Reeds is daar duidelijk over maar geeft ook aan dat er mogelijkheden voor de vismarkt zijn. Daar aangekomen kijk ik aan tegen een kade die op dat moment 5 meter hoog is en daar mag ik van de beambte die boven staat, aanleggen. Hoe had hij dat bedacht? Na enig heen en weer praten mag ik Uisge Beatha naast een vissersboot leggen met het risico dat ik er vannacht uit moet om te verleggen. Prima; de volgende ochtend wil ik zo vroeg mogelijk weg naar Peterhead.

Lossiemouth – Inverness

Vervolgens zal ik een week verwaaid in Lossiemouth liggen. Zo halverwege Peterhead en Inverness heb ik gelegenheid om voor het eerst tijdens deze reis een whiskystokerij te bezoeken: Glenmoray. Deze nieuwe ervaring hoort erbij nu ik in het land van de whisky ben. Al is het maar vanwege de naam van mijn boot! Het zal niet bij deze keer blijven.

Interessant om het proces van het maken van de alcohol te zien en vooral te ruiken; de geur van gist overheerst. In de hallen waar de ketels staan, is nog niets van whisky te ruiken. Er wordt een zogeheten Spirit gemaakt. Het eigenlijke proces van het 'maken' van whisky gebeurt in de vaten. In deze vaten kan eerst Bourbon of Sherry of whisky hebben gezeten, wat effect heeft op de uiteindelijke smaak. Geeske komt opnieuw over voor een gezamenlijke vakantie die begint bij het Caledonian Canal en uitkomt bij de Atlantische Oceaan. Een bijzonder idee dat we over ruim een week daar aankomen. Eerst gaan we 29 sluizen passeren.

Caledonian Canal

Het is een waar feest om hier te varen, wat een prachtige omgeving en indrukwekkende natuur. Terwijl we de eerste sluizen en bruggen achter ons laten komen we aan op Loch Ness, toch het water met de spannendste verhalen over een crypto zoologisch dier dat er volgens een sage zou leven. Wij hebben er vooral veel tegenwind. Maar hoe bijzonder is het dat we al kruisend dit meer kunnen oversteken en hoe onvoorstelbaar is het dat we de dieptemeter naar 200 meter zien schieten terwijl we





nauwelijks 20 meter van de kant verwijderd zijn? Een werkelijk fantastische zeildag die we afsluiten op het terras van de populairste pub van Fort Augustus terwijl op de achtergrond een doedelzakspeler speelt.

Om de Ben Nevis te beklimmen is een zonnige en droge dag eigenlijk een voorwaarde. Daartoe steken we eerst Loch Lochy over waar de regen horizontaal overkomt en de koffie uit mijn kop wordt geblazen.

A. den Doolaard schreef ooit dat ieder mens een landschap van zijn ziel heeft. Bij mij is dat het water, Geeske gaat voor een berglandschap. Dus deze dag wordt er gewandeld, geklauterd, keien en rotsen getrotseerd, trappen die geen trappen zijn belopen om na 3,5 uur op een ontegenzeggelijk mooie top van de Ben Nevis uit te komen. Wat een uitzicht bij deze strakblauwe hemel!

De volgende dag kiezen we weer het water, nog tien sluizen inclusief de acht van Neptune's Staircase, waar een vriend ons begroet en door deze sluizen helpt. En dan zijn we op

de Ierse Zee!

Na Corpach Basin komen we in een gebied van meertjes, mooie ankerplekken, groene kustlijnen en stevig stromend water. We leg-

gen nog aan in Dunstaffnage, varen door naar Tobermory om van daar naar het Crinan Canal te varen. De verschillende whiskyproeverijen slaan we zeker niet over. De Ledaig 21yr old bijvoorbeeld heeft een port-smaak in zich en smaakt wel erg lekker. Deze is ontstaan door de whiskyvoorproever die bepaalt of een whisky gereed is voor verkoop. Zij besloot deze Ledaig in een port-fust te laten rijpen en ook langer dan gebruikelijk. In beperkte oplage beschikbaar en een flesje van 700ml kost slecht GBP120.

Crinan Canal

De volgende beproeving wordt het Crinan Canal, waar je zelf de sluizen bedient. Dit blijkt na een korte uitleg prima mogelijk. De vaargeul is smal, passeren kan soms niet maar de natuur is adembenemend mooi.

Tegen de afgegeven verwachting in schijnt de zon! In een konvooi van drie boten kunnen we het Crinan Canal in. Eerder hadden we al gezien dat een boot met z'n tweeën door het kanaal brengen eigenlijk niet te doen is. Het verval is zodanig dat je niet vanaf de boot bij de bolders op de kant kunt. Zwaar lopende sluisdeuren krijg je amper over het dode punt heen én je hebt maar beperkt de tijd. Je houdt nl. de andere boten op zolang je niet de sluis

in zodanige staat hebt teruggebracht dat de volgende kan invaren. Met een Duitse boot komen we, de taken verdeeld, in volledige harmonie en met een hoop lol aan de andere kant.

Een van de dingen die ik tijdens mijn Rondje Engeland wil ervaren, is de deining van de Atlantische Oceaan voelen, met de neus van de boot richting Amerika. Deels kan dit bij de oversteek vanaf Cork naar Wales. Ik zal dan eerst naar de Ierse zuidkust moeten varen en daarna terug oversteken naar Wales, zo'n 185Nm. Een alternatief is om dit te doen als ik vanaf Wales oversteek naar Lands' End.

Tijdens de laatste avond belanden we bij Norman Kean, de redacteur van twee pilots rond Ierland, aan boord. Ik de nodige tips over het komende stuk naar en langs Ierland. Dit blijkt weer zo'n mooie avond waarbij ook de Brexit en de houding van Schotland niet onbesproken zijn gebleven. De opinie lijkt te zijn dat Schotland zelfstandig moet terugtreden in de EU en ik ben van mening dat zij dan ook de Euro moeten adopteren.

Ierland

Nog een paar plaatsen langs de indrukwekkende Schotse kusten en meren voor we

oversteken naar Ierland. Ik ben een soort van verliefd op de Schotse wateren, wat een heerlijk vaargebied. Met elke windrichting is er wel een kant uit te zeilen dat je de wind in rug hebt, beschutte baaien en een dromerig landschap.

Via Tabert, Lamlash en Cambeltown hebben we een prachtige oversteek naar Noord-Ierland, Belfast. In Belfast bezoeken we het veel te drukke Titanic Museum. Valt wat tegen, zeker als je de serie op Discovery Channel hebt gezien. Dit museum schetst zijdelings ook de problematiek en splitsing van Noord- en Zuid-Ierland. Hoewel ik de sfeer in Belfast niet prettig vind, brengen we nog een paar dagen in de stad door voordat Geeske weer huiswaarts keert. Inmiddels is het medio augustus als ik in alle vroegte uit Bangor naar Carlingford vertrek. Zodra ik de baai uit ben en mezelf tussen de boeien door heb gemanoeuvreerd kan ik de zeilen gaan hijsen. Zeker solo-zeilend doe ik dit terwijl ik met een life-lijn vastzit aan een in het gangboord bevestigde lijn. Het belemmert mijn actieradius in handelen maar overboord gaan is geen optie.

Langzaam begint het licht te worden. Ik blijf dit vooral op zee een indrukwekkend schouwspel vinden. De zeilen kunnen de komende uren over bakboord blijven, alleen trimmen volstaat. Op enig moment tikt Uisge 9,1kn SOG (snelheid over de grond gemeten) aan. Er staat dan 2,5kn stroom; dit schiet op. Het binnenvaren van de Carlingford Lough heeft iets aparts: de noordelijke zijde, stuurboord, hoort bij Noord-Ierland dus het VK en de zuidzijde (bakboord) hoort bij de Republiek Ierland. De kant waar je aanlegt bepaalt welke gastenlandvlaggetje er in het wand gaat. De zoveelste storm is op komst. Ik zoek een windgat tussen twee stormen om naar Dublin te varen. De tocht lukt niet in één tij en met de stroom het laatste stuk tegen, wordt het een lange zit. Onder een steeds grijzere maar

droge lucht arriveer ik om 22.30u in Poolbeg Marina.

Terug naar Engeland, Wales

Een aantal verwaaidagen in Dublin vul ik o.a. met een bezoek aan de Long Room Library van Trinity College, en de Jameson Distillery – beide een aanrader. Dan zet ik koers naar Fishguard en dat betekent de Ierse Zee oversteken. Een stuk water om respect voor te hebben. De dag van vertrek heeft het weer eens fors gewaaid uit een westelijke richting. De orkaan die vernietigend op de Bahama's te werk is gegaan, heeft ook zijn effect aan deze kant van de plas. Het water is onrustig, maar geen probleem voor de dolfijnen die naast de boot springen en meezwemmen.

De wens om de lange deining van de Atlantische Oceaan te ervaren, komt in beeld. Rond de zuidkust van Ierland gaat dat niet meer lukken maar in het St. George Channel krijg ik daar toch al iets van mee. Er staat weinig golfslag en ik voel dat de boot door de deining wordt opgetild en heel rustig weer mee naar beneden wordt genomen. Een geweldige ervaring die ik glunderend onderga. Einde middag ga ik in de zonnige baai van Fishguard voor anker. Wat een rust hier.

Vanaf Fishguard naar Milford heb je een doorgang tussen twee eilanden. Hier moet je wel op het juiste moment aanwezig zijn. De wind staat deze dag in een gunstige richting om er op een ruimwindsekoers en met twee riffen gestoken, naartoe te varen. Ik word werkelijk tussen de eilanden doorgeperst waarbij als toetje een stevige overfall staat. Alleen met een redelijke snelheid van de motor kan ik hier goed doorheen komen. Dit zijn ook de geneugten van onbekend water...

Milford is een natuurlijke haven in Pembrokeshire wat bij het binnenvaren duidelijk te zien is. Mooie ankerplekken in beschutte kommen en vooral een zee van rust, ook al

vaar ik hier een industriegebied in. Ik roep de havenmeester van de Milford Marina op. Het uitblijven van een reactie doet mij besluiten om aan het ponton te overnachten. Juist als ik mijn aankomstbiertje open, komt de man mij naar mijn intenties vragen. "Ehhhh, mijn biertje drinken?" Ik mag of nu door de sluis of om 23.00u. Het is inmiddels 21.00u en ik wil eigenlijk wel rust. Dus door de sluis en naar een ligplaats.

Na een paar dagen Milford Marina, een weinig inspirerende haven overigens, vaar ik door naar Tenby. Dit wordt een motortocht waar ik hele velden met bloemkoolkwallen zie. Bloemkoolkwallen kunnen tot 90cm groot worden en 35kg zwaar. Jammer dat deze vanuit de kuip voor de boot niet te zien zijn en ik heb geen idee hoe groot dit veld is. Af en toe hoor ik een krakend geluid onder de boot. Zonder achterom kijken kan mijn verbeelding invullen wat er gebeurt. Er blijkt overigens een recept te zijn voor shredded jellyfish.

Het toeristisch Tenby heeft een gezellige jachtclub waar het met een pint op de Chesterfield bank goed toeven is. Met mijn iPad waarop ik mijn artikelen schrijf trek ik de belangstelling van aanwezigen. Vooral wanneer ik vertel wat ik dezer maanden aan het doen ben, wordt me menige pint aangereikt om mijn ervaringen te vertellen.

Woensdagnacht 28 augustus: de eerste seriëuze schade aan de boot is een feit: een aan een mooring gelegen vissersboot heeft Uisge Beatha geraakt. De RNLI is aan boord geweest, de schrik zit er goed in maar met mij is verder alles oké. Ik kan de volgende dag doorgaan naar Swansea om aldaar te bepalen of ik met een noodreparatie verder kan; de romp vertoont drie serieuze gaten.

Het traject Tenby-Swansea wordt de zoveelste motortocht. In de drie maanden dat ik nu weg



ben, heb ik bijna 1400Nm afgelegd en 180 motoruren. De lange oceaandeining laat zich hier van haar slechtere kant zien. Er zit een korte onregelmatige golfslag in die bij het zeilen prima te doen is, maar al motorend rolt de boot alle kanten uit, zelfs met een deel van het grootzeil op en deze snaar strak in het midden.

In Swansea staat een vriend met bier en een Cobb en de belofte van een 'homemade meal' mij op te wachten. Dit is wel erg fijn aankomen, zeker na de deceptie van de opgelopen schade.

Op 1 september begin ik aan de oversteek naar het eiland Lundy in het Bristol Channel. Stroom mee en halve wind. Het water rolt onder boot door en ik heb zowaar een groep dolfijnen rond de boot. Een prachtig gezicht. Op dit stuk water moet je er voor zorgen dat je de stroom mee hebt en dat gebeurt als het Bristol Channel 'leegloopt'. Samen met de oceaandeining zorgt dit voor een knobbelige zee en ik krijg met enige regelmaat een plens water over het dek of vanaf de achterzijde binnen zodat de kuip half vol water staat. De kajuittoegang is dicht en dat geeft mij ook een minder vrij gevoel.

De 39Nm naar Lundy leg ik in 4u30 af. Twee keuzes: hier achter anker overnachten of – mijn keuze- doorvaren naar Padstow. Een half uur voorbij Lundy lijkt de oceaandeining significant hoger, neemt de wind toe en komt het water van alle kanten. Alsof dat nog niet voldoende is, schiet het anker uit zijn zekering en dondert het water in tezamen met ketting, loodlijn en ankerlijn. Op een stuiterende boot mag ik aangeliend naar voren om dit binnen te halen. Het lukt, maar ik ben doodop. Dit alles bij elkaar vind ik reden om terug te keren naar Lundy om een nacht achter mijn anker te liggen rollen. Op deze momenten is solo-zeilen ook echt alleen.

Rond Lands' End

Padstow is een leuk plaatsje en bekend om de pasty, een gevuld deeggerecht dat door Engelsen op bijna elk moment van de dag wordt gegeten. Ik beschouw het als een stevig lunchgerecht. De sfeervolle haven heeft iets weg van Honfleur, winkels en pubs rond de havenkom, een zingende gitarist en veel toeristen. Ook hier lig ik een aantal dagen verwaaid en kan mij zo voorbereiden op de tocht naar Lands' End. Ook al zo'n karaktervormend stuk water...

De lange termijn weerverwachting en eind september in Herkingen willen betekenen dat The Scilly's niet haalbaar zijn. Dit zit 'm voor mij vooral op het gegeven dat ik de omgeving niet ken en niet met harde wind daar de beschutting wil zoeken. Alleen aantikken 'ik ben er geweest' en terug, daar doe ik het niet voor. Een troost, zij het een schrale, de Engelsen zeggen:

It takes us a life time to get to The Scilly's Zaterdagochtend 7 september: de windvoorspelling laat een 4-5Bft uit het noorden zien, dus ruime wind tot halve wind richting Lands' End. De golfhoogte wordt afgegeven op 2-3meter en later in de dag afnemend. Waarom dan toch gespannen? Lands' End staat bekend als een stuk onrustig water door het tezamen komen van stromingen en oceaandeining. Deze laatste is nog niet weg na de westelijke wind van de afgelopen dagen. Het wachten is op een draai van de wind zodat ik wind en tij mee heb. Wind tegen tij en een oceaandeining geven golven die ik niet grappig vind. Orkaan Dorian speelt in het hele weerbeeld op dit moment een belangrijke rol. Na bijna 40Nm is het dan daar: Land's End. De deining en golven hebben blijkbaar een verbond gesloten om opnieuw in kracht en hoogte toe te nemen. Ik moet een gijp gaan maken richting de vuurtoren om dan voorde wind richting de ronding te gaan.

Waarom geen stormrondje? Een gijp op een afgaande golf haalt de druk uit de zeilen en dan is een gijp de makkelijkste en meest overzichtelijke handeling. Een stormrondje veronderstelt tegen de golven in en er overheen om twee keer overstag te gaan. Dat is alleen goed te doen met snelheid en die wordt er door de golven nou net uitgehaald. Fok is ingerold omdat deze voordewind niks doet als hij niet is 'uitgeboomd'. Ik ga niet naar voren om met een vijf meter lange aluminium pijp op het voordek acrobaat te spelen.

Om 17.22BST ben ik rond en is de terugreis daadwerkelijk begonnen; vanaf nu alleen maar oostelijker varen. Rond 20.00u leg ik in Newlyn aan; 61Nm in 9u afgelegd. Het resterende traject tot in Herkingen zal ik in een kleine vier weken volbrengen: precies op tijd, vóór de sluiting van de Grevelingen, zet ik weer voet op Nederlandse bodem. Vier maanden grotendeels solo rond het Verenigd Koninkrijk, een reis met veel ontmoetingen, dalen en pieken, een lach en een traan, maar voor met geweldige indrukken en bijzonder dat ik onder de privé-omstandigheden ook de ruimte heb gekregen om te gaan. Dank je wel.

Nawoord

Eenmaal terug had ik mijn aandacht vooral aan andere onderwerpen besteed en had ik nog niet scherp wat ik wilde gaan doen. Om niet stil te gaan zitten ben ik het huis gaan schilderen en het slechte hout gaan herstellen. Dit bleef in de buurt niet onopgemerkt. De vraag om klussen in- en rond een huis te doen was snel gesteld. In 2020 heb ik het roer omgegooid naar Huisverfraaier. Kijk voor gedaan werk eens op <https://www.Facebook.com/eFactiveBV>

Gregor de Graaf ©
s/y Uisge Beatha
<https://www.uisge-beatha.eu>



Introductie van Peter Lindeman, nieuwe voorzitter van de Scheveningsche Roei Vereeniging.

Peter Lindeman, is lid van het eerste uur van de Scheveningsche Roei Vereeniging (SRV). Sinds februari dit jaar heeft Peter de voorzittershamer overgenomen van René Clavaux, die na 9 jaar voorzitterschap deze rol graag wilde overdragen.

Peter zeilde graag in Vaurien en de BM in zijn jeugd op de Rottemeren, en is sloeproerier sinds 1983, toen hij begon met roeien in de overnaadse houten koopvaardij-sloepen van de Hogere Zeevaartschool op de Maas te Rotterdam. Daar heeft hij de opleiding Technische Bedrijfskunde in 1988 afgerond. In die periode heeft hij samen met een aantal klasgenoten de basis gelegd voor roeivereniging TIOG te Rotterdam.

Vele Harlingen-Terschelling roeiraces later, een periode van 5 jaar voorzitterschap van TIOG, en o.a. in 1993 een oversteek van Felixstowe naar Hoek van Holland in 'Kuikensloep' "De Last of the Titanic", ontstond samen met verenigingen Roets en De Kaag het Cornish Pilot Gig roei initiatief met de "Blue Lion". Speciaal voor deelname aan de World Pilot Gig Championships op de Scilly Isles, waar Peter inmiddels ook vele edities aan heeft mogen meedoen....

Toen Peter Arensman, oprichter van de SRV, in de begin jaren 90 het gig roeien naar Scheveningen bracht, is Peter Lindeman meegegaan vanuit Rotterdam om samen met andere vrienden en roei-enthousiastelingen te gaan roeien op de Noordzee vanuit Scheveningen Haven.

Peter is sinds 2009 roeier in het roei-team H2O, en heeft samen met dit team het NK Pilot Gig Roeien gewonnen in 2017. Als wedstrijd-leider coördineert Peter sinds jaar en dag de roeiwedstrijden op Scheveningen, zoals de SRV Snertrace in het voorjaar, de SRV Regatta in de zomer, en recent de toevoeging van de Coastal Endurance races en Coastal Beach Sprints. Bij deze wedstrijden wordt hij vaak geholpen door Michel Molsberger, en was hij graag aan boord bij Daan Wouwenaar op Ms. Dickson, die dan fungeerde als wedstrijdschip. Peter heeft fijne herinneringen aan varen met Daan, die ons zo recent is ontvallen.

De nieuwe Coastal tak in de roeisport is door World Rowing op de kaart gezet met het benoemen van de Beach Sprints als onderdeel van de Olympische Spelen in 2028. Samen met de SRV probeert Peter het Coastal roeien ook in Nederland uit te bouwen, en ondersteunt hij

daarbij o.a. de KNSRB bij het organiseren van de jaarlijkse wedstrijden voor studenten, en dit jaar het 1e NK Beach Sprints voor de KNRB. Naast zeeroeier is Peter ook catamaranzeiler op zee, vanaf het strand op Kijkduin, bij Sailcenter107, waar hij een 18' Nacra heeft liggen. Voor deze brandingwatersportvereniging heeft Peter 4 jaar het voorzittersstokje mogen dragen. Met deze achtergrond brengt Peter een forse hoeveelheid bestuurlijke en nautische ervaring om de Scheveningsche Roei Vereeniging op koers te houden en stevig uit te bouwen.

De afgelopen paar jaar is samen met het bestuur de groei van de SRV weer ingezet, en wordt nu gewerkt aan de uitbreiding van het botenhuis 'Het Drijfpaleis' in de jachthaven.

Peter is zelfstandig ondernemer en adviseur, woont in Den Haag, en is getrouwd met Karin; samen hebben zij 5 kinderen, die allemaal graag sturen in de Pilot Gig.



Hangorka's bij Gibraltar: dol op roerbladen

Op 23 juli jl. vertrok de *Bonhomme William*, een 39ft clipper vanuit het Portugese Vilamoura naar de Griekse eilanden. Schipper Robert Powell wist van orka activiteiten in de omgeving, maar besloot in plaats van de veilige kustroute rechtstreeks naar de Straat van Gibraltar te varen. Ter hoogte van Punta Camarinal werd de *Bonhomme William* aangevallen door een groep jonge orka's. Na ongeveer 2 ½ uur "dollen", waarbij ze in volle vaart tegen het schip botsten, barstte de polyester romp open en spoot het water de *Bonhomme William* binnen. Het schip zonk binnen 30 minuten. De opvarenden werden door de Spaanse kustwacht gered. Maar soms loopt het minder goed af:

Lucette

Op 15 juni 1972 voer de 43ft schoener *Lucette* op 200 zeemijl ZO van de Galapagos eilanden toen ze werd aangevallen door een groep orka's. Een ervan brak door de houten romp waardoor het schip binnen een paar minuten vol water stond en snel in de Pacific weg begon te zakken. Schipper Dougal Robertson probeerde in korte tijd zoveel mogelijk bruikbare spullen in de liferaft te gooien. Aan boord waren Dougals vrouw Lynn, zoon Douglas, opstapper Robin en de tweeling Neil en Sandy (12). Snel duwde Dougal de dinghy overboord. Ook Lynns naaidoos kwam gelukkig bovendrijven en die bleek later van vitaal belang. Toen de *Lucette* in de golven verdwenen was, keken ze elkaar ongelovig aan. "Het enige wat we moeten doen is zorgen dat we de jongens aan land krijgen," zei Lynn. Met z'n zessen konden ze beschikken over een reddingvlot en een dinghy, de *Ednamair*. Ze besloten de *Ednamair* in te zetten als sleepzeilboot die het reddingvlot richting scheepvaartroutes in het noorden moest trekken. Op de 17e dag begon het vlot uit elkaar te vallen en nu moesten ze met z'n allen in de kleine *Ednamair* een plekje zien te vinden. Dougal ge-

bruikte stukken uit het vlot om de dinghy meer drijfvermogen te geven omdat die nu met zes personen heel weinig vrijboord had.

Overlevend op schildpadden, vliegende vissen, dorades, vogels en het opgevangen regenwater werden ze op de 38ste dag gered door de *Toka Maru II*, een Japanse tonijnvisser. Zoon Douglas memoreerde op de vijftigste verjaardag van hun redding: "Lynn en Dougal voelden zich enorm schuldig omdat ze ons in gevaar hadden gebracht, Dougal strafte onze fouten soms genadeloos af, maar Mum was de stille kracht; zij zorgde ervoor dat we onze emoties kwijt konden, troostte de tweeling, naaide onze kleren en gaf ons klyasma's tegen uitdroging."* Maar de liefde was over; Lynn en Dougal gingen uit elkaar.

Lynn werd weer boerin en Dougal ging zeilen in de Med. Hij legde de belevenissen van zijn gezin vast in: "Survive the savage sea", ook schreef hij een handboek "Sea survival" Hij was al enige tijd ziek toen hij in 1992 op 67 jarige leeftijd de pijp aan Maarten gaf, z'n laatste jaren nog bijgestaan door Lynn: Het

overlevingsavontuur had ze ondanks hun verwijdering voor altijd aan elkaar gesmeed. Lynn overleed in 1998 op 79 jarige leeftijd.

*deze methode van hydrateren werd later door de SAS (Special Air Service) beproefd

Auralyn

Krap een jaar na *Lucette's* schipbreuk was de 31ft kimkieler *Auralyn* op 4 maart 1973 op weg van het Panamakanaal naar de Galapagos eilanden. Het was een kalme dag, Maurice en Maralyn een Brits echtpaar, zaten beneden deks te ontbijten. Maurice: "Plotseling kreeg *Auralyn* een enorme zwieper; door de schok vielen alle boeken uit het rek." Een potvis, die kennelijk eerder door een walvisjager verwond was, had met z'n staart een gat in de romp geslagen. Tevergeefs probeerden ze het binnenstromende water te stoppen maar *Auralyn* begon langzaam weg te zakken. Nu was er voldoende tijd om voedsel, water en andere waardevolle spullen uit het zinkende schip te halen. Het reddingvlot en de rubberboot gingen overboord. Vanuit het vlot zagen ze hun droom in de blauwe Pacific verdwijnen. Op zo'n 300 zeemijl NO van de Galapagos

dachten ze aanvankelijk naar die eilanden te kunnen roeien, maar na drie dagen en nachten ploeteren zagen ze dat ze geen steek waren opgeschoten. Ze hadden kostbare energie verspild en waren alleen maar zwakker geworden. Een aantal schepen voer voorbij, maar niemand reageerde op hun flares en gezwaai. Langzamerhand ontstond het besef dat de situatie op het vlot hun nieuwe bestaan was, dat ze maar beter konden omarmen.

Honderden vissen, schildpadden en andere zeedieren zochten bescherming onder hun vlot, walvissen keken nieuwsgierig naar binnen, vogels rustten erop uit. Ondanks hun kwalen en zoutwaterzweren begonnen Maurice en Maralyn zich steeds meer verbonden te voelen met hun zeeburen, die tegelijk ook hun voedsel verschafte. De aanvaarding van hun lot bood ruimte voor positieve emoties zoals schoonheid en verwondering en versterkte tegelijkertijd hun wil om te overleven. Op 30 juni werden ze gespot door een Koreaanse visserman. Nauwelijks kunnen lopen, werden ze door de bemanning aan boord geholpen. Blij en gelukkig, maar ook met spijt over het gemis van het intense leven op het reddingsvlot met hun zeevrienden, die ze daar achterlieten. Terug in Engeland besloten ze nooit meer een dier te doden en werden vegetariërs. In 1974 verscheen hun boek "117 Days Adrift." Ze gingen weer zeilen met hun nieuwe zeilschip, de *Auralyn II*.

De dood van Maralyn op 61-jarige leeftijd (2002) kwam Maurice nooit echt meer te boven. "Op het vlot hadden we moeilijke momenten, zegt Maurice, maar Maralyn wist de lichtpuntjes steeds weer te vinden, zonder haar

had ik het niet gered." Maurice overleed vereenzaamd in 2018, op 84 jarige leeftijd.

Grootmoeder is de baas

Orka's (*Orcinus orca*) zijn intelligente (beschermde) roofdieren. Zij leven in kleine of grotere families, tot zo'n 90 leden. Daarom vertonen ze sociaal gedrag en hebben ze leren samenwerken. De orka oma's zijn de leiders van de groep omdat zij de jonge orka's, beschermen en leren hoe ze aan eten moeten komen. Orka oma White Gladys heeft de jonkies bij Gibraltar ongetwijfeld laten zien dat je een blauwwin tonijn bij z'n staart moet pakken, want dan is ie machteloos. Mogelijk hebben orka's het daarom gemunt op roerbladen van jachten, maar de reden van hun agressie tegen zeiljachten is nog steeds niet duidelijk. (Ik hou het op speels pubergedrag).

Op de monthly interaction maps van de Britse Cruising Association zie je dat interacties tussen orka's en zeiljachten gemeld zijn in een gebied vanaf het Franse Brest tot en met de Marokkaanse noordkust, met een hotspot bij de Straat van Gibraltar.

De jachtschipper, die zich onheus bejegend voelt door een stelletje hangorka's, wordt geadviseerd het veiligheidsprotocol te volgen:

- Zet de stuurautomaat uit om schade te voorkomen en koppel het stuurwiel/helmstok los. Houd je handen uit de buurt van het stuurwiel/helmstok
- Stop de boot, zet de motor uit en laat de zeilen zakken
- Meld je op kanaal 16 of per telefoon, kust-

wacht Frankrijk 196, Portugal 112, Spanje 900 202202

- Als je geen reçu krijgt op kanaal 16, gebruik dan de telefoon indien binnen bereik, of in de aanloop naar Gibraltar de werkkanalen Tarifa Traffic kanaal 10/67, Tangier Traffic kanaal 69/68
- Houd je aan dek zo stil mogelijk (play dead) om geen orkale reactie uit te lokken
- Houd je goed vast i.v.m. mogelijk rammen
- Maak een foto of video, noteer datum, tijd en plaats en andere bijzonderheden van het incident om dit later door te geven aan het reporting portal
- Wacht na de interactie enkele minuten om de orka's te laten vertrekken.

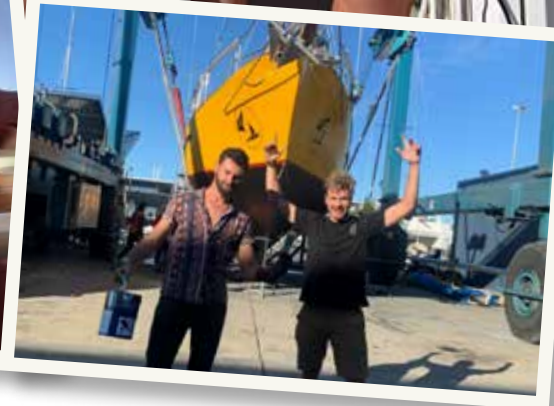
Andere (onbewezen) orka verdrijvers: rode antifouling, zand overboord gooien, onderwater pingers, Cliff Richard afspeelen, achteruitslaan. Wil je liever geen nieuwsgierige, speelse, hongerige of rancuneuze orka's rondom je schip, volg dan de kustroute en blijf binnen de 20 meter dieptelijn. (hugging the coast)

Zo niet, geniet er dan van want het zijn mooie beesten.

Harry van Hemert

Meer orka:

- GT orcas app op Apple store en Google play
- Orca reporting portal van de British Cruising Association
- www.theca.org.uk/orcas/reports
- Grupa Trabajo Orca Atlantica (GTOA)
- www.orcaiberica.org
- Tilikum in Sea World
- [www.wikipedia.org/wiki/Tilikum_\(orca\)](http://www.wikipedia.org/wiki/Tilikum_(orca))



Daniel in Australië

In april 2020 had ik plannen om de Pacific Crest Trail te bewandelen, een langeafstandswandeling van Mexico naar Canada. Ter voorbereiding had ik de Camino del Norte gelopen en deelgenomen aan een expeditie in het Arctische gebied. Terwijl ik in december terug vloog naar Nederland, verspreidde het nieuws zich over het coronavirus. Helaas sloot Amerika kort daarna haar grenzen, wat mijn plannen dwarsboemde, aangezien ik nog een jaar van mijn tweejarige sabbatical over had. Daarom boekte ik impulsief een ticket naar Australië, zonder enig vooropgezet plan. Ik zat 11 maart in het vliegtuig met een van de laatste vliegtuigen richting Brisbane, waarbij ik een stewardess per toeval tegenkwam waarmee ik een deel van de Camino had gelopen, wat bete-

kende een gratis upgrade, van economy naar business class, als een kleuter die kaviaar at, kwam ik aan in Brisbane. Aangekomen in Australië kocht ik een Subaru Outback, waar ik achterin een matras had geplaatst. Mijn nieuwe huis op vier wielen in een land waar de lockdown was begonnen. Gelukkig waren twee vrienden uit Delft ook in Brisbane, wat enige verstrooiing bood. Op een melige avond had ik een oproep op Facebook geplaatst of iemand mee wilde varen naar Nederland op een boot die ik niet had gekocht. Dit bericht ging viral en leidde tot een stroom van reacties. Zo reageerde ook Jordy op dit bericht, een Nederlandse jongen die per toeval op een veiling een boot van Ferrocement had gekocht zonder deze te aanschouwen. We na-

men telefonisch contact op en besloten elkaar te ontmoeten bij de boot. Jordy kwam aan bij de boot en 15 minuten later na ontvangst van de sleutel van de boot arriveerde ik.

Jordy en ik, beiden onbekend met elkaar en zonder zeilervaring, stonden daar bij de boot genaamd Samara, een schip van 17,60 meter lang en 4,5 meter breed. De voormalige eigenaar had afstand gedaan van de boot, dus wij begonnen zonder voorkennis. Na 48 uur met elkaar aan boord gependend te hebben vroeg Jordy of ik mee wilde doen aan dit project. Mijn antwoord was: "Ja natuurlijk!". Inmiddels was mijn Facebook bericht beland bij de Nederlandse en Australische media. Zo kregen wij berichten van de Trouw, SBS6, RTL4,

radio538 en SlamFM. Opeens stonden onze gezichten op live televisie bij RTL4, waarna wij elke week op de radio kwamen van SlamFM om 0830 Nederlandse tijd. De Trouw vond het ook een mooi verhaal en zo kregen wij in de fysieke krant een artikel. Heel onwerkelijk voor ons!

De boot lag aan een mooringball in de Gold-coast. Zoals de boot eruit zag behoefte deze boot wat onderhoud. Na al het vogelpoep van de boot verwijderd te hebben, zetten wij koers naar een superjacht haven, waarbij we COVID19 korting kregen. Eenmaal aangekomen in de haven was het idee om daar binnen drie weken weer te vertrekken. Eindstand, tien weken later vertrokken wij na een volledige refit. Hier een lijst met alles wat is vervangen: rig-

ging, motor, mast, boordapparatuur, roerlagers en nog veel meer. Na tien weken was de boot dan eindelijk klaar. Wij wisten toen nog steeds niet hoe de boot zeilde, maar door alle media aandacht werd zo ook de zoon van bouwvater van de boot op ons boot gebracht wiens dochter het voorbij zag komen op SBS Australia. Zijn dochter was vernoemd naar de boot, dus daar stond hij dan met tranen in het ogen achter het stuur. Deze man genaamd Glen, zeilde de eerste week met zijn eigen boot achter ons aan om tips te geven. Beide waren wij nog jong en hadden dus al snel ons geld door het project heen gejaagd waardoor er voor ons beide stress ontstond.

Financiële beperkingen leidden ertoe dat we besloten om mensen tegen betaling mee te

nemen. Op facebook plaatsten wij een bericht om zo mensen te werven voor delen van onze tochten. Wij namen elke twee weken een nieuwe groep van 4 tot 7 mensen mee aan boord. Dit was fantastisch, want op deze manier ontmoette je telkens andere mensen. We hebben allerlei mensen aan boord gehad, variërend van rustige stellen tot een groep hippies. Dit ging niet allemaal zonder slag of stoot. Wij hadden nog niet veel verstand van zeilen, desondanks de spoedcursus van Glen. Onze eerste tocht van twee dagen non-stop zeilen stond voor de deur. Dit hadden wij zwaar onderschat. Met alle zeilen uit en stuurautomaat aan werd er gekoerst op Lady Musgrave een eiland omringd door koraal. Toen we de top van Fraser Island naderden en de wind toenam, werd ik abrupt gewekt uit mijn slaap door



een kanteling van de boot, wat resulteerde in een confrontatie met de wand. Ik rende naar boven want ik nam allemaal onbekende geluiden waar, eenmaal boven was de stuurhut leeg en probeerde Jordy de zeilen te strijken. Het stuurautomaat ging niet uit dus op deze manier konden wij ook niet van koers veranderen. De situatie stabiliseerde toen we de stroom uitschakelden, waardoor het apparaat uiteindelijk gedeactiveerd werd. Hoewel de omstandigheden stressvol waren, resulteerde dit gelukkig niet in zeeziekte, maar wel in een blijvend gevoel van angst. De nacht erop bleef het windstil, wat resulteerde in een welkome pauze van rust.

Na een kleine stop bij Lady Elliot gingen wij naar Lady Musgrave, maar de afwezigheid van verlichte boeien belemmerde onze toegang tot

het koraalrif, wat ons dwong te wachten tot de ochtendschemering. Een klein detail was dat het ankersysteem niet meer werkzaam was, hierdoor moesten wij alles met de hand doen. De boot woog 27 ton en had wel wat ankerketting nodig om te blijven liggen. In eerste instantie hadden wij een anker van 20KG aan de boot gehangen, waardoor wij telkens in de nacht wakker werden door anker drift. Deze ervaringen hebben bij mij een conditionering veroorzaakt dat bij het horen van het alarm mijn cortisolniveaus acuut stijgen en ik onmiddellijk alert ben. Midden in de nacht stond je daar dan weer in onderbroek het anker op te halen en weer te verplaatsen naar een veiligere plek, weg van land. De zeil video's van allerlei vloggers zag er dan toch wat rooskleuriger uit dan hoe ik zeilen percipieerde.

Inmiddels hadden wij talrijke eilanden bezocht met groepen mensen, waar wij bij de Whitsundays langer bleven hangen, wegens de prachtige natuur en de vele backpackers die met ons mee aan boord wilden voor een langere periode. Het idee was om terug te zeilen naar Nederland, wellicht iets te enthousiast, zeker gezien de tijd. Wij waren inmiddels 10 maanden met elkaar op de boot en hadden verwacht dat het allemaal sneller zou gaan. Helaas moest ik weer mijn academische verplichtingen hervatten na een tweejarig sabbatical. Het was een avontuur van mijn leven waarbij ik veel heb geleerd over zeilen en natuurlijk over mezelf. Helaas niet naar Nederland gezeild, maar om het zoetsappig af te sluiten: it is about the journey, not the destination.

Daniel Wiessing.

Bezoek onze winkel in Scheveningen



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



- Navigatie
- Elektronica



We zijn geopend van maandag t/m zaterdag



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

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



SALTYCOLOURS.COM
sailing photography by Laurens Morel

Shot at the heart of the action



Colin Archer Memorial Race Verslag

De Colin Archer Memorial Race van 13 juli begon op zaterdag vroeg in de ochtend, toen we onze "Jongeheer", een J199 van 10 meter, klaarmaakten voor de race van Lauwersoog naar Larvik.

Wij, Bart Manuel, Gerard van der Krogt, Nicholaj Vreeswijk en Paul Manuel, waren er helemaal klaar voor. Normaal varen we double-handed, maar voor deze race hebben we besloten met vier man te varen.

Wegens de krachtige wind en het diepe lage-druk gebied midden op de Noordzee besloot de wedstrijdorganisatie de route in te korten en de start een uur te vervoegen. In plaats van de volledige 450 mijl voor de ORC 1 en 2 werd de baan verkort naar de baan van 390 mijl van de overige klassen. Dit betekende dat we de westelijke lus rond twee platforms konden overslaan, en gewoon de kortste route naar Larvik konden varen.

De race

Een uurtje eerder dan gepland dus om half 4 ging de race van start voor de havenmond van

Lauwersoog. De geul uit was de stroom nog licht tegen en was het deels kruisen en deels halve wind. Er stond door de sterke ZW-wind een flinke branding rondom de geul.

Toen we uit de geul waren, was het nog een stukje halve wind tot de verplichte oversteekplaats van de TE-vaarroute. Direct daarna is de gennaker erop gegaan die een groot deel van de race erop is blijven staan. We kregen direct de keuze aan welke kant we de eerste windparken moesten passeren. We hebben samen met de Jacky-X en de Vesper gekozen voor de oostelijke route. 'S-nachts hebben we nog de A5 voor de A2 gewisseld voor een diepere koers, en konden Paul en Nicholaj ook nog aan de bak met een gennaker uit de knoop halen. Gelukkig zat hij niet om de voorstag geknoopt. De volgende ochtend kwam het veld weer bij elkaar, en gipten we vlak bij de

Narwal en de Ondeugd. Na enige tijd hoger proberen te varen, eerst met de A2 en toen met de A5 zagen we in dat we nog verder omhoog moesten om de stroom mee langs de Deense Noordkust te pakken. Toen hebben we de A5 eindelijk weggehaald en zijn halve wind met een buitenschoot gaan varen. Vervolgens hebben we uren lang getwijfeld of de code 0 erop kon, maar na 5x bijna, uiteindelijk toch niet gedaan. Bij de ingang bij Larvik staat best wat stroom naar links en kan je het best met een winkelhaak van de Oostelijke kant aankomen. De laatste 4 uurtjes na het 'ronden' van een TSS kon de A2 er weer op. De wind varieerde de hele race in kracht tussen 18 en 28 knopen. Boten die later zijn gestart en/of langzamer waren, hebben echt veel meer wind gehad en vlak bij Larvik weer geen wind: wij zijn er uiteindelijk veruit het best van af

gekomen met een fantastische tocht in zo'n 43 uur de 390 mijl afgeraffeld.

We zijn tweede geworden in de ORC 2 klasse (en ook tweede overall), achter de J105 "Jalla Jalla". Nooit eerder hebben we zo lang met de gennaker gevaren: erg mooi! ...maar in combinatie met de golven nog al eens eindigen met de neus in de wind en een hoop geklapper.

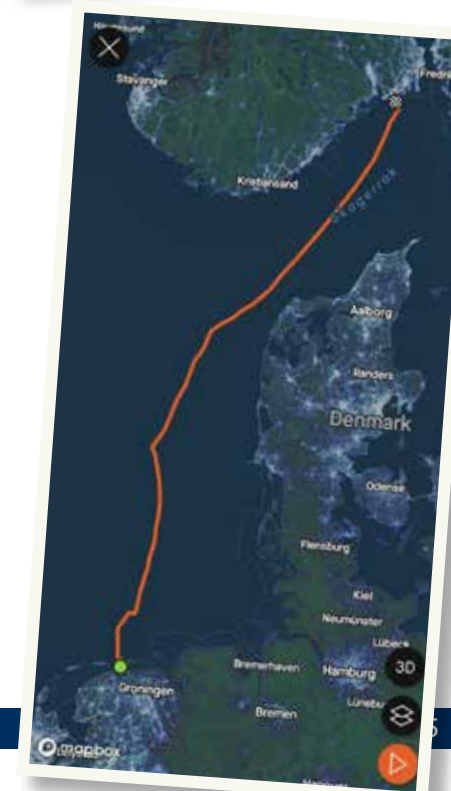
Samengevat

- Ongehoord hard gelachen en lol gehad.
- Nicolaj als jongste appelmoes en lego bij zijn eten kreeg.
- Stavern is echt een leuk dorp.
- Alle boten lagen gezellig aan 1 steiger in Stavern.
- Omdat we zo snel binnen waren, was het

sociale programma vrij uitgebreid.

- De biertjes in café Smek waren prima.
- Het regent ook in Noorwegen maar als de zon schijnt is het bizar mooi.
- De garnalenparty op een klein eiland was echt bijzonder.
- Floor die in mijn auto naar Larvik kwam vanuit Denemarken met de Ferry 3 keer op en neer is geweest omdat de startonderbreker ervoor zorgde dat de auto nergens heen ging.
- En uiteraard dank aan het orga team die een prachtig evenement mogelijk hebben gemaakt.
- Oja, het was onze eerste keer dat we hebben deelgenomen.

Groeten van de Jongeheer!





Zomeravondwedstrijden

De zomeravondwedstrijden op Scheveningen, wat is daar al niet over geschreven. Iedere woensdagavond in de maanden juni, juli en augustus gaan er gemiddeld 20 boten naar buiten voor een wedstrijdje rond de vaste tonnen. Steevast lopen de steigers vol vanaf een uur of 6 in de avond. Tegenwoordig kunnen we ook een pizza eten in het clubhuis, dus ook daar zijn rond die tijd zeilers te vinden die geen zin of tijd meer hadden om thuis te eten. Tenslotte is met een lege maag de zee op gaan geen goed idee. Dan is het wel heel fijn dat er vrijwilligers of een havenmeester zijn, die een pizza willen maken. En lekker dat ze zijn!

Vanaf een uur of half zeven varen de eerste boten naar buiten. Dat zijn de vroege vogels die alvast gaan kijken hoe de wind echt is op zee. Wat de stroming doet en wat de invloed daarvan is bij de start. Even een proefstartje maken om te zien welke plek op de startlijn voor- of nadelen heeft. De groep boten die dit doet is groter geworden de laatste jaren. Jullie moeten weten, de meeste weten dat vast wel, dat de zomeravondwedstrijden worden gevaren onder SW handicap. Eigenlijk varen we alle clubwedstrijden onder SW. SW staat voor "snelheid watersport", een handicap die is bedacht juist voor laagdrempelige wedstrijden op clubniveau. Geen ingewikkelde meetbrieven zoals bij ORC en IRC, maar gewoon wat variabelen van de boot in een rekentabel om zo toch een behoorlijk goed beeld te schetsen van de onderlinge verschillen. Alweer heel wat jaren maken we gebruik van de rekentool van

Sailsupport en met ingang van dit jaar is dit overgenomen door de Noordzeeclub. De SW-klasse wordt steeds populairder en vraagt om borging naar de toekomst toe. Door het op te nemen in een club als de Noordzeeclub zorgen we er als zeilers en gebruikers met elkaar voor dat we nog jaren vooruit kunnen met dit ratingsysteem.

Terug van het wel en wee van SW naar de mooie wedstrijden die we iedere woensdagavond varen op het mooiste water voor de kust van ons Scheveningen. Om 19.40 starten we tussen Drain Oost en West. Dan gaan we richting de S1 voor Kijkduin. We varen altijd om deze vaste tonnen. Daar is eigenlijk al te zien hoe de wedstrijd gaat verlopen. De wedstrijdseilers liggen op de lijn, soms er overheen, en willen zo scherp mogelijk starten. De toerwedstrijdseilers liggen vaak in de 2e lijn. Die

doen het wat rustiger aan. Als je scherp start dan ben je vaak ook als één van de eersten bij de S1. Dat dit niet standaard is zal jullie niet verbazen. Vaak proberen meerdere schepen dat te doen. Je bent echt nooit de enige boot die de beste plek op de startlijn heeft bedacht. Vaak zie je dan een hele mierenhoop aan bootjes over de startlijn gaan. Gevolg is geen vrije wind en daarmee geen optimale snelheid. Ergens in het rak naar de S1 komt het meestal wel goed. Althans voor de boten die niet al te veel aangroei onder hun boot hebben hangen. Ook dat is een trend die we steeds meer zien in de haven. Of eigenlijk niet zien, want het speelt zich af onder water. Het schoonhouden van het onderwaterschip. Door het relatief warme water in de zomer is er meer aangroei op het onderwaterdeel van de boot, inclusief kiel, schroef en roer. We merken het allemaal wel door het seizoen heen. Een

groene waterlijn is vaak een voorteken. Een lichte trilling, veroorzaakt door de schroef bij lage toeren. De snelheidsmeter doet het niet meer, en uiteindelijk verlies van pure bootsnelheid. Allemaal het gevolg van bovenmatige aangroei. Kokkels zetten zich overal aan vast. De klapschroef kan er soms niet meer door inklappen, weer een halve knoop snelheid weg. De onderkant van de kiel is ook zo'n plek. Soms helemaal vol, nog een halve knoop. En voor je het weet lig je steevast achter in het veld. Alleen verse antifouling in het voorjaar is helaas onvoldoende om de hele zomer met een schoon onderwaterschip te kunnen varen. Als het schip schoon is vaart het fijner en vooral sneller. Sneller willen varen werkt blijkbaar aanstekelijk. Dus zien we steeds vaker luchtballen rond de boten. Duikers of de eigenaren zelf, maken meerdere keren het onderwaterschip schoon. Er wordt serieus gezeild, ieder op zijn of haar eigen manier. Zo zijn er veel schippers die hun vakantie zo plannen, dat ze geen wedstrijden missen.

Terug naar het verloop van de wedstrijden. Had ik het zojuist over de start en het eerste rak, hierna gaan we weer richting de Drains. Bij lichtweer is de passage van de Oost direct de finish, maar meestal kunnen we de rondjes

om de Drains varen. Standaard doen we dit 3 keer. De eerste boten finishen dan na een uur zeilen, dat zijn de snelle exemplaren die ook een zware rating hebben. Bij een gemiddelde wind, zeg vanaf een knoop of 12, wordt er vaak binnen 30 tot 45 min. gefinisht door iedereen. Bij lichtere wind kan dit wel oplopen tot een uur plus. De wind die afneemt of de stroom die soms pas later toeneemt kan hier op van invloed zijn. En dat maakt het zeilen op ons water zo mooi. Nooit dezelfde omstandigheden, misschien niet uniek, maar wel supergaaf.

Dit seizoen was de eerste zomeravondwedstrijd in mei omdat de NSR (gekoppeld aan het Hemelvaart weekend) al vroeg was. Al snel waren er twee boten aan de kop van het klassement. Nu, met nog twee wedstrijden te gaan, gaat het nog steeds tussen die twee. De SK01 en de Sea's Out strijden iedere woensdag weer voor de beste punten. Door geen woensdag over te slaan maken ze beide kans op die eindoverwinning: vermelding op de Gele Streepjes Bokaal. Lang niet altijd winnen ze de dagprijs. Dat is ook mooi, want zo blijft er voor de 35 andere schippers die meedoen aan de wedstrijden toch iets om voor te strijden. Na afloop verzamelen de meesten zich

in het clubhuis voor de uitslag. Tijdens deze aftersail nemen we onder het genot van een drankje en een bitterballetje de wedstrijd en de gebruikte tactieken nog eens uitgebreid door.

We starten de zomeravondwedstrijden op de woensdag na Pinksteren. Dus wil je mee-varen? Zet het dan alvast in de agenda voor 2025, en wie weet ook voor de jaren erna.

Tot ziens bij de Drains, Erik van Houten

Foto's: Dick de Bles



Vuurschepen



Vuurschepenrace 2024.

Zo nu en dan draai ik een bardienst in het clubhuis. Daardoor heb ik al heel wat enthousiaste zeilers leren kennen. Zo kwam ik in contact met Marcel, onze voorzitter. Ik vertelde hem dat Anke (mijn vrouw) en ik ruim anderhalf jaar geleden een boot (Akka, 37 voet) hebben gekocht. Tot dan toe beperkte onze ervaring zich tot het volgen van een paar zeilcursussen, waaronder een seizoen op de Paisano (aanrader). Ook voeren wij enkele keren mee als bemanning op flottieljes in Griekenland. Wedstrijdzeilen deden wij eigenlijk niet, uitgezonderd één keer een IJskegel. Ik geloof dat wij negende werden van de elf.

Marcel vroeg of ik het leuk zou vinden om mee te gaan als bemanning op de IJsvogel (Linjett 40) bij de Vuurschepenrace 2024. Dat leek mij geweldig, waarbij ik direct meldde dat ik weinig zeilervaring had. Geen probleem volgens Marcel. De overige bemanning (Anton, Roderick, Martin en Peter) was zeer ervaren dus dat moest goedkomen en ik zou er vast veel van leren.

Dat leren begon met het bestuderen van de douaneregels voor het varen naar het Verenigd Koninkrijk, de Sailing instructions en het afwerken van het lijstje met veiligheidseisen. Vervolgens hebben we met de zeskoppige crew enkele keren geoefend en wat geklust aan de boot zodat aan alle veiligheidseisen

werd voldoen. Marcel had nog nieuwe zeilen laten maken bij Banks Sails, dus we waren er helemaal klaar voor.

Op 7 mei was het zover. Na een heerlijk Captainsdinner, verzorgd door Annemiek en haar altijd presente vrijwilligersteam, vertrokken wij eind van de middag richting de Indusbank boei om vervolgens westwaarts richting het VK te zeilen. Er stond 20 knopen wind en we hoefden gedurende de nacht geen enkele keer overstag. De genua hield het prima dus we hoefden niet van zeil te wisselen. Eigenlijk liep alles op rolletjes, totdat ik 's nachts na afloop van mijn wacht naar beneden ging om te slapen en ineens misselijk werd. Nadat ik buiten een paar keer goed over mijn nek ben gegaan,

ben ik van ellende ergens in een hoekje gaan liggen met zeilpak en laarzen nog aan en drie uur later was ik weer fris voor de volgende wacht. Gelukkig heb ik verder geen last meer gehad van zeeziekte.

Het was prachtig om de zon te zien opkomen. We lagen behoorlijk voor op de rest van het veld. Vlak voor aankomst bij de North Shipwash boei viel de wind volledig weg bij een zuidelijke stroming. We konden de boei niet rond en besloten voor anker te gaan. Na ongeveer anderhalf uur werd de stroming al minder, trokken wij het anker op en konden de boei met hangen en wurgen rond; nog steeds was er nauwelijks wind. Ervan uitgaande dat bij dit scenario de race zou eindigen bij

de North Shipwash boei, klokten wij aldaar onze tijd en startten wij de motor om zo op een acceptabel tijdstip de haven te kunnen bereiken. Toen de rest van het veld bij de boei aankam begon het wat meer te waaien en zo kon de race toch afgemaakt worden. Wij hadden dus volledig verkeerd gegokt en paktten een did not finish. Wel hadden wij genoeg tijd om een mooie plek aan de steiger te vinden, heerlijk te douchen, een goede maaltijd te genieten, een biertje te drinken en nog een mooie avondwandeling te maken. Ik sliep die nacht als een roos.

De volgende ochtend hebben we een prachtige wandeling gemaakt naar de Butt and Oyster in Pin Mill. Ik was onder de indruk van het overweldigende Middeleeuws ogende landschap met grillige eiken en glooiende velden. Alleen de ridders te paard ontbraken nog. Onder een heerlijk zonnetje genoten wij van een door de Noordzeclub georganiseerde lunch en uiteraard een prima pintje. Tegen het eind van de middag werden in de zonovergoten tuin van de Royal Harwich Yachtclub de prijzen uitgereikt, onder genot van uit Nederland meegebrachte haring en korenwijn. De avond werd afgesloten met een gezellige barbecue en een prachtige avondwandeling.

Vrijdagochtend kon ik bij onze afvaart nog

even zwaaien naar Anke die meezeilde met een van de boten van zeilvereniging De Maas en daar net ging aanmeren. Wij maakten ons klaar voor de Back Home Trophy. We begonnen wederom uitstekend maar namen een paar tactisch verkeerde beslissingen waardoor we uiteindelijk niet al te best eindigden. Het werd een enerverende nacht waarbij we uiteindelijk toch nog overstag moesten om een windpark te omzeilen en vervolgens in dichte mist belanden. Het zicht was belabberd, mede door beslagen brillenglazen en tranende ogen, veroorzaakt door met nevel vermengde zonnebrand die langzaam mijn ogen in liep. Ik heb veel geleerd over rumplines, traffic separation zones, restricted areas, exclusion zones en de mogelijkheid van een protest (niet gedaan); verder het continue focussen op de stand van de zeilen, het koers houden en het bespreken van diverse scenario's.

Maar bovenal was het geweldig om een paar dagen met het team van de IJsvogel mee te doen aan dit bijzondere zeilevenement. Een mooie manier om een overtocht te maken, wachten te draaien, beter te leren zeilen en nieuwe vrienden te maken. Waar af en toe een bardienst niet toe kan leiden!

Michiel Kouwenhoven





De toertocht naar Oostende die uitkwam in Amsterdam Marina

Van vrijdag 31 mei tot maandag 3 juni 2024 had de toercommissie van de jachtclub Scheveningen weer een gezellig weekend in de planning. De bestemming was tot het allerlaatste moment spannend. Zou het Texel worden of Oostende.

In de appgroep werd druk gecommuniceerd: "Vrijdag ochtend tussen 06 en 07 uur kentert de stroom van zuid naar noord. Dat is een potentieel goed tijdstip te vertrekken als de wind overwegend goed is voor richting Texel. De voorspelde wind voor vrijdag is momenteel NW." Op maandag kwam het bericht van Josja en Daniël: "Het ziet er naar uit dat het vrijdag hard gaat waaien, 16 tot 20 knopen wind (bft 4 tot 5) NW wind, dat zal pittig worden, welke richting we ook opgaan. Vanaf zaterdag draait de wind en komt dan uit het noorden te staan. Deze noordelijke wind richting maakt het lastig om terug te komen vanuit Oostende waardoor dit nu niet de voorkeur heeft. Met de voorspelde harde wind en bijkomende golven op vrijdag willen we niet te lang op zee zijn, we overwegen daarom om via IJmuiden

naar Amsterdam te varen. Het Noordzeekanaal is dan bezeild, heen en terug, en terug varen we met ruime wind van IJmuiden naar Scheveningen op zondag. Per dag bekijken we de ontwikkelingen en koppelen we deze terug aan jullie. Als de wind gaat draaien of vrijdag minder hard wordt dan kan dat de zaak veranderen."

Een kleine groep van 8 tot 9 boten hadden zich aangemeld. De Velomae van Karin en nieuwkomer opstapper Alice en verder heen Margreet, Janny en terug Maarten en Klara, de IJsvogel van Marcel en Mia, de Wampie van Josja met Floris en Alex, de Marvel met Erik en Willemijn, de Arpège van Horst en Jantine en de Dickson van Hennie, de Akka van Michiel, Anke, Daniel, Robbert en Lucas en de

Liberte van Koos en Christoph. Vanwege de flinke wind die werd voorspeld besloten twee motorboten in de haven te blijven. Anke en Michiel van de Akka die vanwege autopech donderdagnacht om 02:00 thuis kwamen, haakten op de valreep en na de palaver, om 07:00 aan en zo vertrok de kleine vloot richting Amsterdam. De wind was gunstig en de golven waren hoog. Op menig boot raakte de putsen gevuld. We waren dan ook erg blij om bij de pieren van IJmuiden aan te komen. Door de kleine zuidelijke sluisen van IJmuiden waarbij duidelijk werd dat het aanleggen in een sluis toch het makkelijkste gaat met twee lijnen aan kop en staart in plaats van 1 lijn op de middenbolder. Vervolgens zeilend door het Noorzeekanaal. Uitwijken voor de diverse pontjes en opletten voor de grote vaart

die van links en rechts uit de diverse havens kwamen. Via de marifoon was goed te volgen waar de tankers en cruiseschepen zich bevonden. Desondanks werd er op de hoorn geblazen en diende er uitgeweken te worden. Al snel kwamen we aan bij de Amsterdam Marina en lagen we met z'n allen vlak voor het beroemde biefstuk restaurant Loetje. Daar 's-avonds lekker gegeten en heerlijk geslapen. De volgende dag hadden we een gezamenlijk activiteit en hebben we het Scheepvaartmuseum op het Kattenburgerplein bezocht. Eerst met het pontje naar het Centraal Station en toen lopend naar het museum. Een prachtig gebouw en een museum waar de leden van de jachtclub met veel plezier rondkeken. Bij de tentoonstelling Solo op zee stond de reis om de wereld van solozeiler Herman Jansen centraal. Met een video, foto's en enkele onderdelen van zijn persoonlijke uitrusting werden dromen van onze clubleden aangewakkerd. De replica van het VOC-schip de Amsterdam,

de 200 jaar oude rijkversierde koninklijke roeisloep, eeuwenoude navigatie-instrumenten en nog veel meer. De middag was vrij programma en ging ieder zijns weegs. In de avond hadden we een tafel gereserveerd bij restaurant PLeek in Noord. Inmiddels waren Hennie en havenmeester Fabian aangesloten bij de groep en werd het een enorm gezellige avond met fantastisch eten, goede speeches, lekkere muziek en een dansje. En op zo'n tripje merk je hoe de watersport verbreedert en hoe we eindeloos kunnen praten over onze boten, het weer, onze avonturen en onze dromen. Dat we elkaar weer een stukje beter hebben leren kennen en hoe fijn het is om met gelijk gezinde en lieve en hartelijke mensen op stap te zijn. Veel te vroeg vertrokken we zondagochtend weer richting IJmuiden en Scheveningen. De terugreis was een stuk aangenamer met ruime wind en vanaf de middag stroming mee. Tegen het einde van de zondag waren alle boten weer op hun plek in de box en konden we terug

kijken op een zeer geslaagd weekend. Sasja en Daniel dank voor de organisatie en de volgende keer is de Akka crew er weer bij.

Anke de Hoop

Foto's: Michiel Kouwenhoven en Alex Hallema



Naar IJsland!

Een zeiltocht naar IJsland stond al lang op het verlanglijstje van Wytse Bouma en mij. Met tussenstops in Engeland, Schotland, Orkneys, Shetlands en Faroer eilanden is het makkelijk om de oversteken te maken in periodes met gunstige wind. Ook de naam van ons schip "Midnight Sun", wijst naar het hoge noorden met de lange zomerdagen.

Na een oproep in Scheveningen Zeilers hebben we een mooie groep opstappers voor de verschillende trajecten. Met Maarten van der Toorn en Erik Nijdam zeilen we naar de Shetlands. Met Heidy van der Zwaan en Gyorgy Gyory via Faroer naar IJsland. Op de terugweg naar de Shetlands zeilen Christel van der Wilk, Allan van der Heijden en Dave Deptula mee. Christel, John Gibbs en Hans Fleurbaaij zeilen het laatste retour traject mee.

De boot gaat pas op 21 juni te water na werk aan het onderwaterschip. In twee weken doen we de laatste klussen en brengen we uitrusting en proviand aan boord.

De avond van 6 Juli vertrekken we uit Scheveningen met vlagen van 28kn uit het zuidwesten. De rest van de JCS leden kijkt voetbal in het clubhuis. De bemanning van de Energizer zwaait ons uit en wacht verstandig tot de volgende dag om naar het zuiden te vertrekken. Wij draaien nu al noordwaarts om een periode met relatief rustig weer te benutten. De wind neemt die nacht af maar er staat nog een lastige zee. Twee van ons kampen met zeeziekte en een van de kajuitramen lekt. Met 8 knopen gemiddeld en 2-3 reven in het grootzeil schiet het lekker op. We leggen die dag 186nm af.

De volgende twee dagen is de wind zover afgenomen dat we afwisselend de motor gebruiken of de roze Code0 zetten. Het is

mooi weer met fraaie zonsondergangen. We houden iets oostelijk aan, om later van een voorspelde winddraaiing te kunnen profiteren. We passeren veel olievelden. In de ochtend doemen de heuvels van de Shetlands op. Na 3,5 dag zeilen zit de helft van de afstand naar IJsland erop.

Lerwick is bekend terrein voor ons. In het havengebied liggen een aantal Noorse en Zweedse jachten. We kijken de voetbalwedstrijd Nederland-Engeland in een volle pub. Met een huurautootje bezoeken we papegaaiduikers die hun jongen groot brengen in nestholten. We wandelen langs de ruige noordwest kust. Maarten heeft met een stichting afgesproken dat we in Lerwick bloemen leggen op een grafmonument van Nederlandse vissers.

We varen de boot om de zuidpunt naar Scalloway. Vlak langs Sumburgh kaap staat minder stroom en zien we veel zeevogels. Aan ons steigertje bij de bootclub in Scalloway fileren Ierse sportvissers circa vijftig grote kabeljauwen die ze die dag hebben gevangen. Een grote grijze zeehond vecht met een groep meeuwen om de visresten. Wij smullen twee avonden van de betere stukken.

Er trekt de komende dagen een lagedrukgebied langs de Shetlands en Faroer eilanden. Het weer zal nog twee dagen rustig zijn, maar daarna volgt hardere wind. Op 15 juli gooien

we rond lunchtijd los. Er staat 8-10kn NNW-wind, dus zeilen we aan de wind met vol tuig. In dichte mist en motregen tikken we af en toe zeven knopen aan.

Na 1,5 dag varen doemt 's avonds het zuidelijke eiland van de Faroer op. Suderoy is goed aan te varen. En vanuit de Shetlands ook handig om gebieden met sterke stroom en mogelijke "overfalls" te vermijden. Bij het leuke dorpje Vaag wandelen we in de motregen naar een ruige baai op de westkust, waar vroeger de visserssloepen met behulp van rails van metershoog in en uit het water werden gehesen. In het gezellige gemeenschapshuis is het droog en warm, en wordt ons de weg gewezen naar een leuk restaurantje, waar we met enkele andere inwoners en toeristen de keus hebben uit een soort gehaktfilet met of zonder saus. Het blijkt een uitstekende maaltijd.

De volgende avond varen we met 10-17kn wind met code0 en spi naar de hoofdstad Torshavn. Met laagstaande zon genieten we van het uitzicht op de imposante eilanden en kliffen. Vlak voor middernacht begint het te schemeren en vinden we een mooi gastenponton in de moderne marina in het centrum van dit leuke, kleine en welvarende stadje. Heidy geniet van de verschillende cappuccino bars vlak naast ons ponton en de leuke win-

keltjes in de buurt. Het regeringscentrum is nog steeds gevestigd in oude houten huisjes met grasdaken op een klein schiereiland in de havenbaai.

We moeten helaas al na enkele dagen uit Torshavn vertrekken om een periode met harde tegenwind te vermijden. Op de motor en met flinke stroom mee varen we tussen de ruige eilanden door. De indrukwekkende kliffen verdwijnen achter ons in de nevel.

We zeilen 2,5 dag in mist en vaak met motregen. In de kajuit is het 10C, wat toch wel koud is tijdens de nachtwacht ondanks muts, handschoenen, thermo-ondergoed, onderpak, dikke truien en zeilpak. De extra doek om de buiskap mee af te sluiten tot een soort buitentent bewijst zijn waarde. Bijsturen van de automatische piloot doen we tegen onze principes vanaf de plotter achter de kaartentafel. Op de AIS zien we enkele vissersboten met drone boeien. We roepen zo'n schip op wanneer we een drone boei op 200m passeren. De visser stelt ons gerust en meldt dat er onder de boei een lijn hangt die voor ons geen gevaar oplevert. We vragen ons af dit een nieuwe vistechiek is, of een dekmantel om met onderwatermicrofoons Russische onderzeeërs te monitoren, die hier de relatief ondiepe IJsland rug moeten oversteken.

Bij het ontrevan van het grootzeil breekt,

dankzij onze elektrische lier, de kop van de lummelbout af. Wytse weet de halshoek en lummelbout provisorisch te borgen met wat stukken dyneema lijn.

De nachten zijn hier heel kort. Ondanks de laaghangende mist schijnt er prachtig licht op het water. We worden door een groep van 25 witsnuit- en witflank dolfinen begroet bij overgang naar het IJslandse continentaal plat. Ze draaien al snel af om vis te vangen bij een groep meeuwen.

In de vroege ochtend trekt de mist ineens helemaal op en zien we een uitgestrekte kust met besneeuwde bergtoppen opdoemen. Met een brok in de keel bewonder ik dit panorama.

Op de radar zien we een rode vlek zonder AIS voor de kust liggen op onze route. Een visser of een marineschip? We roepen de IJslandse kustwacht op om onze aankomst en intenties te melden. Vrij snel krijgen we antwoord en horen dat we over een uur bezoek van ze krijgen. De rode vlek blijkt een kustwachtschip die eerst een drone en daarna een RIB met 4 man op ons afstuurt. We hadden ons 24 uur van tevoren per email moeten melden. Maar alles wordt vergeven omdat we ons keurig per marifoon hadden gemeld en de bemanningslijst en scheepsgegevens direct paraat hadden. In Reydarfjordur, een groot fjord aan de oost-

kust van IJsland, vinden we een plaatsje in de vissershaven langs een kade met autobanden waar de wrijfplanken goede diensten doen. De douane zou voor ons klaar staan bij aankomst, maar na een dag bellen we toch maar of de gele vlag gestreken kan worden. Binnen een uur staat er een vriendelijke douaneman in korte hemdsmouwen op de kade en overhandigt ons een pakje formulieren om in te vullen. "Geen haast. Ik haal ze wel weer op als jullie in Eskifjordur aan leggen waar een mooi zwembad met sauna, hot-tubs en douches is. Hier in Reydarfjordur is de beste supermarkt, waar ik zelf ook even boodschappen ga doen." Even later lopen we gezamenlijk met onze karretjes door de inderdaad fraaie supermarkt.

De volgende dag varen we naar het naburige Eskifjord waar we bij de vismeelfabriek een beschut plekje aan de kade vinden. De havenmeester beheert drie vissershavens in verschillende dorpen. Electra vinden we in een oude walkast, waar naast de krachtstroom aansluitingen ook nog een 220V stopcontact zit. Een paar lange snoeren en verschillende typen stekkers zijn hier handig.

Het zwembadcomplex is prachtig en Heidy is er moeilijk weg te krijgen. Na wat rondvragen vinden we een werkplaats die de afgebroken kop van onze rvs lummelbout er wel weer op



Van de viscommissie.

De vangsten langs de Nederlandse kust zijn de laatste maanden bedroevend slecht. Sommige collega's wijten dat aan de invloed van de windmolens die zijn geplaatst, anderen aan de sterk toegenomen aantallen zeehonden en bruinvissen. Tegelijkertijd is de visserijdruk door het beroep afgenomen, doordat veel kotters buiten bedrijf zijn gesteld. Wie zal het zeggen. We hebben wel eens eerder een minder jaar gehad.

kan lassen. Na een uurtje bewonderen we het resultaat dat er beter uitziet dan het origineel. Betaling is niet nodig. Een pak stroopwafels wordt later met enige ontroering in ontvangst genomen.

De volgende dag ontvluchten we het aroma van de vismeelfabriek en motoren we het windstille fjord uit. Op zee staat een lekkere bries en maken we onder spi een lange slag naar buiten. Met 20kn de spi gestreken voor een gijp. Daarna een ruimewinds rak naar Seydisfjordur. Wat een mooie zeildag! Zon, wind en prachtige panorama's.

In het fjord valt de wind weer weg en motoren we rustig het lange fjord af. Halverwege zwemt een dwergvinvis (Minke whale) van circa 9m ons tegenmoet. Als hij naast ons onderduikt wuift hij met zijn staart.

Seydisfjord krijgt dagelijks veel toeristen te verwerken die er met cruiseschepen worden aangevoerd. We liggen er aan een brede nieuwe steiger met electra en water. De oude steiger en enkele naburige huizen blijken vernietigd te zijn door een aardverschuiving die in de nauwe fjorddalen van IJsland regelmatig voorkomen.

We huren een auto en rijden langs het Seydisfjord over een gravelweg langs het fjord naar het afgebrande houten kerkje uit de tiende

eeuw en Viking graven uit de 9de eeuw. Voordat de Vikingen IJsland claimden rond 780, woonden er al enkele monniken op IJsland, althans volgens de sagen van de Vikingen. Deze monniken voeren waarschijnlijk de oceaanaan op in leren schepen (met houten frame) in de traditie van de Ierse heilige St Brandaan om er in eenzaamheid te mediteren. Een groepje grutto's voeren afleidings- manoeuvres uit zodat we hun nesten niet vinden. Mooi dat deze vogels hier in alle rust kunnen leven. Op de terugweg zien we nog twee dwergvinvis in het fjord. Op hun gemak zwemmen ze rond en duiken af en toe onder met hun staart hoog boven het water. We kunnen hun gesnuif horen vanaf de weg waar we stil staan.

Met een huurauto maken we in een week een rondje over het prachtige en bijzondere IJsland. Ons schip ligt dan als enige zeilboot aan pontons in de zeer beschutte haven van Neskaupfjordur.

Als de deadline voor dit artikel verstrijkt zijn we nog op de terugweg vanuit IJsland. Zeilen naar IJsland bleek inderdaad goed uitvoerbaar en een avontuur om nooit te vergeten.

Enkele aandachtspunten:

- Zwemkleding – Elk dorp heeft een zwembad met warme baden en sauna. Haven sanitair is niet of nauwelijks aanwezig.
- Verwarming – In alle havens vonden we

electra voor een ventilatorkacheltje. Wel lange snoeren en verloopstekkers meeneemen.

- Condens onder de matrassen - met het kacheltje en goed ventileren was dit te beheersen.
- Huurauto – Nodig om het bijzonder fraaie land te bekijken. Konden we huren bij het vliegveld van Egilstadir dat we per bus (gaat niet op zondag en 1-2x/dag op andere dagen) konden bereiken.
- Wrijfplanken – Beschermen de romp langs de kades. Alleen de haven van Neskaupstadur heeft drijvende pontons in oost IJsland.
- Afsluitbare buiskap – Maakt wachtlopen en verblijf aan boord een stuk aangenamer met wind, regen en kou.
- Wijn en sterke drank – Erg duur in IJsland.
- Waterdichte wandelkleding en schoenen – Wandelen in IJsland is prachtig maar het regent er vaak!
- Thermo ondergoed, muts, handschoenen – Zijn echt nodig.

Jaap Barendregt

In een eerder nummer van het Spuigat heb ik al eens iets geschreven over de "biohutten" die op een tiental plaatsen onder de steigers in onze haven zijn geplaatst. Een wat uitvoeriger artikel hierover in het clubblad van de Haagse Hengelsportvereniging van de hand van haar voorzitter Ton van der Spiegel wil ik jullie niet onthouden. Uiteraard met toestemming overgenomen. Veel leesplezier.
Henk Baarbé

Onderhoud biohutten op Scheveningen

Er is de afgelopen jaren veel gebeurd in het kader van vismigratie en -ecologie in de haven van Scheveningen en de verbindingen met het zoete water van de Haagse grachten en de boezem van Delfland. In 2007 hebben vrijwilligers van onze vereniging ontdekt dat het gemaal Schoute in het Verversingskanaal sinds 1977 een niet te passeren barrière vormde voor de intrek van glasaal en andere vanuit zee migrerende vissoorten zoals driedoornige stekelbaars en bot. Na deze ontdekking zijn er veel maatregelen door het Hoogheemraadschap van Delfland in samenwerking met de gemeente Den Haag genomen om de migratie van deze vissoorten weer mogelijk te maken. Om het glasaalaanbod in de gaten te houden zijn sindsdien vrijwilligers van onze vereniging samen met vrijwilligers van RAVON en in samenwerking met het hoogheemraadschap van Delfland bezig om de intrek van glasaal in de Scheveningse Binnenhaven naar gemaal

Schoute te monitoren.

Maar er gebeurt meer ter ondersteuning van de ecologie in de Scheveningse Haven. Sinds enkele jaren hangen er onder de drijvende steigers in de Tweede Binnenhaven 10 zgn. biohutten.

Project Levende Haven

De biohutten zijn gemaakt door Ecocean, een internationaal bedrijf dat ecologische kooien maakt om biodiversiteit in sloten, rivieren, kanalen, meren, zeeën en oceanen te stimuleren. Een biohut biedt jonge vis een goede kans om veilig op te groeien. Een biohut is een ecologische kooi met oesterschelpen in het midden. De oesterschelpen zorgen voor voedingstoffen en de kooi biedt kleine visjes bescherming tegen grotere vissen. Een zeehaven als die van Scheveningen is een belangrijke plek voor jonge vissen. De aanwezigheid van steigers, schepen en andere voorwerpen in havens biedt jonge vissen plek om te schuilen tegen grotere vissen. Hoe groter een vis wordt, hoe groter zijn kans op overleven. Het te water laten en installeren van de biohutten was onderdeel van het project Levende Haven, een samenwerkingsproject van Ecocean, het Maris College en Stichting Noordzeevis uit Scheveningen. Het project had als doel de onderwaterwereld in de Scheveningse haven in beeld te brengen, de biodiversiteit onder water te stimuleren en te zorgen voor lessen over ecologie in de haven op het Maris Colle-

ge. Jongeren, oud-vissers, visserij en onderwijs werden gekoppeld in dit project.

Pilot onderhoud

Doordat dit jaar het project en de subsidiering/sponsoring daarvan aan het einde van de afgesproken looptijd is gekomen, was het de vraag of de biohutten direct moesten worden verwijderd of dat de biohutten nog een tijdje door derden konden worden onderhouden. Omdat het een mooi en uniek deel van het Haagse grondgebied is, en de biohutten bijdragen aan het welzijn van vissen in de Scheveningse Haven wordt er vanuit de commissie Haagse wateren van onze vereniging bekeken of het onderhoud in eigen beheer te doen is. Met Paul Einerhand van de stichting Noordzeevis is daarom afgesproken om met een pilot uit te proberen of het onderhoud voor onze vrijwilligers uitvoerbaar is.

Eind september hebben we samen met Paul Einerhand, en twee leden van de commissie Haagse wateren, Henk Baarbé en Marius van Kampen, en ondergetekende de eerste biohut schoongemaakt. Veel geleerd hoe te handelen en met welk gereedschap.

In deze kooi zaten aal, hardertjes en vooral veel botervisjes. Daarnaast mosselen, oesters, krabbetjes, kokerwormen, zeesla.

Ton van der Spiegel



Uw vertrouwde adres aan de jachthaven

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

Zeilcentrum Scheveningen
Hellingweg 100

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

info@jachtservicescheveningen.nl
www.jachtservicescheveningen.nl



Voor al uw scheepsreparaties en jachtservice

Alle werkzaamheden boven de waterlijn

Levering en inbouw motoren

leidingwerkzaamheden

Laswerkzaamheden aan RVS, aluminium en staal

Het maken van staalconstructies en hekwerken e.d.

Levering en werkzaamheden volgens de VNSI voorwaarden

(voorheen Hellingbedrijf Scheveningen B.V.)

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



VAN AFMEREN TOT ZEILEN

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



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

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



BOTENKRAAN
ZEILCENTRUM SCHEVENINGEN



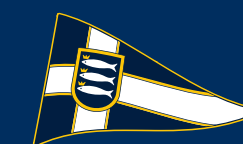
- Botenkraan max. 20 ton
- Afspuiten
- Stalling terrein
- Hulp en materialen

HELLINGWEG 120 | SCHEVENINGEN | 070 350 40 34

WWW.MALHERBEGROEP.NL

**HIER UW
ADVERTENTIE?**

Informeer naar de
mogelijkheden bij
de havenmanager.



www.jachtclubscheveningen.com



Jewel Laser Solution BV

Lasergravure, een nieuw licht in de toekomst

uniek in Europa, 2,5 D gravure!



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

Voordelen

Snel
Nauwkeurig
Haarscherp

Materialen

Goud
Zilver
Titanium
Staal
Glas
Plastic
etc.

Producten

Ringen
Horloges
Manchetknopen
Hangers
Glazen
etc.

Mogelijkheden

Ieder lettertype
Handgeschreven tekst
Vingerafdruk
Foto's



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

info@jewellasersolution.com
www.jewellasersolution.com

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

Ruim 10 jaar toonaangevend op lasergebied