

# SPUIGAT

september 2025

**X-Esteem  
Fastnet  
Scheveningen-500**



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](mailto: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](http://WWW.HOUSEOFYACHTS.NL)

## INHOUD

### Iedere uitgave

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

### Artikelen

- 5 In Memoriam Godfried van Benthem van den Bergh
- 8 Algemene Ledenvergadering
- 10 X-Esteem
- 14 Haringparty
- 16 Steigerpraat
- 18 Fastnet Snow Wolf
- 22 Fatnet Vesper
- 24 Fatnet Rosetta
- 28 De Scheepsbieb
- 30 Scheveningen-500
- 32 Scheveningen-500 Joint Adventure
- 34 Scheveningen-500 Akka
- 36 Scheveningen-500 met de auto
- 38 Scheveningen-500 en dan?
- 42 Van de Viscommissie
- 44 Vakantie met the good the bad and the ugly
- 46 Rondje Rotterdam
- 47 De Scheveningsche Roeivereniging

### Colofon

#### Jaargang 2025

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

Redactie: Monique Eggink, Alexander Heemskerk,  
Aly Anink-Van Driel, Caroline Jockin-Hoogslag

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

Voorpagina: X-Esteem  
Foto: John van der Starre

Advertentieopgave: [info@jachtclub.com](mailto:info@jachtclub.com)

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

Sluitingsdatum kopij volgende nummer:  
20 november

Jachtclub Scheveningen  
Hellingweg 98  
2583 WH Den Haag / Scheveningen

tel: 070-3520017  
fax: 070-3506260

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





## Beste Leden,

Op het moment van schrijven is het alweer bijna september. Voor mij bijna vakantie, maar veel vakanties zijn al voorbij. Gelukkig kunnen we altijd nagenieten van de vakantie en avonturen.

Traditioneel is beginnen we in mei met de ALV. Een ALV waar veel overgesproken werd in de aanloop. Gelukkig gaan de zeilevenementen gewoon door zoals gepland. Maar het is natuurlijk wel zo dat er ingeschreven moet worden. En niet op het laatste moment. Want wij horen ook dat alles aan boord al is geregeld en er dan pas ingeschreven gaat worden. We zagen het bij de NSR.

Als je wilt zeilen, denk eens aan al die mensen in de voorbereiding Zij starten al maanden voor een evenement.

Net zo traditioneel als de ALV is de Vuurschenrace. We beginnen op zondag met de veiligheidskeuringen en op dinsdag de start. Nou ja, dit jaar woensdagnacht startten de deelnemers op weg naar Woolverstone. Na een niet voorspelde windstilte kwamen de deelnemers pas aan op donderdag. Een kort verblijf in Engeland en weer terug met de North Sea Race of de Back Home Trophy. Tijdens de NSR-inshoreraces hebben we weer een tent en gelukkig zagen we daar ook veel leden die niet meededen, maar wel gezellig waren voor een drankje en dansje. Helaas op zondag te veel wind, maar maandag weer een top zeildag.

En dan wordt het vanzelf vlaggetjesdag, nou ja vanzelf dit jaar niet. Door de NAVO-top kon vlaggetjesdag niet doorgaan, de haring komt natuurlijk wel binnen. Op de jachtclub vieren we gewoon vlaggetjesdag met Hollandse Nieuwe.

Maar de zee met de NAVO-top. Helaas niet in het echt kunnen bekijken, maar de AIS was bijna net zo indrukwekkend. Bijna helemaal leeg tussen IJmuiden en Rotterdam. De enige bootjes die zichtbaar waren, waren marineboten en politieboten. En hele vreemde gewaarwording.

Voor een aantal leden van de JCS en de kustzeilers begonnen de vakantie met de Scheveningen-500. In één keer, tenminste dat was de bedoeling, naar Roscoff en daarna heerlijk hoppend terug. In één keer lukte maar vier boten, maar bijna iedereen is aangekomen. Naderhand leefde de app groep nog lang door. Gelukkig horen we ook nog dat een deelnemer die al in Boulogne strandde, toch in Roscoff is aangekomen. En dat met een Waarschip 725. Lees vooral de verhalen van de deelnemers en hun vakantie.

Anouk Dumas neemt ons mee met de vakantie. Een vakantie die was gepland met hun eigen Waarschip, maar iets anders werd. Maar ook daar vertelt ze een mooi verhaal over.

Een aantal van onze leden varen de Fastnet. Soms met de Scheveningen-500 als aanbreng of als aanbreng van de bemanning. Een Fastnet die dit jaar gelukkig rustiger was en een hoop minder schade. Wel fijn voor alle deelnemers.

Maar ook in de haven was er een goede aanloop van passanten. Opvallend was soms wel de enorme hoeveelheid van de passanten. Gelukkig had Fabian dit jaar een leuke groep met assistent-havenmeesters om de passanten op te vangen, maar ook van een natje en een droogje te voorzien in het clubhuis. Waar niet alleen passanten, maar ook leden zich regelmatig lieten zien.

En stiekem kijken we ook weer voorruit. De IJspiegel en IJkegel starten in oktober alweer. Een mooie manier om als double handed team te trainen voor de ORC Worlds Double Handed in 2026. Maar ook de full crew teams gaan weer hard aan de slag.

Meld je vooral aan als vrijwilliger voor het clubhuis of misschien zelfs op het water. Als vereniging kunnen we niet zonder mensen die zich inzetten voor de vereniging en daar ook veel plezier aan beleven.

Monique Eggink.

## Wie doet wat?

### Bestuur Jachtclub Scheveningen

Voorzitter: Marcel Schuttelaar  
Secretaris: Vacant  
Havencommissaris: Eveline Heijning-Nederlof  
Penningmeester: Roderick van Schreven  
Bestuursleden: Anton van Schendel, Karin Tiktak, Harro Wateler

Havenmeester: Fabian Buijs (06 - 532 93 137)  
Havenmanager: Paul den Hoed (070 - 352 0017)

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

### Commissies:

#### Ballotagecommissie

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

#### Geschillencommissie

Voorzitter: Minus Tjeenk Willink,  
Leden: Ferry Spaans, Ysbrand Endt, Willem Keizer, 1 vacant

#### Financiële commissie

Voorzitter: Albert Dalmeijer  
Leden: George Westerkamp, Wytse Bouma, Ysbrand Endt

#### Haven- en Toewijzingscommissie

Voorzitter: Eveline Heijning-Nederlof  
Lid: Harro Wateler, Martin Guittet, Fabian Buijs, Leon Rodenburg

#### Clubhuiscommissie

Paul den Hoed, Jaap Barendrecht

#### Sponsorcommissie

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

#### Viscommissie

Voorzitter: Henk Baarbé  
Leden: Vacant

#### Zeilcommissie

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

#### Zoute Optimist

Voorzitter: Anita Bakker  
Leden: Vacant

#### Evenementencommissie

Voorzitter: Boris Gorkovoi  
Leden: Wim van der Loo, 4 vacant

#### Clubboten Paisano commissie

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

#### Clubboten SB20

Voorzitter: Martin Lossie

#### Toerzeil commissie

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

#### Roeien

Voorzitter: Peter Lindeman

#### Duiken

Voorzitter: Bettina van Elk

#### Redactie clubblad het Spuigat

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

#### Welkomstcomité

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

Voor het meest recente overzicht van de commissies zie:  
[www.jachtclubscheveningen.com/bestuur-commissies](http://www.jachtclubscheveningen.com/bestuur-commissies)

Voor het meest recente overzicht van de commissies zie:  
[www.jachtclubscheveningen.com/bestuur-commissies](http://www.jachtclubscheveningen.com/bestuur-commissies)



## In Memoriam

# Godfried van Benthem van den Bergh

27 januari 1933 - 26 juli 2025

Even na de start van mijn 7e Fastnet ontving ik het bericht van het overlijden van mijn vriend en zeilmakker Godfried van Benthem van den Bergh. Dat was wrang, maar toch ook wel passend omdat Godfried ook een gedreven zeiler was.

Eind zeventiger jaren kwam Godfried met zijn originele Van der Stadt Pionier naar de pas geopende jachthaven in Scheveningen. Als hoogleraar aan het Institute for Social Studies in Den Haag was hij goed van de tongriem gesneden en werd hij al snel voorzitter van de zeil- commissie van de Jacht Club Scheveningen.

Hij heeft het initiatief genomen om in onze jachtclub het wedstrijd zeilen meer inhoud te geven. Daar heeft de samen met wijlen Ad Moggré gestarte IJspiegel winter serie zeker aan bijgedragen.

Godfried kwam recent nog het met voorstel om de zomeravond wedstrijden te gaan varen. Toen die wedstrijden er kwamen, heeft hij er ook nog met veel voldoening aan deelgenomen. Zo werd Scheveningen de toonaangevende haven voor het wedstrijd zeilen op zee.

De nabesprekingen op dinsdag na de IJspiegel werden legendarisch en worden vandaag in de

vorm van IJspiegel Academie voortgezet.

Godfried noemde al zijn boten Titaantje; na de Pionier volgde nog de OOD 34 en na een kort intermezzo met een motorboot kwam er nog een Bries.

Zeilen met Thea en later Anouk, met regelmatig een wedstijd, bleef zijn leven lang een passie, die hij tot bijna het laatste moment toe wilde vieren.

Rust in vrede Godfried.

Radboud Crul





## Doe mee.

*De zomer nadert zijn einde. Het is bewolkt en fris, de grond vraagt om regen. We, Mia en ik, zitten weer eens in een boerderijtje bij het vriendelijke dorp Makkum. Even zuid na de Afsluitdijk, een vergeten stukje Friesland. Steeds meer westerlingen komen deze kant op en vestigen zich in een huisje met een stukje grond. Door verkoop van hun oude woning kunnen ze zich hier een royaler exemplaar aanschaffen. En worden gastvrij opgenomen in de gemeenschap.*

Onze gastheer Douwe heeft een aantal huurders begeleid om een goede plek te kiezen. "En als ze dan in zo'n dorpje een huisje gekocht hebben, staan gelijk de lokale verenigingen voor de deur. Of ze niet een bestuurs- of vrijwilligersfunctie in het dorp willen vervullen". Dat is cruciaal om zo'n dorp leefbaar te houden en prettig voor die mensen, want ze worden gelijk opgenomen in de gemeenschap. In Makkum ontmoette ik de voorzitter van een prachtig kerkje dat onderhouden wordt door een actief groepje vrijwilligers. Dit kerkje wordt gebruikt voor tentoonstellingen en sociale evenementen. Het enthousiasme spatte er bij hem af. Het succes verklaarde hij door de geboden gezelligheid (maandelijkse borrel) en de gedelegeerde verantwoordelijkheid. "Een vrijwilligster bood aan de 2 nieuw gebouwde toiletten schoon te houden. Daar

heb ik totaal geen omkijken meer naar. En zo gaat dat voor tal van taken".

### Korenwijn

Binnen onze vereniging is dat niet anders. We hebben natuurlijk enkele betaalde medewerkers en enkele assistenten, maar er is veel te veel werk voor hen om alle activiteiten te kunnen organiseren. We hebben deze events van de zomer goed kunnen volgen, via de app groepen, de communicatie van Anton of omdat u er zelf bij was. Zo hadden we medio mei geslaagde viswedstrijden bij onze zusterclub 'De Afrit'. Gevolgd eind mei door een geweldige -dank organisatie team- North Sea Regatta. Met bijna 80 boten op weg naar de Royal Harwich Yachtclub. Het viel een aantal schippers op dat IJsvogel in de windstille 5 knopen liep, recht op het doel af. Terwijl de

rest van de vloot stillag. Juist ja, de motor bijgezet, om op tijd met onze haringen en korenwijn bij het feest aan de overkant te zijn. Begin juni volgden de NSR-wedstrijden onder de Scheveningse kust. Met feesttent, leuke bands en een mooie prijsuitreiking. Daarna gevolgd door de gemoedelijke zomeravond wedstrijden. In de regel zo'n 20-30 bootjes die in de zakkende avondzon strijden met elkaar en om de eer. Waarna in het clubhuis onder het genot van een biertje, de verhalen de ronde gaan.

### Onvervaard

Het zag er een tijd naar uit dat een van onze mooiste events in stilte zou verdwijnen. Maar dankzij de inzet van enkele leden van de Nederlandse Vereniging van Kustzeilers, Tim en Liesbeth van de Jachtclub en enkele oudbe-

stuursleden van de stichting, werd de Scheveningen-500 naar Roscoff een eclatant succes. Ruim 30 boten voeren een heroische tocht naar het aan de Bretonse kust gelegen Roscoff. Nu waren die zeiltochten altijd geweldig goed georganiseerd. Met een warm ontvangst bv in Cork of Falmouth. Excursies en een mooi diner. Maar via de appgroepen en tv streams spatte het enthousiasme ons deze keer tegemoet. Ik heb zelden zoveel enthousiasme gehoord vanuit een evenement. Hulde ook voor de bemanning van de Akka en van het kleine waarscheepje die hun buitenboordmotor verloren, voor hun doorzettingsvermogen en onvervaardheid.

### Full carbon

Dat gold natuurlijk in het bijzonder voor de deelnemers aan de Fastnet Race. De laatste 2 edities waren bizar zwaar, met veel uitvallers en ook gewonde bemanningsleden. "Twee keer is genoeg, ik doe het nooit meer" zo verzuchtte een schipperse. Maar ze ging toch en dit keer waren de weergoden wat gunstiger gestemd en volgde er voor de tien!! Scheveningse boten een mooie race. Met goede klasseringen temidden van 400 deelnemende schepen.

Terwijl ik dit voorwoord schrijf worden op de Noord kade van de Eerste Haven de RC 44 boten in elkaar gezet. Men neme een container en stoppe daar een romp en wat onderdelen zoals het achterschip, de boegspriet en de mast, in.. Die worden op de kade door een professionele crew in elkaar gezet waaruit een 44 voets full-carbon racer ontstaat. Na de wedstrijden worden de boten weer uit elkaar gehaald en gaan de onderdelen weer in een container op weg naar de volgende race. In de laatste week van augustus liggen de boten aan onze middensteiger en racen tegen elkaar

voor de kust van Scheveningen. Dat wordt bijzonder spectaculair. De Jachtclub is gastheer en biedt ligplaatsen en de beschikking over het clubhuis, de organisatie is verder compleet in handen van de RC 44 organisatie.

### Marker Wadden

IJsvogel voer juli/augustus langs de kust, het wad en het IJsselmeer. Uiterst relaxed. Vooral de Markerwadden vonden we bijzonder. Een schitterend natuureiland, vol vogels. Als om 17.00 uur de laatste toeristenboot vertrekt nemen de zeilers het eiland over en genieten aan het strand van een glaasje en de dalende avondzon boven de West Friese kust. Als drukke tegenpool genoten we in Amsterdam van de relaxte sfeer tijdens 'the Canal Parade' en natuurlijk de gekte tijdens Sail. In Harlingen lagen we gezellig met de Baloo van Roderick en Monica en Sea's Out (Fedde en Tineke) troffen we een weekje in Makkum. Samen geniet je immers meer...

Ondertussen hielden we als bestuur contact over wat 2026 ons zal brengen. Het Wereldkampioenschap Duo-Handed en de NSR 2026. Het versterken van onze financiële positie. Het werven van een nieuwe verenigingsmanager. De samenwerking met onze sponsors zoals Beyonder, Malherbe, Mundus, de gemeente Den Haag, e.a. Een wat aangescherpt beleid voor winterliggers, het beter innen van kosten voor gebruik van stroom, nieuwe afspraken met de roeiers en zo tal van andere zaken cruciaal voor het gezond houden van onze vereniging.

### Doeners

Kernpunt voor ons is vergroten van de slagkracht van de vereniging. Het moet toch mogelijk zijn deze prachtige club te versterken met leden die gewoon vast een taak voor hun

rekening nemen. Een voorbeeld; Monica (Baloo)neemt sinds een jaar de ledenadministratie geheel voor haar rekening. Frans (Moana) gaat zijn tanden zetten in versterking van de zeilcommissie. Anton van Schendel heeft door podcasts, tv opnames, communicatie van Winning Tactics de club veel levendiger gemaakt. Maar hij zoekt dringend mensen die bv de nieuwsbrief willen schrijven en andere communicatieve klussen voor hun rekening willen nemen. Karin (Velomae) heeft als bestuurslid primair als taak de vereniging te versterken door het spotten en vastleggen van nieuwe vrijwilligers. Op het startschip, achter de bar, als bestuurslid evenementen of jeugd, om te helpen met onderhoud van de haven, etc.

Als bestuur vinden we dit de grootste uitdaging voor 2026. De samenleving kenmerkt zich steeds meer door azijnzure meedenkers die via commentaar op social media e.a. laten horen hoe alles zou moeten. Waar wij behoefte aan hebben is vrolijke DOENERS, die het leuk vinden alleen of samen met andere leden hun schouders onder de club te zetten. Te genieten van de mooiste haven aan de Noordzee kust. De levendigste zeil-, roei en vis gemeenschap, schippers die het leuk vinden nieuwe leden mee uit varen te nemen en daarmee de liefde voor de Noordzee te verbreden. Kortom, een gezamenlijke hobby, een gezamenlijke liefde en een krachtig sociaal verband, ook in guur weer.

U maakt ons, u zelf en elkaar blij als u de club helpt, meldt u bij Karin Tiktak; ketiktak@gmail.com

Marcel Schuttelaar

Voorzitter Jachtclub Scheveningen.



## Algemene Ledenvergadering Jachtclub Scheveningen op 19 mei 2025

*Hierbij een sfeer verslag van deze Voorjaarsvergadering. Voor het echte verslag verwijst ik u naar de officiële notulen.*

Marcel opent om 20.10 uur de vergadering en deelt direct mede dat dit één van de laatste vergaderingen zal zijn die hij voorziet. In de Najaarsvergadering legt hij echt het bijltje neer. Evelien, Daniel en George treden deze vergadering af. Verder is helaas Raymond een half jaar geleden uitgevallen en zal ook hij niet terugkeren in het bestuur.

Door het wegvallen van Raymond heeft het bestuur een pittig halfjaar achter de rug. Gelukkig werd ze bijgestaan door Robert Jockin. Een goed bericht is dat zich nieuwe kandidaten voor het bestuur hebben aangemeld en de continuïteit gelukkig is gewaarborgd.

Veel aandacht gaat er in deze vergadering naar het financiële verslag van onze penningmeester Roderick. Het is duidelijk dat hij de hand op de knip houdt. Er wordt verlies geleden en dat is niet aanvaardbaar. Mijns inziens een goede instelling van een penningmeester. Daar mogen we ons gelukkig mee prijzen. Alleen het bezuinigen op zeilevenementen valt niet zo goed in de zaal.

Tim Lemeer is het daar niet mee eens. Tim

praat ons rijk en vindt dat die zeilevenementen bij deze vereniging horen en er genoeg geld is in kas om dit te financieren.

De financiële commissie laat ook van zich horen en het opmerkelijke is dat ze het dechargeren van het bestuur over het gevoerde financiële beleid uitstellen tot na de behandeling van het WK Double Handed.

Dan is er eerst het afscheid van Raymond. Marcel benadrukt dat het vooral na het uitvallen van Raymond opgevallen is hoeveel hij voor de vereniging deed. En Raymond beantwoorde dit dat hij hoopt dat er goede besluiten worden genomen en er mooie evenementen in Scheveningen blijven!! Namens alle leden van JCS wordt Raymond heel hartelijk bedankt voor zijn enorme inzet voor de vereniging.

We vervolgen met het beleidsplan waarin o.a. is opgenomen dat er een Jachthavenmanager moet komen. Deze Jachthavenmanager krijgt een centrale rol waarbij niet alleen het water maar ook de vereniging aandacht krijgt. Een

sollicitatieprocedure zal gestart worden.

Bij de behandeling van de exploitatie van het clubhuis blijkt dat het nu ook mogelijk is om als lid in het weekend het clubhuis te openen. Wel moet er iemand aanwezig zijn die een bardiploma heeft. Verdere informatie kan gekregen worden via Annemiek.

Anton neemt ons nog een keer mee in zijn plannen rond Pinksteren. Voor het feest hebben zich ondertussen al 200 leden aangemeld.

En dan komt The Hague Worlds 2026 ORC Double Handed aan de orde. Ineens bleek het clubhuis vol te zitten met enthousiastelingen. Er wordt op tafels geroffeld, er wordt gejuicht bij kleine succesjes. De wedstrijdzeilers van JCS zitten in de zaal!

Eerst wordt er nog even gepraat over het afzeggen van de kleine botenbaan tijdens de North Sea Regatta. Daar zijn bovengenoemde zeer teleurgesteld over. Edwin Lodder legt het uit. Er waren echt te weinig inschrijvingen en

financieel zou het een debacle zijn.

Robert Jockin neemt ons mee in de wereld van het WK Double Handed. Volgend jaar vindt het plaats gelijk met de NSR in ons eigen Scheveningen. Hij promoot deze wedstrijden en wil graag dat ze op onze locatie plaats gaan vinden. Even ter herinnering, iets meer dan een jaar geleden hebben Raymond en Willem Ellemet deze wedstrijden binnen gehaald voor Scheveningen.

Het bestuur overweegt echter deze wedstrijd terug te geven i.v.m. een negatieve begroting. Willem Ellemet merkt op dat het teruggeven van een evenement wellicht ook consequenties voor de Jachtclub met zich mee brengt. Hij geeft aan financieel wel garant te willen staan. Jean Paul Malherbe deelt mede al de nodige sponsoring geregeld te hebben. Daarnaast komen er geluiden uit de zaal dat het teruggeven van het bid als schande wordt ervaren. Edwin Lodder geeft aan dat men vertrouwen in de toekomst moet hebben en het hem in al die jaren nog nooit gelukt is om een jaar voordat het evenement plaats gaat vinden een sluitende begroting te hebben.

En blijkt dat er meerdere leden, zo'n 15 in totaal, wel voor € 3000 pp garant willen staan. Tenslotte besluit de vergadering met algemene stemmen dat het evenement door moet gaan en wordt het bestuur decharge verleent voor het gevoerde financiële beleid.

Dan nemen we afscheid van George Joutze, Evelien Heijning, Daniel Wiessing, Raymond Roessing. Allen worden heel erg bedankt voor hun inzet voor de vereniging. En worden als nieuwe bestuursleden benoemd Erik van de Linden en Karin Tiktak. Erik als secretaris en Karin als bestuurslid vrijwilligers. Namens de zeilcommissie komt Frans van Cappelle in het bestuur.

Het wordt al laat en er zijn nog wat verschuivingen in diverse commissies. Nieuwe jonge mensen zoals Ybrandt Endt treden toe.

Tot slot heeft een lid nog een uitsmijter in petto. De JAR komt aan de orde. Jin Hoeksema spoort aan om de JAR te behouden voor de club!!! Daarvoor komt hij met een plan. Hij wil de JAR onder brengen in een stichting. Een

stichting die wel gelieerd is aan de Jachtclub. Hij denkt €100.000 nodig te hebben. Er zijn 6 leden van onze club die bereid zijn in deze stichting een deelname te storten. Het plan moet nog verder uitgewerkt worden. De vergadering is reuze enthousiast. Wordt vervolgd.

Joop neemt ook nog even het woord. Hij wil de traditie van Adriaan van Stolk voortzetten en verzoekt het bestuur aan het slot van deze vergadering de leden een gratis drankje te serveren.

Het is 24.00 uur. Het was een hele zit, maar de voorzitter sluit een zeer geanimeerde vergadering waar oud en jong aan bod zijn gekomen. Ik zie de toekomst voor JCS weer rooskleurig tegemoet.

Aly Anink-van Driel  
Redactie Het Spuigat.





## De optimalisatie en het wedstrijd-klaar maken van de XR41, X-Esteem NED4103

*De afgelopen 8 jaar hebben Robin en ik een zeer fijne boot gehad aan de J/122 "Ajeto!", volledig geoptimaliseerd voor TwoHanded. We hebben er geweldige ervaringen mee gehad, veel wedstrijden gewonnen en nooit grote problemen, maar eigenlijk was er niet veel meer te verbeteren naar ons inzicht.*

Toen Robin eind vorig jaar dus de vraag van de Nederlandse importeur van X-Yachts kreeg of wij niet in de nieuwe XR41 van X-Yachts wilden gaan varen, was de keuze voor een nieuwe uitdaging snel genomen. Snelle boot, modern, veel ruimte ook om te toeren en veel support van X-Yachts. Niet dat de Ajeto! niet meer voldeed, zeker niet, waarschijnlijk zijn de nieuwe eigenaren beter af met deze volledig getuned en geoptimaliseerde boot dan met een nieuwe J-boot.

De levering van de nieuwe XR41 was gepland begin april, maar liep helaas enkele weken uit zodat we minder tijd hadden om de XR41 helemaal klaar voor de wedstrijden te krijgen. Met man en macht, met name door

de inzet van X-Yachts in Muiderzand, is er gewerkt om in ieder geval de Vuurschepen en North Sea Race te kunnen starten. Ondanks dat we helaas nog diverse zeilen misten. De apparatuur was razendsnel geïnstalleerd en gekalibreerd, met dank aan Marc Schmidt-Tapken van SXT. De kinderziekten waren er op zeker nog niet uit maar voor ons was die kwalificatie voor de Rolex Fastnet Race belangrijk. Je moet namelijk als kwalificatie samen 300 mijl in de boot waarmee je de Fastnet wil starten geracet hebben om een geldig startbewijs te verkrijgen. Het feit dat dit al onze 6e Fastnet zou worden telt daar niet in mee.

Tijdens de twee offshore wedstrijden naar

en van de UK werd voor ons duidelijk dat er nog veel aan de boot moest gebeuren, zoals o.a. de mastsettings, de mast was er door tijdsgebrek even snel "ingeprikt" in de meest veilige vaste stand. Vooral met weinig wind upwind merkten we dat de performance veel beter moest. Downwind daarentegen loopt hij heel gemakkelijk en was zeker al competitief. We hebben de boot weer geoptimaliseerd voor TwoHanded wedstrijden, daarom hebben we meer gewicht in de kiel en een gereduceerd aangepast zeiloppervlak om het niet aanwezige bemanningsgewicht te kunnen compenseren en toch genoeg stabiliteit te hebben. Ons grootzeil heeft geen zogenaamd fat-head, zoals de XR41 origineel getekend is. Hij is dan uitgevoerd met een dubbel

achterstag om na iedere overstag of gijp manoeuvre de spanning op het stag te kunnen wisselen om het brede grootzeil in de top vrij te houden. Als je full crew vaart is dit geen probleem maar TwoHanded is dit erg lastig omdat je eigenlijk je handen al vol hebt aan alleen het grootzeil en genua. Ook wil je een minder hellende component bij TwoHanded omdat je die 8 of 9 man in de rail mist als tegenwicht. Dus reductie van zeiloppervlak in de top is dan meest effectief, dus voor ons geen uitgebouwd grootzeil bovenin. De bediening van het achterstag hebben we wel hydraulisch/elektrisch gemaakt, om zo het voordeel te hebben om snel de shape van het grootzeil te kunnen beïnvloeden bij vlagen. Ook de grootste genua is aangepast door

het voorlijk te verkorten en bovenin een 60 cm uit te bouwen. Echter de boot moet wel "power" houden, om bij geringere windkracht wel snel te blijven, daarom is het oppervlak van de genua niet verkleind.

Om de dagen tot de Fastnet zo nuttig mogelijk te besteden besloten we de NSR inshores niet te starten, maar deze dagen te gebruiken voor testen en tunen. Onze zeilmaker Kevin Sproul van Ultimate Sails kwam die dagen over uit Engeland om ook zijn input te kunnen geven. Het nog te leveren race grootzeil hebben we n.a.v. de ervaringen toen nog kunnen aanpassen. De gehele zaterdag is gebruikt om de mast goed op de boot te zetten, met de juiste prebend en rake (de hoek waarin de

mast achterover staat op de boot). We zitten nu op een rake van 4,5 graad, als je de boot in de box ziet liggen valt dit zeker op. Bovendien hebben we die dag alle verschillende settings voor de diverse windsterkten vastgelegd. Met meer wind staat de mast veel stijver, met weinig wind heel "los".

Een mogelijkheid is om de XR41 helemaal "leeg" te varen, alle interieurdelen kunnen namelijk heel gemakkelijk verwijderd worden zoals gedeelte van keukenblok, tafels, deuren, interieur van achtercabines en voorcabine. Dit scheelt vele kilo's op het bootgewicht. Je vaart dan niet als zogenaamd cruiser-racer maar als performance racer. Dit staat dan ook op je ORC meetbrief vermeld en geeft je wat





extra penalty in je rating . De XR41 boten die recent zo succesvol het WK ORC in Finland gevaren en gewonnen hebben zijn volledig zonder interieur. Wil je gaan cruisen en dan kost het een paar uur en alle interieur is dan weer heel snel en gemakkelijk modulair in te bouwen. Wij hebben nu gekozen om de boot te laten meten als cruiser/racer dus met volledig interieur omdat we denken/hopen dat het gewichtsvoordeel t.o.v. het rating nadeel in TwoHanded niet groot is, ook omdat je die extra 8 á 9 man bemanning niet aan boord hebt. Aangezien er ook redelijk veel gecruised gaat worden met de X-Esteem, was dit nu de beste optie, de ervaring zal de komende tijd leren of dit de juiste is.

Ook de keuze van de instrumenten is belangrijk voor het TwoHanded wedstrijd varen. Op de "Ajeto!" en ook op zijn voorganger de J/111" Xcentric Ripper" hebben we bewust voor NKE gekozen o.a. voor de kwaliteit van de stuurautomaat. Ook

de X-Esteem is uitgerust met NKE, uiteraard weer de modernste uitvoering, om de boot zelfstandig zo goed mogelijk op wind en kompas koers te laten varen. Wij hebben dan met de afstandsbediening de mogelijkheid om bij het opkruisen allebei in de rail te kunnen zitten en zo door ons gezamenlijk gewicht in de rail nog een paar tienden knoop sneller te varen, waarbij de automaat perfect koers houdt. Naast de afstandsbediening van NKE heb ik ook een mobiel display bij de hand om in Expedition ( navigation software) de nodige info te kunnen ophalen.

Tijdens de Rolex Fastnet Race bleek dat de gedane aanpassingen zeker effect hebben gehad, de performance was veel beter geworden. Dat we daar uiteindelijk geen resultaat hebben kunnen scoren is te danken aan een fout tijdens het wisselen van de grootste gennaker naar een wat kleinere waarbij we helaas de eer van de Scheveningse garnalenvissers hoog hebben gehouden.

Na 45 minuten vechten om de A2 weer aan boord te krijgen zaten de schoten vast onder de romp en waren niet meer los te krijgen, wat we ook probeerden.

De komende maanden zullen we doorgaan met optimalisatie en verbetering, dit is ook wat we beiden een uitdaging vinden en waar we van genieten. Ook tijdens de IJspiegel zullen we dit jaar van de partij zijn. Het target is uiteraard het WK ORC TwoHanded wat volgend jaar tijdens de NSR in Scheveningen verzeild zal worden. Hier willen we een resultaat varen waar we trots op kunnen zijn!

John van der Starre en Robin Verhoef, crew van de XR41, X-Esteem.

Facebook: X-Esteem Sailingteam NED 4103  
Instagram: x\_esteem\_sailing

## Bezoek onze winkel in Scheveningen

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

**VROLIJK**  
Watersport

- Navigatie
- Elektronica



We zijn geopend van maandag t/m zaterdag



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

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

**SALTYCOLOURS.COM**

sailing photography by Laurens Morel



Shot at the heart of the action





## Haringparty 2025

Op 18 juni vond de jaarlijkse Haringparty van de Jachtclub Scheveningen plaats. Het was opnieuw een gezellige en geslaagde avond, waarbij de Hollandse Nieuwe heerlijk smaakten en dit jaar nóg vetter dan het jaar ervoor.

Met korenwijn en bier die rijkelijk vloeiden en de vrolijke klanken van accordeonist Peer als muzikale omlijsting, was de sfeer uitstekend. Kortom: een prachtig evenement om op terug te kijken!





## De verstrooiing van Thea

*Tante Thea was overleden en gecremeerd. Tante was in leven een goeie supporter van de KNRM, dus had ze die maatschappij in haar testament een aanzienlijke som geld toebedeeld en had als laatste wens dat haar as verstrooid zou worden door die maatschappij. En zo begon ons buitengewoon uitje. Dus reden wij op een vrijdagmiddag met z'n vijven naar IJmuiden, neef Wim, nicht Greet, m'n schoonmoeder en ik. En tante in de urn tussen ons in.*

We kwamen daar aan en werden koel maar toch beleefd ontvangen. Ik kreeg het idee dat de KNRM niet op zat te wachten op zulke dingen, maar konden moeilijk weigeren, aangezien een mooi bedrag zou worden ontvangen. Het testament werd nog afgewikkeld, maar de toezegging stond vast. De klus werd afgehandeld door twee oudere mannen van de KNRM. Het zou gebeuren op die oude stalen reddingsboot die daar nog lag (beetje varende ergoed)

Over het weer kunnen we kort zijn: stervenskoud, winterdag, januari, windstil en een schraal zonnetje. Dus liepen we naar de steiger waar die boot lag. De motor hadden ze al gestart, maar was nog ijskoud. Volgens mij was het een oude Kromhout, hij lag nogal te bonken. Wij werden met z'n vieren en tante op het achterdekje gezet en die twee mannen gingen naar binnen. Om die motor sneller op temperatuur te laten komen hadden ze 'm in z'n werk gezet. Dus lag hij lekker te ronken en te trekken aan de meer eindjes en maakten aardig wat water vuil. Voor de rest was het stil in de haven en wij stonden op dat achterdek. Er daalde toch wel een beetje begrafenis plechtigheid over ons heen. Er kwam een dagvissertje de haven binnen varen en wilde achter de reddingboot aanmeren. Wij met ons vieren en tante stonden daarna te kijken.

Maar dat aanmeren lukte niet omdat onze boot behoorlijk veel water vuil maakte. Toen ging de deur van de stuurhut van die dagvisser open en kwam die vent naar buiten en riep heel hard of die schroef er gvd niet af kon. De drie naast me keken haastig weg en ik begon door de zenuwen keihard te lachen. Die dagvisser werd daarom zo kwaad dat hij stond te springen als een aap achter de tralies. Achteraf begreep ik waarom die man zo kwaad werd: hij dacht dat wij bemanning van die boot waren, maar wij waren alleen maar vier mensen en tante op een klein achterdekje. Door het tumult kwam de echte bemanning naar buiten. Ze deden niks en keken het aan; dagvisser droop af. Blijkbaar was de motor warm want de trossen gingen los. We voeren naar buiten. Bij de noordpier gingen we noord over en iets de zee in, ik denk één mijl. Toen gingen we drijven; de zee was glad, geen deining. De verstrooiing was plechtig, een bosje bloemen meegenomen door nichtje, ging te water en de as van tante er achter aan. De as ging alle kanten op, behalve de kant die je wil, dus lag er ook 'n beetje tante in het gangboord. Maar dat werd respectvol met een patsje water door de bemanning overboord gespoeld.

De urn was leeg en werd in een plastic zakje opgeborgen. Ondertussen waren we alle

vier blauw van de kou. De bemanning ging naar binnen en de boot tufte weer langzaam richting noordpier, en wij nog steeds met z'n vieren op dat achterdekje.

Het werd al 'n beetje schemerig (korte dagen) en er kwam een razendsnelle dichte mist op zetten, echt dicht, geen hand voor ogen. Ik denk dat we bij de noordpier waren dat onze boot keihard achteruit sloeg. We voeren niet hard en lagen zo stil.

Van zee kwam een grote kotter met de bommen wijd op volle kracht de pieren binnen varen. Hij ging voor ons over, op letterlijk 15 meter. We schrokken ons de kleren, en hadden het niet meer koud.

Achter de kotter zijn we ook naar binnen gevaren. Toen we steiger van de KNRM waren kregen we een beetje zicht. De bemanning meerde aan en gaven ons een hand. Wij gingen naar de auto, met de kachel op de rooie schrap.

Het duurde nog een half uur eer we het een beetje warm kregen.

Een gedenkwaardige middag!

Huig van Duijn

## 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](mailto:info@maritiemcentrumrijnzicht.nl)  
[www.maritiemcentrumrijnzicht.nl](http://www.maritiemcentrumrijnzicht.nl) | [Like ons op Facebook https://www.facebook.com/MCRijnzicht](https://www.facebook.com/MCRijnzicht) | [volg ons op Twitter @RijnzichtGroep](https://twitter.com/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!





## Hoe Miri Snow Wolf werd in de Rolex Fastnet 2025

*In de afgelopen december editie van het Spuigat stond een artikel over de Swan 48 Miri uit 1999, de boot van Erik Nijdam en Moira Cameron. Op dat moment waren ze Miri aan het voorbereiden op de Rolex Fastnet Centenary Race 2025 - de boot werd teruggebracht naar de GRP om een volledig nieuw coatingsysteem over het hele onderwaterschip op te bouwen, er werd wat schade aan het roer gerepareerd, er werden verbeteringen aangebracht aan tuigage en zeilen en er werd een voorkajuitbed hersteld om extra slaapgelegenheid te bieden.*

Tegelijkertijd was Erik ook bezig met het team en het plannen van de campagne met de Vuurschepen, North Sea en Cowes-Dinard-St Malo races als Fastnet-kwalificatiewedstrijden. De bemanning bestond uit negen ervaren zeilvrienden uit het Verenigd Koninkrijk, Zwitserland en Nederland, met een goede mix van leeftijden en expertise, en iedereen keek uit naar het avontuur.

Kort voor de Vuurschepen race eind mei, verzamelde Miri's bemanning zich in Stellendam waar de laatste klussen aan de boot werden gedaan voordat zij het water in ging en waarna de eigenlijke training kon beginnen. Wat gepland was als een trainingsweekend op het water werd omgetoverd tot een teambuildingweekend op het land vanwege wat last minute vertragingen met de roerreparatie.

De tijd werd nuttig besteed om zowel elkaar als de boot beter te leren kennen, voor de route planning en weersverwachtingen voor de Vuurschepen en North Sea races en de bevoorrading. De door Helly Hansen gesponsorde teamkit werd opgehaald bij

de bedrukker en de verwachtingen en het enthousiasme waren hooggespannen voor de eerste van de kwalificatieraces.

De roerinstallatie had vertraging opgelopen. In afwachting van de levering van een nieuw onderlager voor het roer, wat betekende dat Miri pas twee dagen voor de Vuurschepen race te water zou gaan en getuigd zou worden. Niet ideaal, de bemanning zou nu pas tijdens de reis van Stellendam naar Scheveningen voor het eerst echt met Miri en met elkaar varen. Maar het team was helemaal klaar en plande een vliegende start van de race of, wanneer nodig, zelfs het missen van de Vuurschepen race met een directe oversteek naar Harwich voor de start van de North Sea race.

Maar op de ochtend van de dag dat de laatste werkzaamheden aan Miri voltooid moesten zijn, kreeg Erik een telefoontje om te zeggen dat er problemen waren ontdekt met de levering van het onderste roerlager en hij nog een kleine 3 maanden moesten wachten op een nieuwe levering..... (dus na de start van de Fastnet race!).

Een hele grote teleurstelling, Miri werd teruggetrokken uit zowel de Vuurschepen als de North Sea race en alternatieve kwalificatiewedstrijden werden gepland voor later in de hoop dat het lagerprobleem kon worden opgelost. Direct kwamen de leden van de Miri-bemanning die contacten hadden in de scheepsbouwindustrie in actie om een alternatieve oplossing te vinden die zou passen en op tijd klaar zou zijn. Er werden verschillende opties voorgesteld en onderzocht, netwerken werden aangeboord, contacten werden gebeld en alle mogelijke wegen werden overwogen. Zij spraken met de bekende scheepsbouwers in Nederland, de wereldwijde Swan organisatie en alternatieve roerlager fabrikanten - iedereen die ze spraken dacht en werkte mee!! Tot aan een specialistische werkplaats die aanbod het complexe rollager volledig na te bouwen maar die mogelijkheid zag stranden in de verantwoordelijkheid die zij dan zouden moeten aanvaarden mocht er iets mee mis gaan.

Na twee intensieve weken moest iedereen toch concluderen dat het niet mogelijk was

om op tijd een nieuw roerlager voor Miri te installeren om zich te kwalificeren voor de Fastnet Centenary race.

Midden juni belde Erik elk van de bemanningsleden afzonderlijk om het teleurstellende nieuws te delen, en hen te bedanken voor hun deelname aan de campagne en voor hun steun in de voorbereidingen. Een aantal bemanningsleden had aangegeven dat ze zouden proberen plekken te vinden op andere Fastnet boten, iets wat Erik zelf ook overwoog. Maar met nog slechts 5-6 weken te gaan voor de race waren die kansen klein.

Als onderdeel van de afronding van de campagne nam Moira contact op met Haslar Marina in Gosport om de ligplaats te annuleren die ze had geboekt voor Miri als Fastnet-basis daar. Ze nam ook contact op met enkele vrienden die ze afgelopen zomer op het Haslar D-ponton had gemaakt tijdens een verblijf van zes weken, om hen te laten weten dat Miri dit jaar toch niet zou komen. Als antwoord hoorde ze van een vriend die zei dat er een jacht genaamd Snow Wolf op datzelfde D ponton

lag en de Fastnet zou varen, maar waarvan enkele bemanningsleden zich onlangs hadden teruggetrokken. Ze kreeg het telefoonnummer van Robert Nichols, de eigenaar/schipper van Snow Wolf, met de suggestie dat Erik hem zou kunnen bellen als hij nog mee wilde zeilen in de race.

Erik en Moira herinnerden zich dat ze Snow Wolf hadden gezien en bewonderd - een prachtige Sparkman & Stevens Swan 48 uit 1974, de eerdere versie van Miri. Functioneel up-to-date met een nieuw grootzeil, 3 race voorzeilen, een stag zeil en twee spinnakers, B&G instrumentatie, Time-zero weather-routing software, nieuw lopend want en geëlektrificeerd met Li batterijen en een nieuwe generator. Ze hadden Snow Wolf's schipper Robert ook kort ontmoet aan het begin van hun verblijf vorig jaar toen hij op een dag een lijn voor hen ving, maar was hij daarna niet veel meer in de buurt geweest. Nu belde Erik Robert op om te zien of hij misschien nog een plekje aan boord had voor de race. Robert herinnerde zich Miri van afgelopen zomer en de twee spraken af om elkaar enkele dagen

later op Snow Wolf te ontmoeten op de eerste dag dat Erik en Moira in het VK zouden zijn voor hun vakantie.

Tijdens dat bezoek zette Robert thee op de boot terwijl de drie praatten over de komende Fastnet-race. Het bleek dat Robert om verschillende redenen onlangs de hele bemanning had verloren die hij had aangemeld voor de campagne en openstond voor het vinden van mensen om hun plaatsen in te nemen. Na een grondige inspectie van de boot stemde Erik ermee in om contact op te nemen met de Miri-bemanning met het aanbod om op Snow Wolf te varen op basis van gedeelde kosten, en die avond belde hij iedereen nog persoonlijk op om te zien of ze nog beschikbaar en geïnteresseerd waren.

Tegen de tijd dat de laatste oproep was geplaatst, was bijna de hele Miri-crew weer aangemeld en had Snow Wolf een nieuwe kant-en-klare crew voor een complete Fastnet-campagne. Slechts drie van de oorspronkelijke negenkoppige Miri-bemanning waren niet meer beschikbaar, wat betekende dat Snow







Wolf nu een bemanning van zeven had, waaronder Robert zelf, om de kwalificaties en de race te varen.

De eerste kwalificatiewedstrijd van Snow Wolf was de Morgan Cup direct het weekend daarop, waarvoor vier van de zeven beschikbaar waren (niet ideaal maar zij leerden snel de boot goed kennen). De tweede kwalificatiewedstrijd was de St Malo race op 11 juli, die Erik oorspronkelijk ook had gepland, en hiervoor waren alle zeven bemanningsleden aan boord. Dit was de eerste keer dat de hele bemanning echt samen zeilde, en voor drie van hen was het de eerste keer op Snow Wolf. Na die race besloten Robert en Erik dat een achtste bemanningslid voor een meerdaagse race als de Fastnet handig zou zijn ook gegeven de lange spinnaker rakken. Een van de Nederlandse bemanningsleden had een goede vriend die net met zijn eigen boot

de Atlantische Oceaan was overgestoken en interesse had om mee te doen – en zo was de Fastnet-crew van Snow Wolf compleet.

Snow Wolf nam deel in IRC Class 3, de Dorade Cup (klassieke jachten), de Swan class en de S&S trophy. De bemanning had een prachtige race met mooi weer, zag de beroemde rots tijdens een mistige zonsopgang op dinsdagochtend en kwam over de finish op donderdagochtend, met een 217e in IRC overall (toch wel plaatsen ingeleverd op de terugweg). Van zes weken eerder geen boot tot het voltooiën van deze iconische race in een prachtig klassiek jacht voelde als een sprookje. Na de finish (onder spinnaker) werd Snow Wolf in Port Chantereyne (Cherbourg Marina) ingedeeld bij de andere klassiekers als Kialoa 2 en lagen zij langs het beroemde zeiljacht Hound. Onderweg hadden ze wel

wat "ongelukjes" gehad in de vorm van een S2 spinnaker blow-out, een gescheurde J1 die niet meer te repareren was (een mooi carbon zeil maar 15 jaar oud), een kleine scheur in de J2 die onderweg wel te repareren was en hun glazen kookplaat verpletterd door een vallende pot pindakaas..... maar ze hadden allemaal bereikt wat ze van plan waren te doen, onderweg nieuwe vrienden gemaakt en veilig en opgetogen aangekomen in Cherbourg na een geweldig avontuur om nooit te vergeten!

Met welgemeende dank van de hele Miri-crew aan Robert Nichols en zijn klassieke Snow Wolf.

Erik Nijdam en Moira Cameron

## 150 JAAR MAATWERK



### 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.







## Team Vesper – alweer mijlen verder

*Begin 2023 spraken we als team ons commitment uit naar Vesper: we zouden in 2025 de Fastnet Race gaan varen. Allemaal met een verschillende achtergrond en ervaring in de watersport, maar met één gedeelde ambitie, leren offshore wedstrijdzeilen. Waar een wil is, is een weg met een goede dosis enthousiasme en een beetje lef. Sindsdien zijn we 3,500 mijl verder en gegroeid – als individuele zeilers en als team. Met trots en vooral heel veel plezier, hebben we afgelopen juli de Fastnet gevaren.*

### Ambitieuze roadmap

Terugkijkend begonnen we met een ambitieus wedstrijdschema: de IJspiegels, Vuurschepenrace, North Sea Race, Bruine Bank, Scheveningen-500 en de CAM Race. Trainingen deden we vaak onder begeleiding van Erik van Vuuren. Zo werkten we aan onze basis: communicatie, bootgevoel en boat handling. We volgden de racing pyramid: eerst handelingen, dan snelheid, en uiteindelijk tactiek.

### Team

Tijdens de winter races begin 2023 verdeelden we de rollen op basis van persoonlijke leerdoelen. Zeiltermen, zeilvoering en manoeuvres stonden centraal. Het was soms chaotisch – namen, afkortingen en volgordes liepen door elkaar – maar juist dat maakte het leerproces waardevol. Daarna werden ook materiaal, aanpassingen op de boot en tools voor het meten van performance langzaam toegepast. En dat alles moest dan uiteindelijk met elkaar samenwerken. Daar pakten

iedereen, best organisch, zo zijn of haar rol in. En we bleven leren, tot aan de Fastnet. 80% van het team van 9 man vormden de vaste kern. Dual handed zeilers, Marcel en Martine sloten aan voor de Fastnet. Knap hoe ze de fit met het team snel hadden gemaakt. Wouter, Paul, Alex en Michiel waren steady. Zo ook Daniel en Chris. Inmiddels 15 en 18 jaar oud troeven ze het team af met hun performance mindset en drive. Dit kwam duidelijk tot uiting tijdens de Fastnet race. Hun energie werkt aanstekelijk.

### Mijlen varen en vertrouwen bouwen

En dat begon met de eerste offshore races tijdens de North Sea Regatta in 2023 die ons leerden de nacht in te varen, zeilwissels en verschillende weersomstandigheden. In juli 2023 volgde de Scheveningen-500 naar Falmouth – een race met alleen maar tegenwind en veel zeegang. De CAM Race in 2024 van Lauwersoog naar Larvik was een volgende stap: 390 mijl alleen maar downwind. Het

waren pittige omstandigheden en leerden met 20+ knopen wind en hoge golven dag en nacht te varen met een spi op.

Zo bewezen naar onszelf dat we klaar waren voor grotere uitdagingen. We werkten vanaf het begin met een wachtsysteem van 4 uur op, 4 uur af, met halverwege een wissel voor frisse ogen. Rollen rouleren, behalve bij extreme omstandigheden. Ons buddy-systeem hielp bij energie en veiligheid: we bespraken vooraf hoe we omgaan met dips, zeeziekte en persoonlijke valkuilen. En zo met acht offshore races in de benen raakten we vertrouwd.

### Fastnet 2025

We wisten, de Fastnet Race is geen sprint en wel 695 mijl. Uithoudingsvermogen, focus, performance en teamspirit zijn cruciaal. We maakten duidelijke afspraken over gedrag, veiligheid en performance. Discipline was de sleutel: van het volgen van het wachtsysteem tot het optimaliseren van performance op

snelheid, koers en zeilwissels. Iedereen betrokken, zo voeren we als één team – voorbereid, gefocust en met plezier.

Naast alle trainingen, begon onze voorbereiding weken van tevoren: teamsessies, klussen, roadbook, navigatie, veiligheidsrondes en essentiële documenten. Tot een week van te voren, waar we ook fysiek het eerste rak tot aan de Needles verkenden en de startlijn hebben bekeken. Alles was strak gepland – ook voeding en hygiëne, inclusief eieren die Paul altijd bakt en een zak smikkels die altijd ergens gevonden wordt door Chris. De dag voor de start hebben we met de laatste weersvoorspellingen 2 uur lang de hele race per rak gevisualiseerd.

Zaterdag 26 juli 11.40 BST. De race begon spannend, met een start over stuurboord en een overstag heel dichtbij de spectator zone. We kozen door een liftende wind en toenemende stroom de route in het diepe deel van de Solent. Dat was een mooie opsteker om bij de eerste 3 van de ORC2 klasse bij Hurst Castle aan te komen.

De etappe naar Lizard Point verliep strak, we voeren als snelste van alle First40 schepen met afluende wind rond de 12 tot 14 knopen, zo'n 40 graden op de punt. Een te vroege overstag in Penzance bay kostte ons 2 mijl – stroming was daar interessant- een goede les. Na de Scillies en heel veel dolfijnen kregen we richting Fastnet Rock te maken met frustratie: veel helling, en geen hoogte. Terwijl Vesper juist kan presteren in die upwind omstandigheden. We hebben alles geprobeerd – trim, gewicht, zelfs wier onder de kiel gecheckt. Vesper was Vesper niet. We verloren zeker 2 uur. De Rock zelf zagen we niet: mist, drizzle en duisternis. Twee lichtstralen markeerden het moment van de ronding om 00.53 op 29 juli met 15 knopen wind.

Daarna volgde een prachtig downwind traject: Eerst kort de A5 voor een stukje reachen, om vervolgens over te gaan naar de runners. En Jan van Gent zweefde in die nachtelijke uren met ons mee in de turbulentie van het zeil. De roze A2 stond bij zonsopgang – en die hielden we 36 uur op tot over de finish. Bij de Scillies zaten we te dicht bij de eilanden,

wat ons snelheid kostte. Achteraf stond het in het roadbook – weer een goede les: blijf het erbij pakken.

Met strak blauwe lucht maakten we op breedtegraad 4W een kritische keuze: een slingshot onder Alderney door om de Alderney Race mee te pakken. We kwamen iets te vroeg aan en hadden kort nog stroom tegen. De keuze was goed, maar routing kon beter. Een andere First40, met zichtbaar veel ervaring in de Fastnet haalde ons daar in door tussen de kleine eilandjes door te varen. Uiteindelijk genoten we van 12 knopen over de grond toen het tij keerde en finishten we met een grote glimlach.

30 juli 23.00 BST. We werden vierde over de lijn van alle First40's – een prestatie waar we trots op zijn. Het waren prachtige omstandigheden voor een eerste Fastnet.

Namens Team Vesper, Eveline Heijning







Fastnet 1995

## Triple Seven

*Zo, mijn zevende Fastnet zit erop. Ja, want Fastnet Races hebben me altijd gefascineerd. Deze prestigieuze race is voor iedere wedstrijdzeiler op zee een race die je zeker één keer, of wel meer keren, wil meemaken. Om de legendarische rots met de vuurtoren zeilen is toch ervaring die een zeilseizoen een bijzondere betekenis geeft, want in tegenstelling tot vele andere zeilwedstrijden, vergeet je de deelname aan een Fastnet niet.*

Als voorbereiding op de Fastnet namen we in 1995 een deel aan de Cowes Week met mijn Dehler DB1 Dead Beat. We hadden een huis gehuurd op de Hillstreet in West Cowes. Dat werd dus overdag zeilen en 's avonds lekker feesten. We verloren wel de klapschroef zodat we voor de wedstrijden naar buiten gesleept moesten worden. Op de dag voor de start van de Fastnet werd een nieuwe klapschroef gemonteerd. En dan varen maar!

De veiligheidseisen waren toen nog beperkt zodat een registratie in het RORC-kantoor in de High Street voldoende was. De kwalificatie voor deelname aan de North Sea Race was zo geregeld. Nogal een contrast met lange lijst van zaken die tegenwoordig vereist zijn voor deelname. De race zelf had veel licht weer, met 28 graden Celsius gingen we rond de Rock, je kon om half twaalf 's nachts nog in je T-shirtje aan het roer zitten. De race duurde

veel langer dan gepland, waardoor de vrouw van één van de bemanningsleden op de steiger bij de aankomst stond te stampvoeten wegens de forse overschrijding van de haar toegezegde zeiltijd. Het resultaat was overigens prima: 2de in IMS(ORC) en 3e IRC(CHS) in de klasse.

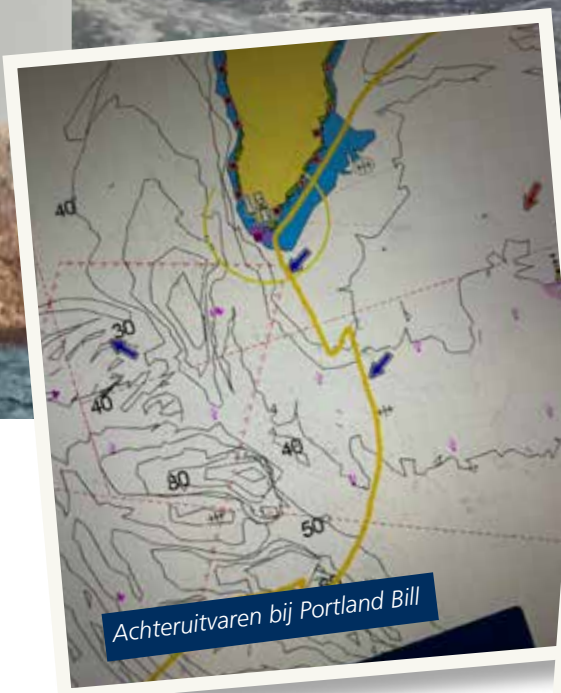
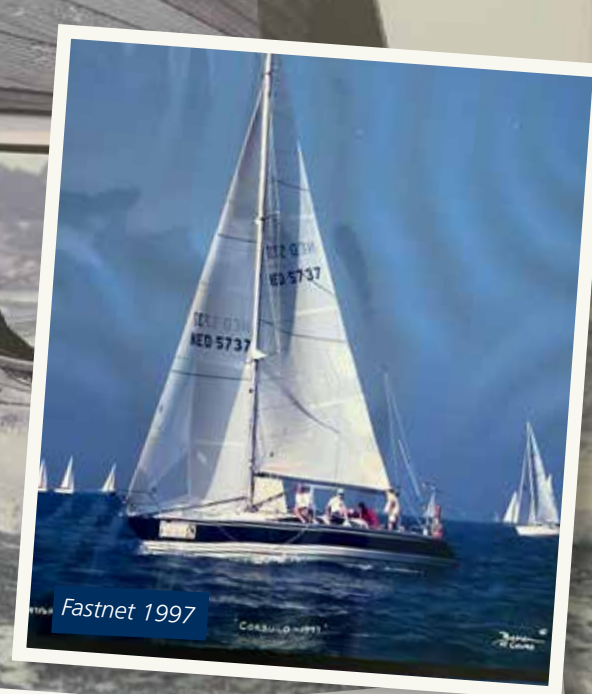
Twee jaar later een volgende race. Ditmaal met de Corbulo, een al wat bejaarde McGregor 38. Deze boot moest tijdens de Cowes week voorafgaande aan de Fastnet nog wel wat aangepast worden voor Spec. Reg. Categorie 2. Wat tot de opmerking leidde "Are you still building the bloody boat?". De schipper moest maar op en neer naar de Yacht Chandler in de High Street om de benodigde onderdelen te kopen. Met nog tien rvs ringen voor het stuurwiel op naar de start. Met een kwalitatieve top bemanning en wisselende omstandigheden gingen we 's nachts rond de Rock.

Bij de finish kregen we een kanonschot te horen, tot onze verbazing bleken we als eerste in de klasse over de lijn te zijn gegaan! Bij de prijsuitreiking op het stadhuis van Plymouth hoorde ik van de race-director Allan Green dat mijn eerdere derde plek een eerste plaats was geworden, doordat Allan zo vriendelijk was de klasse in tweeën te verdelen. We hebben toen in een beste stemming gedineerd!

Mijn derde Fastnet voer ik ook met de Corbulo met een gewijzigde bemanning: jonger en wat minder ervaren. Dat merkte we al in de eerste nacht toen we bij 28 knopen wind vreselijk in de chinees gingen, gelukkig knapte de bulle talie, zodat we weer overeind kwamen. Maar wel met het verlies van twee spinakerschoten en een Genuaschoot. De volgende morgen vonden we die schoot achter het roer terug. Die hadden we dus braaf de hele nacht meegesleept. Na de ronding, ook in de nacht,



Fastnet 1997



Achteruitvaren bij Portland Bill



Crew 2025



Fastnet 2005

voeren we over de Ierse Zee precies in de baan van de totale zonsverduistering die daar plaatsvond. Dat betekende echter geen wind, dus totale zonverduisteringen mijden! Het resultaat viel dan ook een beetje tegen: 6e maar wel een heel goed resultaat van Frans de Vries Lentsch die met de Stortemelk (huidige Jutter) de klasse won.

Pas in 2005 werd de handschoen weer opgenomen ditmaal met de Rosetta Dehler 36JV. In de voorafgaande Cowesweek met een rating incident: "Protest!", "For what?" "Your rating!" Gelukkig prettig opgelost zodat de Noordzee Club voorzitter het IRC in Nederland kon introduceren. In de race zelf een mooie 5e plek, zonder veel incidenten onder prima omstandigheden. Mijn vijfde Fastnet in 2011 was aan boord van de Panther (J 105) van Edith Voskamp en Yvonne Beusker waarbij naast mijzelf de bemanning werd aangevuld

met Erik (van Vuuren), Boris Schellekens en Mariette Koekoek. Vanwege de beperkte sta-hoogte in de boot werd die de Fastnet in de kajuit op de knieën doorgebracht. Met behulp van micro navigatie met de iPad zowel rond de Rock als langs Lizard Point op de meter tussen de rotsen genavigeerd om de tegenstroom te ontlopen. Dus voorop naar Plymouth, maar helaas viel de wind vlak voor de finish weg, zodat we met de terugkeer daarvan met 106 boten bijna tegelijk over de finishlijn spoelden. Toch nog 5e in de klasse.

Zo volgen nog die van 2019 en mijn zevende van 2025. Deze twee vormen een eigen categorie omdat deze gevaren zijn met van de Redan afkomstige bemanning die bijna integraal werd overgenomen door de Rosetta, nadat Hein van Schaik gestopt was met wedstrijd-zeilen.

In 2019 had een aantal bemanningsleden last van zeeziekte was, maar daar was mede door wat Antwerpse pillen in 2025 geen sprake meer van. De omstandigheden waren dit jaar heel erg vriendelijk, terwijl er in 2019 er nogal wat bakken water overkwamen. Het bleef mede dankzij zorgvuldig naar lekken speuren en dichten binnen de Rosetta vrijwel helemaal droog. De resultaten verschilden niet veel 10e in 2019 in een klasse van 42 boten en 11e in 2025 weliswaar in een grotere klasse van 94 deelnemers.

Zo ga je bijna vanzelf zomaar naar je Triple Seven: je 7e Fastnet op je .... Ste

Radboud Crul



## Bezoek onze winkel in Scheveningen

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

**VROLIJK**  
Watersport

- Navigatie
- Elektronica

We zijn geopend van  
maandag t/m zaterdag

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

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

**SALTYCOLOURS.COM**

sailing photography by Laurens Morel

Shot at the heart of the action

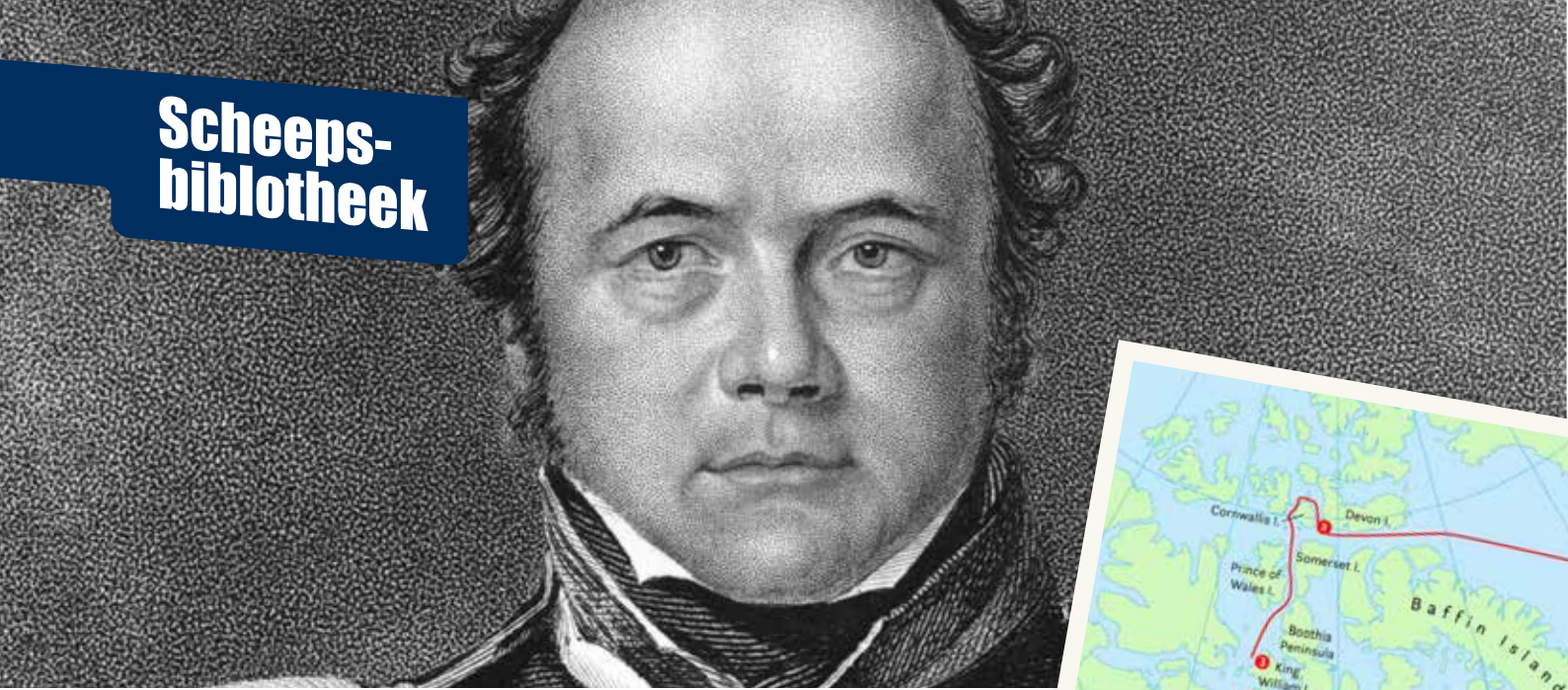
**KNRM**  
**200**  
1824 - 2024  
REDDERS OP ZEE

**“IK KEN  
HET WATER OP  
MIJN DUIMPJE.”**

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

DOWNLOAD DE APP EN GA GOED VOORBEREID HET WATER OP.





## John Franklins verloren expeditie naar de Noordwestelijke Doorvaart

*De doorgewinterde poolonderzoeker James Clark Ross was de beoogde kandidaat van de Admiralty en de Royal Society om de expeditie naar de Noordwestelijke Doorvaart te leiden, maar de "handsomest man in the Navy" had genoeg ijsbergen gezien: hij was net getrouwd verkoos een rustiger vaarwater.*

Ross was een vriend van Lady Jane Franklin, die Ross' steun goed kon gebruiken om haar man, Sir John Franklin, als expeditieleider naar voren te schuiven. John Franklin was in 1843 als gouverneur in van Diemensland (nu Tasmanië) op een onelegante manier uit zijn functie gezet vanwege conflicten met de lokale bevolking. Terug in Engeland moest de weggezakte reputatie van de Franklins in de Londense society weer opgekrakt worden. Lady Jane was bereid daarvoor haar netwerk in te zetten, en met succes. De gelauwerde poolonderzoekers James Ross, Edward Parry en admiraal Francis de Beaufort (van de Beaufortschaal) steunden de lobby van Lady Jane. Er was enige discussie over Sir John's leeftijd, hij was immers al 59, maar uiteindelijk werd men het eens. Aan Sir John Franklin de eer om de Noordwestelijke Passage voor het Britse rijk te ontsluiten en de wereld te tonen dat de Union Jack nog steeds over de wereldzeeën wapperde.

### HMS Erebus en Terror

Nog nooit was een onderneming zo goed uitgerust en zo goed voorbereid op extreme situaties. De expeditieschepen Erebus en Terror waren al gepokt en gemazeld met duizenden mijlen Antarctica in het kielzog, stevig, maar niet snel, waren ze speciaal gebouwd

voor het slopende poolklimaat. Ze werden compleet opnieuw opgebouwd en voorzien van een soort centrale verwarming en een systeem om drinkwater te maken uit zeewater. Duizenden blikken met voedsel verdwenen in het ruim. Er was gedacht aan boeken en muziekinstrumenten voor de donkere wintermaanden. Bovendien kregen ze allebei een kleine stoommachine van 25 PK en een ophaalbare schroef waarmee ze zich zo nodig door het ijs konden werken. Het scheepsvolk en de achterblijvers hadden een groot vertrouwen in hun missie. "We gaan nog dit jaar door de noordwestelijke passage en zien elkaar op 22 februari 1846 in Kamchatka," schreef James Fitzjames, kapitein van de Erebus, optimistisch. Op 19 mei 1845 gingen de ankers op en beide schepen voeren langzaam op het tij de Theems af, samen met 24 scheepsofficieren, 110 hands, de scheepshond Old Nep, Jacko de aap en de scheepskat.

### Koers noordwest

Erebus en Terror werkten zich samen met het transportschip Barretto Junior op langs de Engelse kust richting de Noord Atlantische oceaan. Eind juni rondden ze Kaap Farewell aan de zuidpunt van Groenland en voeren de Straat Davis binnen. Ter hoogte van Disko bay lieten ze bij de Whalefish eilanden het

anker vallen. De plek was beschut genoeg om de laatste voorraden van de Barretto op de expeditie schepen over te laden. Barretto zou daarna terugvaren naar Engeland en de laatste brieven van de bemanning aan hun vrouwen, familie en vrienden meenemen. Franklin schreef een lange brief aan zijn vrouw Lady Jane, waarin zijn frustratie over de van Diemensland kwestie weer aan bod kwam. Bovendien vergeleek hij zichzelf met eerste keus James Ross. Was hijzelf ook een goede expeditieleider?

Op zondag 13 juli hesen Erebus en Terror het anker en zetten koers naar Baffin baai en Lancaster Sound. Eind juli 1845 vond nog een vluchtige ontmoeting plaats met de whaler Prince of Wales. Het was de laatste keer dat Erebus en Terror door een ander schip werden gezien.

### De wereld, Engeland en Lady Jane op zoek naar Sir John Franklin

Toen er in 1847 nog steeds geen nieuws was teruggekomen over de Franklin expeditie, begonnen sommige lieden zich ongerust te maken en bij de Admiralty aan te dringen op het zenden van reddingsschepen. Dr. Richard King waarschuwde dat een groot deel van de bemanning van Erebus en Terror aan honger en scheurbuik zou overlijden als ze



nog een derde overwintering in het ijs moest doormaken. Enigszins geschrokken lanceerde de Admiralty in de winter van 47/48 drie reddings expedities, maar er werd geen spoor van de schepen gevonden. Franklins strijdvaardige echtgenote Lady Jane begon zich er ook mee te bemoeien. In een brief aan vriend James Clark Ross smeekte ze hem om haar man te gaan zoeken. Ross bezweek onder Lady Janes' emotionele druk, zeilde Franklin achterna, maar vond hem niet. Hij keerde naar Engeland terug, waar Lady Jane hem opnieuw emotioneel chanteerde om een volgende reddingsmissie te ondernemen, maar Ross vond het welletjes.

Er zouden nog zo'n tiental reddingsmissies volgen, waarvan een aantal over land. Tijdens een aantal onderzoeken werden bruikbare aanwijzingen gevonden: restanten van een winterkamp, stukken wrakhout, en halfvergane kleding. In 1850 werd op Beechy eiland de graven van John Torrington, William Braine en John Hartnell gevonden. De lokale Inuits vertelden onderzoeker John Rae dat ze in 1850 een grote groep mannen, hadden ontmoet die een slee en een boot meetrokken. Ze waren van King William eiland op weg naar het zuiden, op zoek naar voedsel en zagen er zeer slecht uit. Rae vond menselijke botresten met snijsporen en kookketels met menselijke resten, waaruit hij concludeerde dat er sprake moest zijn geweest van kannibalisme. Dit laatste viel slecht in Engeland. Men geloofde niet dat een Engelsman zich daaraan zou bezondigen. Lady Franklin zette schrijver Charles Dickens in om John Rae als ongeloofwaardig weg te zetten en verder het zwijgen op te leggen.

Ze was de grote drijvende kracht achter de organisatie en financiering van de reddingsmissies. Strijdbaar, toegewijd, ambitieus en niet vies van enige manipulatie werd ze een internationale beroemdheid. Zij bewaakte de reputatie van Sir John (en die van zichzelf) als een held. Ze regelde subsidie voor een geflatteerd standbeeld van Sir John Franklin op Waterloo Place in Londen en zorgde ervoor dat na haar dood, in juli 1875, een borstbeeld van haar man werd onthuld in de Westminster Abbey.

### De jacht op HMS Erebus en Terror

Het onderzoek naar de teloorgang van Franklins expeditie gingen verder. Dankzij de verhalen van de Inuits werd steeds meer bekend over de rampzalige lichamelijke toestand van de bemanning. Autopsie van de goed geconserveerde lichamen op Beechy eiland liet een hoog loodgehalte in de botten zien. Vindplaatsen van botresten en andere menselijke overblijfselen leken zich te concentreren rond King William eiland. Erebus en Terror moesten daar ergens in de buurt gezonken zijn. De onderzoekers voelden dat het nu een kwestie van tijd was. Op 7 september 2014 verscheen het beeld van HMS Erebus op het scherm van de sonar op 11 meter diepte. Twee jaar later vond men 60 mijl noordelijker HMS Terror op een diepte van 24 meter.

### De verkeerde afslag

Het noodlottige verloop van de Franklin expeditie kon nu verder ingevuld worden. Na de overwintering van 1845/46 op Beechy eiland, waar de drie bemanningsleden werden begraven, voeren beide schepen naar het

zuiden, maar raakten in september 1846 vast in het ijs bij King William eiland. Als Franklin langs de oostkant van het eiland was gezeild, dan had hij het misschien gered. Maar nu moesten ze opnieuw overwinteren. Het moreel verslechterde toen commandant Sir John Franklin in juni 1847 overleed.

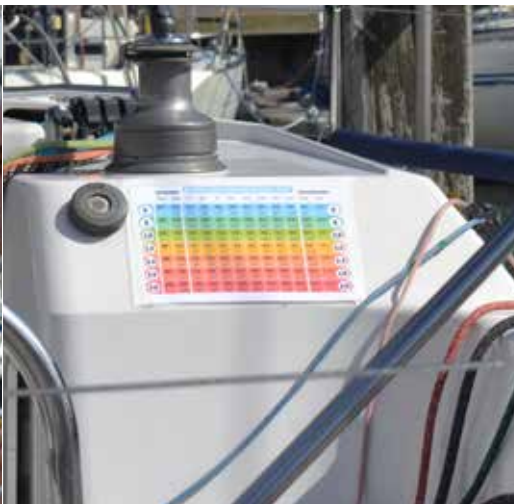
De korte arctische zomer kon de schepen niet uit het ijs bevrijden en dus moesten ze nog een overwintering (1847/48) doormaken. Het voedsel, voornamelijk uit slecht dicht gesoldeerde blikken, raakte op en het citroensap werkte niet meer tegen de opkomende scheurbuik. Nog een overwintering zou fataal zijn. Op de een of andere manier moesten ze aan voedsel zien te komen. In april 1848 besloten 105 scheepslieden Erebus en Terror te verlaten en te voet zuidwaarts te trekken in de hoop een menselijke nederzetting te kunnen bereiken. Ze laadden twee sleeën met voorraden; op de derde werd een scheepssloep meegetorst. Het moet een ware helletocht geweest zijn.

Ze gingen op weg, maar voor de uitgehongerde bemanning, verzwakt door scheurbuik, loodvergiftiging en tuberculose, kwam het einde in zicht. De een na de ander gaf het op en zakte in elkaar in de meedogenloze ijzige wereld die hen geduldig opnam. The rest is silence,

Dit artikel is grotendeels gebaseerd op het boek: "Erebus, the story of a ship" van Michael Palin, ISBN 9781847948137

Harry van Hemert









## Scheveningen-500.... The last man standing

*Tijdens de aankondiging dat de bestemming die jaar Roscoff zou zijn, begon het bij ons direct te kriebelen. Het besluit werd genomen om net als twee jaar terug deel te nemen met de Joint Adventure aan de Scheveningen-500. Wij, Arne Feenstra en Karel de Koning, kochten onze J-120 vijf jaar geleden. Een van de dragers van ons gezamenlijk avontuur zijn mooie zeilvakanties op locaties waar je niet alledag komt op eigen kiel. De Scheveningen-500 faciliteert hier uitstekend in.*

We gaan weg met een uitstekende weersverwachting waarbij het eerste stuk naar Rotterdam halve wind zal zijn. Daarna wordt het licht en vanaf Guernsey zullen we tegen meer wind in moeten varen. Dat je tactisch de Belgische kust kiest in plaats van de zee over naar de Engelse kant is met de wind in het noord westen een 'No Brainer'; dus iedereen kiest zuid te varen bij de oversteek van de Maasmond.

Ons plan is om door het nauw van Calais richting de Engelse Zuidkust te gaan. Eenmaal daar wordt de wind heel erg dun. Veel deelnemers zijn zoekend naar druk met al het zeilvolume dat ze aan boord hebben onder de Belgische kust terecht gekomen. We zijn op het randje van de shipping lane gaan varen om die over te kunnen steken. Maar we liggen nagenoeg stil en kunnen zo onmogelijk het zeer drukke kanaal oversteken met een TSS van 10 mijl breed. Plots zien we op zee toch iets aan nieuwe wind. We zetten de Code 0, sturen

op en onze J-120 springt aan. Met 8 knopen snelheid zijn we zo aan de overkant waar de meeste andere deelnemers die mogelijkheid al niet meer hebben. Ter hoogte van Cherbourg liggen we goed in het veld.

De wind begint aan te trekken en naar het zuidwesten te draaien. Zodra we weer bereik hebben halen we de laatste gribfiles op. Er komt rond de Kanaaleilanden aardig wat wind op de neus dus dat zal niet comfortabel worden, zeker met de gigantische stroming daar. 1 weermiddel dat we zien is slecht en we houden de optie open om uit te wijken naar Cherbourg. De Alderney Race ziet er midden in de nacht uit als een gitzwarte deur die toegang biedt tot de hel. We besluiten om Alderney heen te varen. Later zien we dat Barracuda de deur wel even opent, maar de hitte van het vagevuur lijkt ondragelijk. Zij keren direct terug naar Cherbourg. Het is nu hakken-zagen. We komen in de nacht goed om Casquettes heen, maar Guernsey is

in de vroege ochtend écht een hindernis. We stromen onder de vuurtoren en maken weer een klap van 4 mijl de zee op tegen wind en stroom in. Nu slechten we de horde wel en kunnen afvallen richting Saint Malo. Wat op het palaver werd genoemd als een jaloersmakend rakje met de knik in de schoot is werkelijkheid een taai stuk leer waar we de tanden op stuk kunnen bijten.

We zitten er inmiddels behoorlijk doorheen. Sinds het is gaan waaien sturen we alles staand achter het stuurwiel. De wind zit al ruime tijd tussen de 25 en 30 knopen. Dat we in Saint Malo zouden kunnen stoppen geeft rust. Als we weer bereik hebben en onze gribs ophalen valt ons oog op een aantal app'jes. Iedereen blijkt uitgeweken naar Cherbourg. Aanmoediging uit Scheveningen als: "zet hem op!! Jullie hoeven alleen nog maar uit te varen voor de winst!" verassen ons toch enigszins. Maar ze geven ons uiteraard ook de 'Bon Courage' die we nodig hebben. Later

blijkt dat de wedstrijdleiding in de appgroep de deelnemers heeft gewaarschuwd voor het mogelijk zware weer wat voor veel boten duidelijk heeft meegewogen om Cherbourg binnen te lopen.

Vanaf hier gaat bij ons de tactiek om. We pakken om beurten wat meer rust. Bij het vroege daglicht zijn we beiden weer fit en varen met mooie slagen naar Roscoff.

We worden door Tim Lemeer van de organisatie onthaald in een Rib en we voelen blijdschap, trots maar vooral opluchting. Het hele organisatiecomité ontvangt ons met champagne aan een lege kade. Het gevoel is onwezenlijk om als eerste aan te komen. Later op de dag volgen Oneiros en Vojagxo uit de SW klasse. Ook zij hebben hun baan volledige gevaren zonder te stoppen.

De winst en de champagne smaken zoet! Op basis van onze ervaring bleken we in staat om

500 mijl onder pittige omstandigheden op een veilige en voor ons acceptabele manier te kunnen volbrengen. Onze doelstelling was gezamenlijk een goede double handed 500 mijl te varen. En dat is gelukt!

Omdat er al vanaf het begin een hele goede vibe heerst, lukt het de organisatie om iedereen te motiveren Roscoff te bereiken. Door middel van een herstart ontsproot er weer een hele leuke strijd en zo zagen wij vele deelnemers op donderdag en vrijdag de haven binnen lopen. Het werd echt reuze gezellig en iedereen was uiteindelijk een winnaar.

De Scheveningen-500, 2025 was een evenement dat stond als een huis. Op de terugweg tijdens onze vakantie troffen we onderweg vele deelnemers vol verhalen. Toen ik onze Engelse buurman op Guernsey verslag deed de wedstrijd was zijn reactie: "o Wow... You were the last men standing!"

Uiteraard was het voor Arne en mij het een evenement om nooit te vergeten. Kroon om onze gezamenlijke passie die wij uitdragen met ons heerlijk schip, de Joint Adventure.

Ik spreek namens vele monden als ik zeg dat we met heel veel plezier op terugkijken op de 2025 editie van de Scheveningen-500. We willen een ieder eens aanmoedigen om deze manier de horizon te verbreden. Naast de bekende koppen waren juist ook de jonge crews een verrijking voor het evenement. Tot de volgende keer.

Joint Adventure

Karel de Koning & Arne Feenstra







## De Scheveningen-500 2025 met de Akka

*Toen wij hoorden dat dit jaar de Scheveningen-500 Race naar Roscoff in Bretagne zou plaatsvinden, aarzelden wij, Anke en Michiel van de Akka, geen moment. We schreven ons in. Onze maidentrip in 2024 met de Akka, een Najad 373, was de Colin Archer Memorial Race. Een race van 365 zeemijl van Lauwersoog naar het Noorse Larvik. Dat was een groot succes. Mede dankzij de gezellige after parties in Stavern en de gezellige crew, Daniel en Robbert. Met zes Scheveningse schepen hadden wij een flink aandeel in de feestvreugde aldaar. Nadat wij in Oslo afscheid namen van onze crew, hebben Anke en ik nog een maand genoten van de Oslofjord en de adembenemende Zweedse Westkust. Een race naar het zuiden met meer stroming en getijden, leek ons een goede nieuwe uitdaging.*

Vrij snel hadden we onze crew compleet. We willen méér ervaren zeilers dan wijzelf en bovenal gezellige mensen. Helaas moest Karin (van de Velomae) vlak van te voren afzeggen, maar met Horst (van de Arpege), Erik (van de Marvel), Jos (van de Karel 2), Anke en mijzelf, hadden we toch een mooi team bij elkaar.

De week voorafgaande aan de race was een drukke en spannende periode. De boot op orde maken, onderwaterschip poetsen, proviand inslaan, de keuring en het voldoen aan de veiligheidsvereisten. Moet de veiligheidslijn nu buiten om de verstaging of juist binnen om. Tim en Radboud hadden er verschillende ideeën over. De start op zaterdag 12 juli om 19:20 uur ging voor ons niet heel snel, maar wel veilig. Eerst een stukje upwind, daarna zuidwaarts langs de Maasmond, Zeebrugge en de Wandelaar. Al gauw lagen we veertiende van de zeventien deelnemers in de SW klasse. We waren heel tevreden. De gennaker deed het prima en de sfeer aan boord was goed. Het plan was een doorlopende wacht van twee personen, waarbij elk anderhalf uur iemand

doorschoof. Zo had iedereen drie uur wacht en vervolgens vier en een half uur pauze.

De wind nam echter behoorlijk toe en als gevolg van wat zeeziekte ging het wachtplan na enige tijd niet helemaal meer op. Maar drie uur op drie uur af was ook prima te doen. Toen we bij Calais kwamen, moest er een tactische keuze gemaakt worden: ofwel langs de Franse kust blijven varen, ofwel de TSS oversteken en onder de Engelse kust gaan zeilen. We zagen het spelersveld voor ons uiteen vallen. Een aantal schepen koos voor Engeland, maar de meesten bleven aan de Franse kant. Wij besloten om aan de Belgische en Franse kant te blijven.

De wind werd inmiddels zo krachtig dat wij besloten het derde rif en een zwaar weer fokje te zetten. Dat was prima te doen, de boot ging geen enkele keer uit het roer. Door de heftige golven kregen we echter steeds zo veel water over de boot heen dat ook de raampjes hier en daar begonnen te lekken. Toen ook nog bleek dat het scharnier van het voorste luik het had

begeven, hielden wij het in de punt niet droog. Tot overmaat van ramp bleken de slaapplekken ook niet helemaal zeewaardig. Door al het gebeuk gleed het matras langzaam van de bank. En liggen in het tweepersoonsbed achter de center cockpit, werd ook uitdaging. Dit alles was niet goed voor het moraal. Er gingen stemmen op om de motor te starten en naar de haven van Cherbourg te varen en op te geven. Uiteindelijk besloten wij om eerst maar eens te kijken of we Cherbourg überhaupt wel konden bereiken en daarna pas een definitief besluit te nemen. De stroming zette ons immers genadeloos 9 mijl terug, hetgeen (tezamen met wat overstag-foutjes) tot gemakkelijke tracks leidde.

Toen we de volgende ochtend de stroming weer mee kregen en Cherbourg aan de horizon verscheen, hadden we eindelijk weer telefonisch bereik. Berichten werden geopend en we lazen dat, op vier na, alle schepen een vluchthaven hadden opgezocht en daarmee uit de race waren. Terwijl we dachten dat iedereen al aan het feesten was in Roscoff,

zat men biefstuk te eten in Cherbourg. En wij maar buffelen in zwaar weer. Dat was een opsteker voor onze moraal. We kregen vele opbeurende teksten en duimpjes in de lucht. Ook werd gezegd dat het weer wat beter zou worden. We ontdekten dat velen ons via de race app of via Marine Traffic volgden en dat we de talk of the town waren. Dat gaf ons een enorm oppepper. En ineens beseften wij dat we alleen maar hoefden vol te houden om in de prijzen te vallen en dat met een toerboot! Dus we hadden er weer zin in en besloten door te gaan. Inmiddels gingen de andere boten ook weer van start met een alternatieve race en zo werd het toch weer wat drukker op zee. Een tijdje voeren wij op met de Griel, maar toen zij de zuidelijke koers kozen, besloten wij nog wat westwaarts te blijven kruisen omdat wij dachten dat daar de wind het langste zou aanhouden. Dat ging een tijd goed, maar uiteindelijk viel de wind ten noorden van Roscoff volledig weg. Met nog een nacht voor de boeg (het zou de 6e nacht op zee worden) en stroming tegen, realiseerden we ons dat we de deadline van vrijdag 10:00 niet meer

konden halen. Zestien mijl voor de finish besloten we -met pijn in ons hart - de motor te starten en uit de race te stappen. Het was klaar en de teleurstelling was groot.

Wat veel goed maakte was de aankomst donderdagavond/nacht in Roscoff. Daar stond op de kade een groepje medezeilers ons luid juichend welkom te heten. Dat was echt hartverwarmend. Twee dames in gele T-shirts van de organisatie gaven ons een warme knuffel en we ontvingen een fles heuse Scheveningen-500 bubbels. De heerlijk gekoelde fles ging direct op.

Het was een geweldig avontuur. Voor ons werd het de Scheveningen599 en dat leverde ons toch mooi de Prijs van Verdienste op. Ik ben er trots op dat we dit tezamen met onze geweldige crew toch maar 'even' hebben gedaan. We hebben echt als een team gehandeld en in goed overleg ieders kwaliteiten en ervaring benut. We hebben weer ontzettend veel geleerd, afgezien en af en toe ook enorm met elkaar genoten.

Veel dank ook aan de geweldige organisatie, die al begon met goede informatieve emails, een e-learning, duidelijke informatie op de website en zelfs een telefoontje door iemand van de organisatie om na te vragen of alles duidelijk was; en dan dat geweldige onthaal 's-avonds laat in de haven. Ook de oesterparty op het dak van het havenkantoor, met DJ en aansluitend een traditioneel Bretons diner met volksdans waren geweldig. Uiteraard ook veel dank aan de sponsors die dit mede mogelijk gemaakt hebben.

Michiel Kouwenhoven en Anke de Hoop







## De Scheveningen-500 met de auto

*Soms vragen mensen zich af, wat is er leuk aan vrijwilligerswerk. Voor mij zijn de antwoorden simpel; betrokkenheid, andere vrijwilligers met dezelfde insteek en veel lol.*

Afgelopen november vroeg Tim Lemeer of Judith en ik ook betrokken wilden zijn bij de Scheveningen-500. We doen al redelijk wat jaren samen de NSR dus dat klonk leuk. Natuurlijk wilden we weten wat de bedoeling was. Nou dat was simpel, het regatta office draaien, walcontact voor de deelnemers onderweg en de uitslagen. En dat alles met een lach en veel gezelligheid. Oja en het was wel de bedoeling dat we ook in Roscoff zouden zijn. Dat klinkt heel Oost-Europees, maar bleek Bretagne. Nou geen probleem toch, daar kunnen we heen rijden.

Op woensdag 9 juli begon het feestje. Een aantal Scheveningse liggers, boten van buiten en stiekem ook weer oude bekenden van buiten nemen deel. De veiligheidskeuringen werden gedaan door een groep vrijwilligers van voornamelijk de JCS. Altijd een leerzame bezigheid die soms toch nog wat werkzaamheden oplevert. Maar volgens mij is iedereen altijd blij. Het is niet alleen de regel,

maar vooral de uitleg die zorgt dat mensen ze begrijpen. Zaterdag na de briefing opruimen, auto inladen, Judith ophalen en het eerste stukje op pad richting Lille. Vanuit de auto volgen we de trackers en worden we op de hoogte gehouden door de appgroepen. Oja de auto zat propvol. Wie rijdt er met 53 flessen prosecco naar Frankrijk. Nou een vrijwilliger die dat wordt gevraagd.

Zondag rijden we op ons gemak door. Het is heerlijk weer en dan zit je in de auto. Een boot was vast leuker, maar dit zeker net zo gezellig. 's Avonds aangekomen genieten we van een wijntje, een kreeftensoepje en 's avonds vuurwerk. En een wasje draaien, want de 'vieze' gele vrijwilligers shirts van de hele crew moet natuurlijk weer schoon en droog klaar liggen. Morgen alles klaarmaken voor de aankomst van de eerste boten op dinsdag.

Op maandag veranderen alle plannen. Tim en

Liesbeth van de Resonate melden 's ochtends dat ze in Brighton stoppen. Op de app komen meldingen om in Cherbourg te schuilen. Maar het regatta office is ingericht. We hebben de sleutel en kunnen er op elk moment in. De koelkast ligt vol met Prosecco. Want ja als je dat moet uitdelen aan de finishers, dan natuurlijk wel koud. Maandagavond zien we in de YB-races app inderdaad veel boten richting Cherbourg gaan.

Dinsdagochtend hebben we een online meeting met Tim en Liesbeth om de plannen bij te gaan sturen. Want woensdag een borrel. Hmmm dat gaat hem niet worden met het weerbericht. We schuiven alles een dag naar achteren en melden dit ook aan de deelnemers. 4 boten varen nog, maar de rest ligt allemaal in een haven. Cherbourg was voor velen de beste optie. Door een aantal deelnemers wordt gekozen voor andere havens. Men kiest voor een veilig gevoel waar men zich goed bij voelt. Als regatta office op afstand is het dan fijn als

je weet waar iedereen is. De app groep is dan ook niet stil en men leeft volop met elkaar mee. Deze betrokkenheid is ook als vrijwilliger erg leuk.

In Roscoff zijn ze geweldig. Het cafe op de haven, natuurlijk geen enkel probleem om de borrel een dagje later te doen. De oesterparty ook geen enkel probleem. En zo was er weer een dag voorbij zonder dat er echt wat gebeurde. De eerste deelnemer, nee die zat op zee richting Saint Malo voor de lange baan, maar we hadden het er maar een soort van druk mee.

Woensdag ochtend vroeg op om richting Brest te rijden en Tim en Liesbeth op te halen. Helaas moesten zij eerst wat reparaties afronden voor ze door konden varen. Met het vliegtuig kwamen ze uit Londen. Plannen doornemen en ETA's bekijken dat was de ochtend. Joint Adventure die de 500 mijl route vaart komt begin van de middag aan en de Oneiros en

Voyagxo aan het begin van de avond. We gaan nog even snel crêpes lunchen en dan zijn we op tijd voor de eerste boot weer op de haven. Schone gele shirts weer aan, fles uit de koelkast en daar stonden we om Karel en Arne van de Joint Adventure binnen te halen. In de vroege ochtend gaat Tim zijn bed uit om de Razzle Dazzle op te vangen. Wij mogen even blijven slapen.

En wat je goed begint moet je goed afmaken. Alle boten zijn binnengehaald door gele shirtjes met een flesje. Goed voor de lichaamsbeweging want je blijkt zomaar 11 km te lopen op een dag. Naar het eind van de pier weer terug, flesje aan boord en weer naar de pier. Nieuwe flessen in de koelkast. Trackers aannemen en vooral de verhalen aanhoren van alle deelnemers. 's Nachts staan we weer op de kade. De Akka, Desperado en Beppie op te vangen. De Akka was vanaf zaterdag avond non stop op zee geweest met 599 mijl op het log.

Vrijdag ochtend komt ons laatste schapje binnen, de Wahoo. Met heel wat deelnemers op de kade beginnen we het feestje. De deelnemers bezoeken vandaag Ile de Batz. Wij beginnen met opruimen. Alle troep weer in de auto. Oesterparty voorbereiden en de zaal voor het eten aankleden. Alles wordt geregeld en zo genieten we heerlijk van wederom oesters en de zon. Het avondmaal is een traditionele Bretonse maaltijd.

Zaterdag rijden Judith en ik weer naar huis. De deelnemers gaan verder met de vakantie en de appgroep babbelt nog vrolijk door. Wat een heerlijke bezigheid was dit. Een enorme saamhorigheid in de groep. Dat is wat vrijwilligers werk leuk maakt.

Judith Wisse en Monique Eggink





## De Scheveningen-500 en dan?

*Een op gebruikersgemak en (culinair)avontuur rapport van zes Noord-Bretonse havens is opgesteld op basis van persoonlijke waarnemingen van de co-schipper van De Griel; een aanvullende bron naast de informatie van de onvolprezen 'Reeds'en 'Bloc Marine' en 'The Shell Channel Pilot'.*

De Scheveningen-500 is een uniek zeilgebeuren van zo'n 350-500 mijl naar het zuiden die een unieke kans biedt om in één klap op een plek te komen waar je anders niet 1-2-3 bent. Dit jaar startten zo'n 33 zeilboten op 12 juli richting Roscoff, een schattig Noord-Bretons havenplaatsje gelegen aan de baai van Morlaix. Tal van pittoreske havenplaatsjes zijn daar binnen handbereik. Maar wát wordt dan die volgende haven?

Als co-schipper culinair, comfort en catering van de Griel heb ik heb ik vanuit mijn expertise, beschikbare tijd en een daadwerkelijk bezoek over zes Noord-Bretonse havens gerapporteerd. Daarbij heb ik gelet op de volgende aspecten:

1. servicegerichtheid havenpersoneel
2. properheid sanitair
3. foerageergemak
4. horeca-aanbod aan de haven
5. landexcursies

Tréguier komt met een 8,6 als beste uit de bus. Veel heeft zij te danken aan die geweldige havenmeesteres. Een ware aanrader dus. Helaas kon ik geen rapport uitbrengen over Paimpol, in mijn ogen de grootste concurrent voor Tréguier. Dit in verband met de lage coëfficiënt van het tij en de vijf dagen in-de-haven-gevangen-zijn vanwege het 'Festival du Chant Marin'. Ik hoop dat deze informatie het nodige extra biedt op basis waarvan zeildoelen (bij)gesteld kunnen worden. Wie weet treffen wij elkaar daar!

Caroline Hoogslag  
Griel



### Tréguier: 8,6

|                                   | beoordeling | uitleg                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|-----------------------------------|-------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| servicegerichtheid havenpersoneel | 10          | De havenmeesteres van Tréguier overziet alles, snelt je ongevraagd te hulp, is een megaster met haar kleine dinghy, is van alle markten thuis, spreekt haar talen, is vrolijk, toont begrip, is handig, maakt ook de wc's schoon bij personeelsgebrek en brengt en haalt je met haar busje op een moment dat het jou uitkomt naar en van de Super U.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| properheid sanitair               | 8           | Ondanks genoemd personeelsgebrek schoon genoeg. De havenmeesteres heeft ons voor volgens jaar nieuw sanitair beloofd, daarom een bemoedigingscijfer.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| foerageergemak                    | 10          | Omdat de havenmeesteres je brengt en haalt naar en van een ge-wel-di-ge XXXXXL Super U, kan je hier je inkopen voor de rest van je vakantie doen. De visafdeling is werkelijk een plaatje en niets-helemaal niets -niks vislucht!<br>De uitgebreide markt is woensdag. Misschien wat toeristisch, maar dat laat onverlet dat de geroosterde kippen en speenvarkens, de overheerlijke kazen en de reuze-artisjokken mijn culinair hart sneller doen kloppen.<br>En natuurlijk haal je je oesters en krabbepoten bij poissonnerie Moulinet. Wees er op tijd bij, want hij is snel uitverkocht of tussen de middag gesloten.<br>Ben je dan nog wat vergeten, dan kan je altijd terecht bij de BioCoop, een wat prijzige organische supermarkt achter het havenkantoor. |
| horeca-aanbod aan de haven        | 7           | Omdat je al die heerlijke inkopen heb gedaan, is de behoefte aan horeca hier niet groot. Grappig in dit oestergebied is de oestersnackbar aan haven: voor 11 euro een plastic bordje zes oesters mét een glas wijn.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| landexcursies                     | 8           | Omdat Tréguier verderop aan een de rivier ligt, kan je hier prachtig langs de Jaudy en Guindy wandelen.<br>Het OV is goed geregeld en zo kan je leuk een dag naar Paimpol voor het festival Chant de Marin.<br>En wie graag wil integreren met de plaatselijke bevolking: meedoen met het pétanquetooernooi aan de haven kan altijd.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |

### Roscoff - Blosson: 7,6

|                                   | beoordeling | uitleg                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|-----------------------------------|-------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| servicegerichtheid havenpersoneel | 8           | Jonge goden waren uiterst behulpzaam, het baliepersoneel kon je méér informatie verschaffen dan alleen de prijs van de ligplaats per dag per meter.                                                                                                                                                                          |
| properheid sanitair               | 5 -7        | Misschien is bij de opdracht niet gerept over het sanitair op de pontons die ook schoongemaakt moeten worden. Over het andere sanitair geen klachten.                                                                                                                                                                        |
| foerageergemak                    | 7           | Met de gratis Roskobus vervoer naar de Carrefour Express. Helaas wél met een beperkt aanbod. In Roscoff geen grote supermarché meer. Gelukkig nog wel een keur aan kleine middenstand: boulangers, wijnwinkel, slager, traiteur, groentejuwelier (de artisjokken lagen er al méér dan een week) en Bretonse-koekjes-winkels. |
| horeca-aanbod aan de haven        | 8           | Overdadig, veel en vol. Met op eenzame hoogte: restaurant 'Le Sourcouf'. Nergens meer zulke enorme, maaltijdvullende artisjokken gegeten, nergens meer zo'n overdadig plat de fruit du mer geserveerd gezien.                                                                                                                |



|               |   |                                                                                                                                                                                                                                                            |
|---------------|---|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| landexcursies | 9 | Roscoff is niet alleen voor zeilers een mooi vertrekpunt, ook voor landrotten een heerlijk oord. Alleen al de dagexcursie naar het nabijgelegen Île de Batz maakt dat je hier terug wilt komen. Heerlijk dat ik hier een paar dagen verwaaid mocht liggen. |
|---------------|---|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

#### L'Aber - Wrac'h: 4,6

|                                   | beoordeling | uitleg                                                                                                                                                                                                                                             |
|-----------------------------------|-------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| servicegerichtheid havenpersoneel | 5           | Niet actief gezien, alleen bij het afrekenen.                                                                                                                                                                                                      |
| properheid sanitair               | 3           | Waarschijnlijk is de haven in onderhandeling met een schoonmaak en/of renovatiebedrijf, wat een smerige boel hier. Los van de kilometer die je moet lopen om er te komen, echt iets waar de jachtclub zich voor zou moeten schamen.                |
| foerageergemak                    | 3           | Gelukkig verkoopt Café Du Port wat brood, bedorven jam en blikjes sardientjes.                                                                                                                                                                     |
| horeca-aanbod aan de haven        | 5           | Zeer beperkt; restaurant 'Le Captain' maakt veel goed. Zorg wel dat je reserveert. Voor heerlijke oesters kan je terecht bij de L'Aber-Wrac'hse oesterbar 'Le Cha'. 'Le Cha' heeft zelfs een paar kilometer verderop een oesterautomatiek!         |
| landexcursies                     | 7           | Los van de prachtige wandelingen die je er kunt maken, zou het een straf zijn om hier meer dan een paar dagen te moeten liggen als de windkracht boven zes is, de temperatuur onder de zestien graden en de regen meer de 5 mm. Uit de hemel komt. |

#### Brest - Marina du Château : 7,0

|                                   | beoordeling | uitleg                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|-----------------------------------|-------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| servicegerichtheid havenpersoneel | 7           | Vriendelijke aanleg hulp. Baliepersoneel heeft onvoldoende kennis transportmogelijkheden stad.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| properheid sanitair               | 4           | Sanitair op het ponton erg verouderd. Waterkranten werkten nauwelijks, deuren slecht afsluitbaar. Als afleider worden modellen van het nieuw te bouwen sanitair getoond.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| foerageergemak                    | 8           | Alle voorzieningen grote stad binnen handbereik, de Carrefour XXXL met een eindeloze vis- en groetne-afdeling. Is goed bereikbaar met de tram.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| horeca-aanbod aan de haven        | 7           | Terras-aan-terras aan de haven: duimen dat dit goed blijft gaan, leegstaande panden beangstigend teken. Prijs-kwaliteit redelijk.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| landexcursies                     | 9           | Op gebied van kunst en multiculti-cultuur heeft de stad veel te bieden. Daar doen ze dan ook erg hun best voor zoals het fraai gerestaureerde kasteel naast de jachthaven. De stad biedt veel mogelijkheden om je (zeil)gaderobe uit te breiden. Een grote USHIP is even bij de jachthaven vandaan bij marina Le Moulin Blanc, de andere haven, (waar het saai is, behalve als daar de multiculturele markt is) te vinden. Ook voor mensen met watervrees en ernstige vormen van zeeziekte een aanrader! |

#### Camaret sur Mer, Port Vauban: 5,4

|                                   | beoordeling | uitleg                                                                                                                                                                           |
|-----------------------------------|-------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| servicegerichtheid havenpersoneel | 5           | Geen aanleg hulp, slechts drie niet-elektrische fietsen beschikbaar, slechts één uur te leen.                                                                                    |
| properheid sanitair               | 1           | Sanitair stadion FC Utrecht is er schoon bij vergeleken. Omdat de code niet werkt, dient het ook als openbaar urinoir.                                                           |
| foerageergemak                    | 6           | Goed geoutilleerde Super U met een mooie visafdeling. Probeer wél één van de drie leenfietsen te bemachtigen.                                                                    |
| horeca-aanbod aan de haven        | 6           | Veel van het zelfde. Goede uitzondering is het restaurant van hotel 'Le Thalassa' met, naast andere bekende Bretonse heerlijkheden, Zonnevis, Zeebaars en Zeeduivel op de kaart. |

|               |   |                                                                                          |
|---------------|---|------------------------------------------------------------------------------------------|
| landexcursies | 9 | Scheepskerkhof aan de haven is aandoenlijk. Wandelmogelijkheden kustpaden zijn geweldig. |
|---------------|---|------------------------------------------------------------------------------------------|

#### Crozon-Morgat: 7,6

|                                   | beoordeling | uitleg                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|-----------------------------------|-------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| servicegerichtheid havenpersoneel | 6           | Alleen zichtbaar tijdens kantooruren, geen aanlegbegeleiding. Ze hadden alerter moeten zijn op de kwaliteit van het baggerwerk, want er stond echt minder dan 1m80 voor de ingang van de haven, terwijl er 2m80 was beloofd op basis van het tij. Zo leuk is het niet om daar een uur vast te liggen. |
| properheid sanitair               | 9           | Prima, dit wordt echt dagelijks schoongemaakt.                                                                                                                                                                                                                                                        |
| foerageergemak                    | 7           | Super-U is <10 minuten lopen, geen fietsen beschikbaar. Zorg dus voor zo'n handig boodschappenkarretje.                                                                                                                                                                                               |
| horeca-aanbod aan de haven        | 7           | Groot aanbod van (te kleine) moules-frites en permanente kermis met churros, crêpes, friet, pizza's, hamburgers, gokautomaten en draaimolen.                                                                                                                                                          |
| landexcursies                     | 9           | Prachtige wandel mogelijkheden over GR 34 in de directe omgeving van de haven. Een excursie naar grotten maken het verblijf zeer aantrekkelijk.                                                                                                                                                       |



Presqu'île de Crozon sur le GR34



Pont Saint-François Treguier



GR34



Camaret sur Mer





## Van de Viscommissie

*De visserij hield de afgelopen maanden niet over. Weinig garnalen, mogelijk het gevolg van veel wijting? Veel kleine zeebaars, maar weinig grote, zowel vanaf het strand als vanaf de hoofden. Tong was er langs de hele Nederlandse kust meestal weinig te vinden. Makreel en horsmakreel wordt slechts sporadisch gevangen vanaf de kant.*

Opvallend is wel dat in IJmuiden vanaf de pieren, maar ook op het Noorder hoofd van Scheveningen en op de Oosterschelde Kongeraal wordt gevangen. Sterke vis, en een mooie aanvulling van ons vis-arsenaal.

En vooral in Zeeland worden bij de stormvloedkering zowel vanaf de kant als vanaf bootjes mooie gevlekte gladde haaien gevangen. En vooral op de Oosterschelde behoorlijke aantallen pijlstaartroggen en een enkele stekelrog. Mooie en sterke sportvissen!

### Wedstrijden

Scheveningen was dit jaar aan de beurt om het Nederlands Kampioenschap Kleinbootvissen 2025 te organiseren houden. Hengelsportvereniging De Afrit nam de organisatie op zich.

Als datum werd 10 mei gekozen, met 17 en 24 mei als uitwijkdata.

Anders dan in het voorgaande jaar, toen ook de uitwijkdata niet mogelijk bleken, hadden we geluk met het weer, en kon de wedstrijd op 10 mei doorgaan.

Het aantal deelnemende boten was verheugend groot, en de vangsten waren redelijk. De winnende boot had een totaal van 11 kilo. Proficiat Piet van Duyn en Gijs Groen! Na afloop was er voor de vissers en de vrijwilligers een goed verzorgde BBQ.

Al op 19 juni organiseerde de Afrit een volgende wedstrijd. Dit maal op makrelen. De mannen (en meisjes) moesten vrij ver de zee op om een maaltje te vangen, maar het weer was prima. Het aantal deelnemers daarentegen gering.

Op 16 augustus werd een meersoorten wedstrijd uitgeschreven, maar die moest vanwege

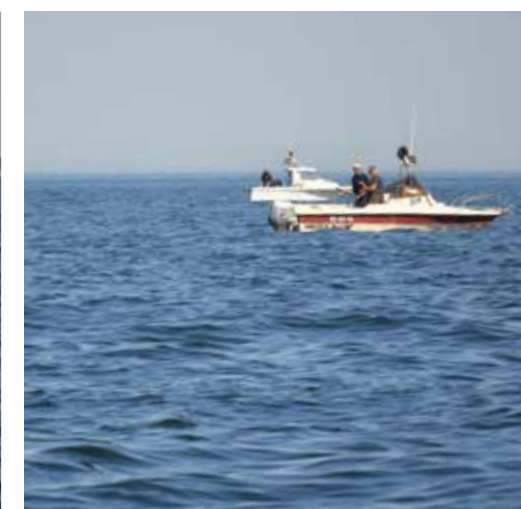
een te hoge verwachte golfslag worden afgelast.

Als volgende wedstrijd staat voor 20 september een Open Schevenings Kampioenschap Kleinbootvissen op de agenda, met als uitwijkdata 27 september en 4 oktober. Inschrijfformulier en wedstrijdreglement vindt u op de internetsite van de Afrit.

Tot slot willen wij alle leden herinneren aan het belang van verantwoord vissen. Respect voor de natuur en het naleven van de geldende regels staan bij ons hoog in het vaandel. Zo zorgen we ervoor dat ook toekomstige generaties van onze mooie visserij kunnen genieten.

Namens de Viscommissie

Henk Baarbé



### Nederlands Kampioenschap Kleinbootvissen 2025

Afgelopen jaar werd in de maand mei het NK Kleinbootvissen 2025 gehouden. De organisatie van het evenement lag bij de Afrit.

Toevallig voeren wij op zee en had ik mijn camera aan boord. Hierbij een kleine foto impressie van de vissende bootjes op zee.

Aly Anink-van Driel





Verdrietige Floris voordat de Mighty uit het water wordt gehaald



## Gezinsvakantie met ons Waarschip 1220: the Good, the Bad & the Ugly

*Een vakantie stukje van een familievakantie met ons Waarschip 1220 - Mighty Bear, was de vraag voor het Spuigat. Dat leek ons leuk aan mee te werken. Alleen liep de vakantie allemaal anders dan verwacht, en leek alles in de soep te lopen. Geen reden echter om bij de pakken neer te blijven zitten. En ook niet om er een 'verbloemend geheel' van te maken. Vandaar ons debuut in het Spuigat met een rauw randje.*

### Introductie

Maar eerst de vraag.. wie zijn jullie eigenlijk? Wij zijn Ton, Anouk, Féline (6 jaar) en Floris (5 jaar) en liggen sinds 2023 op Scheveningen met ons Waarschip. Wij zijn de tweede eigenaar, de boot is deels gebouwd door de werf en deels door de vader van Anouk. Vijf jaar geleden hebben wij de boot overgenomen en hebben er veel plezier van, maar af toe ook behoorlijke kopzorgen. Van kleine tochten op het binnenwater bij de Westeinderplassen, naar nu groter vaarwater op Scheveningen.

### Het idee van de vakantie

Naar de Waddenzee, IJsselmeer en Markermeer. Vorig jaar ook gedaan (zie foto) en dat was een groot succes! Met kleine kinderen kijk je toch heel anders naar alle havens, zo heeft de Marina Volendam een heus animatieteam

en spettereiland (soort mini waterparadijs voor kleine kinderen), en heeft Makkum een zwembad waar je vanaf de boot naartoe kan lopen, kent Texel een hele leuke speeltuin en Ecomare, etc.

### Het probleem

Er kwam water binnen in de boot. Zout water. En na veel onderzoek in de boot was de enige conclusie dat het toch echt geen regenwater kon zijn. En dat het van onder moest komen, in de buurt van de kiel. De boot is in juli op de kant gegaan, en heeft daar een paar weken gestaan.

Zonder hier een heel technisch verhaal van te maken, zijn wij terug met de boot naar het Nautisch Centrum Delfzijl (voorheen bekend als Waarschip Nederland in 't Waar), waar

de kiel (hopelijk soepel) gedemonteerd gaat worden en er weer wordt opgezet. Mocht je het interessant vinden om dit een beetje te volgen, via Instagram houden wij af en toe wat klusverhalen bij. Zonder de wens overigens om een Sailfluencer te worden.

### Maar wat wel?

Na even uithuilen en de spreekwoordelijke wonden likken, is de vakantie opgeknapt in drie delen: Deel 1 thuis in Leiden waar wij wonen. Nadat wij het slechte nieuws met de kinderen hadden gedeeld, kwamen de eigen vakantie verzoeken ook naar voren. Wij benutten onze museumjaarkaart altijd erg goed, en zo waren de bescheiden wensen: Naturalis, de Hortus, Louwman Museum bijvoorbeeld aangedaan. Week 1 was in en rond thuis, met iedere dag een uitje of een feestje thuis.

Week 2: op naar La Baule in Frankrijk (Bretagne). Ook zeker geen straf! Hier konden wij vanaf ons appartement zo naar de zee lopen en is er iedere dag 'gesurft', zandkastelen gemaakt en zijn er nieuwe bijzondere schelpen ontdekt. Toch weer eens anders dan het Zuiderstrand waar wij graag vanaf de boot naartoe gaan.

Ook tijdens de geboekte tocht op een grote (roze!) catamaran heeft zeker bij Floris nieuwe ideeën losgemaakt. Zo'n trampoline blijkt toch ook wel perfect te zijn om op te springen, dansen en naar het water te kijken terwijl er wordt gezeild. Dit concept staat hem wel aan, en hij heeft grote plannen om later 2 Waarschepen aan elkaar te maken met een grote trampoline ertussen. Wie weet is het nog eens een gat in de markt ;-). Week 3: met een ander Waarschip op pad, het Waarschip 870 de IMME. Uit de hoek van verschillende Waarschippers kwam hulp. Zo stapten Harris en Josephine (vorige eigenaren van de Black Magic Woman, oneindig

wedstrijd winnend Waarschip 1010 en bouwde nu aan een Waarschip 1220) gelijk om de auto om met ons mee te kijken. En kregen wij van Arco en Annet, ook Waarschip 1220 eigenaar én Waarschip 870 eigenaar het aanbod om hun Waarschip te lenen zodat wij toch ook op zeilvakantie konden gaan.

Wij zijn nog steeds sprakeloos van al deze prachtige gebaren en hulp. En zo gingen wij de laatste week van de vakantie naar het Markermeer met een andere boot. Wij hebben erg genoten van een beknopte variant van de bedachte reis en zijn tot Volendam gekomen. Maar erg genoten van het zeilen, alle leuke activiteiten op de kade, de kinderen van de vakantie vriendjes en vriendinnetjes en een koud biertje smaakt nog steeds het beste op een achterdek (of voordek, of op de trampoline tijdens het zeilen als je zelf niet hoeft te varen weten wij sinds kort).

### Hoe nu verder?

Wij genieten nog steeds erg van Scheveningen,

de boot, en de vakanties die zijn geweest en ongetwijfeld nog komen gaan. Los van alle perikelen en toestanden, is het fantastisch om dit mee te mogen maken. In het voorjaar 2026 zien jullie ons zeker weer op de kade en op het water.

Anouk Dumans-de Hoog







Foto van een SRV damescrew die de haven binnen roeit

## Rondje Rotterdam

*De groepsapp voor de toertocht met Pasen kent vanaf de aanmaak van de groep op 10 januari maar liefst 36 deelnemers. Maar naarmate de vertrekdatum dichterbij komt, blijken de twee meest voorkomende redenen om af te haken familieverplichtingen en uitlopend scheepsonderhoud te zijn.*

Uiteindelijk vertrekken twee schepen, Wampie met Jantine en Josja en Marvel met Willemijn en Erik op vrijdagochtend 19 april 10:00 met een zonnetje en zwakke wind naar Stellendam.

Op kanaal VHF 3 krijgen we welkome begeleiding voor de Maasmond en de tocht verloopt zo voorspoedig (bruinvissen ten zuiden van de Maasvlakte) dat we besluiten door te varen naar Hellevoetsluis waarbij we alleen hoeven uit te wijken voor ganzen met jonkies. Het dorp blijkt in de ban van de moord twee dagen eerder door een psychotische zoon op zijn moeder en op straat worden we aangesproken door mensen met gruwelijke details. Het weerhoudt ons er niet van lekker biefstuk te eten bij café De Buren.

De toegangscode voor het sanitair van vorig jaar blijkt nog te werken en de volgende dag rekenen we een laag bedrag af bij de

brugwachter/havenmeester.

De volgende ochtend vertrekken we naar Willemstad. Het is net beëindigd tot we na het eiland Tiengemeten moeten oploeven naar de Haringvlietbrug. Wampie laveert door tot het vaste brugdeel waar ze zo onderdoor kan, Marvel stoomt op naar het beweegbare deel aan de Noordzijde en wordt op het hele uur doorgelaten met acht andere zeilschepen. We blijken in de kleine stadshaven terecht te kunnen, aan de voet van de molen. Nog leuker dan de jachthaven.

Het plan is om de volgende dag (1e Paasdag) binnendoor naar Maassluis te gaan. Voor de zekerheid checken we de route en stuiten op een onverbiddelijk Navionics dat stelt dat de Botlekbrug een fixed bridge is waar Wampie wel, maar Marvel niet onderdoor kan. Toch herinneren we ons een oud artikel in het blad Zeilen met als titel 'Rondje Rotterdam'

waarbij die route wel te doen was. Ook raadplegen we Jaap Barendregt per whatsapp die aangeeft dat het mogelijk is – en die later ook zijn vaarplan opstuurt. Inmiddels blijkt uit de ANWB Almanak en uit de app 'Waterkaart Live', dat de Botlekbrug twee hefdelen heeft tot 25 meter, en we zien een comment van 2018 (!) in Navionics van een gebruiker die op de fout wijst en die dus al jaren niet tot aanpassing van de data heeft geleid (ik heb voor de tocht een upgrade gedaan). We checken de openingstijden van de bruggen op 1e Paasdag en zien dat er spertijd is vanaf 16:00, maar verder geen belemmeringen. Nu de plannen morgen voortgang kunnen vinden, besluiten we gerustgesteld om onze eigen pastamaaltijd te koken en we maken een wandeling over de forten. 's Avonds gezellig kaarten met zijn vieren.

## De SRV Hollandia Coastal Challenge 2025 is gehouden op 6 juli vanuit Scheveningen Haven

Een Coastal Endurance wedstrijd van ca. 6 km lengte, onderdeel van het NK klassement. Totaal 29 teams en 150 deelnemers hebben we samen met de SRV, en alle vrijwilligers, de Juryleden van de KNRB, JCS boeien en faciliteiten, en De Afrit een onvergetelijke ervaring bezorgd met Coastal wedstrijdroeien op ons Noordzee water, en dan ook nog onder niet te plannen unieke omstandigheden. We hadden een ongelooflijke mazzel met het korte windwak tussen de te heftige omstandigheden van zaterdag 5 juli – waardoor de SRV Regatta met de Pilot Gigs helaas niet kon doorgaan – en eigenlijk perfecte Coastal omstandigheden op de wedstriiddag. Het was uitdagend en toch veilig. Ook nat, zeiknat! Dat hoort allemaal bij het Coastal roeien.

De KNSRB en KNRB NK Beach Sprints – gehouden op 12 en 13 juli bij Jumpteam op het Scheveningsche strand.

Onder een stralende zon en met een stevige bries vonden op 12 en 13 juli de KNSRB en KNRB NK Beach Sprints plaats. De spectacu-

laire combinatie van sprinten, slalommen en roeien in branding trok veel publiek en leverde spannende races op. De Nederlandse top liet zich van haar beste kant zien in deze dynamische Coastal roeivorm, die in 2028 zijn olympisch debuut maakt tijdens de Olympische Spelen van Los Angeles.

De KNSRB Coastal Commissie organiseerde het hele event, dat werd gehost door Jumpteam. Daarbij voor het nautische en veiligheids gedeelte ondersteund door de SRV.

In het bijgaande plaatje op de volgende pagina wordt uitgelegd wat nu een Coastal Beach Sprint inhoudt.

**Deze wedstrijden waren ook ruim in het nieuws:**

<https://roeien.nl/nieuws/nederlandse-coastal-top-schittert-op-het-nk-beach-sprint/>

<https://nos.nl/video/2574943-roeien-op-zee-wordt-olympisch-ik-schijt-wel-altijd-even-in-mijn-broek>

<https://www.nrc.nl/krant/2025/07/15/downloads/#110>

**Clinics Coastal Roeien**

SRV organiseert een aantal Coastal Clinics om het roeien op zee in de Coastal boten te ervaren!

De eerste sessies zijn inmiddels gehouden. Tijdens deze clinics kunnen roeiers ervaren wat Coastal roeien nou eigenlijk is. Voor velen is het gladde water in de haven nog vertrouwd, maar vanaf de havenhoofden roeien ze op de voor hen nog vaak onbekende deining.

Met een grote glimlach komen alle deelnemers steeds van het water af.

Geïnteresseerd? Of ken je iemand die van roeien en van de zee houdt? Geef je op, of stuur de uitnodiging door!





Foto van de uiteindelijke winnaars van de CMix2x – Janneke van der Meulen (Willem III) en Amos Keijser (Maas)



Foto van het moment van aanlanden op het strand, vlak voor de sprint naar de finishlijn.  
Met o.a. Marieke Keijser (Maas), winnaar van het CW1x veld, samen met Erwin Wiltenburg (Skadi) die de 2e plek in de CMix2x veroverden.





*Uw vertrouwde adres aan de jachthaven*

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

Zeilcentrum Scheveningen  
Hellingweg 100

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

info@jachtservicescheveningen.nl  
www.jachtservicescheveningen.nl

**DE WIND IS JOUW KRACHT, ONZE VERZEKERING JOUW ZEKERHEID**

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



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

**Max Behrend Verzekeringen | [www.maximaal.info](http://www.maximaal.info) | [info@maximaal.info](mailto:info@maximaal.info)**



***Voor al uw scheepsreparaties en jachtservice***

*Alle werkzaamheden boven de waterlijn*

*Levering en inbouw motoren*

*leidingwerkzaamheden*

*Laswerkzaamheden aan RVS, aluminium en staal*

*Het maken van staalconstructies en hekwerken e.d.*

*Levering en werkzaamheden volgens de VNSI voorwaarden*

*(voorheen Hellingbedrijf Scheveningen B.V.)*

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



**BOTENKRAAN**  
**ZEILCENTRUM SCHEVENINGEN**



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

HELLINGWEG 120 | SCHEVENINGEN | 070 350 40 34

[WWW.MALHERBEGROEP.NL](http://WWW.MALHERBEGROEP.NL)

**HIER UW  
ADVERTENTIE?**

Informeer naar de  
mogelijkheden bij  
de havenmanager.



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

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

Ruim 10 jaar toonaangevend op lasergebied