

SPUIGAT

december 2023

Xenia in Schotland
Panther
Winterseries
Rolex Middle Sea Race



Officieel cluborgaan van Watersportvereniging Jachtclub Scheveningen

360|advocaten

ALTIJD DE JUISTE KOERS

Specialisten in Arbeids- en Ondernemingsrecht

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

360advocaten.nl



HOUSE OF YACHTS

OVERWEEGT U DE BOOT TE VERKOPEN?

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

Locatie Bruinisse



Locatie Scheveningen



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

WWW.HOUSEOFYACHTS.NL

INHOUD

Iedere uitgave

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

Artikelen

- 6 In Memoriam Frans Winterswijk
- 8 Algemene Leden Vergadering
- 10 Vrijwilligersdiner
- 12 Xenia in Schotland
- 14 Midnight Sun
- 17 SailWise
- 18 De Scheepsbieb
- 19 Steigerpraat
- 20 Toertocht Londen
- 22 Panther
- 28 North Sea Race met Ajeto!
- 30 Sinterklaas
- 32 IJkegel
- 35 Toercommissie
- 36 Moana in de Rolex Middle Sea Race
- 39 Even voorstellen; Daniël Wiessing
- 40 IJspiegel
- 44 Toertocht Stellendam
- 46 ZOP



Colofon

Jaargang 2023

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

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

Fotografie: Aly Anink-van Driel, Laurens Morel, Sander van der Borch, Twirre Boogaard, Robert Jockin Jaap Barendrecht, Michael Rietz, Bernd Kirchberg en vele andere, waarvoor veel dank!

Voorpagina: Panther und wir fühlen uns wohl im JCS
Foto: Sabine Rieth

Advertentieopgave: info@jachtclub.com

Opmaak: Alexander Heemskerk- www.lexgv.nl

Sluitingsdatum kopij volgende nummer:
16 maart 2024

Jachtclub Scheveningen
Hellingweg 98
2583 WH Den Haag / Scheveningen

tel: 070-3520017
fax: 070-3506260

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



Beste Leden,

Het is met een mix van emoties dat ik dit voorwoord schrijf. Terwijl we ons verheugen op het delen van opwindende zeilverhalen, moeten we ook stilstaan bij het verlies van een gewaardeerd lid van onze club, Frans Winterwijk. Zijn passie voor de zee en zijn unieke persoonlijkheid zullen zeker gemist worden. Laten we in dit clubblad een moment nemen om herinneringen aan Frans te koesteren.

Dit jaar markeert ook een mijlpaal in onze geschiedenis - het 50-jarige jubileum van Jachtclub Scheveningen. Vijf decennia van gedeelde avonturen, vriendschappen en natuurlijk gepassioneerd watersporten. Het is een eer om samen deel uit te maken van deze rijke geschiedenis. We kijken terug op memorabele momenten, op heroïsche overwinningen en op de vriendschappen die in al die jaren zijn gesmeed. En dat hebben we in het afgelopen jaar op verschillende momenten goed gevierd!

Met het 51e jaar voor ons, kijken we vooruit naar nieuwe uitdagingen, onvergetelijke zeiltochten en het voortzetten van het clubgevoel dat we samen hebben opgebouwd.

Ons clubblad staat vol met boeiende verhalen, waaronder de avonturen van de Panther in de Fastnet Race, de Moana in de Rolex Middle Sea Race, en verschillende artikelen over het toerzeilen. Ook de bijzondere prestatie van de Ajeto komt aan bod, en de wederopbouw van de ZOP, dus genoeg te lezen!

Laten we samen terugkijken op ons rijke verleden, het heden vieren en vol enthousiasme uitkijken naar de zeilavonturen die nog voor ons liggen. Op naar nog vele jaren van verbondenheid en zeeplezier!

En vergeet niet, op zondag 7 januari vanaf 16:00 uur verwelkomen we jullie graag in het clubhuis voor onze nieuwjaarsborrel. Laten we samen het nieuwe jaar inluiden en toosten op nieuwe zeilavonturen!

Met een warme groet wens ik u namens de gehele redactie hele fijne feestdagen toe en alvast een gelukkig nieuwjaar!

Hennie Abbenhues

Wie doet wat?

Bestuur Jachtclub Scheveningen

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

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

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

Commissies:

Ballotagecommissie

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

Geschillencommissie

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

Financiële commissie

Voorzitter: Peter Anink
 Leden: George Jautze, Angelique Hadel, George Westerkamp, Albert Dalmeijer

Haven- en Toewijzingscommissie

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

Clubhuiscommissie

Paul den Hoed, Jaap Barendrecht, Bas ten Holter

Sponsorcommissie

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

Viscommissie

Voorzitter: Henk Baarbé
 Leden: Vacant

Zeilcommissie

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

Zoute Optimist

Voorzitter: Pieter Modderman
 Leden: Vacant

Evenementcommissie

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

Commissie Planologie

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

Redactie clubblad het Spuigat

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

Beheerscommissie website

Raymond Roesink, Huub de Haer

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



Slapeloze nacht.

Ik kan er slecht tegen als ik het gevoel heb tekort te schieten. Natuurlijk gaan er regelmatig zaken niet als gewild. Maar dat hoort bij een intensief leven. Wie niet waagt, wie niet wint. 'Zo lang je je best gedaan hebt, zei mijn vader altijd, hoef je je zelf geen verwijten te maken'. Dit soort zinnen tolde de nacht voor de ALV door mijn hoofd. Een jaarwinst van ca. 150.000 euro bleek uiteindelijk slechts enkele tienduizenden euro's te zijn. De oorzaak lag in de btw en in een dubbelrekening. Pas op de avond voor de ALV hadden Raymond, Henk en ik dit strak. Geholpen door de berekeningen van Peter Anink en de financiële commissie.

Progressie

Wij hadden voor 2023 zwarte cijfers beloofd en alles strak gebudgetteerd en gecontroleerd. Zelfs de net overgenomen North Sea Regatta liep keurig binnen budget. Begin augustus waren we bezorgd dat de royaal uitgezonden mededeling Scheveningen te mijden wegens de grote evenementen, onze jaarcijfers rood zou kleuren. Maar door een snelle communicatieactie van Anton en het verbeterende weer, konden we toch aardig wat passanten inkomsten bijschrijven. Ik was dus juist hartstikke trots op ons -bescheiden- batig saldo. Uiteindelijk bleek deze ALV een van de constructiefste te zijn die ik in negen jaar mee heb mogen maken. Men bleek content over onze op de vergadering verspreide meerjaren cijfers. En ronduit positief over het geweldige 50e jubileumjaar. Na afloop sprak ik enkele professionele zeilers zoals Simeon Tienpont (America's Cup en Volvo Ocean Race) en Ysbrand Endt (winnaar Globe40). Allen waren trots op de progressie van de club en wilden graag behulpzaam zijn. Dat gaf een geweldig goed gevoel.

Winning tactics

Ik wil niet te veel terugkijken op ons mooie jubileumjaar, maar hierbij toch een paar data en besluiten. In lijn met het verzoek van de leden gaan de liggelden minimaal omhoog, de indexatie bedraagt ca. 1.6 procent. De contributie voor volwassen leden gaat van 100 naar 150 euro. Dit op suggestie uit vorige ALV's. En er komt in return een bartegoed van euro 20. Alweer een wens van veel leden. Dat trekt immers mensen naar het clubhuis en draagt bij aan een gezonde financiële boekhouding.

Een ander beleidspunt is dat we evenementen proberen te concentreren, zodat het echt gezellig druk is en we elkaar in breder verband ontmoeten. De IJspiegel en IJseggel zondagen, eventueel met de mogelijkheid om vis te eten, zijn dan ook een groot succes. De start van de lichtjes in de haven wordt gecombineerd met de pubquiz en lekker eten. En door zwaar in te zetten op communicatie slagen we erin bij de nabespreking van de zeilraces 'Winning tactics' een vol clubhuis te trekken met heel wat zeilers van buiten de club. Ik kan iedere wedstrijd- en toerzeiler overigens aanraden hierbij aanwezig te zijn. Je leert hier ontzettend veel van en je zeilprestaties gaan hierdoor echt omhoog. Tenslotte, afgelopen jaar zijn er meer dan 350 evenementen en meetings in het clubhuis georganiseerd. Daar zitten ook kleinere events zoals de maandagavond borrels van de duikers bij, maar ook het jubileumevent met 200 gasten. Dit blijft indrukwekkend.

2024

Wat zijn onze plannen voor 2024? Als eerste natuurlijk de nieuwjaarsreceptie op 7 januari, waar we alle leden hopen te mogen ontvangen, plus natuurlijk meer dan honderd gasten en sponsors van buiten. Voorts organiseren we weer de gebruikelijke serie vis en zeilwedstrijden en toertochten. In 2024 mogelijk ook meerdaags en wat verder weg. In het voorjaar gaan we een evenement gericht op veilig varen op zee organiseren: Sail Safe 2024. Een maand lang. Daarbij bieden we een markt, veiligheidsinspecties, adviezen en repaircafé's e.a. om zo het seizoen goed en veilig te beginnen. We eindigen met een Royal Sail out met alle boten in de haven, gevolgd door een spetterend feest op 27 april. In 2024 moeten we ook besluiten over integratie van de Scheveningen 500 wedstrijd bij JCS. Het bestuur van de stichting Zeilen Race & Rallye wil dit evenement graag aan ons overdragen. In 2025 staat de volgende tocht naar het Zuiden/Westen op het programma. Dit jaar kunnen liefhebbers de steven naar het Noorden wenden via de Colin Archer memorial vanuit Lauwersoog.

Bouwen

Om onze aspiraties 'Scheveningen is het Co-wes van de Noordzee' waar te maken moeten we een aantal zaken nog verder professiona-

liseren. Het bestuur moet worden uitgebreid. Gelukkig zijn er mogelijk enkele capabele mensen die het bestuur willen versterken. Daar zijn wij ontzettend blij mee. En we moeten nadenken over de ondersteunende crew. Huub, onze havenmanager, gaat over dik een jaar met pensioen, dus we moeten daarop anticiperen met een plan voor de toekomst. Duidelijk is ook dat we meer ondersteuning nodig hebben voor het runnen van het clubhuis, dus ook daar gaan we werk van maken. De financiële commissie gaat ondertussen de boekhouding toekomst bestendig maken, tezamen met penningmeester Henk en met Huub. En Eveline heeft een commissie opgetuigd om alvast te tekenen, plannen en rekenen aan onze haven. De gemeente heeft plannen te baggeren en de walkanten te versterken. Dit gaat nog wel een paar jaar duren, maar dan zijn we alvast voorbereid. En kunnen we onze wens, het op een of andere wijze koppelen van de F-steiger aan de rest van de haven, proberen te realiseren. In overleg met andere gebruikers van de haven trachten we aan de Noord kant wat ruimte te vinden voor de overloop van passanten, mocht er weer een mooie zomer in aantocht zijn.

Tenslotte

Zo lig je een nacht wakker, zo word je gecompimenteerd met de meest constructieve ALV van het afgelopen decennium. We hebben de afgelopen jaren ingezet de leden van de club centraal te stellen en te activeren. 'Door leden, voor leden'. Watersporters zijn vaak wat individualistisch en juist dan is vriendschap cruciaal. Die loopt bij ons via de liefde voor de Noordzee, zo makkelijk en uniek bereikbaar via onze gezellige haven. Ik denk dat we daarin de grootste stappen hebben gezet; steeds meer leden voelen zich verbonden met onze zee, met elkaar en met HUN club. Een vriendenclub, waarin ieder meetelt en meehelpt. Heb je geen eigen toerboot? Wij hebben er sinds kort twee, gekregen van een bevriend lid. En zo bouwen we samen aan een steeds hechtere gemeenschap; Jachtclub Scheveningen, het gezelligste watersport Mekka van de Noordzee.

Marcel Schuttelaar
 Voorzitter Jachtclub Scheveningen



In memoriam Frans Winterswijk

Toen ik in 2001 kwam helpen bij de IJspiegel, kwam ik al snel Frans Winterswijk van de Antares tegen. Het schip, een Trintella 53, kon je op de startlijn niet ontgaan. Maar ook om Frans kon je niet heen. Een joviale markante man. Frans was een actief lid binnen de vereniging. Hij is jaren onderdeel geweest van de haven commissie, heeft in het bestuur gezeten en zelfs een interim functie als havenmanager gehad.

Op de wedstrijd banen was Frans er altijd bij. Met de Antares werd er meegevoerd met de IJspiegel, maar ook de IJskegel werd gevaren. Want ja als er gevaren werd was hij erbij en dan voer Frans, met een deel van de crew, de IJskegel met de Moshulu mee.

Ook de NSR voer de Antares mee. Natuurlijk de offshores, daar was z'n schip uitermate geschikt voor en zeker om de haring mee te nemen die Frans samen met Dick en Hans Albert regelde. Niets was zo gezellig als een steigerborrel op en naast de Antares, tot de steigers onder water kwamen te staan en de Royal Harwich aangaf dat dat anders moest. Tijdens de inshores waren er geregeld boten van buitenaf die de Antares 'die drijvende caravan' noemde, maar Frans deed met de caravan wel mee voor de prijzen.

Frans heeft verschillende keren meegedaan aan de Zeil Race en Rally. Wedstrijdzeilend heen en 'op het gemak' terug, genietend van het bourgondische leven. Dat was Frans ten voeten uit.

In 2004 voer Frans met de Antares de ARC van Las Palmas naar Saint Lucia. Bij zijn inschrijving werd gevraagd cruising division?... nee racing! De vraag was niet heel gek. Een Trintella 53 is uitermate geschikt om te cruisen, maar Frans was dat niet. Met 5 vrienden van de JCS werd er 24 uur per dag hard gevaren om de oceaan over te steken. De thuisblijvers konden meelesen met het blog wat er werd geschreven. Het eindresultaat.... winst in de Racing Division II. Nee Frans was geen cruiser, maar racer. Maar wel comfortabel en met genoeg proviand.

In 2007 werd de rolmast vervangen voor een normale mast en volgens de verhalen werd dat 26 tons schip tuitelig. Dat jaar werd de Fastnet Race gevaren. De weersvoorspellingen waren net als dit jaar niet heel erg leuk. Er kwamen veel boten terug of besloten niet te starten. Maar Frans nam 2 man extra mee van de Moshulu en heeft de Fastnet samen met de bemanning gevaren. En met succes, ze wonnen dat jaar de ORC 2A klasse.

Frans, een markante man die ik niet snel zal vergeten. Met een glimlach schrijf ik dit stukje en denk aan alle herinneringen.

Namens de redactie,
Monique Eggink.





Algemene Leden Vergadering Jachtclub Scheveningen, 20 november 2023

Dit is een sfeerverslag. Voor de volledige verslaglegging verwijzen we naar de notulen van deze vergadering. Op maandag 20 november vindt de najaarsvergadering van Jachtclub Scheveningen plaats. Rond 20.00 uur verzamelen zich in het clubhuis zo'n 60 leden.

Onze voorzitter Marcel opent de vergadering en begint deze met een droevig bericht. Helaas moet hij ons vertellen dat Frans Winterswijk is overleden. Frans is een heel goede bekende in de vereniging. Met zijn zeilboot de Antares deed hij mee aan veel zeilwedstrijden en won zelfs een keer de Fastnet. Daarnaast nam hij deel aan veel Vuurschepenraces waar het gebruikelijk werd om vele kilo's haring in de Antares te stouwen om vervolgens aan de overkant van de Noordzee uit te serveren. En uiteraard waren het de beste harinkjes die in Scheveningen te koop waren.

Om Frans te gedenken wordt er door de vergadering een minuut stilte in acht genomen. Daarna zet de voorzitter de vergadering voort. Hij deelt mede dat er nu een definitieve omgevingsvergunning is afgegeven aan het IKEA hotel. Dit hotel gaat gebouwd worden aan de dr. Lelykade. Bijzonder jammer want het is nog de enige vrije plek in de omgeving van de jachthaven.

Anton neemt ons dan met een filmpje in een sneltreinvaart mee door het afgelopen jaar. En u weet filmpjes maken kan Anton heel goed. Dan komt de notulen van de Voorjaarsvergadering

aanbod. Deze wordt met algemene stemmen goed gekeurd.

De prognose voor 2023 en de begroting voor 2024 staan dan op de agenda. Helaas bleek bij bestudering van beide berekeningen dat de cijfers niet helemaal klopten. Het volgende is aan de hand, de liggelden van passanten waren door een dubbelrekening te hoog verantwoord en de niet aftrekbare btw was nog niet in de prognose 2023 en de begroting 2024 meegenomen. Na correctie blijft er een bescheiden positief resultaat in de prognose 2023 over is en sluit de begroting 2024 met een resultaat van vrijwel nihil.

Uiteraard lijkt het duidelijk dat er niet om een contributieverhoging heen gegaan kan worden. De voorzitter legt uit dat van de €50 verhoging €20 als bargeld gebruikt mag worden. Dit bargeld wordt, uiteraard in 2024, aan degenen die zijn contributie heeft voldaan aan de bar uitbetaald in muntjes.

Met grote meerderheid van stemmen worden de contributieverhoging, de liggelden en de begroting voor 2024 door de vergadering goedgekeurd.

Evelien neemt daarna het woord en neemt ons mee door het beleidsplan 2023-2026. Daarbij komt de Exploitatie van het Clubhuis aan de orde. Helaas blijkt dat, als er geen clubhuisactiviteit is, het Clubhuis weinig wordt bezocht. Om de exploitatie te verbeteren wordt nu verhuur van het clubhuis verder onderzocht. Uit ervaring is bijvoorbeeld al gebleken dat bij verhuur van het clubhuis er een gastheer of gastvrouw aanwezig moet zijn. Het komend jaar wordt gebruikt om een en ander te evalueren. In januari hoopt men een prijslijst voor verhuur klaar te hebben en wordt de uitvoering van de verhuur gedaan door ingehuurde professionals.

Verder krijgen de leden de gelegenheid om tijdens de openingsuren op vrijdag, zaterdag en zondag als er geen andere activiteiten zijn, een gedeelte van het clubhuis te reserveren voor bijvoorbeeld het vieren van een verjaardag voor maximaal 25 personen. Er hoeft dan geen huur afgedragen te worden, maar reserveren van te voren is verplicht.

Evelien vraagt een ieder ideeën en thema's voor het nieuwe activiteiten in het clubhuis aan te leveren. Vanuit de zaal wordt al gesug-

gereerd dat het organiseren van bridge of klaverjasavonden vaak veel mensen op de been brengt. Evelien neemt het mee.

Dan komt Anton aan het woord. Hij heeft zich het afgelopen jaar bezig gehouden met communicatie. Met het maken van filmpjes brengt hij activiteiten van de Jachtclub in beeld. Daarnaast heeft hij de website grondig aangepakt. Web TV is daarin een essentieel onderdeel.

Verder heeft hij gerealiseerd dat in de App van de Jachtclub nu de mogelijkheid bestaat om naast het bekijken van de reeds gemaakte filmpjes, een eigen filmpje te uploaden naar JCS TV. Deze worden nadat ze zijn goedgekeurd op JCS TV geplaatst.

Dan wordt het nieuwe bestuurlid Daniel Wissing aan de leden voorgesteld. Daniel heeft tijdens Corona met een zeilboot de Australische wateren onveilig gemaakt. Terug in Nederland miste hij het zeilen en kwam hij in Scheveningen terecht, waar hij al gauw de functie van havenmeester vervulde. Hij gaat zich bezig houden met Waterrecreatie. Het afgelopen jaar zijn er al twee toertochten succesvol georganiseerd. Daniel geeft aan dat hij er zin in heeft. Marcel merkt nog op dat, ondanks het toetreden van Daniel, het bestuur nog op zoek is

naar nieuwe bestuursleden. Heeft u interesse, meldt u aan!!

Tobias de Haer is dan aan de beurt. Hij vertegenwoordigt, bij de afdeling Watersport van onze club, de Jeugd. Tobias vertelt dat de afgelopen zomer mobiele zeillessen in Den Haag zijn georganiseerd. Deze waren zeer succesvol. Verder dat in samenwerking met de Kaag er twee zomerzeilweken voor de jeugd zijn georganiseerd, een week in Scheveningen en een week bij zeilvereniging de Kaag. CWO cursussen zijn er gegeven en er uitgebreid door de jeugd is wedstrijdgezeild bijvoorbeeld bij de United 4. Als vervolggklassen hebben ze de beschikking over Yngling en SB20. Tobias ziet een goede toekomst voor de zeiljeugd in Scheveningen.

Raymond neemt binnen de afdeling Watersport, ons mee naar alle zeilwedstrijden die door de Jachtclub dit jaar zijn georganiseerd en voor komend jaar weer op het programma staan.

En Daniel geeft aan dat er vele toertochten voor komend jaar gepland staan, met als hoogtepunt een tocht naar Ramsgate.

Dan komen we bij het laatste agendapunt. Eve-

lien geeft ons een update over haven, terreinen en gebouwen. Vooral het onderhoud van steigers en gebouwen heeft de aandacht. Jaap Barendregt neemt een en ander weer op zich. Hij organiseert de klusdagen en samen met Andre Bruins, Fabian en Huub gaat hij de herindeling van de haven onder de loep nemen.

Verder wordt er onderzocht welke werkzaamheden de gemeente zal gaan uitvoeren en wat dat de vereniging gaat kosten. Er zal een plan van aanpak worden gemaakt en deze wordt in de najaarsvergadering van 2024 gepresenteerd.

Alle punten van de vergadering zijn de revue gepasseerd en om 23.00 uur sluit Marcel de vergadering nadat eerst Daan het bestuur heeft gecomplimenteerd met het verloop van de vergadering en Adriaan van Stolk citeert aangaande het gratis drankje na afloop van ALV's.

De Najaarsvergadering van 2023 zit erop. We kijken terug op een goede, in aangename sfeer, verlopen vergadering. En danken het bestuur voor hun inzet.

Namens de redactie
Aly Anink-van Driel

Vrijwilligers- diner



Vrijwilligersdiner van Jachtclub Scheveningen 17 november 2023

Op een wat bewolkte vrijdag namiddag in november reizen wij af naar Scheveningen. Aangekomen aldaar regent het behoorlijk, maar het clubhuis is al volop verlicht en lokt ons naar binnen.

Het is de avond van de vrijwilligers. Het heeft het bestuur (net zo goed vrijwilligers) behaagt alle vrijwilligers van JCS uit te nodigen voor een heerlijke maaltijd. Dat laten we ons geen twee keer zeggen. Binnen in het clubhuis is het lekker warm en krijgen we een drankje aangeboden. Het bestuur staat achter de bar, de overige vrijwilligers laten zich verwennen.

De maaltijd bestaat uit een overheerlijk Indisch buffet, waar met heel veel enthousiasme van wordt gegeten. Al met al kunnen we constateren dat het een genoeglijk samenzijn is. En we allemaal weer opgeladen zijn om volgend jaar opnieuw vrijwilligerswerk te doen.

Dank aan het bestuur, we zijn heel erg verwend.

De vrijwilligers van JCS
Aly Anink-van Driel





Wil je meer zien van deze mooie tocht? Scan dan de QR-code voor JCS-TV



Xenia, 'Round the Top of Scotland'

Schotland, het land van bagpipes, tartan en whisky. Van Sean Connery, Andy Murray en J.K. Rowling. Maar ook het land van prachtige vertellingen, eeuwen oude strijd tussen clans, ruïnes, ruige landschappen, prachtige golfbanen, lochs en beschutte baaien met hagelwitte stranden.

En niet te vergeten het land van overtrekkende depressies waar regen en zonneschijn zich in razend tempo afwisselen. Kortom misschien wel het mooiste en meest uitdagende zeilgebied van Noord-Europa binnen handbereik. In 2017 zeilden Frédérique en ik met de Xenia al een keertje via het Caledonian kanaal naar het zuiden. Een poging om 'round the top' te gaan strandde een paar jaar later op de Orkney's door kalibratieproblemen van de stuurautomaat. We hebben toen deze eilandengroep minutieus verkend. Met overal resten van een beschaving uit de Neolithische tijd die inmiddels op de Unesco-werelderfgoedlijst staan. Heel bijzonder. Een vakantiebestemming op zichzelf.

Maar goed dit jaar dus een nieuwe poging om Schotland te rond. Links- of rechtsom, dat zien we dan wel weer. Met als doel om de buiten Hybriden en Skye te verkennen.

Terwijl de meeste van onze zeilvrienden verwaaid in Nederland of het Kanaal lagen, de start van de 'Scheveningen 500' werd uitgesteld, genoten wij van ideale weersomstandigheden om snel de eerste etappe af te leggen. We houden van het avontuur en zeilen

meestal een paar nachties door om snel ons vakantiegebied van dat jaar te bereiken. Na 2x twee dagen met een tussenstop in Newcastle lagen we in Inverness. Een stad aan de ingang van het Caledonian kanaal. Het kanaal rijgt een aantal lochs (o.a. Loch Ness) aan elkaar en vormt een verbinding tussen de Atlantische oceaan en de Noordzee. Toen het aan het begin van de 19de eeuw in gebruik werd genomen, bleek het kanaal al gauw niet meer te voldoen aan de eisen van de nieuwe generatie schepen die toen hun opmars maakten. Het kanaal raakte in verval en wordt nu nog uitsluitend voor de pleziervaart gebruikt.

Het is een geweldige plek om je vakantie door te brengen. Voor de verandering vlak water, omringt door indrukwekkende bergketens en eindeloos veel sluisen, met als hoogtepunt de Neptune Staircase bij Fort William, acht sluisen aaneengesloten. Beide keren dat wij in dit gebied waren hebben we een auto gehuurd om de Highlands en Speyside te verkennen. En ja, links rijden blijft spannend. Maar toch, als je van Whisky houdt is rondtoeren een must! Ook het openluchtmuseum 'Highland Folk' is een bezoekje waard.

In Fort William kwam onze jongste zoon Reinhard aan boord. Hij heeft een jaar in Glasgow gestudeerd en kent Schotland redelijk goed, behalve de verre eilanden ten noordwesten. 'The pressure is on, no way back'. Dus via Tobermory (Mull) zeilden wij naar Skye. En ik moet zeggen, adembenemend. Wat een schoonheid, groene bergen, ingeslepen rivieren, vergezichten, indrukwekkende luchten, pittoreske stadjes en eindeloos veel beschutte baaien. Wij lagen in de baai van Portree aan een mooring. Eigenlijk veel te kort, want die baai is al een belevens.

Aan wal hebben we een tour geboekt. We ontmoetten Bill. Onze chauffeur en tourleider. Een mooie kerel die opgegroeid is op Skye. Lang haar, ongeschoren en buitengewoon vriendelijk en erudiet. Gedurende de trip leidt hij de bezienswaardigheid in met feitjes, anekdotes of een sprookje gevolgd door lokale muziek. Hij kan prachtig vertellen. Iedereen in de bus luistert ademloos. De dag vliegt voorbij. De volgende dag zeilen we hopelijk met gunstige wind naar Lewis en Harris.

Het miezert een beetje en we genieten nog na van die geweldige tour. We vinden eigenlijk



dat Bill een podcast van de tour zou moeten maken. Volgens Frédérique heeft hij de stem van Sean Connery, dus je begrijpt....

Enmaal buiten blijft het verrassend genoeg droog. We hebben 10 knoopjes bakstag en hijsen de Spinnaker. Uit de luwte van Skye staat er een strakke zuiden wind van 15-20 knopen. We bereiken regelmatig 8,5-9kn. Ruim voor borreltijd leggen we aan in Stornoway. De hoofdstad van Lewis.

De volgende dag huren we een auto om in drie dagen Harris en Lewis te verkennen. Het blijken indrukwekkende eilanden te zijn met beide hun eigen karakter. Harris is ruig met hoge bergtoppen, terwijl Lewis vlak is met aan de noordpunt prachtige klippen (Butt of Lewis).

Helaas komt het einde van de vakantie in zicht. We laten Reinhard hier achter en zeilen 'round the top' in een paar tussenstops weer naar Scheveningen. Kinlochbervie, desolaat, maar een prachtig loch. Stromness, je moet hier wel stroom meehebben... Wick, voor onze favoriete Old Pulteney 15j oude malt. Peterhead, een vernieuwde jachthaven met prachtig sanitair. Newcastle, altijd goed binnenvaren. En tot slot Lowestoft, tja wat zal ik zeggen...

We zien onderweg eindeloos veel dolfijnen, jan-van-genten, sternen, zee-eenden en pagagaienduikers, die meestal paniekerig voor ons uit peddelen. Maar ook op 10 scheepslengten twee vinvissen die ons onverstoorde voorbij zwemmen. Wat een joekels.

Zeilen langs de Schotse en Engelse Noordzeekust blijft wel opletten met al die windparken

en vele nieuwe in aanbouw. En niet te vergeten de boeien van de kreeftenkooien die overal in grote getalen drijven. Een nachtmerrie als je op de motor vaart. Gelukkig hebben we alles kunnen zeilen.

Na een maand zijn we weer thuis. Xenia heeft zich voorbeeldig gedragen en ons geen moment in de steek gelaten. Een maand weg klinkt als een hele lange vakantie en dat is het natuurlijk ook. We gaan zeker weer eens terug en dan nemen we de tijd!

Boris Gorkovi

Wat handige linkjes:

Aanmelden bij douane <https://www.spcr.homeoffice.gov.uk/sign-in>
Toegang Caledonian kanaal <https://www.scottishcanals.co.uk/boating/>



Wales, Ierland, Hebriden en Terug

Tekst & foto's: Jaap Barendregt. Foto's: Sevdalina Rukanova, Simon Boerwinkel en Sybren Wolters

Wytse Bouma organiseerde afgelopen zomer de Scheveningen 500 naar Falmouth. Met Alan van der Heijden en studentes Nienke van der Wal en Emma Kok varen ze non-stop in circa vier etmalen naar Falmouth en slepen ze de eerste prijs in de Student League binnen. Een mooie prestatie, maar het stuurde mijn IJsland-plannen in de war. Dan wordt het maar een rondje Engeland als de Midnight Sun toch al in Falmouth ligt.

Met Wytse, zijn partner Heidi van der Zwaan en opstapper Sevdalina Rukanova vertrekken we in de ochtend op 23 juli. De Fastnet Race is een dag eerder vertrokken met zwaar weer vanuit Plymouth. De koplopers varen samen met ons langs Lands End. Wij zijn tevreden met onze 7,6kn SOG, maar zij gaan bijna tweemaal zo snel. Leuk om de thuisblijvers te berichten dat we in de kopgroep van de Fastnet meevaren!

Na Lands End varen we eerst met de roze Code0, maar die avond neemt de wind toe en draait naar het noorden. Leuk voor de Fastnet maar verkeerd voor ons. Er staat een koppige zee in de Bristol Channel en we zien vlagen van 30knoop aan de wind. Ik heb geen zin om

in het donker de leiogen te verstellen om het klapperen van de gereefde genua te stoppen, en draai de genua helemaal weg. We slaan niet meer zo hard op de golven en sukkelen rustig verder met 3-4kn snelheid en 3 reven in het grootzeil. We winnen nog steeds redelijk hoogte en niemand hoeft zijn kooi uit te komen. Rond lunchtijd liggen we in het zonnetje aan een mooring in de fraaie baai van Dale op de zuidwest punt van Wales.

Na een rustige nacht, zeilen we van de boei weg en bereiken we in twintig uur de Dun Loughaire haven bij Dublin. Langs de Ierse kust zien we papegaaiduikers, zeekoeten, jan-vangenten, stormvogels, grote groepen alken en een formatie van zes grote grijze tuimelaars. De avond brengen we door met Guinness en folk-muziek.

Het plan was naar Bangor bij Belfast te zeilen, en de volgende dag met stroom mee het North Channel over te steken en de kaap van Kintyre te ronden. De stroom en wind zijn echter gunstig en we slaan Belfast over. We zingen uiteraard het lied van de Mull of Kintyre als we deze imposante kaap passeren. Na 25 uur leggen we aan in Port Ellen op het eiland

Islay. Sevdalina blijkt hier de weg naar elke whiskey-distillerij te kennen, en een aantal flessen Laphroaig meren af in onze drankkast. De volgende dag zeilen we door de nauwe Sound of Islay, langs de eilanden Colonsay en Iona naar een baai op Mull. Het kleine eiland Iona is beroemd omdat de eerste monniken uit Ierland daar al in de zesde eeuw een klooster stichten. Met 4m hoge deining en vlagen tot 32kn halve wind zijn wij meer bezig met het vermijden van ondieptes waar brekers staan. Het gaat wel lekker hard! Net voor we Loch Na Lathaich invaren duikt vlak naast ons een dwergvinvis van 8m lengte op. In de baai gaan we bij een eenzaam boerderijtje voor anker. In korte dag etappes trekken we verder door dit prachtige eilanden gebied. We varen langs de vreemde basalt kolommen van Fingal's grot op Staffa naar Loch Eatharna op Coll. Dan naar het pittoreske haventje van Tobermory waar we flink proviand inslaan. Langs het onherbergzame eiland van Eigg naar Loch Skavaig aan de zuidkant van Skye. Onze ankerliet laat het echter afweten. We bedenken dat we een schootliet kunnen gebruiken om het anker aan de neuringlijn weer op te hijsen. De volgende ochtend krijgen we valwinden in de nauwe baai en begint het anker te krab-



ben. Gelukkig werkt de truc met de schootliet en zijn we al om zeven uur op weg naar Loch Boisdale op Juist in de Buiten Hebriden. Met ruime wind, witte golfkoppen in de zon en veel zeevogels, hebben we een prachtige zeildag. De volgende dag gaat het in omgekeerde richting naar de veerhaven van Mallaig. Met 24kn ruime wind halen we 8,5kn SOG met uitschieters naar 10kn.

In een paar van de haventjes vonden we redelijke restaurants en winkels, maar Mallaig blijkt een toevalstreffer. De bakkerij naast het havengebouw is top, en het kleine "The Cabin" serveert uitstekende lokale vis. Eigenlijk hadden we Mallaig alleen uitgekozen omdat het goede trein- en busverbindingen heeft. Sevdalina's vakantie zit erop, en mijn partner Marjan Mensert komt hier aan boord omdat de volgende stukken rustig zullen zijn.

Met nogmaals een stop in Tobermory gaan we door de Sound of Mull naar de grotere plaats Oban. Tussen Duarte Point en Lady's Rock kan een felle stroom met draaikolken en brekers staan. Dus het is wel zaak hier op het juiste moment te passeren. Onderweg in de Sound zien we een groepje otters vlak bij de boot.

Eerst dachten we aan zeehonden, maar ze gedragen zich anders en hebben een veel slankere snuit.

In Oban pakt Wytse de trein naar huis en gaat de tocht verder met Marjan en Heidi. We hebben een vergunning geboekt voor het Caledonian kanaal. Hierdoor varen is geen straf en we nemen de tijd. De vele sluisjes van Neptune's Staircase vragen wat handigheid. Lieflijke kanaaltjes wisselen af met imposante meren. Op Loch Ness staat een stevige wind en durf ik niet te ankeren bij de ruïne van Urquhart Castle. We varen door naar het noordoostelijke uiteinde en gaan voor anker in de kiezelbaai van Dores. Het is haast mediterraan weer, en het halve dorp zit op het strand. De andere helft vinden we op het terras van de lokale pub. In Nederland wordt geklaagd over storm en regen. We beleven een rustige nacht en in het eerste licht zwem ik een rondje om de boot. In het spiegelgladde water is geen spoor van Nessie te zien. Wel zie ik 35km verderop, aan het andere eind van het meer, een regenboog en wat regenflarden. Ik ga koffiezetten en maak de dames wakker. Net als we het ontbijt op hebben gaat het ankeralarm af. Er staat ineens een harde aanlandige wind. Als ik de

motor start in de striemende regen zitten we nog maar tien meter van het strand. Ik stel me voor dat de neuringlijn in de schroef kan komen, maar dan zet ik de motor toch maar vol achteruit om zo van het strand weg te varen met het anker achter ons aan slepend. Marjan en Heidi halen ondertussen het anker en de neuringlijn in, maar moeten nog wel een hele takkenbos van het anker klaren. Het meer is totaal veranderd van karakter en we vluchten het kanaal in naar Inverness.

In Inverness pakken Heidi en Marjan het vliegtuig en komen een paar dagen later opstappers Sybren Wolters en Simon Boerwinkel aan boord. Ik zeilde jaren geleden al eens naar Inverness langs de Engelse en Schotse oostkust en wil graag een paar van de hoogtepunten opnieuw aandoen. Simon heeft weinig zeilervaring, maar pikt dit snel op, zoals Sybren al had voorspeld. Wel merk ik enige spanning als ik aankondig dat we meteen een nacht moeten doorzeilen. Over 24 uur gaat de wind toenemen tot 8Bf en wil ik absoluut niet bij de grote kaap van Rattray Head zijn.

Die ochtend gaan we door de zeesluis van Inverness. We moeten flink motoren tegen vier



knopen stroom met imposante draaikolken onder de Kessoock brug. Dan gaat het over de Inverness Firth en door de vernauwing tussen Chanonry Point en Fort George naar de Moray Firth. Vlak langs de kust pikken we een zuidoostelijke wind en weinig golven. We zien twee zwarte vlaggen van vissersboeien, maar het blijken de rug- en staartvin te zijn van een circa 8m lange reuzenhaai. In het engels noemen ze dit een basking shark, omdat ze de gewoonte hebben plankton te filteren aan de oppervlakte, alsof ze van de zon willen genieten. We houden gepaste afstand om het zeldzame dier niet te verstoren. Een uur later zien we zowaar een tweede exemplaar. Die nacht kruisen we met een ruime boog langs Rattray Head en bereiken we de grote haven van Peterhead in de vroege ochtend. We liggen twee dagen verwaaid in dit wat ongezellige stadje. Ons plan is om in een etmaal naar Lindisfarne te zeilen. Na het klooster van Iona werd er in het jaar 635 een klooster gesticht op het afge-

legen schiereiland van Lindisfarne. Het unieke geïllustreerde boek van Lindisfarne is er ooit geproduceerd. In de zomer van 793 werd het klooster door een Viking-vloot geplunderd. De eerste overval in een lange reeks. Wij hebben meer vreedzame plannen en willen ankeren onder de klif waarop de ruïne staat. Met een ZW-wind variërend tussen 8 en 24kn moeten we regelmatig een rif zetten of verwijderen. Gestaag kruisen we op langs de Schotse kust en steken we de Firth of Forth over. Bij de grens van Schotland en Engeland ligt Lindisfarne. Er staat een harde stroom tussen de banken bij de nauwe ingang naar het baaitje. Op de motor gaan we toch naar binnen, maar draaien om als we de sterke stroom zien bij de ankerplaats. We besluiten door te varen langs Bamburgh Castle naar Amble. Met onze diepgang kunnen we daar alleen naar binnen rond hoog water. We reven het grootzeil volledig, draaien de genua weg om er een uur extra over te doen en rustig te kunnen dineren.

De volgende prachtige zeildag gaat het langs de engelse kust naar het leuke, maar toeristische, plaatsje Whitby waar we een dag doorbrengen. We zien weer zeehonden, dolfijnen, jan-van-genten, alken en zeekoeten. Tot slot varen we in anderhalf etmaal met veel gebruik van de motor tussen alle gasproductie-eilanden en windmolenparken door naar Scheveningen.

Wat hebben we toch veel prachtige zeilgebieden in de buurt. In 41 dagen hebben we het hele rondje van 1600+ nm (inclusief de Scheveningen500) gedaan met 10 personen. De Xenia was ook in de Hebriden, maar hebben we helaas gemist. Op het Caledonian kanaal ontmoetten we een ouder echtpaar op een 36-voets Victoire. Zij kwamen terug van een tocht naar IJsland. Dat geeft weer inspiratie!

Jaap Barendregt

Steun SailWise!

In onze vorige editie heeft u kunnen lezen over Sailwise. In dat artikel werd niet vermeld hoe je Sailwise kon steunen. Hieronder een aanvulling op het stuk van de vorige keer.

2023 was een succesvol jaar voor SailWise! Ruim 1.500 mensen met een beperking hebben afgelopen jaar de kans gekregen om hun mogelijkheden in het watersporten (verder) te ontdekken. Een recordaantal deelnemers! Voor 2024, het jaar waarin SailWise 50 jaar bestaat, staan er opnieuw geweldige watersportavonturen voor mensen met een beperking op het programma.

Wilt u ook aan dit mooie doel bijdragen? Doneren kan heel makkelijk op de donatiepagina. Via onderstaande QR code komt u hier direct terecht. Of bezoek de website www.sailwise.nl.

U kunt SailWise ook structureel steunen door Vriend te worden (vanaf 25 euro per jaar) of lid van de club van 100, vanaf 500 euro per jaar. SailWise is een ANBI-instelling waardoor uw bijdrage fiscaal aftrekbaar is.

Namens JCS
George Westerkamp



Voor de Scheepsbieb

Titel: *De laatste reis van Donald Crowhurst*
Auteurs: Nicholas Tomalin/Ron Hall
Aantal blz: 286
ISBN: 9026979355
Herdrukken te verkrijgen o.a via *Bol en antiquariaat*

De wereldomzeiling van Francis Chichester met de Gipsy Moth IV (1966-'67) en Alec Rose met zijn Lively Lady (1967-'68) gaf de Britse trots als zeevarende natie nieuw elan. In het kielzog ervan ontstond een grote behoefte aan nieuwe zeehelden die bereid waren de wereldzeeën en elkaar in kleine zeilscheepjes te trotseren.

Gedragen door dit nationale volksgevoel organiseerde de Britse krant The Sunday Times in 1968 de Golden Globe non stop zeilwedstrijd rond de wereld. De uiterste startdatum werd bepaald op 31 Oktober.

Donald Crowhurst, vader van vier kinderen en eigenaar van een haperend elektronisch bedrijfje in radioringzoekers, zag mogelijkheden zijn financiële malaise in één klap op te lossen als hij de wedstrijd zou winnen. Aanvankelijk wilde hij Chichesters Gipsy Moth IV hiervoor lenen, maar dat schip zou in Greenwich als nationaal monument op de kant gezet worden. Chichester zelf achtte de Gipsy minder geschikt voor zo'n tocht vanwege het soms grillige vaargedrag van het schip. Dankzij sponsor Stanly Best kon Crowhurst een aangepaste Victress trimaran laten bouwen bij Cox Marine.

De voorbereidingen verliepen chaotisch; op 30 Oktober was de Teignmouth Electron nog niet klaar voor het grote avontuur. Het laatste samenzijn met zijn vrouw Clare was het moment van de waarheid. Samen in het hotelbed liggend bekende Crowhurst dat het schip hem was tegengevallen, dat het niet deugde en dat hij er niet klaar voor was. Daarna begon hij

te huilen. Clare vond dat hij toch door moest zetten "anders zou hij er zijn hele leven spijt van krijgen".

Achteraf zei Clare: "wat ben ik stom geweest, want eigenlijk verwachtte hij dat ik hem tegen zou houden, maar ik miste zijn signalen".

Teignmouth Electron niet zeewaardig Crowhurst vertrok op 31 Oktober terwijl nog veel spullen gestuwd moesten worden. Hij constateerde al snel dat de Teignmouth Electron veel mankementen vertoonde: De Hasler stuurautomaat werkte slecht, de bakboord-drijver liep vol en veel apparatuur deed 't niet. Zo zou hij nooit de Roaring Forties overleven. Terugvaren naar Engeland zou een grote af-gang betekenen. Hij zou ook de prijs mislopen met het faillissement van zijn bedrijf en het verlies van zijn verpande huis als gevolg. Crowhurst besloot op de Atlantische oceaan te blijven maar het thuisfront wijs te maken dat hij in de wedstrijd aan kop lag. Later zou hij zich op een geschikt moment in het deelnemersveld voegen.

Op 10 juli 1969 trof het Engelse schip Picardy de Teignmouth Electron aan in de Sargassozee, langzaam voortzeilend onder bezaan, op zo'n 1800 zeemijl van Engeland. Er was niemand aan boord.

Het boek beschrijft Crowhursts langzame mentale ineenstorting tot zijn (zeer waarschijnlijk) zelfgekozen einde. Robin Knox Johnstone won de Golden Globe met zijn Suhaili. Hij schonk de prijs van 5000 pond aan Clare Crowhurst.

Door zijn raadselachtig einde kreeg Crowhurst meer bekendheid dan hij ooit als winnaar van de Golden Globe gekregen zou hebben.

Veel is over Crowhurst geschreven in toneelstukken, boeken en acteur Colin Firth mocht hem naspelen in de film "The Mercy". (de genade)

Clare Crowhurst vond de wijze waarop haar man in het boek van Tomalin en Hall werd neergezet "een verschrikking". "Zo kende ik hem niet", liet zij de uitgever weten. In 1970 schreef zij een gepeperde brief naar de Sunday Times, waarin zij de auteurs beschuldigde van een postume karaktermoord op haar echtgenoot.

Radeloze held

Wat bezielt iemand om tegen beter weten in aan zo'n onderneming te beginnen en er mee door te gaan, terwijl je diep van binnen weet dat je het niet gaat redden? Crowhurst stond onder zware druk van sponsors en media, maar hij had terug kunnen varen naar Engeland en het verlies, de vernedering en de schaamte kunnen accepteren. Die periode zou voorbij zijn gegaan en hij had zijn leven als echtgenoot en vader weer op kunnen pakken. Maar zelfs de gedachte aan zijn gezin weerhield hem er niet van in de Sargasso zee overboord te stappen.

You Tube: The lament (klaaglied) of the Teignmouth Electron
 Deep Water, een docufilm over Crowhurst en de Golden Globe



Van Scheveningers en Katwijkers

Katwijk en Scheveningen, twee vissersdorpen op een steenworp afstand van elkaar, gescheiden door een prachtig stukje duin. Vanuit Scheveningen fiets je er zo naartoe. De Scholtenkoppen en de Haringvreters hebben traditioneel een haat/liefde verhouding met elkaar. De visserij speelde een grote rol in beide kustdorpen, maar Katwijk kreeg nooit een haven. En dat schuurt tot op de dag van vandaag. Katwijk had ook geen vuurtoren, maar een visserslicht, dat alleen aangezet werd als de Katwijkse vissersvloot buiten was.

Op een bepaald moment had Katwijk een grotere vissersvloot dan de Scheveningers, maar de Haringvreters brachten hun vis liever aan land in IJmuiden of Vlaardingen, terwijl de Scheveningse haven toch "om de hoek" lag. Uiteindelijk werd IJmuiden de thuishaven van de Katwijkers.

Ondanks alles voeren veel Katwijkers op Scheveningse loggers. Een van de grootste hedendaagse visbedrijven zit in Katwijk. Wil je een bepaald exotisch visje, de firma P&vdP regelt het, want ze vissen wereldwijd. Ook de grootste loempiafabriek van Europa schijnt in Katwijk te staan, alleen weet niemand waar ze die vangen. Ook de Scheveningers moet je niet uitvlakken. Van pure vreugde staken ze een paar jaar geleden bijna het halve dorp in de fik.

Het oude geloof drukt hier en daar nog zwaar op de lokale gemeenschap. In Katwijk klinken nog de preken over de eindtijd, hel en verdoemenis. Vraag een willekeurige Scheveninger naar een Katteker, de kans is groot dat ie reageert met: "Kattekers? Stelletje looidieven zijn het, en de Scheveningers 'ebbe 'r voor gezeten."

Lood en jenever

Omstreeks 1850 landde een Katwijkse bom-schuit op het Scheveningse strand. De visserij was vol en zoet geweest; de bom zat tot aan het merk vol met haring en de bemanning had een ruime besomming in het vooruitzicht. Na een tijd op zee lokte de kroeg. In de Keizerstraat vond de bemanning een taveerne waar de waard graag leverde, vooral toen de Katwijkers over hun vangst begonnen op te scheppen. De jenever en de warmte deden de wereld er plotseling anders uitzien. Lachend en zingend stapten ze later de donkere Keizerstraat in, op weg naar hun schip en de warme strozak. In de Vuurbaakstraat zagen ze op een plaatsje een zootje lood liggen, dat voor de verzwaren van de netten gebruikt werd. Dat zou nog wel eens negotie op kunnen leveren, dachten ze. De eigenaar van het lood schoot wakker door het lawaai van het baldadige groepje, dat onmiskenbaar in het Hoog Katteks communiceerde. Zich stil houdend, omdat hij niet zat te wachten op bonje, zag hij de mannen met zijn lood richting strand verdwijnen. Hij zou later wel naar de politie gaan. Het vrolijke groepje liep het lood meetersend, langs de vuurbaak het strand op en klommen met veel kabaal aan boord. Toen de rechtschappen schipper hoorde waar dat lood vandaan kwam, barstte hij in woede uit en beval hen het lood onmiddellijk terug te brengen. Geschrokken van de donderpreek gooiden de vissers het lood nog lichtelijk beneveld op het strand en doken de kooi in om hun roes uit te slapen.

Scheveninger is de Sjaak

Even later liep strandjutter Teun langs op zijn vaste route over het strand. Ter hoogte van de Keizerstraat struikelde hij bijna over het stapeltje lood. Zooo, da's lekker, dacht hij toen hij

z'n vondst nader bekeek, daar vang ik wel een paar centen voor. Hij pakte z'n vrachtje op en verdween door het Schuitengat richting Keizerstraat. Inmiddels was de gewaarschuwde politie op zoek naar het gestolen lood en de daders. In de Wassenaarsestraat troffen ze de hen bekende Teun die een zwaar pakket voortzeulde. "Gevonden op het strand," verklaarde de strandjutter in alle onschuld.

"Jaja," zeiden de dienders, "dat hebben we meer gehoord, kom jij maar mee, mannetje." En zo verdween arme Teun in het cachot, een Scheveninger die moest zitten voor een Kattekse diefstal. En die Katwijkers dan? Tja, de politie dacht met dit heterdaadje een sterke zaak te hebben en had geen oog voor andere versies. Tunnelvisie heet dat tegenwoordig.

Dat de loodkwestie nog steeds in beton gegoten in het Scheveningse gedachtengoed staat, bleek tijdens een voetbalwedstrijd tussen de Kattekse Quick Boys en het Scheveningse SVV. In de hitte van de strijd werd er over en weer gescholden en het duurde niet lang of het aloude: "stelletje looidieven" klonk in sappig Schevenings over de grasmat. De meeste quick boys zullen wel gedacht hebben: Fijn hoor, we zijn weer thuis.

Harry van Hemert

Leuk voor Scholtenkoppen: Het Katwijks museum, Voorstraat 46 Katwijk
 En voor Haringvreters: Muzee Scheveningen, Neptunusstraat 90 Scheveningen



Van Scheveningen naar London en alles daartussenin

Afgelopen augustus vertrok ik met drie vrienden, zonder enige zeilervaring, richting Engeland. Ons doel was om richting Isle of Wight te zeilen maar van dat idee kwamen wij al snel terug. De eerste dag waren wij richting Duinkerke gezeild, helemaal daar aangekomen kwamen we erachter dat het laagwater was en wij niet meer Duinkerke in konden gaan met de boot. Dit was een beginnersfout, dus werd er gekoerst richting Oostende. De volgende dag werden Koen en ik wakker met de zon in ons gezicht, heerlijk! De havenmeester kwam naar ons toe en was al ingelicht door iemand uit Scheveningen van onze komst "Zijn jullie de boeven uit Scheveningen?" vroeg de havenmeester aan ons.

In de middag gingen wij richting Duinkerke, tegen de stroming in en met weinig wind.

Maar de Mercedes OM636 liet zich niet stoppen en inmiddels waren de zeilen ingewisseld voor deze 40PK motor uit 1980. Koen en ik zaten nog met z'n tweeën op de boot de rest van het gezelschap zou opstappen in Boulogne-sur-Mer. De laatste tocht begon in de nacht nadat de onweersbuien over Duinkerke heen waren getrokken. Dit was een mooi gezicht om zo Duinkerke achter ons te laten met af en toe nog flitsen in de verte terwijl aan onze bakboordzijde wij vergezeld werden door de Franse variant van Ilmuiden.

Volgens Navionics ben ik altijd eerder op bestemming dan in werkelijkheid het geval is. Misschien toch maar even de bootsnelheid aanpassen in de app. Volgens de berekeningen zouden wij precies meevaren met de stroming waarbij alleen het eerste stuk een beetje

tegenstroming zou zijn. Toen wij iets voor Calais aan het zeilen waren begon de stroming te kenteren en hadden wij last van flinke tegenstroming. Hierdoor ging de boot niet zo snel meer en werd onze aankomsttijd flink verlengd. Met onze extra tijd konden wij niets anders doen dan de bluetooth speaker voluit te zetten en ruilde wij Navionics op de iPad in voor het karaokescherm. Met onze mooie stemmen hebben wij vast passagiers van de DFDS veerpond kunnen verblijden.

Eenmaal aangekomen stond de rest van het gezelschap daar om ons compleet te maken. In de avond uiteten gegaan en uit blijdschap een biertje teveel gedronken voor lui nog zonder zeebenen. De volgende ochtend vertrokken wij vroeg om onze richting Eastbourne te begeben. Dit zou ongeveer 14 uur duren met de

wind en stroming, wat uiteindelijk ook klopte. Een van de jongens werd zeeziek, waarna de ander volgde. "Mijn rug wordt nat" zei Lucas, terwijl hij op de bank lag en zich zeeziek voelde. Dit had ik nog niet eerder op mijn boot meegemaakt, maar wat bleek is dat al mijn ramen niet waterdicht waren. Dit was halwege op de heenweg nog naar Eastbourne, geen fijn idee met nog een heel stuk te gaan. Toen scheurde ook nog mijn fok en een deel van het grootzeil. De zeilen waren al meer dan 10 jaar oud dus met 20 knopen + gedurende de tocht, was het toch teveel gevraagd.

In Eastbourne aangekomen was het één groot feest, wij hadden het overleefd en de boot ook in zekere mate. Wij kwamen net aan na middernacht waardoor alles was gesloten. Om toch te vieren dat wij waren aangekomen,

werd er van het snackautomaat in de hal van het havenkantoor een bar gemaakt. In de avond terug naar de boot waar wij inmiddels de luxe hadden gekregen van zoutige waterbedden van de tocht.

Het idee van Isle of Wight was al van de baan dus werd er gekoerst op London, maar eerst Ramsgate. In Ramsgate werden wij hartelijk onthaald door de havenmeester met dezelfde naam als ik, daarnaast ook linkshandig. Door deze twee overeenkomsten mochten wij een nacht gratis liggen. Dus voor alle Daniëls, die linkshandig zijn op de jachtclub, sla je slag!

In London kwamen wij aan bij St Kathrine dock, wat echt waanzinnig was om daar met mijn eigen boot aan te komen. Hier hebben wij drie dagen doorgebracht en London on-

veilig gemaakt. Al met al was het een super leuke reis waarbij er veel is gebeurd. Achteraf was het wel fijn geweest als mijn vrienden ook konden zeilen.

Groet,

Daniël Wiessing



Race Training IJspiegel Winterserie 2021/22 Foto: Robert Jockin

Leven met een roofdier: twee en een half jaar met de Panther

Toen we besloten de Panther te kopen, streefden we twee doelen na. Ten eerste wilden we met een snelle boot varen waarmee we onze zeilvaardigheden konden ontwikkelen en ervaring konden opdoen in offshore regatta's. Ten tweede om deel te nemen aan de Rolex Fastnet Race in 2023. Dat laatste hebben we dit jaar met succes gerealiseerd en na tweeënhalf jaar kunnen we zeggen dat we goed op weg zijn om ons ontwikkelingsdoel te bereiken.

Gelukkig is er altijd ruimte voor verbetering als het gaat om "sneller en beter zeilen". In feite is het het potentieel van de Panther en onze ervaring om het steeds beter te kunnen inzetten dat ons inspireert, ons steeds weer uitdaagt en ons trots maakt.

Ready to sail Panther?

Aan het einde van de corona pandemie in 2021, tijdens de herhaalde lockdown, waren we zo gefrustreerd dat we het gevoel hadden dat we iets positiefs moesten doen dat leuk was en ons een nieuw perspectief gaf. Het idee om deel te nemen aan de Fastnet Race leefde al een goed jaar - ook al was er op dat moment geen passend schip beschikbaar. We besloten al snel om ons op te geven voor de World Sailing Security Training op de Oostzee om in ieder geval een eerste stap te zetten naar "Fastnet deelname". s Avonds tijdens een biertje bracht een bemanningslid de Panther sales exposé mee. We waren meteen enthousiast en konden de vraag "Ready to sail Panther?", die er vanaf de titelpagina uitsprong, beantwoorden met "Yes!". Omdat ook alle andere details veelbelovend bleken, werd diezelfde avond nog een e-mail gestuurd

naar de verkoopsters Yvonne Beusker en Edith Voskamp.

De eerste bezichtiging en kennismakingsafpraak met proefzeilen in Scheveningen was een heerlijke dag op zee, ondanks weinig wind en dus beperkte testmogelijkheden - en het begin van een nieuw hoofdstuk in ons leven als booteigenaar! De gedetailleerde inspectie aan land toonde ook aan dat de boot in zeer goede staat was en er waren geen argumenten om hem niet te kopen. Dus waagden we de sprong "in het diepe". De eerste vakantie aan boord volgde - met een paar verbouwingsmaatregelen. Eén project was de vernieuwing van de volledige bekabeling. Aan de ene kant wilden we het schip "kantoorklaar" maken, zodat we als zelfstandigen overall onafhankelijk aan boord konden werken, en aan de andere kant wilden we alles aan de nieuwste technische standaarden laten voldoen.

Elk begin is moeilijk

Toen was het tijd voor onze eerste grote offshore regatta: de 100 Mijl Bruine Bank Race. We waren met z'n drieën aan boord (dus shorthanded fully crewed of double-handed

plus) en door de inspanning niet goed uitgeslapen. De weersvoorspelling van 5 knopen tot maximaal 11 knopen was pas 's avonds bij de start van toepassing, waar we de tegenstroom onderschatten en bijna niet over de lijn kwamen. Gedurende de nacht hadden we onze handen vol aan het onder controle krijgen van de 25 knopen en meer ware wind met ons oversized voorzeil. In de startkoorts en blij dat we toch in de race waren gekomen, hadden we ook nog eens de eerste Mark X boei gemist bij de start, waardoor we na de finish niet meer scoorden.

Veel steun en aanmoediging in het JCS

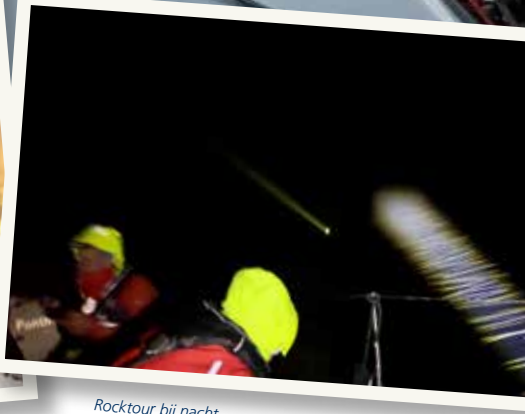
Het was geweldig hoe hartelijk we vanaf het begin werden verwelkomd op de club. Een paar mensen kwamen naar ons toe op de steiger en er waren ook goede gesprekken bij een biertje of twee in het drijvende clubhuis. Onze eerste IJspiegel winterserie volgde. Ambitieuze dachten we dat zelfs met een beperkte bemanning van 3-4 personen de "manoeuvrere-training" in ORC 2 Fully Crewed ideaal zou zijn om de boot beter te leren kennen en tegelijkertijd onze zeilvaardigheden te verbeteren. We realiseerden ons al snel dat de autodidac-



Panther und wir fühlen uns wohl im JCS
Foto: Sabine Rieth



24 uur onder Genacker naar de finish
Foto: Michael Rietz



Rocktour bij nacht
Foto: Michael Rietz

tische aanpak met de vele snelle manoeuvres - we hadden bijvoorbeeld allemaal tot dan alleen spinnakers gevaren en nog nooit een gennaker - een beetje veel was om mee te beginnen.

De regelmatige Winning Tactics evenementen na de wedstrijden, waar we waardevolle feedback en informatie kregen, bijvoorbeeld over lokale geografische kenmerken, waren daarom erg hulpzaam. Een aantal trainingdagen met zeilprofessional Erik van Vuuren, die Yvonne en Edith de afgelopen jaren heeft getraind en die de Panther door en door kent, waren een echte game changer. De volgorde van de manoeuvres werd ons snel duidelijk, de trim was veel beter en de Panther liep eindelijk op de gewenste snelheid. Nu moesten we alleen nog trainen en routine opdoen.

Eerste zware wind ervaringen

De Vuurschepen en de North Sea Race waren de volgende offshore races. De voorbereiding op de twee races en het doornemen van al het papierwerk was veel werk. Het was in het begin ook nogal verwarrend dat de heenreis onder de Nederlandse regels viel en volgens ORC/IRC en SW werd gevaren, terwijl de te-

rugreis Britse RORC-regels en IRC-klassen had. Als nieuwkomers moesten we natuurlijk door een grondige veiligheidsinspectie, die we zonder problemen doorstonden. Zelfs de scheur in het voorzeil, die we de avond ervoor hadden opgelopen toen we probeerden het windmeetsysteem opnieuw te kalibreren, was geen groot obstakel en was snel gerepareerd. Kortom, na een succesvolle start en een rustige eerste nacht, nam de wind de volgende dag zoals voorspeld flink toe. Met een basiswind van 27-30 knopen, vlogen tot 37 knopen en een golfhoogte van ongeveer 3 meter werd de situatie steeds uitdagender. Omdat we nog niet eerder in zulke omstandigheden met de Panther hadden gevaren, hadden we wat moeite om een set-up te vinden die de boot aan de gang en in de juiste richting hield. Vanaf dat moment was het vooral erg nat en koud. Pas na de Cardinal Shipwash - die de noordelijke punt van het rif voor Harwich markeert en zijn naam eer aandoet in zulke weersomstandigheden - werd het een stuk rustiger en konden we op tijd het tij gebruiken voor de finish.

De 50e Rolex Fastnet Race

Gesterkt door deze ervaring zetten we de volgende herfst onze zinnen opnieuw op het doel van de "Fastnet Race". Negen maanden van zorgvuldige planning, het doorwerken van checklists, training en grondig onderhoud lagen voor ons. Onze deelname aan de IJspiegel serie 22/23 in de SW klasse was een goede voorbereiding. Het Panther-team verbeterde van race tot race en we waren blij met een 2e plaats overall.

De fastnetstart bij Cowes op de Solent was winderig en regenachtig met slecht zicht. Het was indrukwekkend om te zien hoe steeds meer nieuwe en oude Imoca's, multihulls, VO65s, Class 40s en de hele IRC vloot - bijna 500 boten in totaal - zich om ons heen verzamelden in het startgebied. We hadden besloten om met de G4 en in 3e rif te starten - de voorspelling was voorlopig "slechts" 22 tot 28 knopen.

Zoals verwacht namen de wind, stroming en golven aanzienlijk toe bij Hurst Castle. Het veld van bijna 100 boten in onze klasse lag hier nog steeds dicht bij elkaar en we moesten ook het toenemende aantal boten dat van voren terugkwam in de gaten houden. Kort



*Sprint in de Keltische Zee
Foto: Tim Jeggle*



*Gebasten schroef in de cockpit
Foto: Michael Rietz*



*IJspiegel Winterserie 2022/23
Foto: Twirre Bogard*

voor de passage door de noordelijke kanaal, schakelden we over op de stormfok. De eerste mayday volgde al snel op kanaal 16 en even later vloog er een reddingshelikopter over ons heen. Na de volgende slag konden we zien hoe de bemanning met behulp van een lier een zwaargewonde persoon probeerde te redden van een groot racejacht in de storm. Het aantal PAN-PAN-meldingen nam gedurende de nacht toe, maar vanaf zonsopgang werd het rustiger en de tweede dag was het lekker snel aan de wind zeilen langs de Britse kust. De situatie was genoeg gekalmeerd om te voorzien in rudimentaire behoeften zoals eten, een kop koffie, toilet, etc.

Ter hoogte van de Scillys kwamen we 's middags in het tweede lagedrukgebied terecht en de windmeter gaf opnieuw snelheden van rond de 40 knopen aan. Deze keer scheen de zon echter fel. Het was frustrerend dat de eerste fastnet terugkomers van de Imoca- en multihullklassen ons daar al tegemoet kwamen en we wisten wat ons te wachten stond. Vanaf Land's End was het nog 133 zeemijl door de Keltische Zee naar Fastnet Rock - en er lag een grote kalmte in het vooruitzicht.

In de late ochtend van de volgende dag was het zover: de Panther kwam nauwelijks vooruit

in de stralende zon. We zagen de gescheurde schroef in de cockpit, die blijkbaar uit de verbinding tussen de traveller en het dek kwam. We hadden geluk - bij meer wind zou dit bijna zeker het einde van de race voor ons hebben betekend. Met het eerste zachte briesje zetten we weer koers onder A2 naar de beroemde steen voor de kust van Cork - vergezeld door onze dolfinenpatrouille, die sinds de Scillys onstuimig met de Panther had gespeeld.

De Finish

Zelfs 's nachts en in de motregen waren de vuurtoren, de rotsen en het geluid van de beukende golven in de directe omgeving magnifiek! Daarna gingen we in volle vaart terug richting Scillys en Cherbourg. De korte gsm-ontvangst vanuit Ierland bracht ook nieuw weer, dat winden tot 30 kn op de top voorspelde. Die 30 kn zou mooi zijn geweest, maar helaas was het in dit derde front weer meer dan 40 kn, waardoor onze terugreis door de Keltische Zee parallel aan de grote Atlantische golven niet erg aangenaam was. Sommige van onze medezeilers voor, achter en naast ons verschenen af en toe in mist, regen en spray als we op de top van een golf kwamen. Vanaf de Scillys nam alles af: wind, golven, spanning - en zichtbaarheid tot minder dan een zeemijl. Slechts 25 knopen wind waren een echte opluchting!

Vanaf dat moment vlogen we bijna blind langs de kust van Zuid-Engeland. Het was fijn om AIS en radio te hebben. De een of andere gastanker of vrachtschip maakte een prachtige "Panther boeg" zodat we onze snelheid en koers konden houden. De vraag waar een 300 meter lange gastanker eigenlijk zijn AIS-zender heeft gemonteerd, bleek nautisch gezien een lastige. Een zeer relevant punt wanneer de CPA 0,1 - 0,2 nm is. Als coup voor de laatste etappe kon onze hoofdstrategie nog een paar plaatsen in het klassement winnen met behulp van de route via de Kanaaleilanden. De Alderney Race, waarvan we de volledige lengte konden gebruiken, bracht ons rond Cap de la Hague na 5 dagen en 4 nachten racen - en na 23 uur en 54 minuten ononderbroken genacker zeilen - naar de finish.

De finish was een emotioneel moment. We werden begroet met een staande ovatie door een aantal concurrenten die al naast ons lagen in Cowes en met wie we hadden gestreden voor elke meter in de race, en door onze clubcollega's uit Scheveningen op de steiger met verse croissants - het welverdiende mooringbier smaakte goed om half acht 's ochtends!

Sabine Rieth



MOVING INTELLIGENCE

"WHERE IS MY STOLEN BOAT?"

WE KNOW >>>



Geniet van uw boot zonder diefstalzorgen

Wist u dat er in Nederland maandelijks meer dan 100 boten en bijna het dubbele aantal buitenboordmotoren gestolen worden? Om de kans op het terugvinden van uw vaartuig te vergroten, bieden wij draadloze en waterdichte peilzenders aan. Onze peilzenders hebben een interne batterij, waardoor ze geen invloed hebben op de accucapaciteit van uw boot.



Ontdek onze nieuwe Mio4 Peilzender met all-in service en zónder maandelijks abonnement. Wilt u graag meer informatie? Ons Salesteam staat voor u klaar. Bel ons op telefoonnummer **088 9900000** of stuur een e-mail naar sales@movingintelligence.nl.

150 JAAR MAATWERK



Watersport



Tenten



Terras



Stofferen



Industrie



Reparaties

VAN DUIMSTOK
TOT DIGITAAL
METEN & SNIJDEN

**Een zeilmakerij die niet
stil is blijven staan**

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

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



WILT U ONS HELPEN?

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

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

Ga naar www.knrm.nl

Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij
T 0255 54 84 54 • info@knrm.nl • www.knrm.nl



DE BESTE REDDERS STAAN AAN WAL
Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij

North Sea Race



Bijzondere RORC North Sea Race 2023 met de Scheveningse J/122E Ajeto!

Mede al door het winnen van de Vuurschepenrace hadden we een geweldige tijd in Woolverstone. Een super gezellige Noordzeeclub lunch in Pinn Mill, het weer en strategie voor de terugweg bestuderen en relaxed de laatste klusjes aan de boot doen. Na de prijsuitreiking voor de Royal Harwich Yacht Club met haringparty waren we in een uitstekend humeur voor de terugkeer naar Nederland, de RORC North Sea Race 2023. Voor mij de 15e keer dat ik hieraan deelneem. Maar helaas, de ochtend van de race begon met veel stress.

Robin en ik verbleven evenals voorgaande jaren comfortabel in het Belstead Brook Hotel in Ipswich. Na de Vuurschepenrace is het altijd heerlijk om een droge plek en een warm bed te hebben, niet afhankelijk van het weer. Toen we in de vroege ochtend een taxi wilden bellen, kregen we te horen dat er pas na 09.00 uur een taxi beschikbaar zou zijn! We konden dan onmogelijk op tijd zijn voor de start. De receptie van het hotel deed geweldig werk nadat we de kritieke situatie met stoom uit de oren hadden uitgelegd. Ze regelden gelukkig een andere auto naar Woolverstone, net op tijd om los te gooien richting start. Volgend jaar pakken we dit op zeker anders aan!

Toen we vol adrenaline aan de start kwamen, hadden we geluk met de perfecte omstandigheden voor de Ajeto. Noordoostelijke wind rond 7-10 knopen. Het racecomité liet de Two Handed Class als eerste starten, rechtstreeks naar Cork Sand Yacht Beacon. We hadden een goede start bij het

pin-end van de startlijn over bakboord, de wind draaide zoals verwacht daarna wat naar links en konden vrij naar het eerste merkteken varen. Nadat we het Beacon hadden gerond, nu een mooi bezeild rak halve wind, en konden we vrij snel onze klaarliggende A0 hijsen en unfurlen en de voorsprong op de rest van het 2H-veld proberen te vergroten. Een mooi moment later hadden we nog richting Black Deep Buoy, toen de Oystercatcher XXXV uit de IRC Zero veld ons met grote snelheid onderlangs passeerde, volledig powered up met 3 voorzeilen, een zeer indrukwekkend gezicht, we leken wel stil te staan.. Op dat moment hadden we nog geen idee dat zij onze grootste concurrent zouden zijn voor de Overall IRC-score.

We zeilden de koers tot de South Galloper Buoy grotendeels op de autopilot (op heading), Robin en ik voortdurend de zeilen trimmend voor optimale snelheid. Tussendoor even snel een broodje, de focus

niet verliezend. Een grote hulp voor ons tijdens de race zijn de data: PolBoatspeed% en VMG%, constant zichtbaar op de twee NKE-graphics aan weerszijde van de kuip naast 't stuurwiel, deze constant checkend, en we gaan niet voor minder dan 100%.

Toen we het Galloper Windpark passeerden richting Sunk East zagen we op AIS dat we al een mooie voorsprong op de andere 2H-deelnemers hadden opgebouwd. De volgende uren nam de wind tijdelijk verder toe tot boven de 20 knopen, dus snel het eerste rif in het grootzeil gezet, wat een veel rustigere rit upwind opleverde. Met de wind nu uit noordelijke richting zou het een lang kruisrak van 55 Nm worden richting Smith's Knoll Buoy, maar wel ideale omstandigheden voor de Ajeto!

We concentreerden ons echt op de windshifts, en met het gegeven dat de wind 's avonds wat zou ruimen, was het slim om aan de

rechterkant van de rumpline te blijven. Dit verliep allemaal perfect, dus toen we Smith's Knoll ronden, bleek onze voorsprong verder vergroot. Nu is het voor het volgend rak van bijna 60 mijl richting hollandse kust van groot belang om te berekenen wat de magnetisch te zeilen koers zal zijn om de kortste afstand door het water te varen. Dit is afhankelijk van de stroming, welke enkele uren zuidwaarts en daarna noordwaarts loopt. Ook hebben we nog de keus windpark "Hollandse Kust Zuid" boven of onderlangs te passeren. Kortom geen rust, weer veel tijd achter de computer benedendeks. Volgens de weersvoorspelling zou de wind later weer wat meer naar het oosten draaien. Daarom hebben we ook met hulp van onze Expedition Software besloten om boven het windpark langs te gaan om het risico te vermijden dat we op het laatste stuk onderlangs naar de NAM 22 boei zouden moeten opkruisen wanneer we de zuidelijke route zouden nemen. Dit ondanks dat de route bovenlangs wel 1,1 Nm langer is. Na de race zagen we wel dat onderlangs waarschijnlijk toch wat beter was geweest, de boten hadden daar uiteindelijk toch geen tegenwind tot de NAM 22, de wind bleef langer uit het noorden dan verwacht, tja, je kunt niet alles hebben..

Toen we dichterbij de Nederlandse kust kwamen en GSM dekking kregen, wilden we heel graag op de Yellowbrick App kijken wat onze positie in het veld zou zijn.

Wauw, 1e in al onze klassen! Maar wel met een marginale voorsprong op Oystercatcher XXXV in IRC Overall. Daardoor wel even uit de concentratie.. het zal toch niet waar zijn.. kom op nu geen fouten maken, spraken we elkaar toe!

Het laatste stuk nog wat mooie gippen gemaakt op de windshifts om alles zo veel mogelijk te benutten, finishten we uiteindelijk slechts met 4' 26 sec voorsprong gecorrigeerd t.o.v. Oystercatcher XXXV. Mede dankzij onze "perfecte" voorbereiding en deze mooie omstandigheden voor de Ajeto! Dit was veruit onze beste North Sea Race ever!

John van der Starre,
Robin Verhoef,
Ajeto! NED9112, Scheveningen.
1st IRC 2H
1st IRC 2
1st ORC 2H
1st IRC Overall



IRC Overall		
IRC Zero		
IRC 1		
IRC 2		
IRC 3		
IRC 4		
IRC Two Handed		
Total results for IRC Overall: 59		
1	AJETO! NED9112	Corrected 01d 02:32:49 Finished
2	OYSTERCATC HER XXXV GBR4321R	Corrected 01d 02:37:15 Finished
3	ROST - VAN UDEN KER 46 NED17001	Corrected 01d 03:21:28 Finished
4	BELLINO GBR8657L	Corrected 01d 03:26:51 Finished
5	EXTRA D JINN GBR362T	Corrected 01d 03:35:11 Finished
6	MOANA NED8935	Corrected 01d 03:38:12 Finished
7	SUNSTONE GBR2183R	Corrected 01d 03:46:06 Finished
8	IL CORVO NED1409	Corrected 01d 04:14:20 Finished
9	FLYING DOLPHIN NED7935	Corrected 01d 04:21:44 Finished

sailracehq.com

Sinterklaas



Sinterklaas weer een groot succes!!

Ook dit jaar was weer een succesvol Sinterklaas event op zaterdag 18 november. Na een warm welkom in het clubhuis en met een zwemvest aan werden alle kinderen met ouders verdeeld over de verschillende deelnemende boten. Evenals vorig jaar, toen het zonnetje zo heerlijk scheen, voeren leden van Jachtclub Scheveningen met enthousiasme Sinterklaas tegemoet. Dit jaar met wel 140 kinderen en 30 schepen. Dit jaar ook met inschrijvingen van kinderen uit het programma Proef de zee.

Joris van Duppen en Nicole Dirksen beginnen al weken vantevoren met de organisatie. Het evenement is een onderdeel van de evenementen commissie. Die helpen mee en de avond ervoor wordt het clubhuis al versierd met vrolijke vlaggen. Potloden en kleurplaten

op tafel en de pannenkoeken en chocolademelke al voorbereid.

's Ochtends worden de zwemvestjes uitgedeeld als de eerste kinderen en hun ouders zich melden. En dan het grote moment. Op weg naar de Pakjesboot van Sinterklaas, helemaal op zee. Dit jaar bleef het gelukkig lang genoeg droog, echter een flinke bui kwam over. Maar dat kon de kinderen zichtbaar niet deren. Sinterklaas was gespot, muziek kwam vanaf een grote sleepboot, Pieten gooiden pepernoten op de boten en Sinterklaas was in het land.

Na afloop was er limonade, warme chocolademelk, pannenkoeken en erwtensoep in het clubhuis. Wederom een zeer geslaagde traditie van Jachtclub Scheveningen.

Wilt u nog even nagenieten van deze gezellige middag? Scan dan voor een terugblik op dit evenement de onderstaande QR code.



ELKE SECONDE TELT

In het kort over TNG Swiss Watches

In 1998 werd TNG Swiss Watches opgericht in Nederland, een land dat bekend staat om zijn Dutch Design, innovatieve technologie en watersport. Deze unieke combinatie vormt ons DNA. Dat blijkt ook uit de naam, TNG staat voor Tack & Gybe

Het verhaal begon met het eerste model van TNG Swiss Watches: een Sail Racing Watch. Functioneel dankzij de input van topklasse zeilers, gebouwd met de Zwitserse kwaliteit. De precisie en technologie is prachtig verpakt in Dutch design. Vanzelfsprekend een waterproof horloge dat tegen een stootje kan, of beter gezegd, bestand tegen zwaar weer. Voorzien van een speciale Sailtimer functie. Een must voor wedstrijdzeilers

TNG Swiss Watches, heeft een uitgebreide collectie nautische horloges. Stuk voor stuk vervaardigd in onze eigen faciliteiten in Zwitserland, waar vakmanschap en precisie samenkomen in deze stijlvolle uurwerken. Kijk gerust op tngwatches.com voor een overzicht.

Elk TNG horloge is door de custom combinatie uniek. Niet alleen is er keuze uit een grote collectie horlogebandjes met kleur en materiaalkeuze, ook de dial is in vele kleuren leverbaar en daarnaast zijn er verschillende versies van de wijzerplaat. Zo kan een horloge ook helemaal afgestemd worden op de huisstijl van een bedrijf, clubkleuren of wedstrijdteam/bemanning. TNG levert ook horloges voorzien van custom logo op de wijzerplaat, of op de caseback.

TNG Swiss Watches, de officiële tijdwaarnemer van o.a de North Sea Regatta 2022, is verheugd om dit speciale nautische horloge, ter ere van het 50-jarig jubileum, te hebben mogen introduceren. Exclusief gemaakt voor de Scheveningse Jachtclub. Ontworpen ter ere van de prettige samenwerking tussen TNG Swiss Watches en de Scheveningse Jachtclub en ter gelegenheid van het 50-jarig bestaan van de club. Elk horloge is met precisie vervaardigd. Met de unieke nautische elementen is het de perfecte accessoire voor zeilers en watersportliefhebbers.



QR voor meer info:



50th anniversary model with engraved case back

SAILMASTER – TNG10121AJCS

Nautical Watch, High precision quartz

Yachting timer caliber TNG-8270

- Rotating stepping motors • 9 jewels • Stainless steel case 45mm Ø • Screw-in crown and case back • Additional sound box on case back for loud acoustic signals • Nautical unidirectional turning bezel • Sapphire scratch-resistant crystal • 10ATM/100M/330FT water-resistant • Date at 6 O'clock • Chronograph hours, minutes, seconds – Sailed time • Adjustable Sailing Countdown timer with acoustic and optical signals • End of Life (EOL) indication • Dial with tactical planner layout with recessed sub-dials and applied indexes • Super luminous indexes and hands • Weight: 120 gr. • Navy blue Genuine leather or water resistant blue TPU strap including folded buckle • 3 Years warranty (after registration)

DUTCH DESIGN, SWISS MADE PERFECTION

Founded in 1998 in the Netherlands, a country well known for its Dutch Design, innovative technology and water sports.



Ijskegel



Ijskegel 2023-2024

Het winterzeilseizoen is alweer ruim een maand onderweg. Normaal niet de tijd voor een tussenbalans, maar kopij voor ons clubblad, beter clubmagazine, gaat op datum van uitkomen en niet zozeer op het ritme van de wedstrijden. De clubwedstrijden wel te verstaan. Al varen we de winterserie met elkaar, kegel en pegel, zijn we nog wel 2 bloedgroepen. Maar de verschillen zijn wel aan het vervagen.

Als we praten over clubwedstrijden hebben we het tegelijkertijd ook over SW. Binnen in SW systeem varen we de clubwedstrijden, laagdrempelig en eenvoudig toe te passen voor de meeste schepen. Maar sinds een paar jaar, het kan jullie niet ontgaan zijn, vinden we SW ook in de Ijspegel. De SW spi klasse vaart daar alweer een paar seizoenen mee, en veel bootjes zijn ook doorgroeid vanuit de Ijskegel.

Eigenlijk precies hoe het bedoeld is. Je begint met het meedoen aan de laagdrempelige clubwedstrijden. Zomeravond of winterwedstrijden, liefst allebei, en dan maar eens kijken of het wil lukken om er in de eerste plaats plezier in te krijgen en daarna te kijken of het wellicht ook mogelijk is om in het linker rijtje te eindigen bij de uitslag. Als het dan nog steeds leuk is en ook de bemanning heeft er schik in zou het zomaar kunnen om op het podium te komen. Dan is de stap naar een wat competitiever wedstrijdveld de volgende optie. Te denken valt aan een offshore naar Engeland, de Vuurschepenrace. En dan weer terug, de Backhome Trophy. Dit alles nog steeds onder SW.

Tijdens die offshores is het gebruik van een spinnaker of gennaker wel erg fijn. Meer snelheid betekent meer mijlen in een uur. We moe-

ten tenslotte ook weer een keer in de haven komen en een gezellig biertje drinken met elkaar. En als je dan die spi en gen een beetje onder de knie hebt en je hebt voldoende bemanning dan kan je meedoen aan de SW spi tijdens de winterwedstrijden. Een heel competitief veld van schippers die graag een coastal varen. En zoals gezegd, de meeste zijn begonnen in de kegel. Maar we gingen het hebben over de Ijskegel en wel het lopende seizoen. De eerste wedstrijddag stond in de planning voor 15 oktober. Op voorhand zag het er niet heel gezellig uit. Al de week harde wind uit het Noordwesten met de daaruit volgende golfhoogte. Toch maar besloten om te wachten tot zondagmorgen. Helaas konden we rond 9 uur in de ochtend al de conclusie trekken dat het echt geen zeilweer was. Het moet wel leuk blijven. Over 2 weken nieuwe ronde nieuwe kan-

sen. Gelukkig konden we het Winning Tactisch Café wel door laten gaan.

Er is altijd veel te bespreken en Erik van Vuuren kan ons altijd wat bijbrengen over de fijne kneepjes van het wedstrijdzeilen. En toen werd het 29 oktober, de 2e wedstrijddag in het winterseizoen. Op zaterdag waren we hoopvol dat we konden varen. De voorspellingen liepen wel wat uit elkaar in de diverse weermodellen die we altijd raadplegen. Van ongeveer woensdag voor het zeilweekend gaan we, een aantal mensen van de zeilcommissie, het weer volgen. Als je modellen naast elkaar legt zie je vaak trends ontstaan. Dat geeft je dan een idee waar het naar toe gaat op de zondag. Meestal klopt het, soms helemaal niet. Maar voor de 29e zag het er redelijk uit. De wind zou op tijd afnemen en daarmee ook de golf-

hoogte. In de loop van de middag zou het weer aantrekken maar dan gingen we gewoon iets eerder van het water af. Bij het palaver besloten we om buiten te gaan kijken en zo gezegd zo gedaan. Toen wij in de 1e haven aan het tuigen waren kwam de rib die de boeien voor de pegel moest leggen alweer terug van zee. Niet te doen, nog steeds teveel zee en ronduit gevaarlijk voor boot en bemanning. Niet veel later kwam ook het startschip terug van zee. Ankeren was vrijwel niet mogelijk en zonder boeien kan je niet echt wedstrijdveld erin leggen. Dus die dag geen Ijspegel.

Als wedstrijdleader van de kegel begon ik toen al een beetje na te denken. Is dit wel verstandig. Eenmaal buiten bleek de wind toch wel wat steviger als verwacht. Zeilen lukte wel, maar om nu te zeggen alles onder

controle, nee. Een beetje halve wind alle golven afrijdend kregen we met elkaar toch wel het idee dat een wedstrijd varen met aan de windse rakken teveel van het goede zou zijn. Kort overleg in het voorbij varen met andere schippers deed mij de beslissing nemen om ook de haven op te zoeken. We hebben het geprobeerd, het is niet gelukt. Ook dat is goed zeemanschap. Op tijd inzien dat het niks gaat worden en kiezen voor veiligheid. We hebben er niets aan als er dingen stuk gaan. En aan erger moet ik al helemaal niet denken. We doen het tenslotte voor de lol. Dan moeten we wel weer 2 weken wachten. Gelukkig toch weer een WTC met een hele mooie lezing van Frans Budel over het Globe40 avontuur. Wat een verhaal. Toen kwam 12 november. Voorspellingen goed, zeetje goed, tij ongunstig. Met 13 boten op het water en bij de start nog een





Meerdaagse toertochten en flottille oversteek in 2024

De activiteiten van de Toer Commissie zijn voor JCS leden die met hun eigen (zeil/motor)boot en de clubboten toer tochten vanuit Scheveningen willen varen. Ook opstappers en passanten zijn welkom! Dit jaar hebben wij 2 toer tochten gevaren. We hebben nog geprobeerd een derde te organiseren maar dit bleek gezien de beperkte animo te veel van het goede.

redelijke 15 knopen wind. Maar helaas ging de wind afnemen en de stroom toe. Wederom bleek de kust de betere kant om bij de S1 in de buurt te komen. Door de afnemende wind moest ik de baan inkorten naar 2 ronden om zodoende nog een beetje op tijd weer in de haven te zijn. Voor 6 boten werd het allemaal een beetje teveel, en deze gaven vroegtijdig de welbekende pijp aan Maarten. De resterende 7 boten kregen het met de juiste tactiek voor elkaar om reglementair te finishen. Tijdens de uitslag bleek Team Havoc het het beste gedaan te hebben. Eindelijk bleef het weer lang onrustig in het clubhuis.

Op naar de volgende zondag, maar niet zonder op de dinsdagavond het WTC te hebben bijgewoond. Weer een leuke drukbezochte avond waar we de uitslagen van de wedstrijden hebben besproken en geanalyseerd en waarin Erik van Vuuren ons meenam in de wereld van de zeiltrim.

Toen kwam 26 november. Het moet niet gekker

worden, we kunnen weer varen. Goed windje, beetje neerslag, maar dat mag de pret niet drukken. Weer met 13 boten aan de start. Vanwege gebrekkige marifoonontvangst vanaf het startschip doen wij vanaf de Gamble de start. Iedereen zit er goed bij, er wordt best scherp gestart hoor bij de kegel. De oost (Drain Oost) lijkt favoriet. Het is daar best druk. Wij kiezen voor iets meer midden van de startlijn. Wel iets meer meters naar de S1, maar wel vrije wind en met een klein knikje in de schoot. Resultaat als 2e om de boei, blij schipper. De snelheid zat er goed in dus 3 rondjes moest geen probleem zijn. Op meerdere plekken in het veld was mooie maar eerlijke strijd te zien. Het aansnijden van de boeien was door de weer sterk aanwezige noordgaande een mooi spel. In mijn optiek het leukste aan het wedstrijdzeilen op Scheveningen.

Voor 2 boten bleek het toch niet mogelijk om de 3 ronden vol te maken. De snelheid was toch niet voldoende, soms wordt het ook gewoon te laat. Eenmaal aan het rekenen in het

Regatta office op de 1e verdieping van ons clubhuis bleek dat Team Havoc het wederom het beste hadden gedaan. Ze gingen ook als eerste over de finish. De omstandigheden waren ook ideaal voor een scheepje als de Havoc. Het zal dan ook geen verbazing wekken als ik vertel dat Team Havoc in de tussenstand 1e staat. Maar we hebben nog veel wedstrijden te varen.

Op 10 december gaan we weer en dan is het alweer kerstpauze. Maar 28 januari gaan we weer gewoon buitenspielen, samen met de IJspiegel, want de winterserie is stiekem toch wel een heel mooi evenement geworden met meestal dik 40 boten op het water en zo'n 100 man in het clubhuis bij de prijsuitreiking. Ik

vind het mooi.

Tot bij de Drains, Erik van Houten.

De eerste toer tocht was in juni 2023, met een mooie opkomst van bijna 20 schepen en 45 man was dit een waar succes voor de eerste toer tocht, we zijn naar IJmuiden gevaren op zaterdagmiddag, hebben heerlijk aan het strand genoten van een BBQ en zijn zondagochtend weer terug gevaren. Het hele verhaal heeft in het vorige Spuigat gestaan.

De tweede toertocht was in september 2023. De reis ging naar Stellendam dit keer, met een iets kleiner comité maar minstens zo gezellig. Een iets langere reis, door het slijkgat, met een sluis en weinig wind maakte dit weer een hele andere tocht dan de eerste, een leuke afwisseling! Het hele verhaal van deze toertocht lezen jullie in dit Spuigat.

De conclusie van afgelopen jaar is dat 2 tochten een mooi aantal is en zorgt voor een gezellige opkomst.

Voor 2024 hebben we daarom de volgende 2 weekenden geprikt, zet deze alvast in je agenda! Zaterdag 1 juni en zondag 2 juni, Zaterdag 7 september en zondag 8 september

Voor 2024 hebben we verder nog ideeën die we vanuit de toer commissie willen verkennen, we denken hierbij aan: (Opfris)cursussen met een nautisch thema voor leden. Jullie behoefte hierin halen we graag digitaal via de nieuwsbrief bij jullie op. Tochten van 4 dagen naar Texel, Amsterdam of de markerwadden eilanden.

Flottielje oversteek naar Engeland, waar mogelijk gecombineerd met een jachtclub uit Engeland.

Houdt de digitale nieuwsbrief dus in de gaten als je interesse en ideeën hebt. We horen graag van jullie!

Voor 2024 wordt de toer commissie doorgezet door Josja en Daniel. Rob en Jullien zwaaien af en worden ontzettend bedankt voor hun bijdragen aan de totstandkoming van de toer commissie JCS, applaus!

De Toer Commissie, Josja en Daniel



Moana en de Rolex Middle Sea Race

Bij de aanschaf van Moana was één van mijn dromen ooit de wereld rond te varen. Na de aanschaf bleek al snel dat wij wedstrijdzeilen veel leuker vonden dan cruisen. Verder heb ik ook rekening te houden met echtgenote Michelle, die het "wereldomzeil" avontuur niet zo ziet zitten. Langzaam opbouwen is het devies. Zo'n drie jaar geleden zette ik een aantal legendarische Offshore races op een rijtje: Rolex Middle Sea Race, RORC Transatlantic Race en de RORC Caribbean 600 Race. De races varen we allemaal full crew, de delivery's doen Michelle en ik met eventuele opstappers. Michelle ging overstag en op zaterdag 21 oktober 2023 liggen wij op de startlijn van de RMSR!

Op vrijdag 6 oktober komen wij op Malta aan en liggen bij de Royal Malta Yacht Club. Even wennen, in veel opzichten heeft Malta meer weg van Noord Afrika dan van Europa. Uiteindelijk nadat we er bijna een maand zijn geweest ga je van het land houden. Er waren nog wat klussen aan Moana te doen. De giek is zelfs een week van boord geweest. Verder heel lekker geacclimatiseerd en gelukkig was alles heel ruim gepland en kwam het goed met alle reparaties. De voorbereidingsrace, een coastal van 31 mijl, op 18 oktober werd tijdens de startprocedure uitgesteld en een uur later verzet naar donderdag 19 oktober. Deze race moet je niet al te serieus nemen: sommige deelnemers negeerden boeien en één boei lag wel heel erg verkeerd. We vonden

de boei en ondanks alle zoektocht nog 3e. Het belangrijkste was dat het team aan elkaar wende. Het team had de afgelopen maanden toch wat stress gegeven, geen harde toezeggingen, twee afmeldingen tijdens de tocht naar Malta. We stond op 5 mensen. Dat is mijns inziens te kort voor de Middle Sea Race. Zo laat willen wel veel mensen uit het netwerk mee doen, maar krijgen het vervolgens niet geregeld. Uiteindelijk twee zeilers van de Juggerknot (J109) Arend Jan Velsink en Toon Winkelman. Twee mannen die van jongsaf zeilen en perfect in het team pasten. We gaan met zeven op pad. Naast Arend Jan en Toon de vaste teamleden: Marc de Haas, Thei van Hout, Hillevi Boerboom en Michelle en Frans.

De organisatie van de RMSR staat als een huis. Je krijgt echt veel waar voor je inschrijfgeld wat ons Nederlanders erg aanspreekt. Per drie boten is er een walcontainer waarin je spullen kunt achterlaten die je niet als extra gewicht aan boord wilt hebben. Bij ons is dat nogal wat, delivery zeilen, duikuitrusting, extra landvasten, radar etc.

Er is een eigenaarsparty op woensdag en op donderdag een crewparty. De drankjes zijn gratis en er zijn allerlei buffetten bij de crewparty. Er zijn touringcars als vervoer naar de feestlocaties. Wel valt op dat er naast de zeilers ook veel Maltezers in hun mooiste kleren op de feesten zijn. Ook is er de week voor de race een watertaxi, die je naar de overkant vervoert.



Vrijdag 20 oktober is er een uitstekend palaver in Grand Hotel Excelsior, verzorgd door Steve Cole, ook bekend van de RORC wedstrijden. Hierna heeft ons navigatie team (Marc de Haas, Michelle en Frans) afgesproken met Jolbert van Dijk. We hebben eerder dit jaar een weer-, navigatie- en routeringscursus van hem en Erik van Vuuren gehad. Jolbert heeft ons ook naar alle tevredenheid adviezen gegeven voor de Fastnet race. Jolbert vaart als navigator op de Otha Vez een Ice52, een snellere boot dan Moana. Wel fijn dat hij voor ons uit zal varen dan kunnen wij zijn moves zien. We nemen de hele race door. Hoofdlessen zijn altijd naar de nieuwe windrichting varen, dan ben je sneller door de pijn van weinig wind en heb je als eerste meer wind. Straat van Messina is makkelijk, je hebt stroom mee of tegen. In beide gevallen eerst de Italiaanse kust houden, bij stroom tegen op het laatst oversteken, bij stroom mee min of meer in het midden blij-

ven varen. Na west Sicilië op weg naar Pantelleria wordt het nasty met wind tot 30 knopen en regen en onweer. Zowel na de start als naar de finish langs Malta uit de baaien blijven. Van kaap naar kaap tacken of gijpen. Tot zover de adviezen van Jolbert.

Hoe was het nu werkelijk... Bij de start nauwelijks wind, de groep voor ons IRC6, kwam vlak over de startlijn stil te liggen. Zodoende kregen wij een uitstel van 10 minuten. De organisatie kan niet heel veel uitstellen want de Grand Harbour is voor alle scheepvaart van 9.30 tot 12.00 uur afgesloten! Een aantal boten uit onze klasse merken blijkbaar niet dat er een uitstel is gegeven en starten. Vier boten komen te laat terug en krijgen OCS met de daarbij horende penalty van twee uur. Twee dagen later worden die straffen ongedaan gemaakt?? De Grand Harbour uit was moeizaam, nauwelijks wind en een bakboord

stuurboord met twee andere boten. Zij gingen over stuurboord en weken niet uit. Dankzij Michelle ging het goed. Zij liggen stil en wij hebben netjes getackt en een aanvaring voorkomen. Eigenlijk had ik moeten protesteren... het was gelukkig niet de latere winnaar. Eenmaal de Grand Harbour uit gaat het voor spoediger, voor de eerste boei staat de A2. We gijpen om de tweede boei en dan met de A2 richting Sicilië. Na zo'n drie uur gijpen we richting het noordwesten om de wind te zoeken. Dan gaat de wind ook echt aan, A2 gedropt en de JibTop op en de jib erbij laten staan. We gaan echt heel hard. Als de wind toeneemt tot zo'n 25 knopen gaat de jib down en alleen op de JibTop verder. Later de jib er weer bij. Na het bereiken van Sicilië neemt de wind af en varen we ook redelijk scherp. Nu alleen op jib en later op light jib. Doordat we bereik hebben bij Sicilië weten we dat we er erg goed bij liggen. De Moana Zeilteam app is ook erg en-



thousiast. De grote concurrenten zijn de twee JPK's 1180, Garm en Cocody.

Naar de Italiaanse kant van de straat van Messina. Achteraf hadden we beter nog verder naar de kust kunnen varen om de gunstige windshift mee te pakken. We gaan de straat van Messina zo'n anderhalf uur eerder door dan verwacht en hebben nog stroom mee. Deze hobbel is genomen en het viel erg mee. Op naar Stromboli. Daar komen we in de nacht van zondag aan. We zien zo nu en dan vuur uit de vulkaan komen. Ondanks de wijde bocht die we om dit eiland nemen komen we volledig geparkeerd te liggen. Achteraf hadden we de bocht nog ruimer moeten nemen. Heel veel boten gingen er krapper om heen en waren veel langer bezig met het ronden van deze vulkaan. Richting West Sicilië om daar langs het eilandje Favignana te varen. Langs de kust van Sicilië weinig of geen wind. Wijde buitenbocht is het devies. Genakerboot dus niet te diep voor de wind, dan wordt de bocht toch wat krapper. Helaas is gippen geen optie want dan varen we weg van de ronding. Zoals voorspeld neemt de wind behoorlijk toe na de kaap, maar echt nasty wordt het niet, geen regen en onweer wel tot 27 knopen wind, bij zeer milde temperaturen. Op naar Pantelleria, dan hebben we 412 zeemijl afgelegd van de 606. Een hoog eiland dus oppassen voor de windschaduw. Deze passage gaat redelijk goed, in ieder geval een stuk beter dan de boten om ons heen. Van Pantelleria is het 90 NM naar Lampedusa. We zien hier dat we aardig gedaald zijn in de rangschikking, de twee JPK's 1180 lijken onbereikbaar ruim 40 NM dicht bij de finish. Stromboli heeft veel gekost. Lampedusa is een vlak eiland dus strak omheen. Hier nog eens heel goed kijken naar de windmodellen. Ten zuiden is het heel onzeker met veel parse (geen wind) stroken, ten noorden van de rhumb line is meer en zekerere wind. Geen paars. Dus zo snel als de stroming het toelaat voorbij Lampedusa naar het noorden weg tacken. Dit blijkt een gouden greep. Wel lastig, enorme windshifts met buien van 18 knopen en tussendoor 5-7

knopen. Uiteindelijk krijgen we een steady noordwester. Halverwege het stuk naar Malta zien we opeens op het computer scherm een hele pluk veel snellere boten ten zuid oosten van ons, waaronder de twee JPK's Garm en Cocody. Ongelooflijk we stonden meer dan 40 mijl achter ze. Per etmaal moeten zij ongeveer een uur op ons goed maken. Dat betekent na 4 dagen zo'n vier uur. Dat ze dat redden is heel onwaarschijnlijk, hun hoek naar Comino is ook nog eens veel ongunstiger. Euforie aan boord, in plaats van voor de derde plaats te strijden doen we weer mee voor de overwinning in IRC5 en ook overall staan we heel aardig. De grote concurrenten zijn nu de Karpo en Unica. De wind neemt nog wat verder toe en ruimt wat. De JibTop kan op. Dan de enige schade in deze race, de pees waarmee hij op de furler staat breekt af. Het zeil is los van de boeg spriet en wappert schuin achter ons. Via de "brievenbus" tussen grootzeil en giek halen we het aan de schoot naar binnen. Al die tijd blijft de vaart er in, want de fok stond ook. De wind ruimt nog wat verder en we nemen de gok om de A5 te zetten en niet de Code0. Mede omdat we de furler niet vertrouwen. Waarschijnlijk bezeilen we de doorgang tussen Gozo en Malta net niet. Maar we maken een ontzettende snelheid ten opzichte van de zuidelijke boten die scherp moeten varen. Door goed stuurmanswerk van Marc de Haas en hele goede communicatie met de trimmers lopen we niet uit het roer en bezeilen we het toch. Na het kanaal de A2 op en afkruisen naar de laatste boei. De wind neemt toe, het wordt donker en iedereen is uiterst gespannen. Michelle stuurt, haar lenzen zijn dof van de zonnebrand. Meters zijn slecht te zien. Waar is die laatste boei. Misverstand tussen windhoek en kompas koers. Afijn niet ons beste stuk maar daar hebben we het ook niet verloren gingen continu met het staysail erbij ruim 9 knopen. De Karpo naar later blijkt heeft met spinnakerboom als enige boot dit stuk van 10 mijl in één rechte lijn gevaren en heeft IRC5 gewonnen met 20 minuten en 27 seconden berekend voor ons. De Unica wordt 3e 1 minuut en 33 seconden berekend achter

ons. Super trots op deze prestatie 2e van 19 IRC 5 en 9e van 91 overall in een heel sterk deelnemersveld.

Wat zijn de algemene kenmerken van deze Middle Sea Race:

- Heel warm weer en water, ook 's nachts meestal korte broek, korte mouwen. Dan voelt 25+ knopen toch heel anders aan dan op de Noordzee of in het Kanaal.
- Ontzettend veel zeilwissels. Alle jibs zij meerdere malen gezet, de light, medium en heavy. Ook veel wissels van Code0 naar genaker en omgekeerd.
- Heel fijn dat je heel vaak bij land bent en dan bereik hebt en de weerberichten en standen kunt zien en analyseren
- De weersvoorspellingen zijn veel onzekerder dan bij ons. Na elke kaap kan het heel anders zijn. De modellen "zien" dat meestal niet.
- Hele mooie "scenery" met al die eilanden en vulkanen.

Tot slot de prijsuitreiking, ook hier wordt een heel feest van gemaakt. Zo'n 1000 mensen zitten in een theater, je wordt met bussen gebracht. De president van Malta houdt een toespraak. Bij elke prijswinnaar staat zijn boot achter hem op een actiefoto afgebeeld. Een foutloos gebeuren wat in ruim een uur wordt afgewerkt. Alle combinaties van prijzen worden in één keer aan een team uitgereikt. Wij kregen de 2e prijs IRC5 van de RMSR en de 3e prijs van de Coastal. Daarna begreep ik de hoge opkomst, ook van niet winnaars. We gingen naar de kelder gewelven van het theater en daar stonden meerdere drank uitgifte punten en meerdere warme buffetten. Alles van hoge kwaliteit.

Eigenlijk wil ik de RMSR jaarlijks varen, alleen de delivery er naar toe 3000 NM en langs de Orca's....

Frans van Cappelle



Even voorstellen

Even voorstellen: Daniël Wiessing Bestuurslid Waterrecreatie

Velen van jullie heb ik inmiddels de afgelopen twee jaar ontmoet op de steigers of in het clubhuis. Voor degene die mij nog niet kennen zal ik mij even kort introduceren. Mijn naam is Daniël Wiessing en sinds vorige maand Bestuurslid Waterrecreatie.

Twee jaar geleden kwam ik aankloppen bij de Jachtclub, om als vrijwilliger de ballotage commissie in te gaan. Deze functie was helaas al vervuld, zo schreef Huub de Haer mij een bericht dat de Jachtclub nog wel voor de zomermaanden een havenmeester zocht. Ik kon namelijk niet wachten om weer mij rondom boten te begeven. Ik ben pas sinds corona begonnen met zeilen, aan de andere kant van de wereld toen ik met een totaal vreemde een avontuur was aangegaan. Op een veiling zonder te kijken was er een boot aangeschaft door Jordy die ik op dat moment nog niet kende. Wij waren in contact gekomen doordat ik een ludiek bericht had geplaatst dat ik terug naar Nederland wilde zeilen op een boot die ik niet had. Hierop reageerde Jordy dat hij op een veiling een 18 meter lang Ferrocement schip had gekocht zonder er naar te kijken. Deze boot was voor een prijke overgenomen, maar zonder beide kennis van boten te hebben, bleek er meer mis

mee te zijn dan de advertentie ons liet denken. Dit resulteerde tot tien weken op de hardstand aan de Gold Coast van Australië. Hier hebben wij een complete refit gedaan waarbij wij het meesten zelf hebben gedaan. Er kwam een andere mast op, nieuwe verstaging en een tweedehands mast. Eenmaal de zee op, wisten wij nog niet hoe wij moesten zeilen. Door onze roekeloosheid was ons avontuur opgepikt door nationale en internationale media, waardoor zo ook de zoon van de oude eigenaar ons op het Australische nieuws zag voorbij komen. Hij raakte met ons in contact en leerde ons de basis van de boot, dit vertelde hij geëmotioneerd, want alle herinneringen kwamen bij hem naar boven.

Vervolgens zijn we acht maanden gaan zeilen langs de oostkust van Australië, om zo met backpackers eilanden te bezoeken. Ik moest weer terug voor studie dus helaas kon ik het avontuur niet afmaken. Om even weer terug



te komen bij het begin van het verhaal. Door dit avontuur wilde ik weer in aanraking met zeilboten komen, dit is aardig gelukt.

Toen twee seizoenen als havenmeester werkt en in contact gekomen met veel leuke leden waardoor ik zo in de evenementencommissie belanden, vervolgens ook de toercommissie. Bestuurslid Waterrecreatie, behelst mijn taken bij zowel de evenementencommissie als toercommissie waardoor de stap werd gemaakt om mij meer in te zetten voor de jachtclub. Inmiddels heb ik ook sinds anderhalf jaar mijn eigen tien meter zeilboot. Hiermee naar Engeland gevaren, wat verder wordt beschreven, verder in het Spuitgat. Naast actief zijn in de haven werk ik als Research Intern bij Policy Advocacy Lab, waar ik onderzoek doe naar macht dynamiek tussen lobbyisten en beleidsmakers.

Daniël Wiessing



© Twirre Bogaard

Foto's: Twirre Bogaard



It Giet Oan (of toch niet)!

De zomer is voorbij, dus gaat het zeilseizoen bij Jachtclub Scheveningen vloeiend door in de winterstand. Dat is geen relax-stand overigens, want vanaf 15 oktober staan er iedere twee weken tussen de 35 en 40 teams klaar om te strijden voor de IJspiegel Trophy.

We hadden dit jaar een beetje een valse start met de eerste twee weekenden. Het onbestendige weer met ondermeer lagedrukgebieden die bedachten dat ze ook wel een keer van oost naar west konden gaan bewegen, zorgden voor voorspellingen die nogal bewegelijk waren.

Als organisatie zitten we met dat soort voorspellingen altijd een beetje in een spagaat. Vanaf donderdag/vrijdag hebben we een vast clubje van 3 man dat dagelijks contact heeft over de voorspelling. De afweging die je bij elkaar tegensprekende weermodellen moet maken, is: knal je de wedstrijd er al ruim voor de zondagochtend uit zodat iedereen andere plannen kan maken, maar loop je het risico een mooie zeildag te missen? Of stel je de beslissing uit tot zondag? Bij twijfel kiezen we voor het laatste. Ons uitgangspunt is daarbij

dat de deelnemers zich hebben ingeschreven om te zeilen en dat wij precies dat dus gaan proberen te realiseren. Dat doen we met heel veel plezier, maar gaat ook niet helemaal vanzelf!

Het organiseren van de gecombineerde winterserie is namelijk een aardig klusje voor de Zeilcommissie en aanverwante vrijwilligers. Dat begint eigenlijk al een week of twee voor iedere wedstrijd dag en is dus een continue activiteit om op de wedstrijd dagen voldoende materiaal en mensen bij elkaar te hebben om de banen er goed in te leggen. Na het in de verkoop gaan van "onze" Jar als startschip, hebben we gelukkig het team van de Bernicia onder leiding van Rob de Groot kunnen strikken om deze winter met ons comité naar buiten te gaan. Daarnaast kunnen we de meeste zondagen rekenen op Michel "Dobbertje"

Molsberger in de boeienrib. Maar daarmee zijn we er nog niet. Op het startschip kun je bijna geen handen en ogen teveel hebben, dus naast de vaste bemanning van de Bernicia gaan er nog 5-6 personen mee om de races in goede banen te leiden. Daarnaast kan Michel niet in zijn eentje de boeien op de perfecte plek neerleggen, dus ook daar vaart een tweede man/vrouw mee. Dus we hebben zo'n 8 vrijwilligers op het water nodig en daarnaast nog een protestcomité van 3 personen en iemand voor de uitslagen. Aardig clubje vrijwilligers dus om iedere twee weken op het water te krijgen. Gelukkig lukt dat tot nu toe aardig, waarvoor dank aan de poule die deze winter beschikbaar is!

Naast het wedstrijdteam moeten we natuurlijk ook onze thuisbasis operationeel hebben: de bar moet zondagochtend vroeg open om

enorme hoeveelheden koffie te zetten voor de teams, zodat ze daar kennis kunnen nemen van de laatste informatie van het racecomité via het notice board. Op het moment dat de IJspegelaars zich naar hun schepen begeven, komen de Kegelaars binnen voor hun ochtendritueel onder leiding van Erik van Houten. Halverwege de middag staan de barvrijwilligers ook al weer klaar om de tap te laten stromen en de frituurpannen op te stoken, in afwachting van de prijsuitreiking. Al met al dus zo maar 15 vrijwilligers die iedere wedstrijd zondag weer paraat staan om een mooie dag te organiseren. Terug naar het weer: gaat het nu wel of niet door?

Op zondagochtend 15 oktober hebben we overleg met de rayonhoofden: Rob als schipper van de Bernicia, Michel als schipper op de rib, de wedstrijdleader van de dag Cis en een aantal leden van de Zeilcommissie. Ook

dan is er nog twijfel, maar gezien de zeestaat besluiten we om die dag niet te varen. Geen leuk bericht om te moeten brengen en het is zeker niet praktisch voor de zeilers die van ver moeten komen, maar vergeet niet: hetzelfde ook geldt voor onze vrijwilligers die vanuit verschillende plekken naar Scheveningen komen. In de aanloop naar 29 oktober lijkt dat patroon zich te gaan herhalen. Onbestendig weer in de aanloop naar het weekend, maar het lijkt zich qua wind behoorlijk aan te passen naar een prima zeilweertje. 's Ochtends vroeg checken we de zeestaat vanaf de boulevard en dat lijkt er niet al te slecht uit te zien! We hebben weer onze ochtendvergadering, nu met Petra als wedstrijdleader en we besluiten om te gaan varen. Gezien de relatief hoge golven nemen we het zekere voor het onzekere en gaan ervanuit dat de Bernicia niet kan ankeren en om de rib-crew niet over de kling te jagen kiezen we voor een coastal baan. Dan hebben we minder opblaasboeien neer

te leggen en hoeft de rib alleen de start- en finishboeien te plaatsen. We nemen een extra boei mee voor de startlijn als vervanging van Bernicia en vertrekken uit de haven.

De rib is dan al vooruit gevaren en treffen we bij de havenhoofden. Ze zijn al even buiten geweest maar waren daar nog niet heel enthousiast over. De golven komen van alle kanten en hebben de vervelende neiging om in de rib te breken. We varen met de Bernicia naar buiten richting het startgebied. De rib volgt ons en we hopen dat het wat verder van de haveningang beter wordt. Dat blijkt echter niet het geval en nadat de rib weer twee keer is volgeslagen krijgen we over de VHF de terechte melding dat zij het niet verantwoord vinden om door te varen en dus terugkeren. Op de Bernicia is het ook geen pretje met de zijdelings inkomende golven en bij gebrek aan boeien voor een startlijn besluiten we om de races alsnog af te gelasten. We varen nog door naar de teams die al bij het startgebied zijn



om hen door middel van vlaggen en geluidseinen te informeren dat ze terug kunnen naar de haven. Weer niet gelukt vandaag. 0 uit 2 is geen beste score, maar we geven de moed natuurlijk niet op!

Gelukkig herstelt het weer zich in november en varen we op 12 november een prachtige serie races. Het is deze eerste echte racedag even zoeken naar ritme en een goede verdeling van de rollen, maar de IJspiegels zijn van start!

Het weer voor 26 november ziet er prima uit. Lekker koud (het is tenslotte een IJspiegel Trophy) en een prima wind tussen de 10 en 15 knopen. Er staat nog wat klots door de storm van de voorgaande dagen, maar dat mag geen naam hebben na wat we de eerste twee weekenden hadden. Het enige risico van die dag is een drukgebiedje dat vlak langs

ons komt. Het comité wordt daardoor bij het starten van de races eerst geconfronteerd met wegvallende wind en daarna een shift doordat de wind meer dan 40° krimpt. De baan voor SW en Double Handed wordt snel aangepast en gestart. Het eerste merkteken voor de coastal baan is met de shift mee verplaatst, maar dat heeft een wat onbedoeld effect op het rak naar het tweede en derde merkteken. De teams gaan daar op verschillende manieren (creatief) mee om en dat leidt tijdens het bier na afloop tot mooie verdiepende gesprekken over de Regels voor Wedstrijdzeilen, de Wedstrijdbepalingen en "wat-als" discussies. De winst zit hem die dag niet alleen in de punten op het scorebord, maar veel meer in het leren van elkaar en dat je zowel in de voorbereiding als in de uitvoering altijd scherp moet zijn om goed om te gaan met de wisselende omstandigheden die van onze sport de mooiste sport maakt die er maar is!

Inmiddels zijn we al weer volop bezig met het organiseren van de resterende weekenden, dus tijd om dit verslag af te ronden en te gaan zorgen dat we ook dan weer alle stations bezet hebben voor mooie wedstrijden!

De kalender voor de Winterserie bij Jachtclub Scheveningen is:

Dag 1: zondag 15 oktober
 Dag 2: zondag 29 oktober
 Dag 3: zondag 12 november
 Dag 4: zondag 26 november
 Dag 5: zondag 10 december (Albatros Cup)
 Dag x: zondag 17 december (reserve)
 Dag 6: zondag 28 januari
 Dag 7: zondag 11 februari
 Dag 8: zondag 25 februari
 Dag 9: zondag 10 maart
 Dag 10: zaterdag 23 maart (Atoomcup)
 Dag 11: zondag 24 maart (Atoomcup)
 Dag 12: zondag 31 maart (Meeuwisse Baggercup)

Robert Jockin

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

MCR
 MARITIEM CENTRUM RIJNZICHT

meer informatie vind u op:

www.MaritiemCentrumRijnzicht.nl



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



**Sailservice
 Ontzorgt!**

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

kijk voor meer informatie op

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



Wel wind, geen wind, wel wind

Hoe kom je ergens als er geen wind is en stroom tegen hebt. Helaas met een zeilboot niet erg ver. Voor de JCS toertocht in September was dit de grootste uitdaging en was er de keuze op 16 september tussen IJmuiden en Stellendam als bestemming. Uiteindelijk hadden 16 mensen met 9 boten zich aangemeld en werd het Stellendam, vorige tocht was tenslotte naar IJmuiden.

Daarbij bestond de vraag of het betrouwbaar was i.v.m. de diepgang om het Slijkgat naar Stellendam door te varen als sinds twee week voor de tocht en hoe het zat met de ondieptes in de vaargeul. Niets werd er dan ook aan het toeval overgelaten en zelfs de vuurtoren van Ouddorp werd om advies gevraagd. Hun advies was de kaarten van de zeedienst in te zien daar deze duidelijk aangaven waar de huidige betonning ligt. De betonning wordt in het Slijkgat namelijk steeds verplaatst en zo komt het dat je plotter niet helemaal de juiste route laat zien. Je wilt natuurlijk niet op een zandbank stranden, ook al is het daar wel gezellig met grote groepen zeehondjes.

De vooruitzichten waren dat zaterdag de stroming om 7 uur zou kenteren richting het zuiden en om 08.00 uur dus een goede vertrektijd zou zijn. Dus zaterdag om 7.30 de briefing in het clubhuis, alles was tot in de puntjes voorbereid: voorspelling windkracht 2 uit ONO, vanaf 8 uur kentert de stroming. Eten bij Basta in Stellendam waar we rond 17.00 zouden aankomen.

Voor ons met de Vigor – een Hanse 495 de eerste keer dat we megingen en dan ook een aangename verrassing om alle informatie te krijgen die we nodig hadden. Maakt het toch wat makkelijker om een tocht met 9 boten te volgen, dan alleen de zee op te gaan. We vroegen ons wel af 17.00 aankomst, waarom zo laat? Maar dat zou later wel blijken.

Voor Ranu de eerste keer op zee en aan de golven moest ze dan ook nog wel even wennen. Scheveningen uit, meteen naar links, 3 boten waren ons al voor en met een windkracht 2 begonnen we onze trip. Helaas werd de wind al gauw minder en hadden we gelukkig het juiste tijdstip gekozen om op de stroom kentering weg te gaan. Zo gingen we nog steeds de juiste richting op.

Om toch niet te verzanden in een tocht van 10 uur de motor erbij en zo snel mogelijk naar de gemarkeerde route om de Nieuwe Waterweg over te steken. Aanmelden via de marifoon en tevens meeluisteren hoe andere schepen dat deden. Druk met vrachtschepen was het ech-

ter niet, maar ondanks dat hoorden we toch een paar keer de vraag van de verkeersleiding naar schepen om ons heen om te wachten met de oversteek. Dit werd dan ook nauwkeurig gecoördineerd.

Uiteindelijk de Nieuwe Waterweg voorbij, waar op dat moment het water als een spiegel was. De vinnen van de bruinvissen zagen we dan ook in de verte boven het water uit. Om ons heen zochten we voor ieder zuchtje wind, wat echter niet kwam. Even leek het erop en de gennaker maar weer uitgerold, maar toen draaide de wind alle kanten op zodat we nog niet in de richting naar Stellendam onze route konden voortzetten.

Uiteindelijk bij het begin van de Slijkgat betonning is er weer wat wind, zeilen maar weer omhoog en met een lekker gangetjes het laatste uurtje het Slijkgat door richting Stellendam. Toch leuk om 9 boten kruisend door deze vaargeul te zien gaan, waarbij er zelfs nog door eenieder wordt geprobeerd om als eerste aan te komen.

Ook wanneer we de sluis bereiken is er nog een strijd om allemaal tegelijk gesluis te worden en worden er zelfs nog oproepen gedaan op de marifoon van wacht op mij. De sluiswachter had echter het gevoel lang genoeg gewacht te hebben en zo werd te groep uiteindelijk in tweeën gesplitst.

Geen nood wat vlak achter de sluis lag de haven van Stellendam, waar we door de weinig wind toch pas om 17.00 aankwamen. Afmeerplaatsen waren echter door Josja al netjes geregeld en we waren dan ook wel toe om te borrelen na een lange tocht. Wat kunnen deze groep mensen borrelen met de nodige mooie verhalen!

Eten bij Basta met een mooie groep zeilers bij elkaar, nieuwe en bestaande gezichten en zo werden de nodige ervaringen gedeeld. Voor ons de eerste keer en we mogen zeggen: wij hebben genoten en vonden het supergezellig. We voelden ons opgenomen in een reeds bestaande groep. Met z'n alle shared-dining en na de nodige flessen wijn en verhalen verder was het tijd om te gaan slapen.

Echter dat kon natuurlijk nog niet voordat we de discussie hadden gehad wat doen we nu morgen. Een dilemma want er werd wind in de ochtend voorspeld, maar helaas was er dan nog stroom tegen. In de middag zou de wind

gaan liggen en de stroming kenteren. De strategieën liepen uiteen van tegen de stroom in zeilen en vroeg weg of later weg en motoren met stroom mee. Er waren zelf ideeën vroeg te vertrekken en zeilen, daarna bij Rotterdam voor anker en wachten tot stroming omdraait om zo naar Scheveningen te drijven.

Zo vertrok ieder op een verschillend tijdstip. Wij waren uiteindelijk als een van de laatste weg. Hebben het Slijkgat nog wel uitgezeild, maar daarna was het toch tijd voor de motor.

Bij Rotterdam kwamen we deze keer in een wat drukker vaarwater, rust op zondag kennen de vrachtschepen hier zeker niet. In de vaarroute bij de Nieuwe Waterweg was het tot het laatste moment even spannend gaan we wel of niet voor die tanker langs. Nog maar een keer de verkeersleiding opgeroepen en die zeiden we houden het even in de gaten. Op de AIS al de naam van de tanker gezien en opeens horen we hem ook op de marifoon de vraag stellen of er bijzonderheden zijn, waarop de verkeersleiding antwoord nee hoor slechts een zeiljacht met 7 knopen en dat gaat helemaal goed dus vaar rustig door. Hij ging uiteindelijk ook netjes achter ons langs. Maar jeetje wat varen die dingen hard en zijn ze groot.

Dachten toen dat we weer bijna in Scheveningen waren, helaas nog steeds geen wind.

Golven echter des te meer en we rolden alle kanten op. Was Ranu op zaterdag al een beetje zeeziek, dan was dit zeker geen pretje, maar gelukkig was dat snel over en konden we het laatste stuk naar Scheveningen op de motor ook goed volbrengen. Eenmaal in de haven was ook het gevoel van zeeziekte snel weer voorbij en konden we nog even met een borrel afsluiten in het clubhuis.

Onze geplande zeiltrip om aansluitend de Belgisch kust af te gaan hebben we vanwege de slechte weersverwachting voor de aansluitende weken op dat moment overboord gegooid en zijn we met de Noorderzon naar Bali vertrokken.

Kortom een super ervaringen deze toertocht en volgende keer gaan we zeker weer mee. Leuk met een grotere groep samen ergens heen te varen en ervaringen uit te wisselen, en zo nieuwe mensen te leren kennen. Wij raden dan ook zeker iedereen aan een keer mee te gaan. De kans op meer wind de volgende keer is groot, en aan gezelligheid met deze groep zeilers hoeft je zeker niet te twijfelen..

Josja bedankt voor het organiseren, iedereen bedankt voor het mee varen, want dat was super geregeld.

Ranu en Marcel



Het jaar van opbouw

Het is 1.5 jaar geleden dat ik mijn hand opgestoken dat ik graag mijn schouders onder Team West en de ZOP wilde zetten. 10 jaar geleden was ik actief voor de ZOP als instructeur, ik kan nu met mijn 26 jaar terug denken over 'de goede oude tijd'. Er is in die periode veel veranderd.

De aantallen aan kinderen die toen leerden zeilen in de kom, kunnen we nu van dromen. Een ochtend en een middag les, met 6+ vrijwilligers. Er is veel bloed, zweet en tranen van een groep vrijwilligers in gegaan. Mooi om op terug te kijken.

Sinds die periode zijn er veel dingen veranderd. Niet alleen bij de ZOP, in de zeilsport is er in het algemeen een negatieve trend gaande. De locatie waar altijd met de ZOP gezeild wordt; de kom, is verder dicht gebouwd, corona heeft een grote impact gehad op de aanwas van nieuwe zeilers en er is een verandering geweest in hoe we met onze tijd omgaan. Maar allemaal geen excuses om weer meer kinderen in een boot te krijgen en enthousiast te

maken van op het water zijn in welke vorm dan ook. Idealiter natuurlijk zeilend...

Team West is iets waar lang geleden al over is gesproken om het beste van beide verenigingen; Jachtclub Scheveningen en KWV de Kaag bij elkaar te brengen. Je kan heel goed kinderen enthousiast maken voor het zeilen in de kom, maar door de beperkte ruimte is het lastig de leercurve goed door te zetten. Naar mijn mening is de Kaag hier perfect voor. Een langere periode van het jaar waar gezeild kan worden, meer ruimte en rustig vaarwater. Eenmaal op een goed niveau kan de Kaag weer ingeruild worden voor de zee. Er bestaat eenmaal voor de meeste zeilers geen mooiere plek om te zeilen dan op Scheveningen. Hier

kan de leercurve weer doorgezet worden om een nog betere zeiler te worden.

Ook in het delen van materiaal en handjes geeft veel verlichting, op en af schalen op locaties is sneller mogelijk. Mark Schuurman, de hoofdtrainer van Team West steekt veel tijd in de organisatie operationeel te laten draaien en nieuwe trainers op te leiden voor Team West.

Op dit moment hebben we in Scheveningen 36 lessen aangeboden, met 163 deelnemers. Dit betreft dan de Mobiele Zeilles, Voor- en Najaarscursus ZOP en de Scheveningen week. Met Team West hebben we 247 deelnemers gehad en 85 dagen van het jaar les hebben

gegeven, waarvan er met regelmaat op meerdere locaties tegelijk werd gevaren.

Mooie getallen om verder op uit te breiden. Komend jaar zijn er een aantal dingen die we beter gaan doen. De kalender hebben we af en de inschrijvingen staan open. Waar dit jaar sommige cursussen last minute zijn georganiseerd, willen we komend jaar duidelijkheid schaffen voor de ouders, kinderen maar ook voor ons zelf. Hierdoor zal het mogelijk zijn om eventueel op te schalen bij een volle cursus.

Dit jaar zijn er een aantal incidenten met hangjongeren geweest op de haven waar kinderen en instructeurs zich bijzonder onveilig hebben gevoeld. Dit heeft geresulteerd in het verzorgen van nauwer contact met de veiligheidsinstanties naast meer voetjes op de grond tijdens de lessen. Dit zal komend jaar de standaard zijn. Het mag niet zo zijn dat de zeillessen op Scheveningen niet door kunnen gaan door het gedrag van een groep asociaal. We willen graag dat iedereen actief het meld wanneer er overlast wordt ervaren. Dit zal helpen om de overlast te beperken.

Naast het jeugdzeilen beschikt de Jachtclub nog over twee SB20's, hier hebben twee teams mee getraind om WK getraind. Na het WK is het een beetje stilgevallen. Erg zonde, de weg naar de boten is nog niet gevonden, dit mede door het feit dat er nog niet over nagedacht was hoe de boten goed gebruikt konden worden. Praktische zaken zoals kosten, varen in de haven, de opslag van zeilen en een kleedruimte waren niet duidelijk. Dit is deels opgelost. De kleedruimte is gevraagd aan de kerstman en is onderweg! Het najaar hebben 6 cursisten training gehad in de SB20 en in februari zal er een informatie avond komen over het gebruik van de SB20. Het doel is om net zoals met de andere clubboten een groep te creëren die erin mogen varen en dit dan ook met regelmaat doen. De fanatiekelingen kunnen de SB20 ook meenemen om wedstrijden te varen buiten Scheveningen. Ben je geïnteresseerd? Houd dan de agenda in de gaten voor februari...

De jeugd is de fundatie van elke sport; geen jeugd nu, betekend op de langere termijn geen zeilsport meer. Laten we met zijn allen

mensen om ons heen enthousiast maken voor de watersport en meenemen het water op. Als iedereen op zijn eigen manier een steentje bijdraagt, kan deze sport blijven bestaan. Momenteel komen steeds meer lasten komen te liggen op minder schouders en wordt er gezocht naar vrijwilligers.

Dus hierbij de laatste oproep: ben jij beschikbaar voor het helpen bij Team West / SB20's. Stuur mij een berichtje! Via tobias@team-west.eu.

Tot snel rondom de club of op het water. Met enthousiaste zeilersgroet,

Tobias de Haer

PS. Kijk snel op team-west.eu voor het zeilprogramma van 2024!

UITNODIGING NIEUWJAARSRECEPTIE

Het bestuur en alle medewerkers van
Jachtclub Scheveningen

wensen u hele fijne feestdagen en nodigen u uit
om samen het glas te heffen tijdens de nieuwjaarsreceptie op

ZONDAG 7 JANUARI 2024 v.a. 16.00 uur
in het clubhuis

Hellingweg 98 - Den Haag

Bezoek onze winkel in Scheveningen

VROLIJK
Watersport

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

- Navigatie
- Elektronica



We zijn geopend van
maandag t/m zaterdag

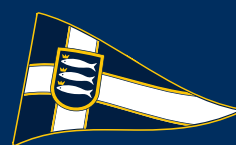


Ruime winkel
Groot assortiment
Parkeerplaats voor de deur
Snel besteld via vrolijk.nl

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

HIER UW ADVERTENTIE?

Informeer naar de
mogelijkheden bij
de havenmanager.



www.jachtclubscheveningen.com

SALTYCOLOURS.COM

sailing photography by Laurens Morel

Shot at the heart of the action



Uw vertrouwde adres aan de jachthaven

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

Zeilcentrum Scheveningen
Hellingweg 100

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

info@jachtservicescheveningen.nl
www.jachtservicescheveningen.nl



Voor al uw scheepsreparaties en jachtservice

Alle werkzaamheden boven de waterlijn

Levering en inbouw motoren

leidingwerkzaamheden

Laswerkzaamheden aan RVS, aluminium en staal

Het maken van staalconstructies en hekwerken e.d.

Levering en werkzaamheden volgens de VNSI voorwaarden

(voorheen Hellingbedrijf Scheveningen B.V.)

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



VAN AFMEREN TOT ZEILEN

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



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

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



BOTENKRAAN ZEILCENTRUM SCHEVENINGEN



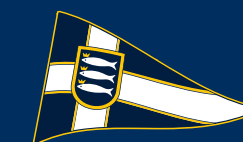
- Botenkraan max. 20 ton
- Afspuiten
- Stalling terrein
- Hulp en materialen

HELLINGWEG 120 | SCHEVENINGEN | 070 350 40 34

WWW.MALHERBEGROEP.NL

HIER UW ADVERTENTIE?

Informeer naar de
mogelijkheden bij
de havenmanager.



www.jachtclubscheveningen.com



Jewel Laser Solution BV

Lasergravure, een nieuw licht in de toekomst

uniek in Europa, 2,5 D gravure!



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

Voordelen

Snel
Nauwkeurig
Haarscherp

Materialen

Goud
Zilver
Titanium
Staal
Glas
Plastic
etc.

Producten

Ringen
Horloges
Manchetknopen
Hangers
Glazen
etc.

Mogelijkheden

Ieder lettertype
Handgeschreven tekst
Vingerafdruk
Foto's



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

info@jewellasersolution.com
www.jewellasersolution.com

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

Ruim 10 jaar toonaangevend op lasergebied